

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**38.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 28 GENNAIO 2003**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO**

**INDICE**

	PAG.		
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>Audizione del sottosegretario di Stato per le attività produttive, Mario Carlo Maurizio Valducci:</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3	Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	4, 7, 8
<b>Comunicazioni del presidente:</b>		Nocco Giuseppe Onorato Benito (FI) .....	8
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3, 4	Valducci Mario Carlo Maurizio, <i>Sottosegre- tario di Stato per le attività produttive</i> ..	4, 7, 8
Russo Spina Giovanni (RC) .....	3		

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO RUSSO

**La seduta comincia alle 13,35.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Comunicazioni del presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione tenutasi lo scorso 23 gennaio, ha convenuto che la Commissione possa avvalersi, quale consulente con incarico a tempo parziale, del dottor Massimo Ferlini, presidente dell'Osservatorio nazionale sui rifiuti.

Comunico inoltre che è stato trasmesso alla Commissione, da parte dell'associazione ambientalista « Amici della terra » di Trieste, un documento, avente ad oggetto la centrale nucleare di Krsko, situata in Slovenia, riguardante i connessi rischi di incidente nucleare che potrebbero incombere anche sul territorio italiano in assenza della pronta adozione di apposite misure di prevenzione. Ritengo che il contenuto del documento, che la Commissione approfondirà con il dovuto interesse, possa presentare profili di competenza del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e della regione Friuli-Venezia Giulia, oltreché delle competenti autorità giurisdizionali.

Propongo pertanto, in conformità a quanto convenuto dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, riunitosi lo scorso 23 gennaio, che copia di tale documento sia trasmessa alle predette autorità. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

GIOVANNI RUSSO SPENA. Signor presidente, sollevo un problema, che certamente già conosce, riguardante il sito per la costruzione di un termovalorizzatore ad Acerra. La situazione è precipitata e ciò comporta la necessità di un intervento da parte della Commissione.

In seguito alla decisione della giunta regionale di far iniziare i lavori di costruzione del termovalorizzatore, vi sono stati prima un picchetto popolare e poi una grossa manifestazione, cui hanno partecipato 10 mila persone, guidata dal vescovo oltreché dal sindaco e da tutte le forze politiche, e l'occupazione, ancora in atto, del cantiere e del terreno su cui dovrebbe sorgere il termovalorizzatore.

Al di là dei problemi che possono riguardare l'ordine pubblico e le tensioni sociali che in zona sono fortissime, la Commissione, come i colleghi ricorderanno, ha audito sul caso specifico gli amministratori regionali e locali (che ovviamente erano su posizioni diverse), il vescovo di Acerra e il comitato contro la costruzione. In tale occasione sono state consegnate documentazioni che ho letto e che mi sembrano scientificamente fondate.

Ho già chiesto due mesi fa in Commissione — e rinnovo la richiesta ora con carattere di massima urgenza — che il punto specifico che riguarda il termovalorizzatore di Acerra possa essere stralciato (mi pare che su questo vi fosse, da parte sia del relatore sia del presidente, un

parere favorevole), per l'urgenza del problema, dalla relazione complessiva sulla Campania, che certamente comporterà tempi più lunghi.

Credo che sia anche opportuno che nei prossimi giorni, prima che la situazione precipiti ulteriormente, una delegazione della Commissione effettui un sopralluogo sul posto, come richiesto *in loco*, che servirebbe sia per la chiarificazione della questione sia per tenere più basso e controllabile il tono dal punto di vista dell'ordine pubblico.

**PRESIDENTE.** Onorevole Russo Spena, lei sa quanto io tenga a che la Commissione svolga un ruolo positivo e forte, evitando l'SOS ambientale e partecipando convintamente alle vicende che si verificano su tutto il territorio nazionale.

Sottoporro la questione all'esame dell'ufficio di presidenza, coinvolgendo ovviamente il collega Vianello, che si sta occupando della relazione sulla Campania, e sollecitando a nome di tutti una valutazione più accelerata su questo fronte.

#### **Audizione del sottosegretario di Stato per le attività produttive, Mario Carlo Maurizio Valducci.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione del sottosegretario di Stato per le attività produttive, Mario Carlo Maurizio Valducci.

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 la gestione del ciclo dei rifiuti derivanti dalla 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, i rappresentanti dell'ADA, della Fise Assoambiente, dell'ANFIA, dell'Unione nazionale distributori au-

toveicoli esteri (UNRAE), dell'Assofermet, dell'ACI, 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), nonché il dottor Giorgio Cesari, direttore generale dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT). Nei prossimi giorni la Commissione sentirà in audizione i rappresentanti della FIAT Auto nonché il ministro dell'ambiente e tutela del territorio.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al sottosegretario per le attività produttive, onorevole Valducci, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

**MARIO CARLO MAURIZIO VALDUCCI, Sottosegretario di Stato per le attività produttive.** L'argomento in oggetto è molto importante ed è molto sentito anche dal Ministero delle attività produttive per i coinvolgimenti che esso ha nei confronti di tutto il mondo produttivo degli autoveicoli. Avete già udito molti rappresentanti di società, enti ed associazioni coinvolti in questo processo e la mia relazione necessariamente farà una breve sintesi dello stato della normativa attuale e illustrerà un possibile sbocco che dovrà dare esiti operativi e fattivi nell'applicazione della direttiva 2000/53 che regola il settore.

I veicoli fuori uso hanno sempre rappresentato un flusso di rifiuti considerevole in termini sia quantitativi che qualitativi. Già a partire dal 1991 la Commissione europea, con la costituzione di un gruppo di progetto europeo, *End of life vehicles*, nell'ambito della strategia sui flussi prioritari di rifiuti, ha studiato tutte le problematiche connesse alla gestione dei veicoli usati. Il gruppo ha concluso i lavori nel febbraio del 1994 con l'approvazione di una strategia relativa alla gestione dei veicoli a fine vita.

Considerata l'importanza della materia e ravvisata la necessità di pervenire ad una

regolamentazione comune in tutti i paesi dell'Unione europea, il Consiglio dei ministri dell'ambiente, nel giugno del 1995, ha delegato la Commissione stessa ad elaborare una proposta di direttiva sulla base delle indicazioni contenute nella citata strategia. A seguito di numerosi incontri del Consiglio, il 18 settembre 2000, il Parlamento europeo ha approvato, con maggioranza qualificata e con il voto contrario della Germania e l'astensione dei Paesi Bassi, la direttiva n. 53 sui veicoli a fine vita. La direttiva inserisce il problema della rottamazione dei veicoli fuori uso in un processo che garantisce maggiori salvaguardie ambientali, nonché stabilisce limiti obiettivi quantitativi per il reimpiego, riutilizzo e riciclaggio dei materiali derivanti dal nuovo trattamento.

La direttiva definisce le regole e le modalità con cui avviare un processo di recupero e riciclo dei veicoli a fine vita, nel rispetto delle regole di un libero mercato. La stessa considera l'intero ciclo di vita del prodotto che, partendo dalla fase di progettazione dell'autoveicolo, dovrà essere realizzato in funzione degli obiettivi di riciclaggio e recupero. In particolare, nella fase di progettazione dovranno essere ridotte e controllate le sostanze pericolose presenti nei veicoli, al fine di prevenire danni all'ambiente. Viene fissata la data del 10 luglio 2003 come termine ultimo per l'uso di alcuni metalli pesanti. Oltre tale data, i metalli pesanti potranno essere usati solo in alcuni casi. È compito degli Stati membri introdurre misure per assicurare che gli operatori economici istituiscano sistemi per la raccolta, il trattamento e il recupero dell'autoveicolo fuori uso, senza richiedere all'ultimo utente del veicolo spese aggiuntive.

I principali obiettivi da perseguire, indicati per queste finalità, sono: i costruttori dei veicoli, in accordo con i produttori di materiali e di componenti, devono controllare l'impiego di sostanze pericolose nei veicoli al fine di renderne più agevole il recupero, di evitare il rilascio di tali sostanze nell'ambiente, di diminuire il quantitativo di rifiuti pericolosi da smaltire; nella fase di progettazione e di produzione

di nuovi veicoli, devono garantire che i componenti siano facilmente smontabili, riutilizzabili e recuperabili. I costruttori dei veicoli, in accordo con il produttore di materiali e componenti, devono impiegare una quantità sempre crescente di materiali riciclati nella costruzione di veicoli in modo da sviluppare il mercato di tali materiali. I costruttori devono assicurare, laddove è possibile, che il piombo, il mercurio, il cadmio e il cromo esavalente contenuti nelle vetture immesse sul mercato dopo il 1° luglio 2003 siano recuperabili affinché non vengano avviati alla rottamazione con i veicoli, non vengano smaltiti in discarica e non vengano inceneriti. Il piombo usato nelle saldature dei circuiti è esentato da tale prescrizione.

Entro il 10 gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso dovrà essere raggiunta una percentuale annua di reimpiego e recupero pari all'85 per cento del peso medio del veicolo. Entro la stessa data, la percentuale annua di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno dell'80 per cento del peso medio del veicolo. Entro il 10 gennaio 2015, la percentuale annua di reimpiego e recupero dovrà raggiungere il 95 per cento del peso medio del veicolo. Entro lo stesso anno, la percentuale annua di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno dell'85 per cento del peso medio del veicolo. Sarà compito di ciascuno Stato membro definire, con successivo decreto di recepimento, l'applicazione di regole precise per la gestione del fine vita delle auto, attivando un sistema di raccolta e riciclo per tutto il territorio nazionale.

Il peculiare aspetto connesso alla logistica e quindi alla dislocazione sul territorio dei centri di autodemolizione rispetto agli impianti di trattamento e recupero di altri materiali rileva alcune criticità. Gli operatori interessati congiuntamente dovranno effettuare specifiche valutazioni anche per definire le eventuali condizioni di conferimento e messa a disposizione del materiale recuperato dai centri di demolizione, con lo scopo precipuo di realizzare le sinergie e le collaborazioni necessarie per la corretta attuazione, a costi compatibili, della direttiva

europea sui veicoli a fine vita, in particolare per quanto riguarda le iniziative per il perseguimento degli obiettivi di riciclaggio e recupero in essa previsti.

Con riferimento ad alcuni materiali in plastica, come paraurti (polipropilene) e imbottiture sedili (poliuretano), si dovrà procedere ad una sperimentazione congiunta tra centri di demolizione e riciclatori in modo da individuare le migliori condizioni tecniche ed economiche per l'attività di riciclaggio, in relazione alle applicazioni possibili.

In quest'ottica è fondamentale, tra l'altro, la collaborazione con le case automobilistiche per aumentare il grado di riciclabilità e il coinvolgimento dei consorzi di settore, che ad oggi già operano per il riciclo dei materiali, come ad esempio il Corepla per quanto riguarda le materie plastiche.

Il monitoraggio dei flussi di rifiuti derivanti dalla demolizione dei veicoli fuori uso rappresenta allo stato attuale un altro profilo critico del sistema. Gli strumenti di monitoraggio disponibili, rappresentati in particolar modo dalle dichiarazioni del modello unico di dichiarazione ambientale, forniscono informazioni incomplete e spesso di difficile interpretazione. Notevoli difficoltà si riscontrano già a partire dalla fase di estrazione dalla banca dati delle informazioni inerenti al numero di impianti di demolizione e frantumazione localizzati sul territorio nazionale. Tali difficoltà derivano dalla notevole disomogeneità delle dichiarazioni presentate dai diversi soggetti dichiaranti, che non consentono un'identificazione univoca.

Altra carenza del sistema è rappresentata dalla presenza non omogenea sul territorio nazionale degli impianti di frantumazione, che rappresentano l'ultimo anello di gestione e che operano la riduzione in frammenti delle carcasse in un frantoio e il successivo recupero dei metalli ferrosi. Infatti, gli impianti di frantumazione in Italia sono una ventina, per la maggior parte localizzati nel nord del paese. La quantità di rifiuto in uscita dagli impianti di frantumazione delle carcasse di autoveicoli dismessi può essere stimata

pari al 25 per cento del peso dell'autoveicolo. Quest'ultimo rifiuto, costituito da residuo non metallico contenente plastica denominato *fluff*, rappresenta uno tra i maggiori problemi che l'intera filiera dovrà affrontare per raggiungere gli obiettivi fissati dalla direttiva, nonché per rendere economicamente più sostenibile l'intero ciclo di gestione dei veicoli fuori uso. È necessario sottolineare che solo risolvendo in maniera ottimale il problema *fluff*, potrà essere data piena attuazione alla direttiva.

La gestione dei veicoli a fine vita rappresenta sicuramente un'opportunità per l'avvio nel nostro paese di un nuovo progetto industriale rivolto alla gestione vita dei prodotti, vista in un'ottica più allargata ed integrata con altre tipologie di prodotti, come ad esempio il recupero dei rifiuti elettrici ed elettronici. L'evoluzione e lo sviluppo del mercato dei rifiuti necessita di una valutazione approfondita al fine di cogliere gli aspetti tendenziali del sistema. Le politiche europee porteranno sempre di più le imprese ad introdurre la variabile ambientale come leva competitiva fondamentale nelle strategie di sviluppo dell'azienda di demolizione veicoli. Le strategie competitive che caratterizzano il modello organizzativo adottato dalle aziende focalizzano sempre di più l'attenzione sulla qualità ambientale.

La direttiva n. 53, all'articolo 10, prevede che gli Stati membri possano recepire la stessa con accordi volontari tra gli operatori, che abbiano forza vincolante tra le parti e che specifichino in modo chiaro gli obiettivi e le scadenze temporali per il loro conseguimento. Sarà compito delle autorità competenti prendere provvedimenti per esaminare i progressi compiuti nel quadro degli accordi; in caso di inosservanza dei principi dell'accordo gli Stati membri devono applicare le pertinenti disposizioni della direttiva, attraverso misure legislative, regolamentari ed amministrative.

Gli accordi di programma, ampiamente diffusi in Europa ed in Italia, costituiscono uno strumento integrativo e sostitutivo della normazione o dell'impiego di strumenti economici che può rivelarsi efficace

soprattutto laddove si possono raggiungere obiettivi con una pluralità di vie e mezzi tecnici. Affinché l'accordo volontario abbia efficacia è necessario che i partecipanti esercitino tutte le azioni di propria competenza ed effettuino un monitoraggio ed una verifica delle attività.

Pertanto, al fine di venire incontro alle esigenze dell'utente finale, è necessario avere un sistema di raccolta e smaltimento dei veicoli a motore gestito dalle strutture imprenditoriali della filiera, dal produttore al riciclatore, con la presenza dell'attività di vigilanza dei Ministeri dell'ambiente e delle attività produttive.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Valducci, per l'esauriente relazione.

Mi permetto di sollevare una questione. Nelle audizioni che sinora abbiamo svolto, abbiamo registrato due questioni: in primo luogo, vi è l'idea che si possa aderire alla direttiva come atto formale, cartaceo, burocratico. Ciò ha indotto la Commissione ad assumere un'iniziativa per verificare che l'adesione sia non solo formale ma che ad essa corrisponda anche una misura della qualità dei risultati ottenuti.

La seconda questione riguarda proprio la misura della qualità dei risultati ottenuti. Se ho colto il senso dell'indicazione proveniente dal Ministero delle attività produttive, una soluzione che solleciti un'azione di controllo stringente, alla luce di una direttiva che pone obblighi in condizioni di liberalità, è quella di un accordo di programma volontario che coinvolga tutti i soggetti della filiera e che li renda partecipi di un solo processo. Un'indicazione questa che mi pare suggestiva e particolarmente efficace. Vorrei però sapere se sia ipotizzabile un'azione ed un'iniziativa sul fronte dei controlli. È ipotizzabile mettere in campo anche una struttura (come le ARPA regionali, l'APAT, le provincie) che dia la certezza di un controllo stringente che verifichi la qualità del risultato ottenuto?

**MARIO CARLO MAURIZIO VALDUCCI,** *Sottosegretario di Stato per le attività produttive.* Il ministero concorda pienamente

che l'applicazione di questa direttiva debba essere sostanziale più che formale e che debba dare dei risultati. Attualmente esistono consorzi per alcune materie che vengono già riciclate nel nostro paese (come legno, carta, plastica); certamente non è condivisibile la forma del consorzio obbligatorio, visto che i consorzi facoltativi danno comunque dei buoni risultati, sono soggetti a controlli e a monitoraggi nonché ad una verifica in ordine sia all'aspetto qualitativo sia a quello quantitativo, conformemente a quanto previsto dalle direttive europee.

In questa materia, che peraltro è molto delicata a causa dei danni che la mancanza di un riciclaggio adeguato per i veicoli a fine vita può provocare, sono quindi necessari una vigilanza ed un attento monitoraggio. Quando si parla di vigilanza si intendono due cose: in primo luogo, la vigilanza superiore, che va attuata a livello nazionale, anche alla luce dei compiti previsti dall'attuale Costituzione per il Parlamento ed i Governi nazionali su queste tematiche; in secondo luogo, l'attuazione dei controlli deve avvenire il più possibile vicino al luogo ove si esercita questo tipo di attività. È infatti evidente che al solo livello nazionale manca uno stretto rapporto con il territorio, che invece è necessario per seguire da vicino l'andamento della raccolta e del riciclaggio.

Ritengo necessaria l'attivazione, sempre sotto forma volontaria, di tutte le azioni e gli strumenti che consentano di seguire il processo nella sua quantità, e soprattutto nella sua qualità, trattandosi di un settore che presenta alcune criticità dovute anche ad una minore presenza di certi componenti essenziali della filiera in talune aree rispetto ad altre. Probabilmente anche in questo settore esiste un'attività sommersa e quindi vi è la necessità che tale attività sia resa controllabile e verificabile.

Unendo il controllo del territorio ed una vigilanza di livello parlamentare e governativo si può dar seguito a quell'accordo di programma che deve essere sottoscritto volontariamente fra le parti, che poi dovrebbe portare il nostro paese ad acquisire quei risultati che sono sicura-

mente utili sotto l'aspetto ambientale ma anche sotto quello economico e del nostro tessuto produttivo.

Fondamentale è anche l'attività che devono svolgere i produttori di autoveicoli, sia per il contenuto delle materie prime che vengono utilizzate per la costruzione degli autoveicoli sia perché, come ricordavo nella relazione, le case automobilistiche rappresentano la parte che dovrà sopportare il costo maggiore di questo smaltimento dei rifiuti.

**GIUSEPPE ONORATO BENITO NOCCO.** Signor sottosegretario, sono già attuate delle verifiche materiali, dei controlli reali e periodici su questi autoveicoli, o tutto è lasciato alla scelta ed alla volontà del proprietario? Questo per evitare che l'auto che non serve più venga abbandonata in un terreno, come spesso avviene soprattutto nelle regioni meridionali. Non si può pensare, per esempio, ad un controllo triennale obbligatorio, volto a dimostrare l'esistenza in vita del veicolo?

**PRESIDENTE.** Il collega Nocco ha sollevato una questione importantissima. Infatti, dai dati forniti dall'ACI risulta che il 18 per cento dei veicoli circolanti viene utilizzato sul suolo privato, come se avessimo campi da golf ovunque. Si tratta ovviamente di un dato eccessivo. Il problema sollevato però è in parte risolto attraverso le periodiche ed obbligatorie revisioni degli autoveicoli, nonché con le indicazioni fornite dal sottosegretario.

Un ruolo determinante a mio avviso sarà svolto dai produttori, perché più progetteranno in funzione del riutilizzo e del riciclo e più facile sarà per la filiera addivenire al processo finale. Attualmente il 75 per cento del materiale viene recuperato, ma entro il 2006 si dovrà arrivare all'85 per cento; questo differenziale del 10 per cento ha un costo che, secondo la normativa, dovrà essere a carico soprattutto delle aziende produttrici. È vero anche che questo costo

vedrà da una parte una produzione più orientata al riutilizzo e, dall'altra, una condizione di mercato più efficiente. In questo senso va la sollecitazione del sottosegretario Valducci di una condizione di filiera, che per alcune realtà regionali è articolata in un modo e nel resto del paese in un'altra, con inefficienze che si ripercuotono significativamente sul costo.

**MARIO CARLO MAURIZIO VALDUCCI,** *Sottosegretario di Stato per le attività produttive.* L'autoveicolo è un bene che, essendo registrato presso il pubblico registro, a livello nazionale e poi su base provinciale, può essere soggetto ad un controllo e ad una vigilanza già allo stato attuale. Teoricamente oggi potremmo verificare a campione l'esistenza di un veicolo, per vedere che cosa sia successo e quant'altro. Purtroppo però la normativa vigente viene spesso violata. Comunque, ripeto, trattandosi di un bene registrato, penso che un controllo sia facilmente attuabile.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il sottosegretario Valducci non soltanto per la sua disponibilità ma anche per il merito della sua relazione, che ha posto come centrale il problema della qualificazione del *fluff* anche sotto l'aspetto tecnologico. Mi pare che nei prossimi giorni saranno esaminate iniziative concernenti la materia, e questo ci conforta. Grazie e buon lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.10.**

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 3 marzo 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

