

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

34.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2003

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione del presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi (Assofermet), Ruggero Alocci:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	8, 9, 10
Audizione del segretario generale, Gianni Filippini, e del direttore delle relazioni istituzionali, Antonio Cernicchiaro, dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE):		Alocci Ruggero, <i>Presidente del sindacato nazionale dei commercianti in rottami ferrosi</i>	8, 10
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 7, 8	Audizione del presidente dell'Automobile Club italiano, Franco Lucchesi:	
Cernicchiaro Antonio, <i>Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicolo esteri (UNRAE)</i>	3, 6, 7	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	10, 12, 15
De Petris Loredana (Verdi-U)	5	Coronella Gennaro (AN)	12, 13
Filippini Gianni, <i>Segretario generale dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)</i>	2, 6, 7	De Petris Loredana (Verdi-U)	13, 14
		Lucchesi Franco, <i>Presidente dell'Automobile Club Italiano</i>	10, 12, 13, 14

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 14.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna verrà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del segretario generale, Gianni Filippini, e del direttore delle relazioni istituzionali, Antonio Cernicchiaro, dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del segretario generale, Gianni Filippini, e del direttore delle relazioni istituzionali, Antonio Cernicchiaro, dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE).

Ricordo che, secondo quanto concordato in sede di programmazioni dei lavori dall'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione intende svolgere una serie di audizioni di soggetti istituzionali e delle associazioni di categoria in ordine alle diverse problematiche inerenti ai rifiuti derivanti da veicoli fuori uso, al fine di verificare 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.

La Commissione ha già ascoltato in sede di audizione su tale materia, nella giornata di ieri, i rappresentanti dell'ADA, della FISE Assoambiente e dell'ANFIA. Nella giornata odierna saranno ascoltati i rappresentanti dell'UNRAE, dell'Assofermet e dell'ACI. La settimana prossima saranno ascoltati i 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 di recepimento della direttiva 2000/53/CE, i rappresentanti del Governo. Il 28 gennaio è già prevista l'audizione del sottosegretario per le attività produttive, onorevole Valducci, e dell'APAT. Tali audizioni costituiranno un utile contributo per i lavori della Commissione su questa specifica materia.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al segretario generale dell'UNRAE, riservando eventuali domande dei colleghi al termine del suo intervento.

GIANNI FILIPPINI, *Segretario generale dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Ringrazio il presidente per l'attenzione che la Commissione ha deciso di prestare all'associazione delle case estere, che rappresentano oggi circa il 70 per cento del mercato nazionale delle vetture e quasi il 50 per cento del mercato dei veicoli commerciali e degli autocarri.

Sull'applicazione della direttiva europea sui veicoli fuori uso, *l'end of live*, la

nostra associazione ha iniziato a lavorare quasi due anni fa, data l'importanza dell'argomento, e fin dal primo momento ha operato in collaborazione molto stretta non soltanto con le proprie associate ma anche con l'ANFIA e le sue associate, quindi con il gruppo FIAT Auto, e con la Federaicpa, l'associazione dei concessionari; è molto importante che quest'ultima sia investita della questione perché alla fine avrà certamente un ruolo importante nell'applicazione della direttiva.

Si è trattato di un lavoro molto intenso, con riunioni spesso anche settimanali, che ha mirato soprattutto a raggiungere un accordo su linee di applicazione che siano le più pratiche possibili per l'intero comparto e senza costi se non quelli strettamente necessari, ispirandosi anche alle esperienze estere, in particolare a quella francese, che a nostro parere ha individuato criteri di efficienza e di praticità e che ha una composizione del settore non distante da quello italiano.

Lascerei ora la parola al dottor Cernicchiaro, che in questi due anni ha rappresentato l'UNRAE e che ha predisposto una breve presentazione, che lasceremo agli atti della Commissione.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Mi associo anch'io al ringraziamento e al saluto rivoltovi dal segretario generale.

Come ha già detto il dottor Filipponi, siamo allineati alle problematiche già espresse — immagino — dall'ANFIA, e comunque anche le nostre reti di distribuzione hanno dato un contributo alla formazione di queste considerazioni.

Noi partiamo dal presupposto che il sistema attualmente esistente in Italia di demolizione dei veicoli a fine vita debba essere assolutamente riorganizzato, rimodernato e riqualificato. Purtroppo la disposizione precisa sugli standard ai quali dovevano corrispondere gli impianti di demolizione dei veicoli, contenuta all'articolo 46 del decreto Ronchi, non è stata ancora attuata. Ci troviamo quindi in una

situazione anomala, complessa e farragginosa, nella quale gli stessi operatori del settore incontrano difficoltà ad agire per la mancanza di certezza e di chiarezza in ordine alle norme da rispettare. Se a questo aggiungiamo anche le difficoltà di carattere amministrativo, le autorizzazioni, le limitazioni, le licenze, tutto quello che comporta l'attività vera, pratica, attuativa di queste aziende a livello locale, che è suddivisa in molti provvedimenti di carattere regionale, provinciale o comunale, ci accorgiamo ancora di più come la mancanza di un quadro omogeneo a livello nazionale renda difficile l'operatività, la selettività, la qualificazione di queste aziende. Se non si parte da questo presupposto credo sia difficile pensare ad un sistema che possa operare nella maniera che riteniamo più corretta ed adeguata per raggiungere gli obiettivi previsti dalla direttiva sul recupero, riciclaggio e reimpiego di determinati quantitativi (85 per cento entro il 2007, 95 addirittura entro il 2015), che senza una rete adeguata ed opportuna difficilmente si potranno raggiungere.

Il provvedimento italiano d'attuazione della direttiva dovrebbe prendere le mosse proprio da un'incentivazione e da un sostegno allo sviluppo territoriale e tecnologico degli operatori economici esistenti. Questo forse non sarà sufficiente se, una volta realizzate queste strutture più moderne ed efficienti, non si prevederà anche un'incentivazione, per esempio una defiscalizzazione, dei cosiddetti mercati di sbocco. Attualmente il settore, che pure in questo quadro non splendido che abbiamo tracciato comunque funziona, è quello della rottamazione, demolizione, frantumazione, recupero e riciclo dei materiali ferrosi: non credo che abbia bisogno di particolari spinte ed innovazioni, in quanto già funziona in maniera corretta, anche se migliorabile; manca invece la possibilità di recuperare e riciclare i materiali diversi da quelli ferrosi. È una situazione grave, che non consente, a nostro giudizio, di pensare ad un sistema che alla fine possa trovare un equilibrio di costi di smaltimento, trattamento e riuti-

lizzo di questi prodotti di recupero; è un mercato che così rischia di non autosostenersi, di non arrivare all'equilibrio che, come dimostrano anche i casi esteri, può sicuramente trovare. È necessario quindi che questi mercati di sbocco vengano creati o implementati e sviluppati, qualora già esistano. Soprattutto nel settore delle plastiche credo si debba e si possa fare molto di più.

Con questo probabilmente non si riuscirà a risolvere interamente il problema del recupero e del reimpiego del cento per cento del veicolo, e dunque sarà opportuna anche una politica adeguata nel recupero energetico dei materiali che non possano essere riciclati: mi riferisco alla termovalorizzazione, da noi auspicata.

Riteniamo anche che una normativa così severa dal punto di vista tecnico, tecnologico e come impegno dei risultati e degli obiettivi cui è tesa debba necessariamente prevedere anche una sorta di aggregazione tra le imprese: il provvedimento attuativo dovrebbe consentirla e favorirla. Noi abbiamo avuto molti contatti con i ministeri competenti (ambiente ed attività produttive) ed abbiamo già fatto pervenire delle nostre proposte; nella documentazione che lasceremo agli atti della Commissione sono state individuate alcune linee guida per l'attuazione della direttiva che abbiamo concordato, come ho detto prima, con l'ANFIA e con la FISE Assoambiente (quest'ultima è un'associazione di categoria di operatori operanti nel settore della demolizione, del riciclaggio e del recupero, che penso abbiate già ascoltato).

Poiché noi e queste associazioni apparteniamo alla Confindustria, in quell'ambito siamo riusciti a trovare un'intesa sulle linee guida, in cui non è riportato quanto abbiamo fatto presente in un passato recentissimo ai ministeri competenti in relazione all'aggregazione di questi operatori, che a nostro giudizio dovrebbe essere non vincolata o rigidamente inquadrata in strumenti di carattere associativo, consortile, corporativo, cooperativista, ma dovrebbe sfruttare le potenzialità di ciascuno per poter meglio esercitare queste attività, come per esempio avviene nel settore delle

revisioni. Abbiamo preso l'esempio di operatori che svolgono attività diverse (meccanici, elettrauto, carrozzieri, gommisti) e che possano aggregarsi per raggiungere anche l'obiettivo dell'intero trattamento del veicolo, dal momento in cui viene consegnato fino a quello in cui viene smaltito, recuperato e riciclato, fino alla fine della sua vita. Anche questa potrebbe essere un'ipotesi da sviluppare nell'ambito del provvedimento.

In questo contesto pensiamo che le responsabilità delle case automobilistiche, ai sensi della direttiva, siano molto ben individuate. Questo per rispondere ad uno dei problemi che più frequentemente sono stati sollevati dagli interlocutori che abbiamo avuto in questo campo. Le nostre responsabilità, secondo noi, sono individuate molto chiaramente nella direttiva: progettare, produrre, omologare e commercializzare veicoli che siano effettivamente o maggiormente idonei ad essere poi facilmente e più economicamente riciclati e recuperati, facilitando il compito di chi lavora a valle nel trattamento di questi veicoli. Non solo: le case automobilistiche già operano in questo modo, mirando la produzione dei propri veicoli in questo senso, tant'è vero che non solo nella progettazione ma anche nella costruzione ormai circa il 90 per cento dei materiali utilizzati per i veicoli provengono da cicli di riciclaggio e di recupero dei prodotti stessi. Pertanto, oltre a quest'attività che le case già fanno (sviluppare l'utilizzo di materiali recuperati e riciclati, come del resto è previsto dalla direttiva), occorre rendere un'informativa più chiara, capillare e precisa alle imprese di autodemolizione per consentire l'ottimizzazione dei tempi e delle procedure per poter smaltire i veicoli. Sono questi i campi in cui la responsabilità del costruttore è diretta ed immediata.

Non voglio ovviamente sottrarmi a quella che è la responsabilità più evidente e problematica, che ha creato anche — posso immaginare — difficoltà in capo ai ministeri competenti per dare già oggi un'attuazione alla direttiva. Comunque, in Europa siamo in buona compagnia, perché

anche in molti altri paesi la direttiva non è stata recepita, avendo incontrato un po' tutti delle difficoltà. Si tratta della previsione che l'automobilista, l'ultimo proprietario del veicolo, qualora esso abbia un valore negativo o nullo, lo possa consegnare gratuitamente, a costo zero, al centro di raccolta. Gli eventuali costi di demolizione e trattamento di questi veicoli, secondo la direttiva, devono essere sostenuti in maniera significativa o addirittura interamente dalle case automobilistiche.

Da qui nasce il problema che ci siamo posti, vale a dire che questi costi debbano essere effettivi, reali, rispetto ad una razionalizzazione, un'organizzazione, un'efficienza, una economicità dell'intero trattamento. Analizzando i prodotti, riteniamo che oggi un veicolo possa essere smaltito praticamente senza costi. È stata fatta anche la distinzione tra veicoli catalizzati o meno; certamente un veicolo catalizzato, avendo una marmitta che contiene materiali pregiati come il rodio, il palladio, il platino, ha sicuramente un valore maggiore, ma non pensiamo esistano costi obiettivi neanche per il trattamento dei veicoli non catalizzati (parliamo in particolare per le case estere, ma penso si possa fare un discorso generalizzato). Questo naturalmente a fronte di un sistema che funzioni puntualmente e rispettando le norme che saranno emanate, i criteri e i principi previsti dalla direttiva, e che permetta di smaltire o riciclare questi prodotti su mercati che li assorbano, altrimenti qualche costo potrebbe anche essere sostenuto. Si tratta di un sistema che va costruito ed implementato e sul quale le case automobilistiche sono pronte a dare il loro contributo.

Credo non vada sottovalutata un'opportunità fornita dalla direttiva, quella dei tempi: la direttiva è entrata in vigore il 1° luglio 2002, però solo per i veicoli immatricolati da quella data. Quindi, la rottamazione per l'ultimo proprietario di un veicolo appena acquistato (magari perché incidentato) non comporta dei costi. Il parco circolante continuerà dunque ad essere smaltito con i modi e con i sistemi

attuali fino al 1° gennaio 2007, quando la direttiva entrerà definitivamente in vigore. Crediamo che da qui al 31 dicembre 2006 — c'è tutto il tempo, perché le norme, che ci auguriamo entrino in vigore dopo l'assunzione delle opportune determinazioni del caso da parte del Governo e del Parlamento — sia necessario rendere questo sistema funzionale ed operativo, un sistema che ha bisogno soltanto, a nostro parere, di misure mirate alla qualifica degli operatori e alla soluzione di sbocco dei materiali. Occorrerebbe sfruttare il tempo residuo per arrivare a queste soluzioni.

Siamo comunque a completa disposizione sia dei ministeri competenti, come abbiamo dimostrato finora, sia di questa Commissione e di chi altri vorrà confrontarsi sulla materia per raggiungere l'obiettivo ottimale per l'attuazione della direttiva.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti.

LOREDANA DE PETRIS. Vorrei soffermarmi su un punto che, anche dalle audizioni svolte ieri, è emerso come dirimente per avere la certezza che tutto il sistema possa partire e partire bene. Mi riferisco alla questione delle forme di rapporto, di accordo tra i vari operatori e i costruttori. All'inizio era stata ventilata l'ipotesi del consorzio, supportata dalle richieste di alcuni operatori, di cui peraltro continuo ad essere convinta, ipotesi che da voi e dall'ANFIA è stata praticamente scartata, per arrivare ad un rapporto meno formale, nella convinzione che il mercato da solo possa avviare e costruire effettivamente un rapporto virtuale tra costruttori e filiera. Tutto questo in realtà si basa sul fatto che la direttiva addebita ai costruttori i costi, che come avete ribadito sono eventuali. È anche stata fatta dalle province italiane una quantificazione in ordine allo smaltimento del ferroso, che funziona abbastanza bene, che si aggira sui 50 euro. Si tratta di dati che contrastano un poco con le vostre

affermazioni. Probabilmente il sistema a regime non comporterà costi, perché si saranno creati i mercati, ma per partire avrà dei costi - non ci illudiamo - oppure dobbiamo mettere in conto il fatto che partirà male, con difficoltà. Se vogliamo essere pronti per la data di applicazione della direttiva a tutto il parco autoveicoli dobbiamo essere realistici, e questo appello al realismo lo rivolgo di nuovo a voi: all'inizio occorreranno dei rapporti più stretti tra costruttori ed intera filiera.

Esiste un'altra questione, sulla quale vorrei conoscere il vostro parere: occorre qualcuno che controlli che il sistema funzioni e che vi sia uno smaltimento corretto, e deve trattarsi di una parte terza rispetto al sistema. Questo ad oggi è rimasto nel vago, anche rispetto alle ipotesi di recepimento.

PRESIDENTE. È emerso, anche dalle audizioni svolte ieri, che il 75 per cento circa di materiale si recupera già, ma occorre passare all'85 per cento. La vostra esauriente relazione ci induce a ritenere che non vi sfuggirà come questo differenziale del 10 per cento dal 75 all'85 e, ancor di più, quello dall'85 al 95 per cento, abbia un costo che occorre pagare sul piano sociale per ottenere un beneficio di carattere ambientale e sanitario. Il mercato ad oggi si è autoregolato sul 75 per cento e le esperienze, anche quelle del FAR e della FIAT, non mi sembrano straordinariamente significative su questo fronte, anzi inducono a ritenere che vi sia un costo. Viceversa mi sembra saggia l'ipotesi per la quale bisogna alimentare un mercato a valle, trovando delle forme di maggiore utilizzazione, coinvolgendo a monte, come avete giustamente detto e come la direttiva prevede, la produzione, l'ideazione, la progettazione funzionale a questi obiettivi.

Rimane ovviamente una domanda di fondo: probabilmente non sarà un costo straordinario, sarà residuale e marginale, attualmente individuato dalle province in 50 euro, anche se a regime forse ci sarà un abbattimento. È vero che le marmitte

catalitiche possono agevolare questo meccanismo, ma nell'ordine di qualche euro; le marmitte catalitiche piccole oggi sul mercato si trovano a 7 euro, quelle medie a 14. Questo ridotto ma pur esistente costo come pensate possa essere messo in campo per consentire quello che a noi interessa, vale a dire che non vi sia un'adesione formale alla direttiva ma una condizione sostanziale di recepimento attraverso un'azione di controllo?

GIANNI FILIPPONI, *Segretario generale dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Prima che intervenga il dottor Cernicchiaro vorrei evidenziare che all'entrata in vigore, il 1° gennaio 2007, probabilmente il parco non catalizzato sarà praticamente inesistente. Oggi conta circa 8 milioni di veicoli e si sta rottamando ad un ritmo di 1,7-1,8 milioni all'anno. Una parte di quei 50 euro li troviamo sicuramente nelle marmitte catalitiche.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Il dottor Filipponi ha già dato una prima risposta, nel senso che noi non a caso abbiamo insistito per una rapida attuazione di questa direttiva: questi anni possono essere utili per tanti motivi, a cominciare dal fatto che il mercato si potrà maggiormente autosostenere grazie anche al fatto che i veicoli non catalizzati potrebbero essere smaltiti in tempi congrui. Però se (non apriamo parentesi, perché forse non è questa la sede) le misure a sostegno del mercato e a maggior ragione del rinnovo del parco che il Governo ha emanato e recentemente prorogato potessero essere rivitalizzate con riforme di carattere più strutturale, ciò potrebbe agevolare il settore. Si tratta di istanze che abbiamo presentato in altri sedi e che continueremo a presentare nelle prossime settimane.

PRESIDENTE. Mi pare però che la *performance* degli ecoincentivi sia stata significativa, almeno dai dati che leggiamo.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Assolutamente. Dicembre è stato un mese particolare, spaventosamente ricco, ma non si può prendere come campione.

GIANNI FILIPPONI, *Segretario generale dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Lo scorso anno gli ecoincentivi hanno dato 200 mila unità aggiuntive (forse qualcuna in più); stimiamo che se gli ecoincentivi dovessero essere confermati per tutto il 2003, in sei mesi l'effetto aggiuntivo non sarà inferiore alle 300 mila unità, scontando ovviamente un certo effetto di anticipazione di cui si è goduto l'anno scorso.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Tornando alle domande, non vorrei che le case automobilistiche abbiano dato o diano la sensazione di volersi defilare da queste problematiche. Noi riteniamo che effettivamente quantificare oggi, in maniera precisa e puntuale, l'eventuale costo di trattamento e di demolizione di questi veicoli sia un'operazione complessa. Non vorrei fare dei casi specifici e banali, ma è sufficiente visitare alcuni di questi centri per vedersi chiedere le cifre più disparate; non esistono delle tariffe, non esistono delle regole. Pensare che ci sia una quota, un costo unitario medio ed obiettivo di queste operazioni mi sembra difficile. È vero però quanto sostiene il presidente sul fatto che oggi ci si è attestati sul 75 per cento di recupero dei veicoli e che arrivare all'85 presenta una difficoltà, che a nostro avviso è rappresentata soprattutto dall'organizzazione del sistema.

Non vorrei ripetere quanto detto, ma effettivamente sono situazioni, costi e miglioramenti che si possono riscontrare in una migliore e più organizzata e razionale attività. Peraltro, le case automobilistiche non pensano vanamente e vacuamente ad una soluzione ipotetica ed astratta che si

possa realizzare attraverso chissà quale fortunata combinazione, ma, così come prevede la direttiva e così come ci auguriamo che il decreto di recepimento possa automaticamente consentire, visto che è una disposizione comunitaria, stanno valutando l'ipotesi di creare delle proprie reti per la raccolta, il trattamento, la demolizione di questi veicoli, svolgendo questa attività a favore di tutti e soprattutto per il raggiungimento degli obiettivi fissati. Allora sarebbe forse più facile; erano quelle aggregazioni che noi auspicavamo potessero nascere spontanee.

PRESIDENTE. Questo solo in Italia?

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Questo avviene anche in Germania. Mi sono permesso di allegare alla documentazione anche il decreto di recepimento tedesco, in lingua inglese, che è più comprensibile. La traduzione italiana riguarda solo uno stralcio del documento, ma quando sarà completamente tradotto lo faremo senz'altro pervenire alla Commissione.

PRESIDENTE. Quindi, voi propendete per un'ipotesi...

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Stiamo valutando la possibilità di realizzare dei centri di raccolta...

PRESIDENTE. Prima ho sentito parlare del modello francese.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore delle relazioni istituzionali dell'Associazione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE)*. Quello francese è un modello ancora più asettico per il costruttore, e quindi auspicabile. Io stavo rispondendo all'ipotesi che le case costruttrici debbano entrare nel gioco in maniera diretta: non lo escludiamo e non ci tiriamo indietro. Potremmo utilizzare questa situazione di

far sì che il costo zero sia garantito nel caso in cui si porti il veicolo presso un certo centro, come avviene in Germania. In Francia invece il modello è ancora più libero, perché lì i cosiddetti frantumatori sono obbligati a ritirare a costo zero e poi sono loro che si organizzano la filiera e, nel caso in cui vi siano dei costi, questi vanno in una camera di compensazione che i frantumatori hanno con le stesse case automobilistiche. Non vorremmo che sembrasse che in Italia le case automobilistiche si vogliano defilare; sicuramente non lo faranno, però si spera che il decreto, nell'ambito di una libera concorrenza di tutti gli imprenditori, consenta una vera ed obiettiva operatività efficace, puntuale e funzionale. Parallelamente a questo stiamo valutando l'opportunità di risolvere il problema attraverso delle reti coordinate, assistite ed autorizzate dalle case. Sono forme *in pectore* sulle quali non saprei dire più di tanto.

Il problema del controllo di queste operazioni e del raggiungimento degli obiettivi è uno degli argomenti fondamentali di tutta la normativa. Credo che quello di fare in modo che vengano esercitati i controlli e raggiunti gli obiettivi sia un compito delle istituzioni; le case automobilistiche eventualmente, predisponendo dei centri mirati, potrebbero facilitare il compito. All'inizio del nostro intervento su questa materia avevamo auspicato che ciò potesse avvenire sul campo, che ci fosse un'aggregazione, una cooperazione tra la imprese del settore perché raggiungessero questi obiettivi in maniera libera e spontanea. Qualcuno ha pensato che noi volessimo ingessare il sistema: è il contrario. Non so se l'eventuale realizzazione di reti delle case sia meglio o peggio, per il settore, di questa eventuale ipotesi iniziale.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la specificità della relazione ma anche perché vedo che tanto lavoro è stato già fatto sul fronte non solo della comprensione ma anche dell'approfondimento e

dei rapporti, con accordi già sottoscritti in sedi diverse che testimoniano questo attivismo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi (Assofermet), Ruggero Alocci.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi (Assofermet), Ruggero Alocci, accompagnato dal dottor Turchetti.

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/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso. L'audizione dell'Assofermet potrà costituire un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi per quanto di competenza dell'Assofermet sulle diverse problematiche inerenti i rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e le prospettive di riforma delineate dalla direttiva 2000/53/CE.

Nel rivolgergli un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al dottor Alocci, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

RUGGERO ALOCCI, *Presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi*. Vorrei spendere qualche parola per illustrare le caratteristiche dell'Assofermet. Abbiamo portato con noi alcune brevi note che possiamo senz'altro mettere a vostra disposizione.

Della nostra associazione fanno parte circa un migliaio di imprese; essa è componente della filiera della Confcommercio ed è interessata alla direttiva sulla fine vita delle auto insieme con le altre associazioni che, sempre all'interno della Confcommercio, si occupano di questo argomento, ad esempio l'ADA, l'Assorecuperi e l'Ancome.

Con i nostri associati copriamo circa il 90 per cento del volume dei rottami ferrosi e metallici trattati in Italia; considerando che questo volume è pari a circa 17 milioni di tonnellate/anno, è evidente l'importanza di quanto facciamo sul territorio. Le dimensioni delle nostre aziende — credo che questo particolare sia importante — sono medio-grandi nella filiera delle imprese di recupero.

Per quanto attinente alla direttiva sulla fine vita delle auto, possiamo offrire con la nostra rete organizzativa di associati la capillarità della raccolta dei veicoli a fine vita, che credo sia la cosa più importante. Grazie alle professionalità ed alle tecnologie di cui i nostri associati dispongono, abbiamo una lunga esperienza nel campo della rottamazione delle vetture a fine vita. In effetti, abbiamo iniziato a rottamare le vetture da quando queste ultime sono state costruite; inoltre le nostre aziende rappresentano importanti realtà di carattere industriale per gli investimenti in mezzi, attrezzature e tecnologie e, ripeto, per le dimensioni in termini di occupati, che superano le 10 mila unità.

Per quanto riguarda la legge di recepimento della direttiva, la nostra associazione, assieme con altre, ha collaborato al « progetto Pernice »: credo tutti voi sappiate che è stato predisposto, nell'ambito del Ministero dell'ambiente, dopo una lunga serie di incontri e trattative con la partecipazione delle aziende di categoria, un testo che riteniamo — proprio perché frutto di una lunga mediazione — possa essere soddisfacente per quanto riguarda gli interessi della nostra categoria e soprattutto dell'intera collettività.

Su questo testo abbiamo preso posizione al momento della sua definizione dichiarando la nostra contrarietà ad eventuali costituzioni di consorzi, siano essi obbligatori o volontari, perché vorremmo fosse mantenuta la libertà e la capacità degli imprenditori di intraprendere, valorizzando le aziende che operano sul mercato, facilitando la riorganizzazione della filiera ed eliminando le eventuali disconomie, se e per quanto esistenti.

Peraltro, vediamo con favore eventuali accordi di carattere commerciale tra i committenti, cioè tra i costruttori e gli importatori e le associazioni di categoria, stabilendo ovviamente alcuni paletti quali la garanzia del rispetto degli obiettivi che la direttiva e la legge di recepimento porranno a nostro carico e d'altra parte la garanzia di poter operare in regime di esclusiva per periodi medio-lunghi, al fine di facilitare gli investimenti nelle nuove tecnologie, nel loro sviluppo e di consentire le opportune economie di scala.

A nostro parere, per chiudere il cerchio nel migliore dei modi, occorre creare nuovi mercati per i materiali recuperabili e riciclabili. In genere si tratta di vetro, di gomme, di plastiche, considerando che la filiera metallica è già assolutamente determinata; per far ciò è necessario sviluppare le tecnologie esistenti per valorizzare i materiali di risulta, incentivare i mercati che possono utilizzarli e garantire a tali mercati di far fronte ai volumi di materiale di recupero che potrebbero essere messi a disposizione, ovviamente condizionati nei termini che lo stesso mercato chiederà.

Se si dovessero realizzare questi presupposti riteniamo possibile che il sistema si chiuda senza oneri. Sapete che la direttiva prevede che non ci debba essere nessun onere a carico dell'ultimo detentore; se si realizzasse quanto ho precedentemente illustrato, l'intero ciclo potrebbe autosostenersi, senza porre costi a carico di committenti, cioè dei costruttori, degli importatori e — cosa importante — dei produttori dei componenti. Non dimentichiamo che le imprese automobilistiche oggi come oggi sono prevalentemente degli assemblatori di componenti forniti da altre imprese.

PRESIDENTE. Ho apprezzato la sua relazione e la puntualità delle sollecitazioni da essa offerte. La ragione che alimenta la nostra iniziativa è che vorremmo che, al di là di un'adesione formale alla direttiva europea, ci fosse qualcosa di più, cioè la possibilità concreta di recu-

perare entro il 2006 l'85 per cento e successivamente il 95 per cento dei materiali di un'auto a fine vita.

Una delle sollecitazioni che ci è stata rivolta dall'ANFIA ma anche dall'UNRAE riguarda il sistema parcellizzato di operatori sul territorio. Su questo fronte avere assunto iniziative o compiuto valutazioni?

RUGGERO ALOCCI, *Presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi*. Abbiamo un nostro progetto che deve essere premiante delle condizioni base per ottimizzare la raccolta delle autovetture a fine vita. Prevediamo due livelli di intervento: il primo estremamente capillare, perché è evidente che la rete presso la quale l'ultimo detentore dovrà conferire il veicolo a fine vita dovrebbe coprire il territorio nazionale e avere una ramificazione quanto più vasta possibile; il secondo è rappresentato da imprese che per dimensioni, spazi e per tecnologie potranno essere destinatarie dell'affidamento dell'onere di recuperare e trasformare i materiali idonei, per poterli poi indirizzare, con economie di scala, ai mercati di sbocco.

PRESIDENTE. Si tratterebbe, per comprendere, di una sorta di sportelli periferici di raccolta e di centri di livello provinciale o regionale, che rappresenterebbero il secondo grado di intervento?

RUGGERO ALOCCI, *Presidente del Sindacato nazionale commercianti in rottami ferrosi*. Esatto: si tratta di piccoli centri che possono ricevere i mezzi, metterli in sicurezza — la prima operazione che è opportuno compiere per il rispetto dell'ambiente — e trasferirli in centri di dimensioni maggiori, che dovrebbero essere collocati (o che lo sono già, perché questo lavoro si fa anche oggi, con altre metodologie e seguendo logiche diverse) non tanto secondo criteri geografici quanto seguendo il principio della densità di vetture viaggianti. Nelle grandi città il parco vetture è più ampio e quindi dovranno esistere a margine un certo numero di centri medio-grandi in grado di effettuare la *collection* delle vetture che la

rete di primo livello recepisce e, una volta messe in sicurezza, provvedere alle operazioni di recupero e di riutilizzo dei materiali nonché — cosa importantissima — alla valorizzazione di questi ultimi per destinarli al mercato nelle condizioni che esso richiederà.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, ringrazio il dottor Alocci per le indicazioni che ci ha offerto, per la squisita sensibilità manifestata e per il materiale che metterà a nostra disposizione: le vostre considerazioni saranno sicuramente utili per ulteriori approfondimenti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del presidente dell'Automobile Club Italiano, Franco Lucchesi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Automobile Club Italiano, Franco Lucchesi.

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 nella direttiva 2000/53 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso. L'audizione del presidente dell'Automobile Club Italiano, dottor Franco Lucchesi, costituisce un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi per quanto di competenza dell'Automobile Club Italiano sulle diverse problematiche inerenti i rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e le prospettive di riforma delineate nella direttiva 2000/53/CE.

Nel rivolgergli un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito la parola al dottor Lucchesi, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

FRANCO LUCCHESI, *Presidente dell'Automobile Club Italiano*. Tralascio ovviamente i riferimenti normativi, perché mi sembrerebbe inutile ricordarli in questa

sede. Mi preme invece partire subito dai dati statistici per fornire un quadro del fenomeno.

Calcolando i dati al 2002, nel nostro paese c'è stato un circolante di 41,8 milioni di veicoli; 2,8 milioni sono le iscrizioni al pubblico registro automobilistico nell'anno 2002, mentre un milione 750 mila sono stati i veicoli cancellati. Il rapporto tra veicoli cancellati e circolante è del 4,65 per cento. A fronte di questo dato complessivo relativo al paese, ci sono 2150 centri di rottamazione, mentre il rapporto tra centri e circolante è mediamente dello 0,0051 per cento: si tratta cioè di 2150 centri rispetto 41,8 milioni di veicoli. La media degli interventi che ogni centro svolge è di 710 demolizioni; una media effettuata raggruppando valori molto diversi da un centro all'altro. La stessa dislocazione dei centri sul territorio è molto varia: si va da zone in cui esiste una densità sufficiente, a quanto si può comprendere, a zone in cui invece tale densità è molto diversa. La distribuzione territoriale è sostanzialmente non omogenea, il che crea conseguenze negative sull'utenza, poiché la distanza del centro di rottamazione determina spesso aggravii di costo.

Uno degli elementi che abbiamo rilevato in un recentissimo convegno è che in teoria l'operazione dovrebbe essere gratuita, ma in realtà questa gratuità è un dato molto aleatorio: per smaltire una macchina si andava dalle 20 alle 70 mila lire nel 2002, mentre a volte oggi si arriva addirittura ai 60 euro, con la motivazione che non c'è posto, che non è possibile smaltire, salvo poi — se si insiste e ci si dichiara disponibili a pagare — vedere il posto arrivare all'improvviso, per cui si riesce a procedere allo smaltimento.

Per quanto riguarda il rapporto tra demolitori e circolante, si va dallo 0,0102 dell'Umbria allo 0,0020 della Basilicata, con dei differenziali non indifferenti, pari a quasi tre volte da una regione all'altra. La situazione attuale, per quello che abbiamo potuto riscontrare, è la seguente. Intanto, manca l'attuazione concreta della direttiva dell'Unione europea, anche per

quanto riguarda l'accordo consensuale previsto tra Stato e consorzio per procedere all'attuazione della stessa.

Manca spessissimo la preanalisi per la zonizzazione, che è competenza delle regioni, e sostanzialmente da parte delle province c'è una scarsa attività di controllo, che risulta essere molto casuale e saltuaria. Esiste ancora diffusamente il sistema delle autorizzazioni temporanee, vale a dire autorizzazioni date per sei mesi e rinnovate spesso per anni; non c'è neppure certezza negli operatori circa la possibilità di disporre del tempo necessario per compiere gli investimenti indispensabili per passare dalla situazione un po' abborracciata del passato a quella tipica di un vero e proprio settore industriale, che rappresenta il « salto » qualitativo e logico definito dalla direttiva comunitaria.

Mancano alcune norme tecniche specifiche ed anche questo non aiuta a comprendere come il centro debba essere strutturato in ragione dell'attuazione delle norme comunitarie, né ad operare gli investimenti necessari. Inoltre, come dicevo prima, c'è un grossa disomogeneità territoriale dei centri.

Un altro elemento che abbiamo riscontrato e che non vogliamo includere tra quelli patologici, anche se si colloca al limite della patologia, è rappresentato dai cosiddetti interventi classificati « NC », cioè « non circolanti ». Come sapete, il codice della strada, in attuazione del decreto Ronchi che ha anticipato per certi aspetti le norme della direttiva, prevede l'obbligo di non procedere direttamente da parte del singolo utente alla rottamazione dei veicoli, trasferendoli agli operatori del settore. Tuttavia, il singolo automobilista può recarsi al pubblico registro automobilistico e chiedere di procedere alla cancellazione del proprio veicolo, in modo da determinare l'impossibilità per lo stesso di circolare sul suolo pubblico, riservando la circolazione al suolo privato. Questo fenomeno, che è stato inizialmente giudicato marginale e destinato a facilitare alcune situazioni legate all'uso delle vetture in aree circoncluse (centri sportivi, campi agricoli, campi da

golf, eccetera), ha un'incidenza nel nostro paese che varia dal 14 al 19 per cento dell'intero mercato delle rottamazioni.

GENNARO CORONELLA. Ci sono i furbi!

FRANCO LUCCHESI, Presidente dell'Automobile Club Italiano. Può darsi ci siano dei furbi, ma non solo loro: probabilmente c'è anche la possibilità di utilizzare questo strumento per veri e propri illeciti. Questo dato è chiaramente abnorme rispetto alla logica...

PRESIDENTE. Ci sono troppi campi da golf...!

FRANCO LUCCHESI, Presidente dell'Automobile Club Italiano. Spero di sì, perché gioco a golf e mi farebbe piacere, ma non ho visto molte macchine sui campi da golf!

Sottolineo gli aspetti più direttamente patologici del fenomeno perché mi sembrano abbastanza rilevanti e sono quelli che preoccupano di più gli automobilisti. Anzitutto, mi riferisco ai furti d'auto: soltanto 450 uomini della polizia sono addetti a contrastare questo fenomeno. Non ripeterò le frasi del procuratore generale della Cassazione, che ha citato proprio i furti d'auto rilevando come spessissimo le relative indagini non comincino neppure. Ogni anno la media dei furti è di 270 mila vetture, con circa 140 mila ritrovamenti, il che vuol dire che oltre il 50 per cento dei furti rimane impunito, senza che sia possibile rintracciare la vettura. Sono veicoli che teoricamente spariscono dal mercato, ma in realtà sappiamo benissimo che non è così. Infatti, esiste un mercato nero dei ricambi, che è anche conseguenza della mancata attuazione delle norme sulla revisione singola: i pezzi di ricambio possono essere sottoposti a tale revisione ma in realtà la revisione singola non avviene perché manca una regolamentazione, per cui esiste un mercato nero dei pezzi di ricambio, oltretutto non certificati, il che crea apprensione in noi e negli automobilisti per quanto riguarda il problema della sicurezza.

Rilevo inoltre un fenomeno che ci tocca direttamente, vale a dire l'enorme crescita

dei furti di pratiche del PRA, nuove e vecchie. I nostri pubblici registri sono oggetto da qualche mese di sistematici furti, che abbiamo ripetutamente denunciato alle autorità pubbliche perché rappresentano un dato abnorme rispetto al passato. Come abbiamo riscontrato recentemente in occasione di alcuni interventi della magistratura e dei carabinieri, queste pratiche vengono «ripulite» e servono per restituire verginità anche formale alle auto rubate, nel senso che il dato che ho citato relativo ai furti di veicoli va posto in relazione con la sottrazione dei documenti di circolazione. Come sapete, questi ultimi sono dotati oggi di un ologramma e quindi difficilmente falsificabili; il rimedio più logico è rubare il documento vergine oppure un vecchio documento «ripulito» e reimmesso sul mercato con i numeri di targa e soprattutto con quelli di matricola del motore dei veicoli rubati.

C'è un'importante componente di abusivismo anche per quanto riguarda i centri di rottamazione, che dovrebbero essere tutti autorizzati mentre sappiamo benissimo che molti non lo sono e giocano sul fatto che non esiste una sistematica attività di controllo da parte degli organi competenti. Si assiste inoltre ad un diffuso fenomeno di riciclaggio di vetture cosiddette «taroccate», cioè risultanti dalla composizione di pezzi in cui l'elemento base è rappresentato dal motore che mantiene il numero di telaio, intorno al quale viene poi montata una vettura completamente nuova, reimmessa sul mercato con una documentazione originale.

Si tratta di un'organizzazione complessa, che testimonia dell'esistenza di una vera e propria attività industriale di riciclaggio dei materiali e di immissione sul mercato dei proventi illeciti, la quale a nostro avviso dovrebbe essere oggetto di maggiore attenzione da parte della autorità che svolgono controlli e indagini. Dietro tutto questo infatti non ci sono singoli che fanno un mestiere ma una vera e propria organizzazione criminale che controlla globalmente questo mercato.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Lucchesi. Do ora la parola ai colleghi che

intendono porre domande o formulare richieste di chiarimento.

GENNARO CORONELLA. Dottor Lucchesi, lei ha parlato della non omogeneità dei centri di rottamazione: avete una mappatura degli stessi e potete eventualmente metterla a nostra disposizione?

FRANCO LUCCHESI, *Presidente dell'Automobile Club Italiano*. Nel materiale che lascerò alla Commissione è contenuto un prospetto sui dati statistici complessivi, compresa una suddivisione regionale dei vari centri e l'indicazione della quantità di rottamazioni operate. Si tratta del risultato dello studio effettuato dall'ACI in occasione di un convegno; poiché il fenomeno riveste ormai un grosso interesse per gli automobilisti, abbiamo organizzato un convegno i primi di dicembre dello scorso anno sul tema della rottamazione, dell'entrata in vigore della direttiva, della consistenza del fenomeno e delle iniziative che occorrerebbe intraprendere per farvi fronte.

LOREDANA DE PETRIS. Ringrazio il presidente Lucchesi per averci fornito dati ed informazioni estremamente interessanti, che credo mettano in evidenza una questione di grande interesse per questa Commissione. Se non entra in funzione un sistema adeguato rispetto agli obiettivi fissati nella direttiva, continuerà ad alimentarsi un'attività illecita che rappresenta uno dei settori da noi individuati nel momento in cui abbiamo definito il nostro approfondimento sul tema della rottamazione degli autoveicoli.

Proprio in funzione della particolare delicatezza del settore, dal momento che oltre alla sicurezza ambientale legata ad un corretto smaltimento entra anche in gioco il tema della legalità, occorrerebbe forse dare un *input* per consentire che tutta la filiera sia sottoposta ad un controllo più efficace. Riferendomi ai dati da lei ricordati, sottolineo come il sistema sia molto diverso oggi rispetto al passato: gli operatori sono una realtà di un certo tipo al nord, di un altro tipo al centro. Le porto l'esperienza di Roma: le autorizzazioni provvisorie continuano perché, nonostante

lo sforzo, largamente antecedente alla direttiva, di programmazione sul territorio, iniziato addirittura nel 1995, ancora oggi la situazione è di totale provvisorietà. C'è stato un imperfetto coordinamento di tutte le competenze (controlli provinciali, pianificazione regionale), mentre forse è mancata una spinta decisa verso gli operatori affinché superassero la frammentazione per costituire un vero e proprio sistema di imprese.

Per dare attuazione effettiva alla direttiva il sistema ha bisogno di un *input* molto forte, vale a dire di accordi di coordinamento più stabili rispetto alla totale libertà del mercato. Sappiamo che l'aspetto fondamentale è quello del costo dello smaltimento che i costruttori — dal momento che la direttiva lo pone a loro carico — non vogliono assolutamente prendere in considerazione.

FRANCO LUCCHESI, *Presidente dell'Automobile Club Italiano*. Naturalmente — parlo a nome degli automobilisti — non possiamo non essere d'accordo su un'entrata in vigore la più rapida possibile della direttiva, anche in termini impositivi. Il principio « chi inquina paga » viene pienamente raccolto dalla direttiva, che teoricamente scarica il differenziale tra costo della rottamazione e recupero del materiale sui costruttori (la direttiva prevede che questo recupero raggiunga, nel 2007, l'85 per cento del peso della vettura, rispetto al 75 per cento attuale; poi, dal 2016, si dovrà arrivare addirittura al 95 per cento); in realtà il sistema attuale addossa tale costo sul consumatore finale. Colui che paga, alla fine, è lo sciagurato automobilista che deve procedere alla rottamazione del veicolo passando attraverso un certo canale, il quale approfitta di questo obbligo per dettare condizioni che sono fuori mercato: in sostanza, l'automobilista subisce un gravame che non dovrebbe subire. Quindi, non possiamo che vedere di buon occhio un intervento per l'attuazione anche obbligatoria della direttiva, senza attendere che scatti quel meccanismo consensuale che pure poteva rappresentarne un'anticipazione: attuare il re-

cepimento regolamentando in modo molto specifico aspetti che ancora devono essere accolti nel nostro ordinamento può far perdere tempo; quindi, per certi aspetti, l'accordo degli operatori con lo Stato poteva essere una scorciatoia. Poiché però il tempo passa e di tutto questo non c'è traccia, la cosa più auspicabile è un intervento del Parlamento che provveda a dettare le regole del gioco.

Fra queste ultime crediamo debbano essere sottolineate quelle relative alle condizioni di efficienza degli impianti, che determinano non solo la razionalizzazione ma anche la « pulizia » del mercato. Non importa avere 2150 rottamatori: in Francia non ci sono; anche se quel paese si trova molto più avanti di noi, i centri sono un terzo, però hanno grandi dimensioni, sono attrezzati e in termini industriali sono dei veri e propri *business* che permettono di eliminare ogni costo per l'utilizzatore finale perché la redditività del prodotto recuperato paga abbondantemente l'operazione. Da noi invece esiste una miriade di microsoggetti, che sono anche la conseguenza della nostra storia. Queste situazioni sono state fatte proliferare senza alcuna regolazione ed intervenire ora può essere difficile, perché si toccano interessi consolidati, ma occorre farlo rapidamente nell'interesse dei consumatori e perché è questo sistema che favorisce il mantenimento di una realtà fatta di illeciti; se il sistema fosse effettivamente in mano ad un'organizzazione di tipo industriale che, in quanto tale, fosse soggetta a controlli molto precisi da parte dell'autorità, probabilmente il fenomeno potrebbe essere contenuto e non assumere le caratteristiche abnormi che invece riscontriamo.

LOREDANA DE PETRIS. Vorrei porre un ulteriore quesito sul rilevante e preoccupante fenomeno dell'abbandono su area privata, con riferimento al quale avevo presentato un'interrogazione. Come pensa si potrebbe ovviare alla situazione? Quando le vetture sono abbandonate possono essere rimosse con ordinanza sindacale se costituiscono un pericolo; in realtà

queste macchine spariscono. Quale potrebbe essere la modifica al codice della strada — visto che se ne sta discutendo — in grado di controllare il fenomeno? Si potrebbe pensare all'indicazione, nel momento in cui si cancella il veicolo dal pubblico registro automobilistico, della « domiciliazione » della macchina?

FRANCO LUCCHESI, *Presidente dell'Automobile Club Italiano*. Questa potrebbe essere un'ipotesi. Teniamo conto che dal punto di vista formale, nel momento in cui si effettua la pratica di cancellazione, si perde completamente traccia del veicolo; non lo dico per spezzare una lancia a favore del pubblico registro, che più volte è stato messo in discussione: in realtà, si è dimostrato che l'unico Stato in cui c'è totale certezza in ordine all'attuazione della direttiva è proprio l'Italia perché è l'unico paese in cui il pubblico registro consente una visione certa e sempre documentata della vita del veicolo, dalla nascita alla morte. Per altri paesi in cui tutto questo non esiste è praticamente la stessa direttiva ad imporre che tale meccanismo venga progressivamente introdotto.

Dal momento della cancellazione dal pubblico registro, sulla base della normativa vigente, non c'è più traccia del veicolo; quando si trova su suolo privato non è più un bene mobile registrato e come tale è paragonabile ad una lavatrice o ad un qualsiasi altro oggetto che rimanga nella disponibilità totale del privato, che ne fa quello che vuole e non ne dà conto a nessuno. L'unica cosa utile potrebbe essere la reintroduzione di obblighi di verifica che consentano i controlli circa l'esistenza effettiva dei mezzi, cioè la reintroduzione di un meccanismo di segnalazione. A differenza delle lavatrici, le auto si riciclano e, quel che è peggio, si riciclano in modo improprio: il tasso di incidenti nel nostro paese non tranquillizza sotto questo profilo, per cui credo che lo Stato, per il carattere sociale di un bene come la vettura, che può causare le conseguenze

che si riscontrano nel settore della circolazione, abbia tutti i diritti per provvedere in tal senso.

PRESIDENTE. Non meraviglia certo l'attenzione che l'ACI ha dimostrato rispetto a questa problematica, avendo tale ente già dato corso ad uno studio approfondito e ad iniziative pubbliche sul tema. Il materiale documentale che lei ha lasciato a nostra disposizione rappresenterà senz'altro un utile strumento per ulteriori riflessioni e per addivenire ad una applicazione non formale della direttiva, affinché essa costituisca veramente una risorsa per la tutela ambientale e quella degli automobilisti.

Ringrazio il presidente Lucchesi, al quale auguro buon lavoro, i colleghi intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 10 febbraio 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO