

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

35.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 GENNAIO 2003

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **VINCENZO DEMASI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Specchia Giuseppe (AN)	5
Demasi Vincenzo, <i>Presidente</i>	2	Zappacosta Lucio (AN)	6
Audizione del presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), Ettore Musacchi, del presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (ASSORIMAP), Mirella Galli, e del rappresentante della FISE Assoambiente, Paolo Cesco:		Audizione del presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT), Giancarlo Morandi:	
Demasi Vincenzo, <i>Presidente</i>	2, 5, 7	Demasi Vincenzo, <i>Presidente</i>	7, 9, 10
Cesco Paolo, <i>Dirigente della FISE Assoambiente</i>	4	Michelini Renzo (Aut)	9
Galli Mirella, <i>Presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (ASSORIMAP)</i>	3, 5	Morandi Giancarlo, <i>Presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT)</i>	7, 9
Michelini Renzo (Aut)	6	Audizione del presidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU), Luciano Tulli:	
Musacchi Ettore, <i>Presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO)</i>	2, 5, 6	Demasi Vincenzo, <i>Presidente</i>	10, 12
		Tulli Luciano, <i>Presidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU)</i>	10

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
VINCENZO DEMASI

La seduta comincia alle 13,35.

(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 presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), Ettore Musacchi, del presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (ASSORIMAP), Mirella Galli, e del rappresentante della FISE Assoambiente, Paolo Cesco.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), Ettore Musacchi, e del presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap), Mirella Galli.

Ricordo che, secondo quanto concordato in sede di programmazione dei lavori dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione sta svolgendo audizioni di soggetti istituzionali ed associazioni di categoria in ordine alle diverse problematiche inerenti i rifiuti derivanti dai 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 audizione, su tale materia, la scorsa settimana, i rappresentanti dell'ADA, della FISE Assoambiente, dell'ANFIA, della Unione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE), dell'Assofermet e dell'ACI. Nella giornata odierna saranno ascoltati i rappresentanti del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap), del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT) e del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU). Successivamente la Commissione ascolterà in materia, anche in relazione alle modalità di recepimento della direttiva 2000/53/CE, l'APAT e i rappresentanti del Governo.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), Ettore Musacchi, al presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap), Mirella Galli, e se lo ritenesse opportuno al signor Cesco, dirigente della FISE Assoambiente, riservando eventuali domande dei colleghi al termine dei loro interventi.

ETTORE MUSACCHI, *Presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO)*. Il consorzio ARGO raggruppa i principali operatori del settore del riciclaggio dei pneumatici, ossia aziende che trattano i pneumatici allo scopo di recuperare materie prime oppure di avviare il pneumatico al recupero energetico come

combustibile alternativo. Purtroppo pochissimi pneumatici raggiungono il circuito del recupero dato che il loro trattamento necessita di un contributo da parte di chi deve smaltire il rifiuto; d'altra parte l'operazione di demolizione di un'autovettura è molto complessa e pochissimi demolitori si fanno carico dell'onere e dell'incombenza di smontare le quattro ruote, di separarle dal cerchione e di avviare il pneumatico al ciclo di recupero.

Ogni anno in Italia i pneumatici fuori uso ammontano a circa 400 mila tonnellate e 95 mila tonnellate provengono dalla demolizione: emerge chiaramente che una notevolissima quota sfugge al circuito del recupero e dello smaltimento in discarica, perché di fatto questi pneumatici vengono triturati con l'autoveicolo finendo nelle fonderie e solo quando si riesce a separare le parti metalliche delle macchine è mandato in discarica. Più di una volta abbiamo analizzato la situazione con gli operatori della demolizione, concludendo che la questione principale è rappresentata dalla mancanza di un contributo capace di alleviare i costi di gestione e di smontaggio sopportati dal demolitore. In sostanza, non si riesce a portare il nostro ciclo di trattamento ad una valorizzazione tale da ricevere il pneumatico a costo zero, il che crea una strozzatura difficilmente superabile.

È auspicabile, perciò, individuare dei comportamenti in grado di favorire l'evoluzione al punto da giungere alla demolizione dell'autovettura separando opportunamente i pneumatici per indirizzarli ai centri di trattamento.

Non ho altro da aggiungere.

MIRELLA GALLI, *Presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap)*. Ringrazio la Commissione per l'opportunità offerta e consegno al presidente una documentazione contenente i nostri suggerimenti.

In qualità di presidente dell'Associazione riciclatori delle materie plastiche vorrei innanzitutto spiegare che l'espressione « materie plastiche » comprende tutte le tipologie di questo materiale; inizialmente il riciclaggio è nato da scarti

industriali, a cui poi si sono aggiunti quelli commerciali ed agricoli ed infine gli imballaggi da raccolta differenziata, anche se gli imballaggi in generale venivano già riciclati dal settore commerciale. Oggi la sfida viene dal riciclaggio degli autoveicoli. Dallo svolgimento del censimento annuale è emerso che dalla demolizione provengono circa 5.100 tonnellate di materie plastiche derivanti da varie componenti dell'automobile e 5.000 tonnellate di plastica da batterie che, insieme ai paraurti, sono più facilmente asportabili. Altre componenti dell'automobile sono difficilmente riciclabili, posto che alcune materie plastiche appartengono ad un'unica tipologia e sono stampate in un unico pezzo. Si tenga conto che nel settore del riciclaggio il costo delle materie plastiche riciclate varia in funzione del costo della materia prima vergine, per cui il prezzo particolarmente basso di quest'ultima penalizza il mercato del riciclaggio e scoraggia, in certe fasi, l'attività. Di qui la nostra condivisione dell'ipotesi di individuare un soggetto — o un organismo, dato che l'idea del consorzio è stata scartata — che svolga un'attività di controllo e di gestione allo scopo di compensare i momenti sfavorevoli del mercato. In sostanza, il soggetto in questione dovrebbe gestire l'eventuale contributo, anche perché se non viene coinvolto il produttore dell'automobile non si capisce in quale modo possano essere raggiunti gli obiettivi prefissati.

Le materie plastiche in rapporto al peso dell'automobile rappresentano circa il 10 per cento: se si pensa che in circolazione vi sono un milione 800 mila autoveicoli da rottamare, circa 180 mila tonnellate costituiscono la componente plastica.

L'Associazione è disponibile ad effettuare sperimentazioni che vadano al di là dei materiali già riciclati, tenuto conto che le aziende di riciclaggio sono dislocate in tutta Italia, al contrario di quelle che effettuano il recupero del ferro, localizzate quasi esclusivamente al nord.

Certo è che per arrivare al riciclaggio delle materie plastiche si deve essere sicuri dell'approvvigionamento e quest'ultimo può essere garantito da un ottimale funzio-

namento del soggetto di cui ho parlato in precedenza. Si potrebbe cominciare dalle materie plastiche economicamente sostenibili, ossia le omogenee, che significa composte da un unico polimero o da polimeri compatibili nel sistema di riciclaggio; non va dimenticato infatti che le materie plastiche fondono a temperature diverse ed hanno caratteristiche meccaniche differenti, per cui la certezza del riciclaggio è assicurata solo da flussi omogenei per polimeri singoli, da assenza di frantumazione, perché nel momento in cui si macina il tutto difficilmente questi materiali possono essere riciclati, e dalla monomaterialità, nel senso che non devono essere inquinate da altri fattori quali il vetro e il ferro. Il sistema di riciclaggio delle plastiche eterogenee oggi richiede un contributo, altrimenti non è economicamente sostenibile.

La tecnologia sta compiendo notevoli passi in avanti e se i flussi fossero certi potremmo collaborare non solo con chi effettua la raccolta, con chi demolisce e con chi conferisce, ma anche con i costruttori di autovetture per orientarli all'utilizzo di materiali omogenei, compatibilmente con le loro esigenze. Finora questo contatto non si è mai verificato e questa potrebbe essere l'occasione da sfruttare per far collaborare tutti gli anelli della filiera. Ripeto, la disponibilità è totale e siamo pronti a collaborare con gli autodemolitori per indicare i metodi da seguire e le parti dell'autovettura che interessano maggiormente. Se in prospettiva vi sarà anche un contributo e si potrà lavorare sulla plastiche eterogenee, sicuramente gli obiettivi imposti dalla legge — concernenti l'85 per cento entro il 2006 e il 95 per cento per il futuro — potranno essere perseguiti. Importante a tale fine è che il riciclatore colloqui con il produttore della macchina e con gli altri anelli della filiera.

Attualmente il sistema di riciclaggio prevede l'asportazione delle parti di plastica dalla macchina ed una selezione per materiali omogenei; successivamente viene fatta una divisione per colore — dato che i blu, i verdi e il nero possono essere utilizzati — a cui segue la fusione da cui si ottiene la materia prima oppure, talvolta, il manufatto finito. Vi ringrazio.

PAOLO CESCO, *Dirigente della FISE Assoambiente*. Ringrazio la Commissione per l'opportunità di approfondire altri settori del recupero rappresentati da FISE Assoambiente che, da tempo, è impegnata nella ricerca di un'integrazione tra vari comparti della gestione dei rifiuti, per cui oltre al trattamento dei rifiuti ci occupiamo del recupero, che deve essere sviluppato e incentivato.

La parte più critica è rappresentata da ciò che si rinviene all'interno del *fluff*, ossia materiali potenzialmente riciclabili che, non subendo alcun trattamento, si ritrovano negli impianti di frantumazione. L'obiettivo della direttiva deve essere raggiunto correttamente e i tempi non sono molto lunghi considerato che l'85 per cento deve essere raggiunto nel 2006. Da questo punto di vista l'Associazione ha promosso un'integrazione tra i vari settori per contenere le diseconomie e ridurre gli eventuali costi di cessione del materiale; l'impegno è sia a monte, nella fase di separazione, sia a valle, specie dove si evidenziano problemi connessi al riciclaggio di alcuni materiali ed al loro mercato.

L'individuazione di un organismo che svolga anche funzioni di controllo rispetto ai costi di riciclaggio di alcuni materiali ed alla loro variabilità in funzione del mercato dei materiali rende necessaria un'attenta attuazione della normativa, come hanno fatto altri paesi.

Per quanto riguarda le difficoltà tecniche del recupero dei pneumatici e delle plastiche, il signor Musacchi e la signora Galli hanno illustrato le modalità di recupero ed i conseguenti aspetti economici che non sono marginali; da parte mia, consegno alla Commissione due rapporti riguardanti rispettivamente l'attività di recupero dei pneumatici e della plastica. Nel documento concernente i pneumatici sono illustrate le realtà presenti in Europa e in Italia nonché i possibili cicli di trattamento e di utilizzazione, oggi non pienamente considerata. Recentemente l'Associazione ha promosso iniziative volte a concentrare l'attenzione sull'utilizzazione delle gomme per la preparazione di asfalti speciali. Credo che i ministeri competenti

abbiano assunto un impegno affinché a breve sia adottato un provvedimento per l'acquisto di prodotti realizzati con materiali riciclati da parte delle amministrazioni pubbliche. Sicuramente ciò potrà dare un contributo notevole al mercato dei materiali, anche se non rappresenterà la soluzione di tutti i problemi evidenziati specie in ordine al costo di determinate tipologie di materiali.

MIRELLA GALLI, *Presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap)*. Permettetemi di insistere sulla certezza dei flussi, perché solo se i materiali vengono forniti le tecnologie potranno essere applicate. Insisto su questo per evitare che si riproponga quanto ho avuto modo di spiegare in questa sede due anni fa, ossia che il consorzio dei beni in polietilene non funzionava perché i produttori di materie prime non volevano farlo funzionare non essendo interessati al riciclaggio. Auspichiamo che non succeda la stessa cosa per l'autodemolizione.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai colleghi che intendono intervenire, vorrei acquisire la vostra opinione sui problemi legati al conferimento, che è un argomento rilevante ai fini dell'economia della gestione integrata e coordinata dell'intero ciclo del trattamento e della demolizione dei veicoli usati. È stato detto che raccoglitori di veicoli usati per l'autodemolizione sono 2.150, una pleora di operatori che riduce le possibilità di un conferimento quantitativamente interessante e comunque tale da rendere economico il trattamento.

Parlando di una società, di un soggetto o di una gestione complessiva dell'intero ciclo di trattamento delle plastiche, credo non si possa trascurare il conferimento, ma come immaginate di intervenire sul frazionamento della raccolta delle carcasse? Ritenete possibile che il ciclo integrato del trattamento delle materie preveda la raccolta delle carcasse da parte delle vostre organizzazioni?

ETTORE MUSACCHI, *Presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio*

gomma (ARGO). Non siamo in grado di gestire le carcasse degli autoveicoli per un motivo semplice: bisognerebbe trasportare un quantitativo enorme di materiale per sfruttare solamente il 3 per cento, che è la quota che rappresenta i pneumatici. Secondo noi questa operazione dovrebbe essere accentrata presso centri capaci di approntare gli strumenti idonei per separare i vari materiali, avvalendosi anche della nostra consulenza. È vero, le limitate dimensioni degli operatori del settore scoraggiano questo atteggiamento; per questo invitiamo a studiare incentivi affinché i piccoli operatori si consorzino per una maggiore economicità, considerato che il pneumatico è un rifiuto estremamente voluminoso e leggero rispetto al peso e che nella raccolta dei pneumatici si ha più convenienza ad effettuare carichi ottimali anziché microraccolte frazionate.

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

GIUSEPPE SPECCHIA. Constato con piacere che i rappresentanti delle associazioni condividono le questioni di fondo più volte emerse e sottolineate nel corso delle audizioni precedenti: mi riferisco in particolare all'attuazione della normativa europea nonché all'esigenza di individuare un soggetto che coordini e gestisca il settore. Al di là del peculiare contenuto delle vostre introduzioni, vi sono particolari tematiche che, secondo voi, meritano un approfondimento particolare oppure una correzione?

MIRELLA GALLI, *Presidente dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap)*. Come ho sottolineato poc'anzi, il soggetto che dovrà essere individuato non dovrà solo gestire, ma anche controllare i flussi. Ipotizzando un intervento sul decreto Ronchi, vorrei evidenziare l'importanza di prevedere una gestione globale delle plastiche, comprendendo gli imballaggi, le materie plastiche in genere e l'autodemolizione. Importante è affermare la volontà di riciclare, per cui nel consiglio di amministrazione di questo

nuovo soggetto — comunque lo si voglia denominare — si dovrà stabilire la partecipazione paritetica di tutti i rappresentanti della filiera, perché la presenza della maggioranza dei produttori di un determinato bene creerebbe una situazione squilibrata o quantomeno limitativa rispetto al raggiungimento degli obiettivi prefissati. Chi produce materie prime o fabbrica autoveicoli tenderà sempre ad utilizzare o a far utilizzare materie plastiche vergini, per cui ribadisco il concetto che ritengo fondamentale per il raggiungimento ottimale degli obiettivi sanciti dalla normativa, quello cioè che nella composizione del consiglio di amministrazione sia stabilita una rappresentanza paritetica di tutti i soggetti, dal produttore di materie prime o di manufatti al riciclatore, che è l'ultimo anello della filiera. Solo questo potrà garantire la realizzazione di un concreto sistema di riciclaggio.

ETTORE MUSACCHI, *Presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO)*. Senatore Specchia, in risposta alla sua richiesta di eventuali suggerimenti per modificare la normativa indicherei la possibilità di qualificare le materie ottenute dal trattamento del pneumatico — ossia la polvere e i granuli di gomma — come materie prime anziché come rifiuto secondo l'attuale normativa. Ciò potrebbe essere un'ottima opportunità per i medi e piccoli operatori che potrebbero utilizzare queste materie prime con notevoli vantaggi economici ed incrementi di valore dell'attività svolta.

Inoltre, con appositi strumenti normativi si potrebbero promuovere talune applicazioni come, per esempio, l'utilizzazione dei residui della gomma per la produzione di asfalti modificati analogamente a quanto avviene negli Stati Uniti, in Svezia e in Grecia, utilizzando le tecnologie esistenti come ha già anticipato il signor Cesco. Da noi nessuno è riuscito a stimolare la produzione di questo tipo di asfalto di qualità elevata per la sicurezza e per il rumore. Riteniamo che piccole

iniziative coordinate tra vari settori, amministrazioni o dicasteri potrebbero favorire la nostra attività.

RENZO MICHELINI. So che i pneumatici sono utilizzati come combustibile per la produzione di calore e di energia elettrica, con una discreta utilità di bilancio. Vi risulta qualcosa in argomento? E, in caso affermativo, quanto è esteso questo utilizzo e quali precauzioni vengono adottate per le emissioni in atmosfera?

LUCIO ZAPPACOSTA. Con riferimento allo smaltimento dei pneumatici lei ha parlato del recupero delle materie prime e di quello energetico: nel secondo caso, e qualora ciò si svolgesse attraverso processi di combustione, che tipo di produzione aeriforme si verificherebbe e quali problemi si porrebbero?

ETTORE MUSACCHI, *Presidente del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO)*. Osservando le esperienze di altri paesi europei abbiamo notato che il recupero energetico è una forma di smaltimento tra le più compatibili e tecnicamente perseguibili, specie se attuata nei forni da cemento.

Per quanto riguarda le emissioni, basandomi su esperienze dirette in Italia e su campagne di controllo svolte da autorevoli istituti di ricerca, posso dire con fondata sicurezza che non vi sono peggioramenti sui livelli delle emissioni. Mi spiego: il forno da cemento tecnicamente è un combustore che brucia coke da petrolio o carbone fossile, cioè combustibili la cui matrice è simile a quella del pneumatico, ma con maggiori impurità. Un pneumatico bruciato in un forno da cemento inquina meno di un combustibile tradizionale, perché il forno da cemento brucia a 1400 gradi, ha una capacità di sterilizzazione impressionante e pone il pneumatico a contatto con il calcare e le varie argille di cui è composto il forno stesso, costituendo una sorta di filtro. Questi impianti sono anche dotati di elettrofiltri e spesso di monitoraggio continui delle emissioni permettendo un'analisi ed una composizione

minuto per minuto, al contrario di altri cementifici che, non essendo autorizzati a bruciare pneumatici, utilizzano combustibili tradizionali e inquinano notevolmente. Il tutto deve essere ricondotto ad una corretta gestione del processo oltre che al rispetto dei limiti imposti dalla normativa e dalle autorizzazioni.

I pneumatici sono stati utilizzati anche per la produzione di energia elettrica: personalmente ho visitato uno di questi impianti e devo dire che la qualità, i filtri ed i sistemi elettronici di controllo erano di prim'ordine ed il livello delle emissioni è risultato dieci volte inferiore ai limiti di legge. È chiaro che quando si pensa alla combustione del pneumatico viene subito in mente una colonna nera che sale verso il cielo, mentre all'interno di forni dedicati alla combustione dei pneumatici le emissioni prodotte sono molto al di sotto dei limiti normativi. L'importante è prevedere ed eseguire i controlli affinché il recupero avvenga in totale sicurezza.

Aggiungo che nei paesi europei che hanno quasi azzerato il conferimento dei pneumatici in discarica sono stati raggiunti ottimi risultati stimolando in egual misura il recupero energetico e quello della materia prima, mentre dove sono state fatte scelte, forse più ideologiche che pratiche, preferendo l'uno o l'altro, le percentuali raggiunte non sono risultate elevate. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ospiti intervenuti ed i colleghi e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT), Giancarlo Morandi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti pericolosi (COBAT), Giancarlo Morandi.

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 del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti pericolosi potrebbe costituire un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi sulle diverse problematiche inerenti ai rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e le prospettive di riforma delineate dalla direttiva 2000/53.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al presidente Giancarlo Morandi, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

GIANCARLO MORANDI, *Presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT)*. Grazie per averci voluto sentire e auguri per i vostri lavori.

Prima di entrare nel merito specifico dell'audizione, mi corre l'obbligo di dire qualche parola sul nostro Consorzio. Esso nasce da una felice intuizione del Parlamento italiano che, nel 1988, ha deciso di promuovere la raccolta delle batterie esauste al piombo acido con la creazione di un consorzio obbligatorio, in anticipo rispetto alla direttiva dell'Unione europea che solo successivamente, nel 1991 e nel 1992, ha chiesto agli Stati membri di farsi carico della raccolta dei prodotti accumulatori elettrici che contengono quantità di metalli pericolosi (mercurio, piombo, eccetera) in misura rilevante. Siamo operativi dal 1991 e al nostro interno sono rappresentate tutte le aziende e le imprese che partecipano al ciclo di vita del prodotto batteria al piombo acido. Ciò vuol dire i produttori di batterie, le associazioni degli artigiani e delle imprese che le installano sulle automobili e negli impianti fissi, le associazioni che rappresentano coloro che raccolgono le batterie esauste (un rifiuto pericoloso, secondo la terminologia di legge), ed infine le aziende che si fanno carico di ricevere le batterie esauste, lavorarle, frantumarle, riciclarle e produrre

piombo, plastica e, in qualche caso, anche acido solforico, con una produzione secondaria di scorie che devono essere necessariamente messe in discarica.

Si tratta di un ciclo virtuoso che è stato possibile attuare perché il Parlamento ha istituito un sovrapprezzo che i consumatori pagano all'atto dell'acquisto della batteria nuova e che permette al consorzio di garantire la raccolta delle batterie anche quando il loro contenuto in piombo, cioè il loro valore, non pagherebbe la raccolta. Infatti la batteria come rifiuto vale in quanto può essere trasformata in piombo nuovo; il piombo è una materia prima che, come tutte le materie prime, ha una quotazione mondiale (in genere si fa riferimento al mercato di Londra) e purtroppo il suo valore si è depresso nel tempo: basti pensare che costa oggi circa 420 euro alla tonnellata, lo stesso prezzo del 1978. Il sovrapprezzo che il COBAT riceve dai consumatori serve a rendere possibile la raccolta anche quando il valore del piombo è molto basso, come in questi tempi, e a non lasciare disperse per le strade, nelle discariche abusive o nei torrenti le batterie al piombo che contengono composti per loro natura estremamente velenosi come solfati, ossidi e biossidi che sono mortali per ogni forma di vita vegetale, animale e umana. Se le batterie vengono disperse e riversano il proprio carico nell'ambiente, i composti che ho citato possono finire nella falda acquifera con evidente danno anche per la disponibilità di acque potabili.

Quante batterie raccogliamo? Il numero esatto possiamo darlo in termini di peso e cioè 183 mila tonnellate all'anno; ciò vuol dire 13-14 milioni di batterie (il numero non è esatto perché a volte le batterie sono raggruppate tra di loro, ma è esatto il numero delle batterie di automobile, che sono 10 milioni).

Confrontandoci con il resto d'Europa possiamo dire che l'Italia in questo caso è maestra, è la nazione a cui tutti stanno guardando per risolvere il problema. Nelle nazioni a noi vicine e simili, Francia, Germania e Inghilterra, non esiste alcuna organizzazione analoga, non si hanno dati certi sulla raccolta delle batterie esauste e il pro-

blema è all'esame dei ministeri competenti e delle aziende interessate. Invece in Norvegia, Svezia e Danimarca esistono delle organizzazioni simili alla nostra (la dice lunga il fatto che esistono nelle nazioni che hanno un'antica consuetudine di rispetto ambientale), però, a differenza di quanto succede in Italia, pur cogliendo loro e noi le stesse quantità di batterie con riferimento al mercato e al numero di abitanti, noi chiediamo ai consumatori uno sforzo molto inferiore: 1600 delle vecchie lire per ogni batteria che il consumatore compra, mentre in quei paesi si chiede una cifra vicina alle 10 mila lire. Questo testimonia l'efficienza e l'efficacia del nostro Consorzio che sono state volute dal legislatore, che ha inserito in esso tutte le aziende che si occupano del ciclo di vita della batteria e ha previsto la presenza di rappresentanti del Governo nel consiglio di amministrazione e tra i revisori dei conti con lo scopo di controllare che il Consorzio stesso non prenda derivate che non siano quelle volute dal legislatore. Nel nostro consiglio di amministrazione, infatti, siedono due rappresentanti del Ministero dell'ambiente e due del Ministero per le attività produttive e tra i revisori dei conti vi sono rappresentanti del Ministero dell'economia.

La nostra organizzazione, per quanto riguarda le batterie d'auto, si fa carico di raccogliere tutte quelle che giungono a fine vita, sia che provengano dalla sostituzione, sia che appartengano ad automobili rottamate. Come sapete, in quest'ultimo caso vi è addirittura l'obbligo per chi detiene i rottami di separarli dalle batterie che vengono poi raccolte dai nostri associati ed avviate ad un processo di riciclo. Non c'è differenza tra una batteria che muore e giacerà presso un artigiano elettrauto o un garagista e che lì sarà raccolta dal nostro associato, e una batteria che sta su un'automobile ormai fuori servizio, che sarà raccolta dal nostro associato presso l'autodemolitore. Le leggi prevedono che i detentori di questi prodotti li mantengano in modo corretto dal punto di vista ambientale, con registri di carico e scarico: tutti i nostri organizzati devono avere non solo le autorizzazioni del caso, ma anche i mezzi e le strutture adatti. Li

abbiamo scelti nel 1997 con il sistema della gara per partecipare alla quale erano richieste non solo le autorizzazioni ma anche la funzionalità tecnico-operativa per potere svolgere il lavoro.

I risultati hanno dato ragione al Parlamento che ha scelto questo tipo di struttura. Nel corso di questi anni qualcuno ha avanzato delle perplessità sul fatto che il monopolio costituito dal nostro Consorzio non fosse conforme alle leggi dell'Unione europea sulla libera concorrenza e, per evitare che l'Italia dovesse essere chiamata a rispondere di un'infrazione, il Consorzio autonomamente, con una delibera propria, ha rinunciato alla previsione della legge istitutiva secondo cui ognuno è obbligato a conferire le batterie al nostro Consorzio; poi la delibera, già portata a conoscenza dell'Unione europea, è diventata un articolo dell'ultima legge comunitaria, approvata nel gennaio dello scorso anno, per cui non vi è più l'obbligo degli operatori del mercato di conferire le batterie al nostro Consorzio, potendo conferirle dove credono in Italia e all'estero; hanno però il dovere di informarci, per cui a fine anno, quando compilano i documenti che devono inviare alla regione (quindi senza incrementare gli obblighi burocratici), ne inviano una copia al COBAT, che deve garantire la raccolta delle batterie esauste anche in momenti sfavorevoli di mercato ed anche nei punti in cui non è conveniente andarle a raccogliere (perché sono poche o troppo lontane e il costo sarebbe eccessivo per un imprenditore privato) ed ha il compito di controllare che le batterie vengano effettivamente raccolte ed avviate al riciclo e al recupero nel pieno rispetto ambientale.

Da questo punto di vista, nonostante la liberalizzazione intervenuta, l'attenzione nei confronti del COBAT è rimasta costante e non si è registrata una flessione nelle quantità che raccogliamo abitualmente, anche perché i nostri organizzati — che sono circa 90 — sono presenti capillarmente e offrono il servizio richiesto dagli utenti, che ormai si è consolidato nel

tempo e risponde adeguatamente al problema ambientale che ci è stato affidato dal Parlamento italiano.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Do la parola ai colleghi che intendano porre domande.

RENZO MICHELINI. Vorrei sapere se il Consorzio si occupi anche del riciclaggio delle batterie non provenienti dalle automobili e di quelle della generazione successiva, come le ricaricabili o quelle al litio. Poiché si tratta di batterie anche molto piccole, qual è il sistema di raccolta e quale garanzia si ha che queste non vengano buttate nei bidoni dell'immondizia ?

GIANCARLO MORANDI, *Presidente del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT)*. La legge ci ha affidato la missione di occuparci delle batterie al piombo acido e solo per queste possiamo utilizzare il finanziamento proveniente dall'applicazione del sovrapprezzo. Però, nel tempo, sia i ministeri nei casi delle emergenze rifiuti in alcune regioni, sia alcuni imprenditori privati ci hanno chiesto di occuparci di altre batterie. Noi non possiamo farlo senza un incarico ufficiale del Governo o del Parlamento se non in accordo con i privati del settore, per cui interveniamo in modo non esaustivo o così definito come invece avviene quando ci occupiamo delle batterie al piombo.

Al riguardo un'azienda telefonica ha firmato con noi una convenzione in base alla quale siamo obbligati ad effettuare la raccolta delle loro batterie (in genere usate per i telefoni cellulari) di qualsiasi tipo e ad avviarle alle aziende che effettuano la separazione e il riciclo, aziende che però in Italia non esistono per cui le batterie devono essere portate in Francia. La raccolta viene fatta dall'azienda che si occupa di comunicazione telefonica e noi andiamo a rilevare carichi anche piccolissimi di batterie per avviarle al riciclo nelle aziende europee.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Morandi per il contributo di conoscenza che ci ha offerto con la sua relazione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del vicepresidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU), Luciano Tulli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del vicepresidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati, Luciano Tulli.

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 vicepresidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU), Luciano Tulli, costituirà un utile contributo al fine di acquisire dati ed elementi informativi sulle diverse problematiche inerenti i rifiuti derivanti dei veicoli fuori uso e le prospettive di riforma delineate dalla direttiva 2000/53.

Nel rivolgere un saluto e un ringraziamento per la disponibilità manifestata ai signori Luciano Tulli, Pietro Cavalletti De Rossi, Claudia Belluardo e Giuseppe Facchetti, do la parola al vicepresidente Tulli, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

LUCIANO TULLI, *Vicepresidente del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU)*. Desidero innanzitutto ringraziare la Commissione per aver convocato il Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati a dare il proprio contributo per l'applicazione della direttiva 2000/53 del Parlamento europeo. Debbo premettere che ho l'onore di essere qui presente a rappresentare il Consorzio in quanto il presidente è andato in pensione proprio dal 1° gennaio 2003; è pertanto in corso la procedura per la sua sostituzione e nel frattempo compete a me la reggenza del Consorzio in quanto vicepresidente.

Prima di entrare nello specifico, credo possa essere utile ai membri della Commissione che io faccia un breve *excursus*

del Consorzio obbligatorio degli oli usati, che è quasi al ventennale della sua esistenza, in quanto è stato istituito per legge nel 1982 ed ha cominciato a funzionare, dopo aver messo a punto le varie procedure, nel 1984. In questi venti anni siamo passati da una raccolta di circa 40 mila tonnellate nel 1984 alle circa 190 mila tonnellate di oggi — il preconsuntivo di quest'anno parla di 187 mila 700 tonnellate —: questo grandissimo incremento sta proprio a testimoniare l'efficienza della formula che ha demandato al privato la gestione ambientale di un prodotto particolarmente pericoloso, qual è l'olio lubrificante usato.

I dati relativi alla raccolta ci pongono abbastanza all'avanguardia in Europa; infatti, siamo, forse, al terzo posto in termini di raccolta percentuale dopo Svezia e Norvegia, che hanno una cultura ambientale certamente all'avanguardia, e ben avanti a paesi come Francia, Germania o Inghilterra. Siamo, quindi, molto fieri di questa nostra posizione e dei traguardi che abbiamo raggiunto.

Cosa significano 190 mila tonnellate? Significano quasi un terzo dell'immesso al consumo. Teniamo presente che gran parte dell'olio lubrificante viene consumato nella sua funzione, appunto, di lubrificante ed a sole 200 mila tonnellate ammonta, in un calcolo teorico, il recuperabile. Quindi, confrontando le 187 mila tonnellate recuperate con le 200-210 mila recuperabili, si ottiene un rapporto del 90 per cento, che è ben alto.

Tuttavia, ciò in cui ci distinguiamo nettamente rispetto agli altri paesi europei è il riciclaggio, che è anche la tematica della nuova direttiva. Attraverso una rete di circa 70 raccoglitori, terzisti nei nostri confronti — legati a noi da un contratto —, logisticamente raccogliamo l'olio in sei depositi a livello italiano e poi lo portiamo allo smaltimento in sei raffinerie (per l'esattezza: cinque operanti in questo momento, ma sei autorizzate) che procedono al suo recupero. In termini quantitativi — tanto per dare un'idea delle grandezze — posso dire che da circa cinque chili di olio lubrificante usato se ne ricavano tre di olio lubrificante nuovo, che può essere

rimesso al consumo con caratteristiche del tutto simili a quello di partenza. Quindi, noi facciamo un'opera di riciclaggio: il 90 per cento della nostra raccolta viene riciclato e questo record non è battuto da alcun paese a livello europeo.

Di cinque chili di raccolta ne rimettiamo al consumo circa tre: questo rappresenta in termini quantitativi, ovviamente, un notevole risparmio nella bolletta energetica, in quanto riduce il ricorso a nuovo greggio da importare per la produzione di olio lubrificante nuovo. Abbiamo calcolato che da quando esiste il nostro Consorzio si è arrivati ad un risparmio di importazione di circa 600 milioni di euro.

Il Consorzio, peraltro, non crea alcun problema al bilancio dello Stato, in quanto si autofinanzia. Sulla base del principio del «chi inquina paga», le compagnie petrolifere che immettono al consumo pagano un contributo, al fine di bilanciare i costi di raccolta del Consorzio.

Ho ritenuto opportuno fare questa premessa prima di iniziare a parlare della relazione tra il Consorzio obbligatorio e la rottamazione. Ovviamente, quando passa al circuito della rottamazione una vettura contiene dei liquidi (olio lubrificante usato) e, considerando che in Italia vengono rottamati poco meno di due milioni di autoveicoli, tra leggeri e pesanti, e che in ciascuno di questi possono esservi cinque, sei o anche dieci litri di olio usato, si arriva grosso modo a dieci-dodici mila tonnellate di olio lubrificante usato che deriverebbe dalla rottamazione dei veicoli. Di queste, come risulta dalla nostra rete di informazione, noi recuperiamo direttamente, tramite il rapporto tra i rottamatori e il nostro ciclo di raccolta, circa seimila tonnellate, mentre altre tre-quattro mila ci arrivano tramite canali secondari. Dunque, delle dodicimila tonnellate, circa dieci mila vengono recuperate. Una parte, poi, è probabile che torni in ciclo; infatti, in teoria, se l'olio lubrificante presente nel *carter* è ancora utilizzabile, può essere utilizzato dallo stesso rottamatore o da altri.

Ciò che distingue il Consorzio obbligatorio degli oli usati da altri consorzi, oltre

al fatto di essere obbligatorio, è la pericolosità del prodotto che raccoglie e il fatto che tale prodotto è liquido, quindi doppiamente pericoloso, da momento che — come sapete meglio di me — il liquido è più facilmente disperdibile ed inoltre, essendo più leggero dell'acqua, galleggia e può dunque provocare un grande danno ecologico, impedendo di respirare alle forme di vita che fossero eventualmente presenti nel mare o in qualsiasi corso d'acqua l'olio dovesse finire. Per questo è importante che noi controlliamo bene.

Tornando alla rottamazione, preciso che da una macchina escono, fondamentalmente, tre tipi di liquidi: l'olio cambio (l'olio motore, praticamente) che sta nel *carter*, con l'annesso cambio differenziale, che, in genere, nelle vetture moderne è un solo ciclo; l'olio per freni e l'olio per circuiti sigillati. Mentre l'olio motore usato è — permettetemi di dirlo — anche se parliamo di un rifiuto tossico e pericoloso, di buona qualità dal punto di vista di chi, come noi, recupera l'olio per poterlo riciclare, visto che dall'olio motore, una volta passato alla rigenerazione, si ottiene un ottimo olio; l'olio per freni e l'olio per circuiti sigillati non sono riciclabili e devono essere tenuti ben separati dall'olio motore, perché se questo viene contaminato ne diventa assai più difficile il riciclaggio. Quindi, noi riteniamo che la direttiva europea sia molto importante perché, nel creare dei centri di rottamazione ben qualificati, aumenta la professionalità degli operatori e riduce le «perdite» che potrebbero aversi se, al momento della raccolta, i tre oli venissero ad essere miscelati insieme, rendendo l'olio motore non facilmente recuperabile e quindi producendo una perdita economica per il ciclo produttivo cui ci riferiamo.

Questo per quanto riguarda i rottamatori che sono specializzati nella rottamazione delle auto. Ci sono, poi — ed è un pericolo grave, che va sottolineato — alcuni rottamatori che rottamano non soltanto autovetture ma anche apparecchiature industriali di vario genere, ivi incluse apparecchiature elettriche o trasformatori che, ovviamente, non appartengono alla autotrazione. Ebbene, voi

sapete che, in passato, in queste apparecchiature elettriche sono stati utilizzati oli contenenti PCB, che è un prodotto altamente nocivo. Se noi rileviamo la presenza di PCB nelle partite di olio siamo tenuti, per legge, ad inviare il prodotto alla distruzione in appositi stabilimenti, appunto perché è altamente tossico-nocivo; quindi è importante che controlliamo tutte le partite che vengono conferite al Consorzio obbligatorio, proprio per prevenire la presenza di PCB. Di conseguenza, una maggiore qualificazione del ciclo di rottamazione non può che renderci felici, riducendo questo tipo di inquinamento, che è, ripeto, altamente pericoloso. Anche se, nel tempo, il PCB è stato sostituito, sono ancora presenti vecchie partite di apparecchiature elettriche che contengono olio lubrificante con questo additivo. Tuttavia, devo riconoscere che, per la verità, abbiamo notato, soprattutto nei rottamatori più grandi, il nascere via via di una notevole attenzione nella separazione dei tre tipi di oli e, ancora di più, attenzione nei confronti delle partite contenenti PCB, il cui costo, ovviamente, noi dobbiamo riaddebitare a chi ci conferisce questo prodotto.

Tutte le partite che vengono conferite al Consorzio obbligatorio oli usati vengono da noi analizzate. Dimenticavo, infatti, di dire che nella catena raccoglitori-depositi il Consorzio sta nel mezzo, poiché analizza le partite che vengono conferite per verificare che non ci sia inquinamento improprio e, quindi, che la tutela ambientale sia rispettata secondo i parametri di legge.

Questo è quanto ritenevo di dover dire con riferimento alla rottamazione. Poiché ho ancora la parola, ne approfitto per aggiungere una breve considerazione: quando ho parlato di 90 per cento di raccolto rispetto al raccoglibile, ho precisato che una piccola fetta ci sfugge. Tale piccola fetta è in parte legata al « fai da te ». Sappiamo che soprattutto tra i giovani vi è la tendenza a

cambiare l'olio da soli: è un'operazione che noi non raccomandiamo, perché vorremmo che la professionalità fosse sempre garantita, e quindi invitiamo a rivolgersi alle officine ed a quanti hanno la necessaria professionalità; tuttavia, il problema esiste e, dunque, noi siamo sempre sul chi vive. Infatti, una volta cambiato l'olio, il proprietario della vettura si trova ad avere in mano una lattina di cinque litri di olio usato di cui non sa assolutamente cosa fare: noi abbiamo un « numero verde », con il quale forniamo tutte le necessarie indicazioni, ma il rischio che quell'olio venga gettato in fogna esiste; non dico che sia elevatissimo, ma esiste. D'altra parte, perché si può fare questo? Perché si può svitare il tappo che è sotto il *carter* e far fuoriuscire l'olio; ora, invece, vi sono autovetture nelle quali si può procedere soltanto per aspirazione, per cui soltanto chi possiede l'aspiratore può eliminare l'olio usato. Se questo fosse tenuto presente, forse si ridurrebbe anche il rischio che è implicito nel « fai da te ».

Conclusa la mia esposizione, rimango a disposizione dei commissari, nel caso abbiano domande da rivolgermi.

PRESIDENTE. Ringrazio il vicepresidente del Consorzio obbligatorio oli usati, Luciano Tulli.

Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 13 febbraio 2003.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

