

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ
ILLECITE AD ESSO CONNESSE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

33.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2003

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		mazione (AIRA), Giorgio Manunta, e del coordinatore del gruppo autodemolizione FISE, Anselmo Calò:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	8, 9, 12, 13, 16, 17
Comunicazioni del Presidente:		Calò Anselmo, <i>Coordinatore del gruppo autodemolizione FISE</i>	13, 14
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3	De Petris Loredana (Verdi-U)	16
Audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA), Luigi Bianchi:		Manunta Giorgio, <i>Presidente dell'Associazione aziende di frantumazione (AIRA)</i>	12
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8	Scapino Corrado, <i>Vicepresidente dell'Associazione imprese servizi ambientali-FISE Assoambiente</i>	9, 16
Bianchi Luigi, <i>Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA)</i>	3, 7, 8	Audizione del presidente dell'Associazione industrie automobilistiche (ANFIA), Carlo Sinceri:	
De Petris Loredana (Verdi-U)	6, 8	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	17, 20, 22
Audizione del vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente, Corrado Scapino, del presidente dell'Associazione aziende di frantu-		De Petris Loredana (Verdi-U)	20
		Sinceri Carlo, <i>Presidente dell'Associazione industrie automobilistiche (ANFIA)</i>	17, 21

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 13,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Ricordo che, secondo quanto concordato in sede di programmazione dei lavori dall'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione intende procedere ad una serie di audizioni mirate ad approfondire l'attuale sistema della rottamazione degli autoveicoli usati, anche in relazione all'attuazione della direttiva 2000/53 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso.

In particolare, la Commissione ascolterà in audizione, su tale materia, una serie di soggetti istituzionali ed associazioni di categoria in ordine alle diverse problematiche inerenti ai rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso. Nella giornata odierna saranno ascoltati dalla Commissione rappresentanti dell'ADA, della FISE-Assoambiente e dell'ANFIA; nella giornata di domani saranno invece ascoltati in audizione i rappresentanti dell'Unione na-

zionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE), dell'Assofermet e dell'ACI. La settimana prossima la Commissione ascolterà rappresentanti delle associazioni di imprese che trattano il settore dei componenti degli autoveicoli usati quali materie plastiche, pneumatici e oli esausti. Successivamente la Commissione ascolterà su tale materia, anche in relazione alle modalità e ai tempi del recepimento della direttiva 2000/53, i ministri delle attività produttive, dell'ambiente e tutela del territorio, e l'APAT. Tali audizioni costituiranno un utile contributo per i lavori della Commissione su tale specifica materia.

Audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA), Luigi Bianchi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA), Luigi Bianchi.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al dottor Bianchi, che è accompagnato dal vicepresidente Alfonso Gifuni e dal consulente Gianna Frigerio, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA)*. Vi ringrazio per averci invitato. L'Associazione nazionale demolitori autoveicoli è un'associazione di categoria che rappresenta circa 700 aziende del settore specifico (rappresentiamo esclusivamente autoemolitori in Italia); è nata una quindicina di anni fa ed aderisce a Confcommercio.

Credo che l'argomento per cui ci avete gentilmente invitato riguardi principalmente la situazione attuale dei centri di raccolta sul territorio, in stretto collegamento con la direttiva 2000/53.

Sotto questo profilo, abbiamo manifestato a più riprese, con documenti che possono essere mostrati, la mancata attuazione di quanto previsto dal comma 10 dell'articolo 46 del decreto Ronchi, che materialmente, a cinque anni di distanza dall'emanazione del decreto stesso, ha reso impossibile una selezione qualitativa degli impianti di raccolta, in quanto, in presenza della difficoltà di individuare i siti e di capire bene i criteri gestionali degli impianti e delle questioni attinenti alla sicurezza, le programmazioni regionali sono state molto deficitarie, con il risultato che città come Roma si trovano in una situazione di precarietà totale circa la presenza dei centri. Ciò ha creato una dicotomia pericolosa: da un lato, coloro i quali avrebbero seriamente intenzione di adeguare i centri e di programmare i propri investimenti non sono stati messi in condizione di poterlo fare; dall'altro, è subentrato un proliferare di centri che, in presenza di una normativa così lacunosa, si sono insediati facendo quello che sarebbe di competenza di aziende qualificate, come quelle che rappresentiamo.

La mia associazione — non ne faccio motivo di vanto — è partner di FIAT e di altre aziende da circa dieci anni per quanto riguarda il riciclaggio delle vetture a fine vita (il contratto con FIAT, Alfa e Lancia è stato rinnovato a dicembre dell'anno scorso). Nelle due campagne di rottamazione noi ritirammo l'85 per cento del prodotto nazionale. Arrivo a dire che durante le due campagne si crearono situazioni tali per cui alcune città erano completamente scoperte dal punto di vista degli impianti di aziende autorizzate e noi dovemmo far ritirare le macchine dalle province limitrofe. La situazione da allora non è migliorata, tanto che vi sono centinaia di aziende che non aspettano altro che di poter fare investimenti (o li hanno fatti nell'incertezza che gli stessi verranno convalidati dalla direttiva e dal decreto

Ronchi) e altre aziende che invece « sguazzano » in questa situazione, certamente agendo, in alcuni casi, anche in stretto contatto con la malavita organizzata.

Si tratta di una situazione che noi abbiamo denunciato più volte; abbiamo scritto una ventina di raccomandazioni, chiedendo che i decreti vengano attuati, ma a tutt'oggi ciò non si è verificato. Questo rende ancora più drammatico il recepimento della direttiva europea, la quale ridonda tutto quello che era previsto nell'articolo 46 del decreto Ronchi, aggiungendo anche delle responsabilità non indifferenti al produttore, che potrebbero essere ribaltate, dando — come abbiamo fatto noi — un'interpretazione molto operativa alla direttiva europea. Abbiamo contribuito fin dall'inizio all'elaborazione del testo predisposto dal Ministero dell'ambiente, testo che condividiamo *in toto* non perché ci abbiamo lavorato ma perché è il frutto di confronti approfonditi anche con altre associazioni di categoria. I punti fondamentali del testo sono quelli relativi alle varie fasi del recepimento della direttiva nell'ottica di ottenere i risultati e gli obiettivi previsti, in particolare laddove si dice, in maniera precisa e attenta, che deve essere favorito innanzitutto il riciclaggio, il reimpiego delle parti e, a scendere, il recupero e il recupero energetico. Siamo sostanzialmente favorevoli alla creazione di canali di riutilizzo dei prodotti « obbligando » l'industria a far proprio il dettato della direttiva riguardante le componenti che derivano da un corretto fine vita dell'auto, non appesantendo la filiera. Ricordo che esiste un passaggio molto delicato di cui non si può far carico l'ultimo proprietario: mi riferisco ai costi aggiuntivi della consegna della vettura ad un centro di raccolta. Non dobbiamo rendere eccessivamente oneroso l'intervento sulla vettura, in mancanza di sbocchi industriali dei prodotti di risulta, altrimenti ci troveremo di fronte a situazioni finanziariamente insostenibili.

Il primo concetto che sposiamo completamente è quello del riciclaggio, creando i mercati industriali dei prodotti derivanti dal fine vita dell'auto, con l'im-

pegno anche del Parlamento ad emanare leggi specifiche. Mi pare di ricordare che esista già qualche norma per cui gli enti locali sono obbligati ad approvvigionarsi di prodotti frutto di materiali riciclati; credo che questa legge sia stata accantonata o postposta, ma sarebbe il caso di riesumarla, impegnando veramente gli enti locali al riutilizzo di prodotti riciclabili che abbiano anche una consistenza economico-finanziaria valida, altrimenti si rischia di fare agevolazioni surrettizie.

Auspichiamo che diventino attuativi i decreti previsti dal predetto comma 10 del decreto Ronchi, in modo tale che le regioni tolgano quell'odioso «cappello» che esiste in tutte le autorizzazioni rilasciate «in attesa del piano nazionale». Ciò perché non vi è peggior modo di lavorare che farlo con la valigia in mano; tra l'altro, in questa maniera vengono facilitati coloro che lavorano *border line* a discapito di coloro che vorrebbero lavorare con continuità e con programmazione.

Credo che dovrebbe essere dato un impulso alle regioni e alle province, laddove la competenza sia demandata a questi organi locali, perché siano fatte una verifica seria della necessità di impianti ed una programmazione. Ritengo che a tal proposito sarebbe sufficiente un calcolo molto semplice: numero di abitanti circolanti, potenzialità del dismesso nei prossimi anni, individuazione di un numero di centri congruo, in modo che il cittadino non debba fare molti chilometri per disfarsi di una macchina. Occorre, infatti, una copertura complessiva, anche se devo dire che non dovremmo esuberare nel numero perché probabilmente una miriade di piccoli operatori non sarebbe in grado di sostenere i costi che comunque, a prescindere dalle dimensioni dell'impianto, dovrebbero essere sostenuti in funzione della direttiva. A questo punto, bisognerebbe piuttosto agevolare le aggregazioni provinciali o locali che forse potrebbero rappresentare la soluzione per certi problemi, anche in considerazione della difficoltà di trovare le aree idonee per lo svolgimento di queste attività.

Siamo preoccupati per il fatto che gli ultimi dati dell'ACI riferiscono di un incremento del numero dei centri di raccolta a dispetto di quello che si pensava con l'emanazione del decreto Ronchi. Oggi sembrerebbe — uso il condizionale perché credo che nessuno abbia questa certezza — che ci siano in Italia 2150 impianti di autodemolizione. Se pensiamo che fisiologicamente vengono demolite 1 milione e mezzo-2 milioni di auto l'anno, abbiamo centri che dovrebbero trattare mille macchine, cosa che in alcune realtà è assolutamente antieconomica. Bisognerebbe quindi individuare una programmazione che, tenendo conto della morfologia del territorio, del numero degli abitanti e del reddito d'impresa, faccia chiarezza, anche perché la presenza di troppi impianti posizionati in maniera antieconomica fa ricadere il sistema negli ambiti fuorilegge.

È questo un passaggio al quale tengo molto; l'Associazione che rappresento è molto attenta da questo punto di vista e forse risulta addirittura «antipatica» perché chiede una miriade di documenti per l'iscrizione, ma ciò non sempre serve per allontanare soggetti indesiderati.

Siamo assolutamente convinti che, sempre guardando al testo della direttiva ripresa in maniera molto attenta dal testo del Ministero dell'ambiente, si dovrebbe lavorare con accordi di programma o con intese tra i partner.

Noi ci siamo candidati per sostituire completamente il produttore nelle sue responsabilità per quanto riguarda l'ottenimento degli obiettivi della direttiva europea: con contratti cautelativi nei confronti sia del produttore sia degli associati, siamo disponibili a garantire il raggiungimento e l'ottenimento degli obiettivi, cioè l'85 per cento di materiale riciclato entro il 2007 e il 95 per cento nel 2015. Siamo in condizione, rispetto al produttore o ad alcuni produttori (nel caso in cui non tutti fossero interessati), di garantire che, nei termini previsti, gli impianti dell'Associazione saranno in grado di assicurare l'ottenimento degli obiettivi. Sottolineo che lo spauracchio che temiamo è la costituzione di un eventuale consorzio, sia esso obbli-

gatorio o volontario, al quale siamo assolutamente contrari. Abbiamo già avuto esperienze — che non voglio giudicare ma che certamente non sono state positive — di altri consorzi, obbligatori e non, e riteniamo che, in una situazione in cui si deve favorire la libertà imprenditoriale nel rispetto delle leggi, sia necessario non creare carrozzoni che produrrebbero solo costi e che probabilmente finirebbero per svantaggiare le piccole e medie aziende a vantaggio di altre. Ciò è unito al fatto che il contributo per garantire l'esistenza di queste strutture dovrebbe ricadere sull'ultimo utilizzatore, ciò che costituirebbe un'anomalia dal punto di vista della direttiva europea.

Riteniamo che gli obiettivi si possano raggiungere con accordi tra privati, prevedendo eventualmente il controllo dei ministeri interessati, ma senza creare strutture « blindate » che potrebbero solo produrre svantaggi per le aziende, non solo quelle che rappresento ma anche quelle che non si posizionassero a livello industriale.

Sono a disposizione per rispondere ad eventuali domande.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

LOREDANA DE PETRIS. Il primo problema è che è rimasto tutto uguale, se non è peggiorato, rispetto a due anni fa.

Sappiamo che vi sono questioni che riguardano tutto il territorio nazionale e attengono all'applicazione della direttiva, al rapporto con i produttori, alla creazione effettiva di una filiera completa che permetta di impostare bene il recupero e il riciclaggio e di avere poi un mercato valido. In questo le responsabilità dei produttori sono notevoli ed io credo che il nostro ruolo, come legislatori, debba essere forte, preciso e puntuale.

Siamo di fronte ad un'ulteriore ondata di incentivi per la rottamazione ed è paradossale il fatto che da una parte si va avanti con simili provvedimenti e dall'altra i soggetti imprenditoriali su cui si caricherà il lavoro, che sarà accelerato, ri-

schiano di trovarsi in una situazione di non regolarità anche amministrativa, perché molto spesso i rinnovi delle ordinanze autorizzative ricorrono ogni sei mesi per cui vi sono stati cicli di rottamazione che non coincidevano con i rinnovi. Questa è la situazione che maggiormente mi preoccupa.

Vorrei sapere da lei, presidente, i dati differenziati delle varie regioni italiane, poiché sappiamo che la situazione in molte regioni del nord è diversa da quella di alcune regioni del centro o del sud del paese, anche dal punto di vista delle localizzazioni.

Lei ha ribadito di essere assolutamente contrario alla costituzione di consorzi; si tratta di una questione sempre molto controversa, però vi è la necessità di trovare le modalità affinché il sistema funzioni.

Come lei sa, la questione dovrebbe riguardare maggiormente il rapporto con i produttori. Per questo dico che il consorzio può essere uno strumento per far sì che i costi reali non ricadano sui cittadini o sugli autodemolitori, ma siano ripartiti anche tra i produttori.

Vi è poi un'altra questione: le forme di consorzio soltanto degli autodemolitori (non quindi i consorzi obbligatori ai sensi del decreto Ronchi) hanno rappresentato uno degli strumenti più importanti; intendo dire che le forme associative forti, che mettevano in rete molte realtà assolutamente polverizzate sul territorio, sono state uno degli strumenti più forti per combattere l'illegalità. Ho potuto verificare nella mia esperienza romana che il lavoro associativo e di programmazione insieme con gli autodemolitori ha prodotto dei risultati anche su quel fronte, perché ha spostato molto in avanti il sistema della legalità e la chiusura del confine con aree di illecito.

Lei ritiene che bisognerebbe dare delle indicazioni anche per la programmazione regionale che impongano degli standard, per quanto riguarda il numero dei centri, le dimensioni, oltre ovviamente per ciò che concerne l'impatto ambientale e la localizzazione? In questo modo si riuscirebbe

ad assicurare una possibilità per le imprese di stare sul mercato e contemporaneamente si obbligherebbe a procedere ad accorpamenti, compiendo così un'operazione di bonifica rispetto ai contatti con il mondo dell'illegalità.

Un'altra questione riguarda il fatto che probabilmente bisognerà introdurre norme che permettano un procedimento di localizzazione sul territorio più rapido. Attualmente infatti vengono localizzate le aree, vengono date indicazioni molto precise anche da parte delle amministrazioni su come realizzare gli impianti, ma poi si incontrano ostilità sul territorio e vi è difficoltà a recepire le aree. Bisognerà studiare dei meccanismi che permettano di avere una sorta di riserva di aree, altrimenti può succedere ciò che è successo a Roma dove con i ricorsi al TAR contro gli espropri si è bloccato tutto. Per questo occorrerà studiare un sistema in grado di obbligare, anche le proprietà pubbliche, a mettere a disposizione delle aree per la localizzazione degli impianti, che sono di interesse pubblico e non riguardano solo le attività private, perché continuando a situare gli impianti in zone non idonee si provocano danni ambientali, estetici, eccetera e non si danno certezze né al cittadino né all'operatore.

PRESIDENTE. Prevedete un meccanismo di controllo, in modo da attivare procedure di verifica dei risultati che tutti insieme auspichiamo si raggiungano?

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA). La realtà nazionale è variegata, nel senso che mentre non ci sono difficoltà a livello provinciale — più che regionale — in presenza di territori estesi e di capoluoghi con un numero di abitanti non molto elevato, abbiamo avuto e abbiamo difficoltà nelle grandi città, dove queste attività piano piano sono state incorporate nel centro urbano e non si è provveduto ad una delocalizzazione. Se dobbiamo individuare delle criticità, il primo esempio clamoroso è Roma, il più anomalo, e, a livello regionale, la Sicilia, dove, a parte i

commissariamenti, siamo di fronte ad una situazione veramente ai limiti della sostenibilità. Vi sono poi regioni virtuose come il Friuli-Venezia Giulia, il Veneto, l'Emilia Romagna, dove, pure in mancanza di una programmazione, il numero degli insediamenti ha favorito una soluzione complessiva del problema. Tenete presente che anche Milano ha risolto il problema perché gli operatori si sono arrangiati e non perché il comune abbia dato indicazioni; la gente si è stancata della precarietà e, facendo investimenti anche onerosi, è andata dove ha trovato. A questo proposito la direttiva e soprattutto il decreto del Ministero dell'ambiente prevedono un ventaglio di aree possibili (aree dismesse, aree di servizi, aree tecnologiche). Quando finalmente saremo di fronte alla richiesta e al recepimento di quanto manca nel decreto Ronchi ed è previsto nella direttiva europea, le aree dovranno saltare fuori perché gli operatori, per rimanere sul mercato, o singolarmente o consorziandosi, saranno obbligati o ad adeguare le loro realtà o a guardarsi attorno. Sono abbastanza fiducioso da questo punto di vista, fermo restando che la programmazione, se incentivata dalla pubblica amministrazione ai vari livelli, ha più probabilità di avere successo.

L'onorevole De Petris mi ha chiesto perché siamo contrari ai consorzi. La risposta l'ha data lei: come dovrebbe sostenersi il consorzio, se non facendo in modo che i produttori mettano mano al portafoglio? È vero che è questo ciò che prevede la direttiva, però solamente nel caso in cui il sistema non possa essere autofinanziato, cioè di fronte alla prova dell'inefficienza del sistema. Ma, nella fase iniziale, come si potrebbe sostenere il consorzio se non aumentando in maniera surrettizia il prezzo delle vetture nuove, e quindi facendo pagare sempre l'utente? Sinceramente non vedo altre soluzioni.

PRESIDENTE. Quindi lei ipotizza che il sistema non costi.

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli

(ADA). Se ci sono gli sviluppi di cui ho parlato, cioè la creazione dei mercati e contratti tra produttori e filiera, il sistema si può sostenere da sé.

LOREDANA DE PETRIS. Non è vero che debba sempre pagare in termini di costo il produttore, il quale può garantire che ci sia la possibilità di un recupero e un reimpiego effettivo: questo è il punto. Si può recuperare tutto ciò che si vuole, ma se si continuano a fare macchine utilizzando sempre materie prime nuove...

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (ADA)*. Però, tenga presente che siamo di fronte ad una normativa che prevede il non utilizzo di certi prodotti. Le macchine ultradecennali in circolazione sono fatte purtroppo anche con prodotti che oggi non hanno mercato, o addirittura sono pericolosi. Di conseguenza dobbiamo immaginare un periodo transitorio nel quale si debba sopportare questo sistema, ma poi creando i mercati (del ferroso, del non ferroso) e dimostrando che alcuni prodotti che derivano dall'auto, se industrialmente riutilizzati, possono avere un valore, ritengo che sia possibile che il sistema si autofinanzi, tant'è vero che — sono imprenditore e mi piace fare i conti — siamo in grado di garantire, in presenza di mercati adeguati dei prodotti di risulta (plastiche, gomme, marmitte catalitiche, meno il vetro perché è un materiale povero), a condizione che questo tipo di flusso sia indirizzato in modo preciso e vincolante, l'ottenimento dei risultati. Ciò vuol dire che se si demoliscono 2 milioni di macchine l'anno sapendo che vanno tutte in centri che possono dimostrare la possibilità di monitorare il sistema (ogni centro sa di poter ritirare un certo numero di macchine) e non c'è la polverizzazione sul territorio delle vetture, creando i mercati di risulta, il sistema si può sostenere. Ovviamente ci sarà un periodo transitorio che si può gestire di comune accordo con i produttori.

Come ho già detto siamo contrari ai consorzi di qualsiasi natura. Ho avuto

esperienze penose nei consorzi, dove alla fine hanno guadagnato i soliti noti. Basta vedere i bilanci del consorzio COBAT delle batterie, per capire che aziende asfittiche, come quelle di riciclaggio del piombo, misteriosamente da quando c'è il consorzio sono diventate tutte floride! Ribadisco che sono contrario e questa è la posizione dell'Associazione che rappresento e anche della Confcommercio (parliamo a nome anche di altre associazioni: domani ascolterete i rappresentanti dell'Assofermet, che fa parte della Confcommercio, e probabilmente vi diranno le stesse cose); mentre invece sono favorevole — per questioni di reperibilità delle aree — alle aggregazioni, come le società consortili, che riguardano i singoli operatori.

Per quanto riguarda il modello, da sette anni funziona egregiamente quello olandese, dove si parla non di consorzio ma di accordi tra privati, di garanzie dell'ottenimento dei risultati. Poi deve esserci una struttura che effettui i controlli sul raggiungimento degli obiettivi. Ritengo che anche questo sia un compito che deve essere demandato al produttore, il quale, se darà delega a qualche operatore o sistema di raccolta di garantire il processo, dovrà trovare gli strumenti per tutelarsi.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Bianchi per la sua relazione che sicuramente sarà utile per ulteriori approfondimenti sul tema.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente, Corrado Scapino, del presidente dell'Associazione aziende di frantumazione (AIRA), Giorgio Manunta, e del coordinatore del gruppo autodemolizione FISE, Anselmo Calò.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente, Corrado Scapino, del presidente dell'Associazione aziende di frantu-

mazione (AIRA), Giorgio Manunta, e del coordinatore del gruppo autodemolizione FISE, Anselmo Calò.

La Commissione intende verificare lo stato di attuazione delle normative vigenti, sia di carattere nazionale che regionale, in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti.

La Commissione ha ritenuto opportuno procedere ad una serie di audizioni mirate ad approfondire l'attuale sistema della rottamazione di autoveicoli usati, anche in relazione all'attuazione della direttiva 2000/53 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso.

L'audizione del vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente, dottor Corrado Scapino, potrebbe costituire un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi, per quanto di competenza della FISE Assoambiente, sulle problematiche che afferiscono alla fase del cosiddetto fine vita degli autoveicoli usati.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente, dottor Corrado Scapino — il quale è accompagnato dal coordinatore del gruppo autodemolizione FISE, Anselmo Calò, dal dirigente FISE Paolo Cesco, dal consigliere del gruppo autodemolizione FISE, Michele Cutolo e dal presidente dell'AIRA, Giorgio Manunta — riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

CORRADO SCAPINO, Vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente. Ringrazio il presidente Russo per l'opportunità, che viene data alla nostra associazione, di esporre quali siano i nostri problemi in relazione all'argomento trattato.

Una breve premessa: FISE raccoglie al suo interno le aziende che compongono gran parte della filiera del recupero dell'auto. Abbiamo un gruppo di demolitori, quindi la prima fase del trattamento dell'auto a fine vita; abbiamo la presenza dell'AIRA (è qui come il dottor Manunta),

che rappresenta i frantumatori, cioè la seconda fase di lavorazione della stessa auto; rappresentiamo tutto il mondo del riciclaggio, quindi plastica, vetro, gomme, che oltre a quello delle discariche riguarda un problema di carattere generale; quindi, sostanzialmente, sono presenti in FISE tutti gli attori che, in seguito all'emanazione della direttiva CEE, dovrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi che, sostanzialmente, sono quelli di assicurare che una determinata percentuale dell'auto (prima l'85 per cento, poi una quota maggiore, ma non entro ora nei dettagli tecnici) possa essere riciclata o recuperata, secondo le varie condizioni.

Noi abbiamo affrontato questo tema già da oltre un anno. Obiettivo dell'Associazione era quello di arrivare a suggerire al Governo e al Parlamento l'emanazione di un provvedimento che consentisse il coinvolgimento di tutta la filiera al fine di garantire il risultato previsto. Bisogna tener presente — partiamo da un presupposto molto preciso — che se la Comunità europea ha dovuto emanare una direttiva per arrivare a percentuali di recupero e riciclaggio definite, sostanzialmente riproponendo per l'auto i temi dell'imballaggio e quindi delle direttive precedenti, ciò è stato necessario perché il mercato non è in grado di garantire questi recuperi.

Attualmente, su una tonnellata di auto si riesce a recuperare, sotto forma di metalli, ferrosi e non ferrosi, ed altro, non più del 75 per cento, il che significa che un quarto dell'auto (lasciando da parte i decimali) rimane *fluff*, termine con il quale si indica la parte che rimane dopo i vari trattamenti e che, attualmente, non è né riciclata come materiale, né recuperata dal punto di vista energetico.

PRESIDENTE. Quindi, attualmente, il *fluff* è più o meno...

CORRADO SCAPINO, Vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente. Del 26-27 per cento: dipende in parte dal tipo di impianti, ma in generale è così. Tra l'altro il *fluff* rappresenta una delle emergenze nazionali

dal punto di vista dei rifiuti; il *fluff* prodotto da autovetture che sono ancora in circolazione, se non modificate come previsto dalla legge, il più delle volte è un rifiuto pericoloso, difficile da smaltire perché mancano gli impianti ed ha dei costi molto alti.

Quindi, seguendo i dettami della direttiva, che si basa sui due principi fondamentali di tutta la legislazione ambientale europea — cioè quello che il « chi inquina paga » e quello della responsabilità condivisa — noi siamo partiti dal presupposto di creare con tutti gli attori della filiera, in primo luogo i costruttori, che sono chiamati dalla normativa europea ad essere i primi responsabili della raggiungimento degli obiettivi, un organismo che raggruppi tutti i componenti, allo scopo di superare le difficoltà attualmente esistenti e di fare in modo che i materiali attualmente non recuperati lo siano, raggiungendo, negli anni previsti dalla direttiva, gli obiettivi da questa indicati.

Dico questo anche perché, come accade in molti settori industriali del nostro paese, noi paghiamo anche una situazione di arretratezza, nel senso che avendo affrontato questi problemi in ritardo rispetto ad altri, ci troviamo in una situazione un po' particolare: da un lato, c'è una distribuzione territoriale molto limitata (le industrie che riciclano ferro, ovvero le acciaierie, sono quasi tutte al nord, per cui la presenza non è omogenea sul territorio nazionale e questo costituisce un problema); dall'altro, le aziende sono moltissime, cioè con una distribuzione capillare, ma non sempre adeguate a quanto viene, giustamente, richiesto dalla normativa per un trattamento adeguato dal punto di vista ambientale ed economico. Quindi, vedevamo questa nuova legge non soltanto come una legge alla quale fosse necessario adeguarsi, ma anche come una grande occasione per ristrutturare tutto il settore, puntando non all'esclusione di una o di un'altra azienda, ma tentando di impostare un quadro di riferimento legislativo e tecnico che desse indicazioni sulla materia da affrontare e sul comportamento da tenere per concorrere al risultato.

Ci sono stati convegni e riunioni, anche a livello ministeriale: dal nostro punto di vista, la situazione è rimasta un po' frenata anche per l'atteggiamento tenuto dai costruttori, che ci sembra non considerino nel modo giusto la direttiva e quindi cerchino di sminuire le proprie responsabilità, lasciando che la filiera dia le risposte. Voglio essere molto esplicito: la direttiva stabilisce che eventuali costi aggiuntivi che dovessero essere determinati (uso il condizionale) dal fatto che il mercato non è in grado di raggiungere gli obiettivi indicati sono a carico dei costruttori. Ciò non è possibile se non vi è un pieno coinvolgimento dei costruttori stessi e, in secondo luogo, se non vi è un grande sistema di controllo, perché è evidente che al di là del dibattito, delle discussioni e delle idee, per verificare se si stiano davvero raggiungendo gli obiettivi e se sia davvero necessario un intervento sul mercato, poiché alcuni prodotti non hanno mercato, questo non si può fare senza i costruttori.

Questo è un primo punto fondamentale. Vorrei che la Commissione tenesse presente che anche per le associazioni di categoria la situazione non è semplice, perché quando si parla di ristrutturazione significa che, in alcuni casi, qualcuno si troverà in difficoltà; ci sono, dunque, dei problemi, ma è evidente che se si vuole rispettare la norma, non vi è altra strada che quella della definizione di una normativa precisa e poi, soprattutto, di un riscontro puntuale. Lo dico in una battuta, sperando di non essere frainteso: la sensazione che abbiamo noi, e che ci preoccupa moltissimo (per questo siamo contenti di poterne parlare anche di fronte alla Commissione), è che, soprattutto da parte dei costruttori, vi sia la tendenza, da un lato, a rinviare il problema e soprattutto, dall'altro, a porsi nella condizione di essere loro a trattare direttamente con il resto della filiera e, tanto per capirci, a scaricare sul resto della filiera quelle responsabilità che, invece, la direttiva pone in capo a loro. Sono ancora più esplicito: se non c'è da parte dello Stato la garanzia che questo avvenga in un sistema davvero

garantito di controllo, è evidente che il rapporto di forza tra le centinaia di demolitori sparsi per l'Italia e la FIAT e gli altri costruttori è destinato a produrre una cosa molto semplice, cioè che i demolitori saranno costretti ad assumere impegni di garanzia di riciclaggio che già adesso non riescono a mantenere. Dopo di che, dovranno scaricarli sull'altra parte della filiera, costituita dai frantumatori e, in pratica, non cambierebbe niente, con l'unica differenza che i responsabili di tutto questo sarebbero coloro che, in realtà, hanno pochissimo potere di intervento, perché — torno a ripetere — l'auto è quella che è, esce con quelle caratteristiche. Se il costo del recupero dei paraurti, per fare un esempio banale, è superiore al costo di lavorazione, questo, evidentemente, non lo si può caricare ai demolitori e l'esperienza fatta anche in altri paesi europei lo sta a dimostrare.

Quello che noi come FISE-Assoambiente stiamo sostenendo in tutte le sedi — in convegni, oggi di fronte a questa Commissione bicamerale, in seguito in altre Commissioni parlamentari e via dicendo — è che denunceremo qualsiasi normativa che tenda a proporre una soluzione che tradisce la direttiva — scaricando di fatto la responsabilità su soggetti che non sono i massimi responsabili del problema — e soprattutto che quando, fra due, tre o quattro anni, il problema del *fluff* sarà ancora peggiore dell'attuale, si faranno i conti sul serio e questi non torneranno, nessuno dovrà venire a chiamare i demolitori o i frantumatori, perché questi non saranno nelle condizioni di poter far fronte. Lo dico non per fare il sindacalista dei nostri associati, ma semplicemente perché se la cosa fosse redditizia non avrebbero aspettato la direttiva europea, ma l'avrebbero fatto prima, perché nessun imprenditore butta via un'opportunità di lavoro e di guadagno.

Ma c'è un aspetto ancora peggiore — il dottor Manunta poi lo dirà meglio di me — e cioè che tutto questo finisce in un problema che si chiama *fluff*, quindi un problema che è già di difficile gestione; mentre noi avremmo bisogno intanto che il *fluff* dimi-

nuisse in termini quantitativi, il che, forse, già eliminerebbe buona parte dell'emergenza italiana, e poi che, attraverso un'operazione di bonifica e di lavorazione sull'auto, lo si rendesse non pericoloso. Questo eliminerebbe un grosso problema ed aprirebbe la possibilità a recuperi energetici oggi estremamente difficile e che sarebbero, invece, interessantissimi.

Come i colleghi mi stanno suggerendo, penso che se la Commissione vorrà compiere una riflessione sul sistema FARE della FIAT comprenderà ciò di cui ora stiamo parlando. Alcuni anni fa la FIAT con il sistema FARE riconosceva che si potevano raggiungere gli obiettivi di recupero, ma che alcuni di questi avevano dei costi, perché è evidente che se il mercato non c'è, almeno all'inizio bisogna crearlo. Credo che il FARE sia sparito dalla circolazione, non solo perché aveva esaurito il suo compito ma, probabilmente, anche perché ora ci si viene a dire che tutto questo si può fare a costo zero. Se la Commissione mettesse a confronto le dichiarazioni fatte solo alcuni anni fa dalla FIAT, credo proprio in questa sede (eravamo già presenti, anche se in altre vesti), con le dichiarazioni attuali, quanto noi affermiamo verrebbe alla luce. Peraltro, alcune esperienze europee hanno già dimostrato non solo che questo è possibile, ma che, man mano che i mercati si sono creati, il costo è sempre diminuito. Cito l'Olanda o anche altri paesi, nei quali si vede chiaramente che il mercato non è che non vi sia, ma va all'inizio potenziato: poi diventa un mercato normale.

Un'ultima considerazione sui controlli, solo per dire che si tratta di un settore in cui è difficile controllare se non si comincia dall'inizio, nel senso che nel momento in cui una macchina viene schiacciata e passa ad altro impianto, nessuno è in grado di andare a controllare se qualcuno vi abbia lasciato dentro qualcosa. Ugualmente difficile, in un impianto di frantumazione in cui non si trattino solo le auto, stabilire quante tonnellate corrispondano alle auto e quante ad altri prodotti, per cui si correrebbe anche il grande rischio di costringere le aziende a dichiarare il falso.

Potremmo anche scrivere alla CEE che abbiamo recuperato, ma, come si dice, le bugie hanno le gambe corte e, un anno dopo l'altro, il problema ricadrebbe sul nostro paese.

Con tutti i sacrifici che si dovranno fare, perché anche il nostro settore ha dei problemi e dovrà adeguarsi, perdere questa occasione sarebbe sicuramente una perdita per l'ambiente ma anche per lo stesso settore industriale. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il vicepresidente Scapino e do la parola al dottor Manunta.

GIORGIO MANUNTA, Presidente dell'Associazione aziende di frantumazione (AIRA). Io rappresento l'AIRA, che è l'Associazione delle aziende di frantumazione. Una brevissima presentazione: la fase di frantumazione è effettuata da grandi impianti (in Italia ne operano circa 14) ai quali affluisce tutto il materiale che è stato raccolto e bonificato dai numerosissimi demolitori (penso valutabili in termini di migliaia). Per dare qualche cifra, posso dire che l'insieme di questi impianti tratta circa due milioni di tonnellate annue di materiali, producendo circa 1 milione 450 mila tonnellate di rottami metallici, ferrosi e non ferrosi, e 550 mila tonnellate delle cosiddette *fluff*, cioè scarto attualmente destinato allo smaltimento.

Sottolineo il concetto di cui ha parlato anche Scapino: noi siamo in gravissimi problemi a prescindere dall'applicazione del decreto che dovrebbe dare attuazione alla direttiva europea.

Sintetizzo i gravissimi problemi, per essere incisivo ed andare alla sostanza. In primo luogo, la nostra attività consiste nel trattare del materiale che, teoricamente, a monte dei nostri impianti deve essere messo in sicurezza. Tale materiale viene lavorato nei nostri impianti e noi siamo responsabili teoricamente del *fluff* che ne deriva, senza alcuna possibilità di controllo; infatti, come accennava Scapino, il materiale arriva a noi già pressato, per cui se vi fosse all'interno qualcosa di irregolare, come rifiuti pericolosi, non sarebbe assolu-

tamente rilevabile. Ci troviamo ad operare in un mercato estremamente distorto, perché tutto il sistema autorizzativo e di controllo regionale e, talvolta, provinciale è assolutamente difforme sul territorio, creando, conseguentemente, flussi che si vanno ad incentrare nelle zone meno presidiate, causando enormi problemi.

Problema principe, poi, è quello dello smaltimento. Il nostro materiale è considerato « figlio di nessuno ». È un materiale che, sostanzialmente, dovrebbe essere equiparato al rifiuto urbano, non essendo rifiuto industriale — ovvero frutto di una lavorazione che può essere o non essere fatta in un certo posto — ma frutto, per il 90 per cento, della dismissione da parte delle famiglie; invece, viene considerato come un rifiuto di cui la pubblica amministrazione non deve interessarsi minimamente. Questo comporta difficoltà, concentrazione solo in alcune discariche, parametri qualitativi e di controllo differenti da una discarica all'altra; tutto ciò, in un settore sotto altri punti di vista estremamente pericoloso, porta alla concentrazione in alcune mani del cosiddetto *business* dei rifiuti, per il fatto che si approfitta di una legislazione carente o confusa.

Ultima considerazione da fare circa il *fluff* è che, nonostante in un certo senso la normativa europea imponga che sia destinato al recupero energetico anziché allo smaltimento, nonostante la legge sulle discariche recentemente entrata in vigore (ed anticipata da alcune leggi regionali) stabilisca che un rifiuto avente un potere calorifico come il nostro *fluff* non potrà più essere smaltito in discarica, attualmente non mi risulta che un solo chilo di *fluff* finisca negli inceneritori, cosa che bisognerebbe attivare al più presto. Come diceva Scapino, questa direttiva poteva essere una occasione per mettere in evidenza e risolvere questi problemi, invece, da quanto ho capito, la pubblica amministrazione sta predisponendo un decreto di recepimento fotocopia della direttiva europea, in certi punti abbastanza ridicolo. Infatti, se la direttiva europea dispone « i governi provvederanno a fare... », il decreto dice « provvederemo a fare... », sostanzialmente rin-

viando il problema, con una interpretazione asettica. Credo di capire che voglia essere così asettica e non regolare il sistema per seguire la tesi dei costruttori — tesi aprioristica e (chiedo scusa per la parola) abbastanza stupida — secondo la quale il mercato si autoalimenta, tutto va bene, il mercato provvede, eccetera. Senza tener conto che il mercato è una schifezza sotto tutti i punti di vista anche attualmente.

Al contrario di Scapino, io penso che, al limite, salvo i primi tempi, con una regolamentazione ragionevole, razionale delle sistema, l'intero ciclo potrebbe addirittura costare meno, quindi potrebbe tradursi, alla lunga, in un risparmio economico, se c'è concorrenza. Ma la concorrenza deve essere fatta a parità di punti di partenza: se in un luogo un demolitore fra tutte le cose seriamente e l'altro bonifica le macchine in un prato, è chiaro che il primo avrà più costi e il mercato, invece, premierà il secondo. Tra l'altro, prendo spunto da questo esempio per osservare che, a volte, il demolitore che bonifica le macchine in un prato può essere una brevissima persona, che opera in questo modo semplicemente perché da circa trent'anni il comune non ha ancora stabilito se quella sia una area industriale o destinata a verde pubblico.

Credo che questo sia un punto focale, ma tutto il mondo dei rifiuti va ordinato. Occorrerebbe, a mio avviso, fare una *deregulation* ma farla rispettare: poche regole chiare e, soprattutto, uguali per tutti. Purtroppo, devo dire che mi sarei aspettato di vedere come protagonista, nelle consultazioni presso il ministero, la Conferenza delle regioni, perché il ministero può fare quello che vuole, ma poi il coordinamento va fatto a livello locale; invece, posso dire, ad esempio, che la regione Lombardia che si stesse predisponendo il decreto di recepimento della direttiva europea l'ha saputo da me sei mesi fa (mi dispiace fare queste critiche, piuttosto pesanti). Aggiungo che nelle consultazioni che ho avuto in qualità di rappresentante dell'AIRA ho riscontrato un atteggiamento di disinteresse, di mancanza di volontà ad approfondire il problema,

nonostante fossero state presentate delle proposte abbastanza articolate realistiche.

Cito una di queste proposte, che sto faticosamente portando avanti. Visto che non provvede la pubblica amministrazione, mi sono avvicinato alla FISE-Assoambiente, che costituisce la parte più nobile dei demolitori, cioè quelli più seri, che condividono l'obiettivo di fare le cose in maniera regolare, per cercare di fare un accordo volontaristico, che però non può risolvere totalmente il problema. Noi abbiamo tutta la buona volontà, ma il problema è gravissimo e — sottolineo — è grave comunque, a prescindere dalla applicazione della direttiva europea. Se, poi, questa iniziativa legislativa fosse portata avanti senza risolvere il problema, toglierebbe qualunque speranza al settore. Sottolineo, infine, che tutte queste irregolarità e distorsioni possono anche essere la causa ed il terreno di coltura per qualcosa di criminale.

Chiedo scusa per lo sfogo, piuttosto acceso, e ringrazio per l'occasione che mi è stata offerta di poterlo esternare.

PRESIDENTE. Questa Commissione, come altre, immagino, la ascolta con grande piacere con grande attenzione.

Do ora la parola alla coordinatore del gruppo auto demolizione FISE.

ANSELMO CALÒ, Coordinatore del gruppo demolizione FISE. Cercando di concentrare al massimo le cose da dire, che sono tante, vorrei invitare la Commissione ad una riflessione. Perché è nata la direttiva europea n. 2000/53? Chi ha letto gli atti sa che il legislatore europeo si è posto il problema che, all'aumentare del costo di smaltimento dei veicoli, potrebbe verificarsi sul territorio europeo un abbandono dell'auto da parte di coloro che la possiedono per ultimi. Se, ad un certo punto, il cittadino di Amsterdam o di Berlino deve pagare 200 marchi per demolire la propria auto, finirà con l'abbandonarla, per cui avremo un cimitero di macchine abbandonate sul territorio.

PRESIDENTE. Questo a Berlino e ad Amsterdam?

ANSELMO CALÒ, *Coordinatore del gruppo demolizione FISE*. Anche a Roma, presidente. Questo problema che il legislatore europeo si è posto, in Italia noi lo avevamo già: il problema dell'abbandono delle auto. Il rapporto dell'ACI (so che la Commissione ascolterà domani il presidente dell'ACI, per cui questo problema emergerà di sicuro, eventualmente su sollecitazione dei commissari) per il 2000, confermato dal rapporto 2001, evidenzia che in Italia vi è un 18 per cento di auto ritirate dalla circolazione che non vengono smaltite correttamente o vengono messe in aree non idonee: « me la porto a casa », questo è il concetto. Si pongono, allora, due riflessioni.

Se il legislatore europeo ha pensato che bisognasse creare un sistema in cui il costruttore avesse la responsabilità dello smaltimento dei veicoli da lui immessi sul mercato e si è posto il problema di evitare l'abbandono, vogliamo recepire questa direttiva in maniera da applicarla, o vogliamo recepirla solo per evitare che da Bruxelles venga fatta un'altra sanzione all'Italia per il mancato recepimento? Io — lo dico francamente — ho paura che si vada verso un recepimento, come ha detto Manunta, asettico, nel senso di predisporre un atto di recepimento al fine di evitare che Bruxelles possa applicare al nostro paese una sanzione. Invece, poiché il territorio è il nostro, credo che sarebbe necessario che la direttiva fosse applicata. Quindi, bisogna risolvere il problema di questo 18 per cento di autoveicoli ritirati dalla circolazione e che non vengono smaltiti correttamente all'interno degli impianti autorizzati: si tratta di quella famosa possibilità che lascia il codice della strada di fare una dichiarazione di ritiro su area privata del veicolo, quando sappiamo bene che, al contrario, questi veicoli finiscono nelle campagne oppure negli impianti non autorizzati. Questo era il primo problema.

Quanto al problema dei costi di smaltimento, il legislatore italiano, con il decreto Ronchi, ha previsto, all'articolo 46, quello che regola la demolizione dei veicoli, che da un'apposita norma (il DM n. 460 del Ministero dell'interno) fosse

regolamentato il recupero delle auto abbandonate ed il loro convogliamento presso gli impianti autorizzati (in effetti, la domanda del presidente è legittima, perché so che nella sola città di Roma vengono rimossi annualmente 4 mila veicoli abbandonati, per cui il problema esiste ed è grave): questo avviene attualmente in tutto il territorio nazionale. Il legislatore ha anche previsto che fossero le giunte provinciali a stabilire i costi di questa attività.

Le giunte provinciali di tutta Italia hanno stabilito dei costi per effettuare lo smaltimento dei veicoli abbandonati. Il che significa che, secondo le istruttorie che sono state fatte, da Aosta a Trapani, è stato rilevato che esiste un costo per lo smaltimento dei veicoli. Quindi, gli unici a negare che questo costo esiste sono ormai i costruttori: guarda caso, coloro che dovrebbero pagare e che, pertanto, cercheranno di fare di tutto per non essere costretti a fare quello che il legislatore europeo ha previsto per loro.

Aggiungo che tutti e quattro i paesi che attualmente hanno già recepito la direttiva, cioè Olanda, Germania, Svezia Spagna, hanno, sia pure con sistemi diversi, previsto in maniera chiara ed inequivocabile che il costo dello smaltimento, ed anche del sistema che deve essere realizzato per assicurare l'intercettazione di tutti i veicoli, sia a carico del costruttore che ha immesso il veicolo sul mercato. Naturalmente, il problema è anche quello di trovare un sistema che garantisca lo smaltimento dei veicoli che appartengono ad un costruttore non più presente sul territorio; per cui stabilire che lo smaltimento spetta al costruttore che lo ha immesso quando, trascorsi dieci anni, può accadere che questo non esista più, significa affrontare il problema anche sotto un profilo, per così dire, di solidarietà dei costruttori.

In origine noi avevamo proposto — e personalmente rimango dello stesso avviso — che la soluzione tranquilla al problema fosse la creazione di un consorzio, ma ho dovuto rilevare come i consorzi non siano bene accettati da tutte le componenti. Ri-

nunciando a questa idea di partenza, abbiamo avanzato in sede confindustriale una proposta di accordo, su principi netti, con i costruttori. Esiste dunque una proposta confindustriale, sottoscritta sia da FISE-Assoambiente, anche con la partecipazione di AIRA, cioè della filiera intera, sia dai costruttori, che prevede non il consorzio ma la creazione di un istituto indipendente che possa sovrintendere all'intero sistema del recupero dei veicoli ed eventualmente anche quantificare quali siano i costi perché questo sistema possa andare avanti. Noi abbiamo sottoscritto questo accordo in maniera onesta e in perfetta buona fede, non vorremmo che la nostra sottoscrizione venisse usata da parte della controparte costruttori per dire: sta bene, però ora è scritto che non bisogna fare il consorzio, per il resto vedremo.

Secondo me, un atto di recepimento serio della direttiva non può prescindere dal riaffermare il principio che il costo di smaltimento dei veicoli spetta all'industria. Poi, a verificare quali siano gli effettivi costi potranno essere delle istituzioni private, a partecipazione pubblica o anche interamente pubbliche: così come hanno fatto le istruttorie 104 province d'Italia, potrà farle il ministero o qualsiasi altro organismo che sia a ciò deputato.

La mia preoccupazione — non solo mia, poiché anche chi mi ha preceduto l'ha manifestata, ma io voglio insistere su questo punto — è che se non vi saranno controlli, tutto resterà com'è. Se non avremo un istituto, qualsiasi esso sia, di qualsiasi emanazione, che controlli il reale raggiungimento dell'obiettivo previsto dalla direttiva, tale raggiungimento non vi sarà. Ed è sicuro che se non vi è bisogno di raggiungere l'obiettivo non vi sarà costo, perché il problema è questo: poniamo il caso che una macchina pesi una tonnellata, cioè mille chili; il 75 per cento della macchina è fatto da rottami metallici, che, come ha detto il dottor Manunta, vengono già recuperati per intero, per cui partiamo da un 75 per cento di peso già oggi recuperato.

Per inciso, dirò che oggi per smaltire una macchina c'è una spesa che mediamente, sulla penisola, è di 50 mila lire, cioè di 25 euro e ciò recuperando, come ho detto, solo 75 per cento. La direttiva ci dice che entro una certa data dovremo recuperare l'85 per cento: questo 10 per cento in più, cioè 100 chili, perché è di questo che parliamo, si traduce in 100 chili di materiali che verranno immessi sul mercato del riciclo e quindi diminuiranno il carico di discarica (cioè si tratta di 100 chili che verranno sottratti al problema del *fluff*, come si diceva prima). Ma questi 100 chili che bisogna togliere dalla macchina prima che essa venga compatta e frantumata sono, naturalmente, i più costosi (tutti gli studiosi di economia sanno che l'ultima dose è quella più difficile). Allora, se già oggi le province italiane hanno riconosciuto un costo di smaltimento, senza che noi interveniamo per togliere gli ultimi 100 chili previsti dalla direttiva, quando andremo ad intervenire per recuperare questi 100 chili, vogliamo ammettere che, in linea di principio, tale operazione avrà un costo? Io chiedo che la Commissione questo verifichi con le associazioni degli industriali, cioè se vi è da parte loro disponibilità a riconoscere il principio, stabilito dalla norma europea, che qualunque costo vi sia, questo spetta a loro; il principio che vi sia un organismo autonomo, indipendente, di emanazione ministeriale, qualsiasi esso sia, che faccia un'istruttoria sugli effettivi costi e, soprattutto, che lo stesso organismo possa verificare il raggiungimento degli obiettivi, affinché non si verifichi che qualcuno incassa i soldi previsti per lo smaltimento ma non raggiunge gli obiettivi.

A questo proposito, mi riallaccio al sistema adottato dall'Olanda per il recepimento della direttiva, che prevede che i costi di smaltimento vengano riconosciuti al demolitore non a macchina demolita, ma a quantità di materiale recuperato dalla macchina demolita. L'obiettivo, infatti, è quello di recuperare il materiale e di diminuire il carico di rifiuti.

PRESIDENTE. Do la parola i colleghi che intendano rivolgere quesiti ai nostri ospiti.

LOREDANA DE PETRIS. Concordo su molte delle questioni che sono state poste e credo che ognuno di noi abbia potuto verificare, anche in sede di approvazione della legge comunitaria 2001, come vi fosse una forte indisponibilità ad indicare delle condizioni di recepimento della direttiva. Io, come anche altri parlamentari, ho presentato emendamenti tendenti proprio a far sì che non accadesse, come avvenuto per altre direttive soprattutto in campo ambientale, che la direttiva fosse formalmente recepita, senza che gli obiettivi da questa indicati venissero raggiunti.

Certo, nessuno deve affezionarsi a degli strumenti e sposarli per sempre, tuttavia, devo dire con molta franchezza che mi lascia alquanto perplessa l'idea che il rapporto con i costruttori, quindi il sancire formalmente e concretamente che spetti soprattutto a loro sostenere i costi, possa realizzarsi solamente attraverso un accordo di programma, per quanto stretto. Naturalmente obiettivo di questa Commissione è anche verificare quali strumenti, ampiamente condivisi, possano essere efficaci, poiché ciò che tutti abbiamo a cuore è, ad ogni livello (dalle localizzazioni alla normativa, ai raggiri quale questo delle 18 per cento delle autovetture su area privata), quello di raggiungere gli obiettivi posti dalla direttiva; questo perché, ad oggi, quello del *fluff* è uno dei problemi più grandi. Sono molte le regioni commissariate per risolvere il problema dei rifiuti e noi, evidentemente, dobbiamo far sì che i problemi non si aggravino ma siano, al contrario, risolti.

Consegno a voi questa mia perplessità, ma aggiungo che, personalmente, insisterei nel cercare di trovare una soluzione — senza parlare di consorzio, visto che questo piace a pochi — che sia però uno strumento cogente, tale da far sì che, effettivamente, i costruttori condividano le responsabilità con la filiera. A questo si aggiunge il problema del controllo, per cui è necessario che vi sia un ente che, alla

fine, eviti che si commettano truffe o non siano mantenuti impegni, con il risultato che a pagare siano gli anelli più deboli della filiera, compreso il cittadino, il quale, poi, paga anche i costi generali dal punto di vista ambientale. Basta, infatti, fare un giro per città come Roma per rendersi conto che dalla furberia dell'abbandono dei veicoli affermando che vengono ritirati in area privata discende un costo che grava su tutti i cittadini; anche se per la rimozione e l'obbligo allo smaltimento corretto di queste auto, forse, potrebbero essere emesse più ordinanze sindacali, così come la normativa consente.

PRESIDENTE. Il tempo a disposizione sarebbe esaurito, ma do nuovamente la parola al vicepresidente Scapino per una breve replica.

CORRADO SCAPINO, *Vicepresidente dell'Associazione Imprese Servizi ambientali-FISE Assoambiente*. Mi dispiace dovere sintetizzare in un minuto qualcosa che avrebbe bisogno di assai più tempo per essere illustrato. Comunque, il timore è proprio che accada quello che si è già verificato per una principio giusto contenuto nel decreto legislativo Ronchi, cioè affermare che il produttore non è più responsabile se qualcun altro si assume quella responsabilità. Ciò noi non vorremmo che accadesse, perché in questo caso ci sarebbe un problema aggiuntivo: l'obbligo a recuperare non è garantito economicamente, quindi si costringerebbero categorie intere ad essere fuorilegge.

Questo è il punto fondamentale. La legge dice che ci sono i costruttori; noi siamo per il consorzio, ma poiché i costruttori non ci stanno non possiamo farlo da soli. Per essere molto espliciti, ciò che non vogliamo è che tra qualche anno le responsabilità che erano in capo ai costruttori vadano ad altri.

Per concludere, consegno al presidente della Commissione i lavori che abbiamo fatto, tra i quali figura tutta una serie di dati, che, ovviamente, per brevità di tempo non abbiamo illustrato, ed anche l'accordo fatto in Confindustria, a dimostrazione che

abbiamo anche cercato di tornare indietro su alcune nostre posizioni nella convinzione di raggiungere l'obiettivo. Però, non può che essere un soggetto forte, che coinvolga tutti o terzo, a giudicare se questo avvenga o meno, altrimenti il più debole è destinato a diventare « fuorilegge » pur avendo, in quelle condizioni, ben poche responsabilità. La ringrazio, presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti coloro che hanno partecipato alla nostra audizione, che è stata sicuramente utile e ci consentirà di fare ulteriori considerazioni ed approfondimenti di certo proficui per la valutazione completa del fenomeno.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del presidente dell'Associazione industrie automobilistiche (ANFIA), Carlo Sinceri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Associazione nazionale industrie automobilistiche (ANFIA), Carlo Sinceri.

La Commissione intende verificare lo stato di attuazione delle normative vigenti, sia di carattere nazionale che regionale, in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti.

La Commissione ha ritenuto opportuno procedere ad una serie di audizioni mirate ad approfondire l'attuale sistema della rottamazione degli autoveicoli usati, anche in relazione all'attuazione della direttiva 2000/53 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa ai veicoli fuori uso. L'audizione del presidente dell'Associazione nazionale industrie automobilistiche (ANFIA), dottor Carlo Sinceri, potrebbe costituire un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi, per quanto di competenza dell'ANFIA, sulle diverse problematiche inerenti ai rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e le prospettive di riforma delineate dalla suddetta direttiva.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al dottor Sinceri — che è

accompagnato dal direttore generale, dottor Emilio Di Camillo, e dal responsabile della sede di Roma, Severino Breccarello — riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del loro intervento.

CARLO SINCERI, *Presidente dell'Associazione nazionale industrie automobilistiche (ANFIA)*. Ringrazio la Commissione per l'opportunità che ci ha dato di manifestare le nostre valutazioni in merito alla direttiva 2000/53. Abbiamo predisposto una breve nota, di cui lasceremo delle copie affinché possiate acquisirla, ed alla quale farò riferimento per svolgere una breve introduzione.

Siamo di fronte ad una direttiva ambientale, il cui obiettivo è quello di minimizzare l'impatto dei veicoli a fine vita, attraverso una serie di misure a livello preventivo, volte ad assicurare una progettazione del veicolo che ne faciliti il futuro riciclaggio, e una serie di misure atte a garantire metodi corretti di raccolta e di trattamento di tutti i rifiuti collegati al veicolo stesso.

Noi riteniamo che la corretta applicazione della direttiva richieda una serie di condizioni, anche di mercato, che consentano di realizzare un sistema in grado di assicurare, al 1° gennaio 2007, sia il funzionamento efficiente della filiera di raccolta, recupero e riciclaggio dei materiali, sia la sostenibilità economica delle stesse attività.

Per quanto riguarda la fase preventiva, è chiaro che il costruttore, fin dalla progettazione del veicolo, deve essere consapevole delle necessità di rendere più facile ed economico, alla fine del ciclo di vita, il riutilizzo e riciclaggio dei materiali impiegati, in modo da ridurre al minimo possibile il loro invio in discarica.

Ricordo che la direttiva prevede che dal gennaio 2006 — questo è il primo *step* — per tutti i veicoli che raggiungeranno la condizione di « fuori uso » a quella data, la percentuale di recupero debba essere almeno dell'85 per cento del peso medio (di cui il 5 per cento per recupero energetico); un secondo *step* è previsto al 1° gennaio 2015.

È chiaro che su questi standard si deve attestare la progettazione dei veicoli. Ciò comporta evidentemente investimenti importanti in termini di ricerca e industrializzazione. Riteniamo però che questo debba essere accompagnato dall'efficienza e dalla sostenibilità economica del sistema complessivo. In altre parole, non possiamo prescindere dalla modernizzazione dell'intera filiera industriale del riciclaggio, sempre nel rispetto del principio della libera concorrenza.

In Italia la razionalizzazione della filiera è resa più complessa rispetto ad altri paesi con i quali siamo soliti confrontarci per una serie di condizioni: assistiamo ad una frammentazione maggiore che negli altri paesi e ad una disomogeneità del sistema che sono il portato di una regolamentazione sviluppata ai vari livelli locali che ha creato talvolta condizioni e vincoli, anche differenti, in grado di incidere non positivamente sui costi e sulle capacità concorrenziali dei singoli operatori.

Inoltre l'attuale struttura della filiera nel nostro paese si è sviluppata in funzione del recupero delle sole parti metalliche, mentre siamo in ritardo per quanto riguarda il recupero e il riciclaggio degli altri materiali.

Abbiamo poi un problema di carenza di inceneritori e la difficoltà di creare nuovi impianti più avanzati dal punto di vista tecnologico. Ciò ostacola il perseguimento degli obiettivi posti dalla direttiva che vuole ridurre al massimo il *fluff* da avviare in discarica.

Per contro il costruttore nazionale FIAT Auto ha un'esperienza ormai decennale in termini di *network* di raccolta, trattamento e riciclaggio (il famoso FARE, FIAT Auto Recycling), che ha dimostrato come si possa migliorare la percentuale di riciclaggio e recupero in una condizione di sostanziale autosostenimento per gli operatori della filiera stessa.

Nel decennio 1992-2001, FARE ha trattato circa un milione 650 mila vetture, con un totale di materiali non metallici riciclati di oltre 40 mila tonnellate. Ciò, rispetto agli approcci più tradizionali, ha permesso di guadagnare circa 5 punti in

termini di riciclaggio (anziché il 75 per cento, siamo intorno all'80 per cento). Considerando che le parti non metalliche rappresentano solamente un quarto circa del peso di una vettura media, 5 punti su 25 rappresentano una cifra piuttosto importante.

Tornando al tema della realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile, riteniamo che si debbano promuovere diverse misure: certamente occorre lavorare a livello territoriale per assicurare una corretta e adeguata capillarità, oltre che uno sviluppo tecnologico degli operatori economici, favorendo peraltro tutte le forme possibili di razionalizzazione del processo di trattamento dei veicoli fuori uso. Occorre poi creare adeguati mercati di sbocco, per favorire il reimpiego dei materiali recuperati, in via prioritaria quelli non metallici, a vantaggio dell'effettivo miglioramento strutturale del sistema e della sua effettiva sostenibilità economica (tra l'altro, favorire i mercati di sbocco dei rifiuti è questione generale che non può essere limitata al solo prodotto veicolo ed è in grado di coinvolgere scelte fondamentali di politica ambientale).

Vi sono poi il tema del recupero energetico dei materiali non riciclabili a fine trattamento (anche questo è un aspetto generale che abbraccia la totalità dei rifiuti) e quello della facilitazione delle operazioni di aggregazione di operatori che integrino le funzioni operative della filiera di trattamento dei veicoli fuori uso.

La direttiva 2000/53, a nostro avviso, contiene due punti qualificanti: il primo è rappresentato dalla responsabilità condivisa dagli operatori, che debbono facilitare la consegna dei veicoli fuori uso a impianti di raccolta e trattamento autorizzati, anche attraverso la rete dei concessionari (ciò può rappresentare un grosso vantaggio anche in termini di capillarità per il cliente utilizzatore del veicolo), oltre a conseguire gli obiettivi di recupero e riciclaggio fissati dalla direttiva stessa. Tutto ciò ferme restando le responsabilità di ciascun operatore all'interno dell'attività complessiva da svolgere.

Il secondo punto qualificante è la disciplina della raccolta dei veicoli a fine vita che vanno consegnati dall'ultimo detentore o proprietario ad un centro autorizzato, prevedendo che tale conferimento avvenga senza spese a carico dello stesso ultimo detentore o proprietario.

Tale condizione, nell'ambito di un circuito virtuoso che deve comunque essere innescato, non può essere concretamente realizzata se non creando le condizioni di efficienza e di mercato atte a rendere il processo economicamente sostenibile. In questa ottica, la direttiva non esclude che i costruttori possano organizzare sistemi di raccolta e trattamento dei veicoli a fine vita in collaborazione con altri operatori economici della filiera.

D'altro canto, se il sistema non riuscirà ad organizzarsi in modo da garantire la propria sostenibilità economica, è facile prevedere che qualcuno, da qualche parte, dovrà pagarne l'inefficienza o la mancanza di adeguati mercati di sbocco o il permanere di situazioni inquinanti.

Da questo punto di vista riteniamo anche che il rispetto della direttiva costituisca, da un lato, una nuova sfida per le case costruttrici, per i fornitori e per tutti gli operatori economici del settore del trattamento dei veicoli a fine vita e, dall'altro, un'opportunità per realizzare un salto di qualità effettivo e strutturale nel recupero di materiale ed energia nei processi di produzione dei beni.

Nel richiedere che il sistema nazionale venga reso efficiente, l'industria automobilistica sottolinea che intende assumere le responsabilità che le derivano dall'attuazione della direttiva, ritenendo che una corretta lettura della stessa comporti l'attribuzione all'industria automobilistica dei seguenti compiti: il rispetto dei requisiti costruttivi atti ad assicurare la riciclabilità dei veicoli (standard omologativi), comprese le necessarie informazioni agli operatori; la responsabilità di rispondere di eventuali (non sono certi) costi residui o temporanei che dovessero verificarsi in connessione con la parte di veicoli più vecchi, e quindi a minor valore commer-

ciale, anche attraverso la possibilità di indicare una propria rete convenzionata per la raccolta e il riciclaggio.

Non dovrebbero quindi essere attribuite ai costruttori responsabilità diverse da quelle sopra enunciate, riferibili alle funzioni tecniche ed alle relazioni che coinvolgono gli operatori deputati al processo di trattamento dei veicoli.

Avendo considerato l'autosostenibilità economica del processo come uno degli obiettivi fondamentali del recepimento, la responsabilità economica del costruttore non potrebbe che essere strettamente legata all'eventualità che si determini un effettivo costo. Pertanto andrebbero evitati sistemi che comportino sia l'affermazione generica che le attività di recupero e riciclaggio non sono sostenibili, sia la definizione a priori di contributi certi che richiederebbero ai costruttori la necessità di accantonamenti che sarebbero sicuramente pesanti per il settore automobilistico in un momento critico e per l'impatto che, per effetto dell'estensione all'intero parco circolante, determinerebbe conseguenze negative dirompenti sulle prospettive future dell'interno comparto nazionale ed europeo, mettendone in gioco anche la competitività.

Su tale posizione è stata verificata la convergenza anche degli altri operatori della filiera appartenenti al sistema di Confindustria.

Quindi, a nostro giudizio, il recepimento in Italia della direttiva europea dovrebbe contenere la chiara indicazione della priorità che riveste l'individuazione delle misure necessarie a creare le condizioni di mercato e di sviluppo degli operatori economici coinvolti nel trattamento dei veicoli a fine vita; l'individuazione delle responsabilità dei costruttori dei veicoli e dei fabbricanti dei materiali ed equipaggiamenti in ordine all'eliminazione di sostanze pericolose nella produzione dei veicoli stessi; misure atte a favorire l'adeguamento degli operatori che effettuano il trattamento agli standard a ai sistemi certificati di gestione ambientale; misure coerenti all'indicazione comunitaria secondo cui « gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per in-

coraggiare il reimpiego dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio... », come recita il comma 1 dell'articolo 7.

Si dovrebbero inoltre prevedere: la definizione dei valori di mercato dei veicoli fuori uso, correlata con l'integrità del veicolo, la sua anzianità, la presenza di materiali e componenti che abbiano un valore sul mercato, nonché i costi di trattamento e smaltimento; la facoltà per i produttori di organizzare una propria rete, dove viene garantito il ritiro gratuito; il sottoporre, in analogia con quanto avviene in altri paesi dell'Unione europea, il veicolo a fine vita alla normativa dei rifiuti dal momento in cui viene detargato per demolizione e, in ogni caso, dal momento in cui entra in un centro di raccolta.

Sono a vostra disposizione per eventuali richieste di chiarimenti ed approfondimenti.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

LOREDANA DE PETRIS. Mi pare di comprendere che la vostra posizione rispetto agli obiettivi indicati dalla direttiva sia quella di non stabilire a priori un costo, per quanto riguarda la responsabilità del produttore.

Auspichiamo che il processo risulti autosostenibile, però per ottenere ciò occorre che i produttori e gli operatori della filiera lavorino affinché il sistema possa funzionare, anche perché — qui chiedo il vostro parere — per quanto concerne gli obiettivi fissati (85 per cento), dovrà esserci un organismo terzo che ne attesti il raggiungimento.

È evidente che non è interesse di nessuno, anzitutto dei costruttori, che la direttiva sia formalmente recepita ma che poi tutto in Italia rimanga così com'è. Infatti non si può pensare di rimanere sempre indietro rispetto agli altri paesi: questo sì che rappresenterebbe un serio problema sul mercato.

PRESIDENTE. Avendo apprezzato molto la relazione che ci avete offerto, che

sarà utile argomento di riflessione e che aderisce all'iniziativa assunta da questa Commissione, pongo anch'io alcune questioni per meglio comprendere il fenomeno. Siamo, attualmente, in una condizione nella quale si recupera il 75 per cento dell'autovettura e le province italiane hanno individuato, in modo più o meno articolato e diverso, in circa 50 euro il costo del conferimento dell'autovettura. Ora, la direttiva europea prevede che nei prossimi anni si debba raggiungere prima l'85 per cento e successivamente il 95 per cento. Immagino che questo differenziale, prima del 10 per cento e poi, complessivamente, del 20, costituisca il vero nodo, l'elemento centrale di una politica ambientale sana e saggia, che passi attraverso i meccanismi che voi utilmente avete ricordato, il primo dei quali è quello della progettazione (direzione nella quale mi pare che già molto si stia facendo e più ancora si dovrà fare, per cui saranno anche necessarie iniziative normative che agevolino tale processo).

Ma pare evidente che per giungere dal 75 prima all'85 e poi al 95 per cento un qualche costo ci sia e pare ugualmente evidente che, secondo quanto prevede la direttiva europea, i costi derivanti dalla adozione delle misure necessarie dovrebbero essere assunti dai produttori.

Esiste il principio della responsabilità condivisa — principio innovativo ma anche straordinariamente positivo — che interessa non solo chi ha una singola responsabilità ma anche una intera filiera complessivamente intesa: ognuno per la sua parte dovrà fare il proprio dovere per giungere al risultato. Ecco, dunque, le questioni che io pongo: come l'ANFIA intende contribuire a rendere questa responsabilità condivisa più partecipe? Cosa può dirsi dell'esperienza del FARE, sicuramente positiva, ma che, probabilmente, si è arenata anche per i costi determinati mano a mano che si procedeva in un incremento significativo della quota recuperata? Infine, rispetto al panorama dei paesi che hanno già recepito la direttiva, l'ANFIA ha una preferenza particolare per una delle diverse normative, tedesca, olandese,

dese o spagnola che sia? Chiedo, in definitiva, quali indicazioni possano venire dalla privilegiato osservatorio del mondo della produzione.

CARLO SINCERI, *Presidente dell'Associazione industrie automobilistiche (ANFIA)*. Cercherò di rispondere alle domande di entrambi i commissari, che hanno dei punti di sovrapposizione; se dimenticherò qualcosa, mi richiamerete.

Il mio punto di partenza è il seguente. Noi oggi siamo in presenza di un'autosostenibilità effettiva, nel senso che non ci risulta che quando i concessionari portano un veicolo alla demolizione siano costretti a pagare delle *fee* agli operatori del riciclaggio, fatti salvi i costi della radiazione dal PRA, che sono a carico dell'ultimo proprietario, e, probabilmente, il costo del trasporto, per il quale presumo vi siano accordi specifici tra il singolo concessionario ed il singolo operatore della filiera. Ci risulta — possiamo anche chiedere alla FIAT un aggiornamento della situazione e trasmetterla alla Commissione nei prossimi giorni, mentre domani il presidente dell'UNRAE, di cui è prevista l'audizione, potrebbe fornire analogo aggiornamento per quanto riguarda le case estere —, ci risulta, dicevo, che, almeno in un recente passato, i concessionari guadagnassero anche qualcosa nel cedere i rottami ai demolitori. Quindi, oggi siamo in una situazione di equilibrio; domani, certamente questo equilibrio sarà più difficile, perché salire nella percentuale di recupero avrà dei costi non proporzionali: ci saranno dei salti. Tuttavia, il FARE, che è nato come fatto non governato, come attenzione all'ambiente senza intervenire sui sistemi di contorno, ma cercando di far funzionare al meglio le cose tra i concessionari ed una serie di operatori e che abbiamo ritenuto qualificati nel campo della demolizione, ha permesso di dimostrare che almeno un 5 per cento poteva essere recuperato senza svantaggi economici.

Certamente, per questo sviluppo è stato importante un impegno diretto da parte di FIAT Auto, perché è stata proprio FIAT Auto ad andare a cercare quelli che fab-

bricavano bottiglie di vetro e convincerli a prendere il vetro delle auto da demolire; non avremmo potuto chiedere questo approccio all'associazione dei demolitori o ai demolitori stessi, i quali avevano di certo minore potere negoziale. Dalle *moquette* alle bottiglie ne abbiamo usate un certo numero, alleggerendo il problema del riciclaggio; comunque, concordo che in un prossimo futuro la situazione sarà un po' più impegnativa dal punto di vista economico. Nel frattempo, però, è cresciuta la sensibilità nei confronti del tema ambientale ed abbiamo anche qualche anno di tempo per prepararci. Finora, al di là di azioni volontaristiche (io conosco quelle di FIAT, ma sicuramente altri, in altri settori, avranno fatto altrettanto), non è stato particolarmente preso a cuore l'obiettivo, ad esempio, della creazione di mercati di sbocco. Ci sono quattro anni di tempo, durante i quali qualcosa, da questo punto di vista, potrà essere fatto.

Non escludo, lo ripeto, che possano esservi dei costi; però, è anche evidente che noi dovremo operare (dicendo « noi » non mi riferisco soltanto a noi costruttori, ma all'intera classe dirigente del paese, alla classe politica, alla classe industriale) affinché tutti i processi si svolgano ricercando il massimo di efficacia ed il massimo di efficienza. Si parla di costo attribuito al costruttore: se con ciò si intende che l'ultimo proprietario non debba pagare una lira per consegnare il proprio veicolo, questo è pacifico; la direttiva, tra l'altro, lo impone. Ma se si pensa che questo possa non avere effetti sui costi del prodotto finale, soprattutto nel caso in cui tali costi non fossero governati, quindi fossero liberi, è chiaro che o l'industria muore (non parlo di un singolo costruttore, che può anche morire a vantaggio degli altri) o i costruttori dovranno recuperare quei costi all'interno del prezzo di vendita. Mi sembra abbastanza evidente. L'Olanda — mi richiamo all'esempio internazionale che è stato fatto — non ha questo problema perché in quel paese, da tempo quasi immemore, tra i costi che il primo acquirente sostiene per l'immatricolazione della vettura è compresa anche

una cifra che va ad alimentare un fondo che oggi è divenuto cospicuo, perché nel frattempo si è fatto poco anche in Olanda in termini di riciclaggio, quindi si è prelevato poco da quel fondo.

Dunque, senza escludere che un problema di costi possa presentarsi, ritengo che tutti quanti si debba lavorare nella logica di abbattere questi costi, poiché ciò sarà un vantaggio per il consumatore e per il paese. Questo anche perché oggi parliamo di vetture, ma è chiaro che in futuro il problema si porrà per gli elettrodomestici bianchi e per tutta una serie di altri prodotti interessati da direttive di questo tipo, per cui è bene trovare per tutti i costi di riciclaggio e di recupero una soluzione che si ispiri all'efficienza. Da questo punto di vista, il prodotto automobile può prestarsi a fare, per così dire, da capofila.

La cifra di 50 euro (che tutti abbiamo letto) come costo di conferimento francamente ci sembra un po' inventata, nel senso che non è suffragata né da situazioni esistenti (che, ripeto, almeno per l'Italia indicherebbero il contrario), né da serie analisi. Sembra più una cifra tanto per sapere quanto accantonare, rinviando al futuro l'analisi. Credo, invece, che si debba avere su questo argomento un approccio più attivo e come ANFIA siamo disponibili, come già abbiamo fatto in passato, a contribuire allo sviluppo di ipotesi e scenari. Dopodiché, concordo con lei, presidente, che debba esservi qualcuno che assicuri un corretto monitoraggio, anche per capire quali siano le distanze rispetto ad un percorso ottimale, cioè dove siano le maggiori inefficienze e come recuperarle.

Per quanto riguarda le esperienze internazionali — prima ho parlato dell'Olanda, che rappresenta, però, un caso unico — non mi sembra da scartare l'ipotesi francese, che prevede due livelli. Uno, che ritroviamo anche nel testo tedesco e spagnolo, prevede che se il costruttore non si fida dei costi indicati, può crearsi una sua rete: il cliente che va lì non paga, ovviamente, nulla e poi sarà il costruttore ad ottimizzarsi. Ma i francesi hanno introdotto un anche un secondo livello, cioè

una variante: la distinzione tra frantumatori e demolitori: al demolitore viene concessa la facoltà di ritirare o meno gratuitamente il veicolo, mentre per il frantumatore è un impegno. Questo nella presunzione che saltando un anello, avendo un processo di lavorazione più ampio, il frantumatore possa essere più efficiente e quindi in grado di garantire o, quanto meno, di avvicinarsi meglio all'ipotesi dell'autosostenibilità. C'è da dire che la Francia ha 40 o 42 (non ricordo esattamente) frantumatori, mentre l'Italia ne ha soltanto 18, peraltro concentrati in buona parte nel nord, vicino alle acciaierie: tra 18 e 40-42 la differenza in cifre assolute è piccola, ma in percentuale è abbastanza significativa.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Carlo Sinceri, presidente della Associazione industrie automobilistiche, non soltanto per l'approfondita ed esauriente relazione ma anche per la squisita disponibilità manifestata ad approfondire ulteriormente, se fosse necessario, aspetti specifici della materia. La Commissione ha interesse a che il recepimento della direttiva europea non sia soltanto cartaceo, ma che vi sia una efficace azione — anche minimale, ma efficace — che individui anche, come ha sottolineato la collega De Petris, meccanismi di controllo e di verifica dell'attuazione del percorso complessivamente inteso.

Rinnovando il mio ringraziamento al dottor Sinceri ed ai collaboratori che lo hanno accompagnato, dichiaro conclusa l'audizione e la seduta.

La seduta termina alle 15.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 3 marzo 2003.*