

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

199.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 NOVEMBRE 2017

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Marinelli Bernardo, <i>Amministratore delegato di Genera Consulting srl</i>	15
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3		
Audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.), Rinaldo Ferrazzi:		Audizione dell'amministratore delegato dell'Immobiliare del Poggio, Stefano Pollarini:	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	15, 17, 19
Braga Chiara (PD)	9	Carrescia Piergiorgio (PD)	18
Calò Anselmo, <i>Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)</i> ..	3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14	Matteini Andrea, <i>Rappresentante dell'Azienda agricola Del Poggio</i>	17
Ferrazzi Rinaldo, <i>Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)</i> ..	3, 9, 13, 14	Pollarini Stefano, <i>Amministratore delegato dell'Immobiliare del Poggio</i>	16, 17, 18, 19
Nugnes Paola (M5S)	8	Puppato Laura (PD)	17, 18
Puppato Laura (PD)	6, 7, 11	Audizione del presidente della Confederazione autodemolitori riuniti, Alfonso Gifuni:	
Audizione dell'amministratore delegato di Genera Consulting srl, Bernardo Marinelli:		Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	15	Gifuni Alfonso, <i>Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti</i> ..	20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 10.20.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.), Rinaldo Ferrazzi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.), Rinaldo Ferrazzi, accompagnato da Anselmo Calò, presidente di Fise e vicepresidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.), che ringrazio della presenza.

L'audizione odierna, che è stata richiesta dagli interessati, rientra nell'approfondimento che la Commissione sta conducendo sul mercato del riciclo.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque.

Avverto infine i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in pre-

senza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Cedo dunque la parola al dottor Ferrazzi per lo svolgimento di una relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

RINALDO FERRAZZI, *Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Vi ringrazio per averci dato la possibilità di partecipare a quest'audizione, che per noi è molto importante.

Rappresento forse la più storica tra le associazioni di autodemolitori in Italia, senza dubbio una delle più grandi. È un piacere oggi poter essere qui a portare il nostro apporto alla filiera del fine vita dell'auto, di cui facciamo parte, e una parte molto importante. Ritenevo giusto poter rispondere alle vostre domande e poter esprimere il nostro lavoro.

Col permesso del presidente, lascio la parola al dottor Anselmo Calò.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Rinnovo i ringraziamenti fatti da Ferrazzi per l'opportunità che ci viene offerta.

Abbiamo chiesto quest'audizione a seguito della notizia che la Commissione aveva deciso di intraprendere un approfondimento sul fine vita delle auto e dopo che abbiamo visto che era stata fatta un'audizione anche dell'AIRA. L'audizione dell'AIRA è stata nei confronti della nostra categoria un po' troppo dura. Questo ci ha portato alla necessità di far presente alla

Commissione lo stato dell'arte dal nostro punto di vista.

Innanzitutto, pensiamo che le denunce fatte dall'AIRA possano anche avere una base concreta. Quello che ci è dispiaciuto è che si è tentato di addossare delle responsabilità *in toto* alla categoria, venendo meno al principio della responsabilità personale. Credo sia giusto che vengano perseguite le attività effettivamente non in linea con la normativa, ma senza criminalizzare un'intera categoria. Per questo abbiamo pensato che fosse opportuno fare presente la nostra posizione alla Commissione.

Ripeto che credo che difficoltà operative all'interno della filiera ci siano, come effettivamente già denunciato dall'AIRA. Proprio per questo in tempi recenti abbiamo assunto un'iniziativa nei confronti dei nostri associati, e in generale della categoria, invitando non solo ad avere un atteggiamento di maggiore responsabilità, ma anche a prendere iniziative più adeguate a una corretta attività. Faccio un esempio pratico.

Come voi sapete, la direttiva europea e la legge nazionale impongono, giustamente, che le carcasse destinate alla frantumazione, i veicoli fuori uso, subiscano un'attività di bonifica, che si esprime innanzitutto attraverso il drenaggio di tutti i liquidi contenuti nei veicoli. Tra i problemi lamentati anche dall'AIRA, c'era il fatto che i veicoli possono ancora contenere una parte dei liquidi, non accuratamente drenati. Facciamo l'esempio dei motori.

Il liquido in essi contenuti, l'olio, viene aspirato, ma in un motore di 2.000 centimetri cubici di cilindrata ci sono, appunto, 2.000 centimetri cubici, cioè 200 centimetri di parete, ed è evidente che non si può fare un'aspirazione completa. Lungo le pareti del motore rimane sempre un minimo anche dopo l'aspirazione.

Che cosa abbiamo pensato? I veicoli debbono essere consegnati alla frantumazione senza i motori. In questa maniera, la carcassa è bonificata dal liquido che poteva contenere, ma, sottratto alla carcassa il contenitore del liquido, per esempio il motore, è chiaro che la carcassa non ha più liquidi.

Abbiamo dato quest'indicazione ai nostri associati, e in generale alla categoria, dicendo che, pur non contemplando la legge la necessità di togliere il motore dalla carcassa — è permesso dalla legge che il processo di frantumazione del veicolo possa interessare anche una carcassa con il motore — per maggiore cautela è meglio togliere il motore. Questa è un'indicazione che abbiamo dato. Questo non riguarda solo il motore, ma tutti gli organi che potrebbero ancora contenere, ripeto, parti millesimali di liquidi, i quali, specialmente se oleosi, sono addensati lungo le pareti.

PRESIDENTE. Quando avete dato quest'indicazione?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. L'abbiamo data alcune settimane fa.

PRESIDENTE. È, quindi, recente.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Certo. Abbiamo preso atto — l'ho detto in maniera chiara — della denuncia dell'AIRA, che ci trova concordi nel migliorare l'attività della filiera.

Quello che ci è dispiaciuto è che si è criminalizzata l'intera categoria anziché andare sulle responsabilità personali dei singoli che non lavorano. Siamo d'accordo, però, sul fatto che questa filiera debba essere migliorata. Se ci sono delle iniziative da prendere in questa direzione, noi siamo i primi a volerle intraprendere. Questo è per quanto riguarda il materiale che viene consegnato alla frantumazione, le carcasse.

Poi è chiaro che, per esempio, anche i motori vengono frantumati, e noi crediamo che sia opportuno che la frantumazione dei motori avvenga separatamente dalle carcasse, che non sia fatta assieme, come è uso comune.

Tenete presente che in alcuni impianti la frantumazione dei motori e delle carcasse avviene congiuntamente anche se i motori sono stati separati dalla carcassa. Non si fanno campagne di frantumazione

di motori e campagne di frantumazione delle carcasse: nella stessa giornata possono essere frantumate in un'ora le carcasse, un'ora dopo i motori.

Secondo noi, questo andrebbe evitato per cercare di migliorare la composizione del *fluff*. Secondo noi, potrebbe essere una delle iniziative da intraprendere, ma questo non riguarda noi, bensì l'AIRA, poiché noi non gestiamo impianti di frantumazione.

Sugli impianti di frantumazione c'è stato un accenno secondo me abbastanza interessante da parte dell'AIRA al fatto che ne esistono di molto piccoli non soggetti alla normativa AIA. È una situazione che non mette sullo stesso piano gli impianti: quelli soggetti ad AIA sono maggiormente controllati rispetto agli altri. Secondo noi, e anche secondo l'AIRA, questa situazione di criticità potrebbe essere superata in qualche modo.

Vorrei anche rappresentare una posizione che credo debba essere esplicitata, resa chiara.

Una delle lamentele maggiori che nella nostra categoria ricorre dipende dal fatto che, nonostante la legge stabilisca che le case automobilistiche debbono fare delle reti di raccolta, che questi reti debbono essere fatte dai demolitori, che i veicoli debbono essere consegnati ai demolitori, tenendo fermo che i costi di radiazione e di trasporto spettano all'ultimo detentore, purtroppo il mercato è inquinato dal fatto che le macchine vengono acquistate — badate bene — non dai privati, che nella maggior parte dei casi le consegnano gratuitamente o pagando la radiazione, ma proprio dagli operatori, i concessionari. Questi, disponendo di parchi consistenti, riescono a condizionare maggiormente il mercato in un ambito territoriale. Se ho venti macchine, le do a chi me le paga.

Noi crediamo che più disponibili al pagamento delle carcasse siano proprio coloro che impegnano le risorse non nella bonifica e nel corretto trattamento, ma nell'acquisto, e che quindi un corretto trattamento vada nella direzione di disincentivare l'acquisto dei veicoli, che è uno dei nostri obiettivi. Dovremmo applicare la legge così com'è. Noi ci impegniamo a ritirarle

gratuitamente, al netto delle spese di radiazione e di trasporto, mentre c'è questa distorsione per cui i veicoli vengono addirittura acquistati, ripeto non dai privati cittadini, ma dai concessionari, che naturalmente fanno mercato.

Non mi dilungo, perché so che il Parlamento vi è stato lungamente impegnato, sul problema delle esportazioni all'estero dei veicoli. Credo che la soluzione trovata sia insufficiente, ma allo stesso tempo rappresenti un passo avanti.

Io credo che servirebbe una legge per cui deve essere garantito che il veicolo esportato sia utilizzato all'estero, e non demolito all'estero. L'iniziativa approvata dal Parlamento all'inizio dell'estate scorsa, per cui il veicolo che deve essere esportato deve essere in regola con la revisione, è un incentivo a esportare solo veicoli effettivamente in grado di essere utilizzati all'estero. Si va, quindi, nella direzione giusta.

Il problema è, come voi sapete, che questa norma, appunto approvata a giugno scorso, entrerà in vigore l'anno prossimo, il 1° luglio 2018. Ancora adesso, quindi, siamo nella situazione in cui veicoli che potrebbero essere demoliti in Italia, e rappresentare per i demolitori anche una forma di finanziamento — sono i veicoli migliori quelli che vanno all'estero — una boccata d'ossigeno, purtroppo ancora vanno all'estero.

Devo dire che le iniziative che il PRA ha preso negli anni scorsi, poi anche quella della legge finanziaria del 2016, avevano in parte attutito il problema. Speriamo che questa nuova indicazione della legge ancora di più attutisca il problema. Noi abbiamo sempre detto che non abbiamo nulla in contrario al fatto che i veicoli vengano esportati per essere utilizzati. Quello che denunciavamo è che spesso i veicoli vengono esportati per essere rottamati all'estero, e questo rappresenta un'illecita esportazione di rifiuti.

Vorrei anche che la Commissione si rendesse conto che basta andare su internet per trovare un qualsiasi pezzo di ricambio, disponibile in rete non proposto da demolitori italiani, ma da demolitori esteri, dei Paesi dell'Est, non da demolitori tedeschi, francesi, inglesi, spagnoli, che hanno parchi

auto, ma da demolitori dell'Est bulgari e romeni, che naturalmente non hanno un parco auto, e quindi approvvigionano i loro pezzi di ricambio esportando veicoli da demolire dall'Italia, dal Belgio, dalla Francia, dalla Germania verso i loro Paesi.

Questo problema è chiaro anche a livello europeo — è in corso una discussione presso tutti gli *stakeholder* del fine vita dei veicoli a livello europeo — ma iniziative concrete non sono state ancora assunte. Penso che l'Italia come Paese su quest'argomento sia più avanti. Spero che, proprio perché siamo più avanti, potremo influenzare gli altri Paesi, per esempio la Germania, molto poco disponibile a introdurre una normativa in questo senso.

A Rimini abbiamo tenuto un convegno, cui ha partecipato da remoto, via *Skype*, il capo della segreteria tecnica del Ministro Galletti, il professor Medaglia. Su sollecitazione nostra, ma di tutta la filiera, il ministero ha aperto un varco, che dobbiamo verificare, sul *fluff*.

Non so se sapete che, per quanto riguarda gli obiettivi stabiliti dalla direttiva europea, siamo molto vicini a quello del riciclo, 84,6, a solo 4 decimali. Credo che i nostri sistemi di contabilità della *performance* siano molto più efficienti di quelli di altri Paesi, che dichiarano di fare di più, ma con sistemi di contabilità meno affidabili, mentre il nostro sistema di contabilità del MUD è piuttosto affidabile. Siamo molto vicini, a 84,6.

Quello che manca totalmente al nostro Paese è il raggiungimento dell'obiettivo del 10 per cento sul recupero energetico delle parti non riciclabili, quello che normalmente si definisce appunto *fluff*.

Il Ministero dell'ambiente ha annunciato la disponibilità ad aprire un tavolo con la filiera per verificare la possibilità di far uscire il *fluff* dal ciclo dei rifiuti, un *end of waste*, CSS, per esempio utilizzabile nei cementifici: si aprirebbe così la strada alla possibilità di raggiungimento dell'obiettivo anche del recupero energetico.

Quello che ci dispiace è che, proprio in questa fase in cui stiamo vicini a fare un ulteriore salto della filiera, la presenza dell'AIRA è mancata.

L'AIRA faceva parte della Fide, di cui sono presidente, fino a giugno scorso. Con una telefonata e una lettera laconica, l'AIRA ha deciso poi di uscire da Unire, dove c'era anche l'ADA e dove ci sono anche altre associazioni che si occupano del riciclo dei materiali provenienti dalla demolizione (Unirigom, che si occupa dei pneumatici, quelli che si occupano del vetro, anche quello proveniente dalla demolizione dei veicoli). All'interno di questa compagine associativa c'erano vari elementi della filiera.

L'AIRA ha prima deciso di uscire da questa filiera, e questo ci è dispiaciuto, perché fino a quel momento avevamo avuto una collaborazione secondo me molto efficace. Poi ha addirittura cominciato a pensare che siano solo i demolitori i responsabili di una bassa *performance*. Come ho detto, non nascondo il problema. Al contrario, penso che debba essere affrontato, ma l'AIRA poi addirittura deciso di non partecipare al convegno della filiera di Rimini, quando invece l'intervento del Ministero dell'ambiente a me è parso molto positivo e foriero di buone possibilità.

D'accordo con le case automobilistiche, sia con FCA sia con UNRAE, abbiamo richiesto al professor Medaglia la convocazione urgente del tavolo, a cui pensiamo debba essere associata quantomeno l'associazione dei cementifici per considerare con loro tutte le difficoltà che potrebbero sorgere nella trasformazione del *fluff* in CSS, e aprire così questa nuova stagione per il raggiungimento dell'obiettivo del recupero energetico dai materiali non riciclabili presenti nei veicoli.

Io avrei finito, ma naturalmente sono pronto a rispondere alle domande.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LAURA PUPPATO. La sua relazione è molto interessante, perché non pone soltanto la problematica, ma cerca anche una risoluzione, condividendo la strada che stiamo percorrendo.

Le vorrei chiedere, visto che quell'uovo di Colombo della suddivisione sostanziale

tra la carcassa del veicolo e il motore potrebbe essere la soluzione ai grossi problemi che erano stati evidenziati da una parte consistente del mercato a cui fate riferimento, qual è tecnicamente, o dal punto di vista procedurale, il modello che vorreste applicare?

Voi siete un'associazione che raggruppa una percentuale molto alta, immagino, di demolitori.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Non molto alta, ma abbastanza consistente.

LAURA PUPPATO. Avete, cioè, circa?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Posso rispondere adesso?

LAURA PUPPATO. Possiamo anche interloquire.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Mi dica lei.

PRESIDENTE. Completate prima la domanda.

LAURA PUPPATO. Se avete una quantità notevole di associati, è evidente che questa si può dare anche come indicazione di massima. Attendere le leggi anche per la suddivisione di compiti così specifici diventa un po' più difficile, anche se si può fare attraverso decreto, immagino.

Mi faccia capire come mai non ci siamo arrivati finora, e comunque con quali ipotesi state procedendo in tal senso. Che cosa vorreste per condividere questa soluzione, che mi pare un'ottima soluzione da quel punto di vista? Eviterebbe molti dei problemi che sono stati evidenziati.

Ci può dire anche, per favore, relativamente al *fluff*, per la parte non riciclabile, in che termini di percentuale siamo rispetto ai veicoli?

Lei adesso ha parlato di necessità di inserire nell'ambito del materiale inceneri-

bile la parte non riciclabile all'interno del *fluff*: ci può dire di quanto si tratta in termini percentuali, o anche in termini assoluti? Avete un'idea? Avete fatto dei calcoli? Di che cosa stiamo parlando? Di quali materiali, in particolare?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Noi raggruppiamo 220 aziende, che non sono moltissime considerando che gli impianti di demolizione in Italia sono circa 1.500 siamo. Siamo la più grande, la più vecchia, ma far associare imprese che hanno uno o due o nessun dipendente non è così semplice.

Naturalmente, noi associamo agli impianti maggiori, tant'è che i nostri 220 impianti rappresentano 350.000 veicoli. Considerando che in Italia si demoliscono 1,2 milioni di veicoli, significa che siamo oltre il 25 per cento della massa. Con pochi impianti, rappresentiamo più del 25 per cento della massa. Questo è per dare l'idea di che cosa rappresentiamo.

Per quanto riguarda la fattibilità dell'estrazione del motore dalla carcassa, le evidenzio una cosa molto semplice.

Le stesse imprese di frantumazione nei listini che normalmente comunicano alle nostre imprese danno tre prezzi: carcassa nuda, carcassa con meccanica, carcassa con motore. Che cosa significa?

Se il demolitore ha tolto meccanica e motore, avrà un certo prezzo, che naturalmente è più basso. Considerate che all'interno della meccanica c'è ferro più forte che nella carrozzeria, ma all'interno del motore c'è l'alluminio, che vale cinque volte il ferro. È chiaro che i frantumatori hanno interesse a che anche l'alluminio arrivi a loro all'interno della carcassa, per cui fanno tre prezzi differenziati. Naturalmente, quello più basso è quello del veicolo privo di meccanica e di motore; quello più alto è quello in cui la carcassa contiene tutti e due. C'è già, quindi, un mercato differenziato attraverso queste tre linee.

Questo significa che è possibile togliere il motore, come normalmente un 30-40 per cento degli impianti già fa. La maggior parte degli impianti toglie il motore, ma non la meccanica. C'è poi un'altra certa

percentuale, probabilmente i più piccoli, che invece non tolgono niente.

Perché siamo a questo punto? La direttiva europea e la legge di applicazione dicono che il motore può essere lasciato purché drenato dei liquidi, quindi la normativa lo consente. Se la normativa lo consente, naturalmente gli operatori se ne avvalgono.

Quello che abbiamo indicato non è un comportamento obbligatorio, ma un'opportunità, un'indicazione che abbiamo dato ai nostri associati se vogliono in questo modo essere al riparo dalla possibilità che il veicolo non sia completamente bonificato. Non sto qui auspicando un cambiamento della legge. Sto dicendo che questo è un modo di maggiore cautela che ciascuno può applicare secondo le sue idee.

Oltretutto, per esempio non tutti potrebbero disporre di impianti di aspirazione dei liquidi. Se non si dispone di impianto di aspirazione di liquidi, ma si toglie soltanto il liquido attraverso metodi meno sofisticati, a quel punto a maggior ragione sarebbe opportuno che il motore fosse estratto dal veicolo.

Come si estrae il motore dal veicolo? Ci sono vari modi. Uno è lo smontaggio. Chiunque sa che, se si porta la macchina dal meccanico e il meccanico deve operare sul motore, lo smonta. È, quindi, possibile.

Chi ha impianti più adeguati, ha quello che si chiama strappamotori, che Stefano ha visto nel mio impianto. È un meccanismo che tira fuori il motore. Esistono, quindi, dei sistemi.

Nel mio caso — cito un caso personale, ma per dare un'idea — noi togliamo tutti i motori, ma è una questione di mercato quella che ci porta a togliere il motore. Come dicevo, il motore va infatti valorizzato in maniera diversa dalla carcassa.

Arrivo alla terza domanda, sul *fluff*. Devo dire che noi non abbiamo un'esperienza diretta sul *fluff*, perché non produciamo *fluff*. Noi consegniamo ai frantumatori i veicoli. Il loro sistema di frantumazione produce il *fluff*. Io, quindi, non ho una conoscenza diretta del *fluff*, della sua composizione. Posso immaginarla. So che tutto quello che non è stato tolto a monte

(i paraurti, i serbatoi di plastica, i pneumatici), ma che non è metallico (i tessuti, eventualmente del legno, parti di raccordi gommosi, pneumatici) vanno a finire nel *fluff*.

Non vengono intercettati dai magneti anche piccole parti di metallo, che finiscono nel *fluff*, ma è quello che si chiama il *post-shredding*. Ci sono impianti, cioè, di cui i frantumatori i più grandi sono già dotati, che riescono a intercettare altro da questo magma che è il *fluff*, che è praticamente tutto ciò che non è ferro.

La macinazione produce due cose: il ferro e il non ferro. Il ferro viene attratto dal magnete. Tutto quello che non è ferro va nel *fluff*. Lì viene trattato il *post-shredding*, ed è interesse dei frantumatori fare questo trattamento, perché togliere i metalli nobili ha un suo tornaconto importante. Togliere il rame, togliere l'alluminio dal *fluff* è un'attività utile anche dal punto di vista economico.

Una volta fatto questo *post-shredding*, rimane la parte che potrebbe essere bruciata.

Quali sono le condizioni con cui bruciarla non lo so, non spetta a me stabilirlo.

PAOLA NUGNES. Ho ancora una curiosità sul *fluff*: tolto l'alluminio, il rame e altro, questo residuo che lei dice non riciclabile ha solo una possibilità, quella di essere bruciata, o può anche essere recuperato come materia prima seconda in un altro procedimento?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Ha ragione, senatrice. Effettivamente, il *post-shredding* riesce a intercettare, oltre che i metalli nobili, anche altre parti riciclabili, come alcune plastiche.

Non so dirle le quantità, ma so che questi impianti intercettano anche delle plastiche. Naturalmente, sono impianti molto sofisticati e costosi, e non so neanche quanto efficienti, a dirle la verità. So, però, che esistono e so che gli impianti più importanti ne dispongono.

PAOLA NUGNES. Creare una filiera adeguata per questo tipo di materia prima

seconda probabilmente diventerebbe anche più vantaggioso. Lei diceva che sono costosi, ma sarebbero coerenti con l'idea di economia circolare su cui l'Europa si sta muovendo, ma chiaramente sostenendo una filiera alternativa.

RINALDO FERRAZZI, *Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Comunque, il problema principale è che bisogna trovare lo sbocco a questi materiali, al di là del fatto che un *post-shredding* fatto bene, che noi definiamo spinto, ha un costo esorbitante di impianti — servono impianti molto particolari — e, chiaramente, di personale. Una volta, però, fatto — ne ho visitati alcuni e sono veramente ottimi — hanno il problema che poi a questi materiali si deve trovare una collocazione.

Esiste da noi una legge che prevede che la casa costruttrice debba assorbire una certa percentuale di questi prodotti, che siano plastiche dei paraurti, come diceva Anselmo, serbatoi, pneumatici e così via, ma non viene quasi mai seguita da nessuna casa costruttrice.

Proprio perché noi autodemolitori, appunto perché la legge lo prevede, dobbiamo estrarre queste plastiche, questi paraurti, avevamo un mercato particolare, il mercato della Cina, che è stato chiuso completamente quindici giorni fa. Non hanno più intenzione di recuperare il polipropilene usato, perché probabilmente con il costo del petrolio così basso è più importante e più veloce produrlo *ex novo*.

Una volta che si è imposto, o ci si è autoimposti, questo grande impianto, questo grande frantumatore, a fare un *post-shredding* così spinto poi ci si trova in una situazione in cui si sono fatti investimenti di milioni di euro, o comunque si è obbligato noi a fare un certo tipo di lavoro, come è giusto, e se non si trova dove collocare il materiale, questo viene preso e buttato completamente in un altoforno. È sbagliato. Oltre al denaro, avremmo impegnato tanto tempo per non riuscire ad arrivare all'obiettivo, che è quello, come dice, dell'economia circolare.

Tenga presente che l'economia circolare in un'auto è complicatissima, anche se voglio dilungarmi un secondo.

Noi siamo stati i primi, forse, in Italia a concepire questo sistema di riciclaggio. Logicamente, essendo il 70-80 per cento della vettura è composto da ferro, da acciaio, da ghisa, da lega e così via, sarebbe stato interessante. Era chiaro che il mercato ci imponesse quest'economia circolare. Lo abbiamo fatto senza nessun problema.

La vettura, però, è composta da tantissimi elementi. Un solo cruscotto, per dire una sciocchezza, contiene dall'*airbag* a quattro, cinque o sei tipi diversi di plastiche, che sono inscindibili. La legge europea prevede che il cruscotto debba essere tolto. Alcune aziende, come la mia, lo fanno, e pagano per poi smaltirle. Vengono portate in certi impianti, lavate, e vanno in sospensione. Il 22-23 per cento resta in sospensione, e il resto finisce a fondo, e quindi deve essere buttato via.

Lei capisce che cosa voglia dire fare un'economia circolare per un'auto? Provi a immaginare solo le *moquette*, tutto quello che contiene, che non è riutilizzabile. Ecco perché c'è, per questo 10 per cento, la possibilità di termovalorizzare. Con il sistema di riciclaggio che abbiamo adesso è sicuramente complicato, per noi operatori, ma presumo anche per i frantumatori.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Braga, chiudo questo discorso, anche perché appunto l'obiettivo è il recupero, non energetico, ma compreso anche il riciclo.

In Parlamento c'è una legge che tende a risolvere il problema degli autodemolitori, del *fluff* e delle plastiche. Voi puntate al recupero energetico, secondo me, anche perché ci sono problemi, come avete detto anche voi, nell'autodemolizione, materia complicata se non fatta ad arte. Purtroppo, il recupero energetico è un po' una scorcioia rispetto al recupero di materia, perché, per farla, bisogna a monte cominciare a separare da subito e farlo bene.

CHIARA BRAGA. Dei 220 vostri associati, qualcuno è stato oggetto di indagine,

di inchiesta, per il conferimento di materiale su segnalazione dei frantumatori? Quanti? Ci sono dei casi a vostra conoscenza?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Che io ricordi, no, ma questo non significa che non sia successo. Non è detto che il nostro associato corra a dirci che è stato soggetto di indagine. Il fatto che io non lo ricordi non significa che non sia successo.

Posso aggiungere una cosa a quello che ha detto il presidente? Lo sbocco del recupero energetico, che è una scorciatoia, come dice giustamente il presidente, rispetto al riciclo, o quanto meno a un riciclo più spinto, è quanto stabilito dalla norma europea e nazionale. Le norme europea e nazionale stabiliscono diversi obiettivi: l'85 per cento di riciclaggio e il 10 per cento di recupero energetico.

Niente impedisce che il recupero energetico scenda sotto il 10 e il riciclo salga sopra l'85. È una questione anche di quadro legislativo nazionale, che potrebbe, come giustamente diceva il presidente, indurre verso questo stadio.

Devo dire, però, che noi siamo in una situazione in cui la scorciatoia non è stata presa. Il 10 per cento di recupero energetico di *fluff* in Italia non si fa. Se ne fa l'1, l'1,5. Mentre col riciclo siamo, come dicevo, vicini all'obiettivo, la scorciatoia non l'abbiamo presa, eppure è un'indicazione normativa sia comunitaria sia nazionale.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda Roma, so che molti demolitori sono in deroga.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Tutti.

PRESIDENTE. Tutti, appunto, ed è tutto dire sulla situazione. È un problema storico. Questa deroga, in teoria, dovrebbe servire a mettersi in regola.

La norma di riferimento è il decreto legislativo n. 209 del 2003. Ora, perché

questa norma sia rispettata, innanzitutto secondo me non basta una semplice delocalizzazione. Qual è la situazione per quanto riguarda il problema territoriale della posizione di questi autodemolitori? Il problema è che non basta delocalizzare in terreni idonei, come secondo il piano regolatore.

Anche per adeguarsi al decreto legislativo n. 209 del 2003 bisogna avere dei parametri di qualità e strutturali, che probabilmente – correggetemi se sbaglio, vorrei conoscere la vostra posizione – magari non tutti i vostri associati, non tutti i demolitori possono garantire da soli, perché spesso sono piccole aziende di famiglia. Si dovrebbe andare verso una certa associazione, anche una certa riduzione del numero di operatori per garantire una certa qualità. Vorrei conoscere la vostra posizione e sapere come sia possibile far rispettare la norma.

Inoltre, per quanto riguarda i controlli e i registri amministrativi fatti dall'autodemolitore, qual è l'iter quando arriva una macchina? Che cosa viene registrato? Che cosa non viene registrato? Che cosa è in ingresso? Che cosa è in uscita?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Rispondo alla prima domanda, ma ci sono due possibili risposte: una lunga un'ora e una corta cinque minuti. Mi dica il presidente quale preferisce.

PRESIDENTE. Andiamo per quella di cinque minuti, visti i tempi. Abbiamo altre audizioni. Poi magari avremo occasione di riparlare. Può anche inviarci una relazione.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Il problema di Roma è molto complicato, e comincia esattamente con il decreto legislativo n. 209 del 2003. Il comune di Roma all'epoca non ha dato attuazione a quello che la legge stabiliva, cioè la delocalizzazione, o meglio ha cercato di dare un'attuazione proprio nella direzione indicata dal presidente, con la formazione

di consorzi, a cui venivano attribuiti dei terreni idonei, ma quest'intuizione dell'allora sindaco Rutelli non ha trovato nessuna applicazione successiva.

Si sono creati i consorzi, sono state individuate le aree, ma non sono state date le aree ai consorzi perché realizzassero gli impianti, per cui la cosa si è interrotta. Si è interrotta con il Giubileo del Duemila, quando è stata fatta il commissariamento di tutto il sistema, passato a un commissario che per dieci anni ha tenuto fermo tutto l'argomento, poi dopo dieci anni tornato in mano al comune. I tre sindaci ultimi (Alemanno, Marino e l'attuale sindaco Raggi) hanno cercato di raccapezzarsi su come riprendere in mano la situazione dopo dieci anni di stasi. Questa è la risposta in cinque minuti, che naturalmente lascia un senso...

PRESIDENTE. L'unica cosa che chiedo è: c'è la vostra volontà di unirsi o no?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Secondo me, ormai si è persa. L'opportunità di creare i consorzi è stata già utilizzata e ha lasciato gli operatori delusi. L'obiettivo iniziale, creare i consorzi e dare a ciascuno un'area in cui realizzare un impianto, è andato completamente deluso. Quella del consorzio che ha avuto maggiore tenacia — immagino sia un argomento che il presidente conosce — quello del terreno dell'Infernaccio, è stata io dico veramente una storia kafkiana.

Questo consorzio ha fatto di tutto per ottenere il terreno, che era di proprietà comunale, quindi non andava espropriato, per realizzare il loro impianto, hanno fatto cause al TAR, ma questo terreno è stato poi loro sottratto.

La delusione è molto forte. Cercare di recuperare...

PRESIDENTE. Se, però, non c'è la volontà di unirsi, come si fa a rispettare il decreto legislativo n. 209 del 2003?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Dieci.

coli (A.D.A.). Io mi rendo conto che ci sono parecchie difficoltà e che soltanto quelli che hanno la tenacia... Scusate se faccio il mio caso personale, ma è l'unico che possiamo fare.

Io ho un impianto a Roma, autorizzato semestralmente, al pari degli altri. Proprio perché l'impianto sorgeva su un'area idonea, ho potuto ottenere dalla regione l'autorizzazione a realizzare l'impianto. Parliamo del 2002, di quindici anni fa. Ho realizzato l'impianto in base alla decisione dell'epoca della regione, ma non mi è stato mai autorizzato in via definitiva dopo aver speso — scusate se lo dico, ma a questo punto mi ci porta — 2,5 milioni per realizzarlo.

LAURA PUPPATO. Perché non è stato autorizzato?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Perché la situazione di Roma è questa: non si autorizza nessuno.

Il presidente ha detto che gli risulta che alcuni stanno in deroga. Io ho detto «tutti», e mi riferivo anche al mio caso personale. Anch'io ricevo autorizzazioni che durano sei mesi.

PRESIDENTE. Per mettersi in regola con il decreto legislativo n. 209 del 2003.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. No, con il decreto legislativo n. 209 del 2003 sono in regola, perché il mio impianto è completamente pavimentato, con l'impianto di drenaggio, ho l'antincendio, tutto, ma non ci avviamo.

Ciononostante, anche quando un operatore vuole arrivare fino alla fine...

PRESIDENTE. Saranno sei, forse, quelli idonei.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Dieci.

PRESIDENTE. Il che è tutto dire. Sui controlli e i registri amministrativi?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. I controlli vengono effettuati, che mi risulti, in maniera abbastanza costante, soprattutto dalla polizia stradale. I controlli più frequenti sono quelli della polizia stradale.

Ci sono anche controlli dell'ex Corpo forestale dello Stato. Adesso magari sono un po' diradati, perché sono in riorganizzazione, ma anche il Corpo forestale dello Stato prima faceva controlli abbastanza assidui. Ultimamente, non ci sono più controlli, per quanto so io, troppo insistenti o frequenti da parte delle ARPA, ma forse perché questo riguarda una diversa organizzazione sul territorio.

Per quanto riguarda i registri, noi abbiamo sostanzialmente due registri, che sono diversi perché diversa è la normativa da cui discendono.

Uno è il registro dei rifiuti, che naturalmente discende dal decreto legislativo n. 152 del 2006; l'altro è il registro dei veicoli da demolire, che discende da un decreto ministeriale in attuazione della Ronchi, un decreto ministeriale del Ministero dell'interno.

Il registro dei veicoli da demolire stabilisce che, quando un veicolo arriva, vengano registrati i dati del veicolo, i dati dell'intestatario e i dati di colui che lo consegna, se diverso dall'intestatario, in maniera che così c'è una tracciabilità precisa di chi il veicolo ha consegnato. Questo è il registro degli autoveicoli.

Lo stesso veicolo registrato ai fini di questo decreto ministeriale, viene poi registrato in ingresso con il suo codice di rifiuto, 160104*, perché trattasi di rifiuto pericoloso. Nel registro rifiuti, quindi, viene indicato il veicolo in entrata.

Per non riportare tutti i dati del veicolo, ma soltanto la consistenza, il peso, viene fatto riferimento all'altro registro. Si va, per esempio, alla registrazione n. 1 dell'altro registro, e si trovano tutti i dati: chi ha consegnato il veicolo, l'intestatario, le caratteristiche del veicolo. Sul registro rifiuti viene messo soltanto il riferimento all'altro

registro e il peso di quel veicolo. Questo è per l'ingresso.

Sul registro rifiuti vengono annotati tutti i rifiuti provenienti dal trattamento del veicolo. Se da un veicolo si toglie un chilo di plastica, si scrive che è stato messo in riserva un chilo di plastica tolto dal veicolo; se si tolgono i pneumatici, si scrive quanti ne sono stati messi in riserva; se si toglie del rottame, come motori o parti meccaniche, si scrivono in riserva quel motore e quelle parti meccaniche. Queste sono le scritture in ingresso, è messa in riserva, è produzione di rifiuto.

Mentre il rifiuto che entra non è mio prodotto, quelli che invece tolgo dalla macchina sono miei prodotti. Questi miei prodotti vengono poi mandati al riciclo.

Naturalmente, tutte queste azioni sono confortate dal formulario previsto dal decreto legislativo n. 152.

Quando il veicolo in ingresso, a meno che non venga portato in moto dal proprietario, ma nella maggior parte dei casi viene ritirato da casa del proprietario, da un meccanico o da un concessionario, c'è un formulario di trasporto riferito sul registro, e anche sul registro dei veicoli. Sul registro dei veicoli, se c'è stato un trasporto, si segnala con il numero di formulario, per cui l'incrocio è totale.

Quando il materiale da riciclo esce, lo fa con un formulario e la scrittura sul registro raggruppa tutte le scritture precedenti di quel materiale, per cui escono 50 chili di plastica e si scrive sulla scrittura di uscita quali sono le scritture di produzione. Questa è la tenuta dei registri.

PRESIDENTE. Se ho capito bene, ci dovrebbe essere una certa coerenza tra questi registri, tra il registro dei veicoli vidimato dalla questura e il registro rifiuti...

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Vidimato dalla camera di commercio.

PRESIDENTE. Esatto. La quantità di rifiuti deve essere proporzionata ai veicoli in ingresso.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Assolutamente.

PRESIDENTE. Anche il MUD finale deve essere...

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Assolutamente.

PRESIDENTE. C'è, quindi, una certa coerenza.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Assolutamente, sì. In questo siamo aiutati da *software* gestionali, che abbiamo acquistato — ci sono delle case di *software house* che li mettono in vendita — che ci permettono non solo di avere questa coerenza, ma di fare in maniera che la scrittura, una volta scritta da una parte, compaia anche dall'altra. Si tratta degli stessi *software* che al momento opportuno, quando si chiedono tutti i dati, compilano il MUD.

PRESIDENTE. Lei esclude, quindi, che ci sia qualcuno che non ha questa coerenza.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. No, non posso escluderlo. Io posso dire che cosa bisogna fare e che so che si fa. Se qualcuno non lo fa, come faccio a saperlo? Non verrà certo a dirmelo.

PRESIDENTE. Non esercitate, quindi, nessun controllo.

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Assolutamente, no.

PRESIDENTE. Non date neanche alcune linee guida ai vostri consociati?

ANSELMO CALÒ, *Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autovei-*

coli (A.D.A.). Assolutamente, sì. Abbiamo realizzato un *vademecum*, che abbiamo indirizzato a tutti i nostri associati, su queste cose, sui registri. L'abbiamo fatto, l'abbiamo fatto più volte, e lo facciamo continuamente. Tutte le indicazioni normative emanate vengono indirizzate ai nostri associati continuamente. Facciamo da consulenza ai nostri associati quando hanno delle problematiche da rappresentare.

È evidente, però, che non mi sognerei mai, e penso che sarebbe sbagliato, andare a casa di un mio associato a chiedergli di farmi vedere i registri. Potrebbe pensare qualsiasi cosa sul motivo per cui lo faccio. Potrebbe anche pensare che lo faccio per motivi interesse, e non è giusto.

RINALDO FERRAZZI, *Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.)*. Tenga presente che tutto che tutto quello che è rappresentato dai registri e dal MUD dà la possibilità agli organi competenti di fare un controllo su tutto quello che è entrato, tutto quello che è stato lavorato e su tutto quello che è uscito a) come forma di rifiuto, b) come ricambio venduto. Sapete, infatti, che l'autodemolitore, a seconda di chi è più o meno bravo o più o meno commerciale, vende pezzi di ricambio. E c'è una parte, come in alcune aziende, che va a formare un magazzino. Da lì non si può scappare.

Il problema, presidente, è forse anche questo. Ho denunciato più volte agli organi di competenza che noi abbiamo sì circa 1.500-1.600 demolitori autorizzati in Italia, di cui attivi veramente si stimano 1.200-1.300, ma ne abbiamo anche tantissimi assolutamente non tracciabili e che utilizzano due sistemi.

Uno è l'esportazione. Tanti, e sono stati arrestati in varie parti d'Italia, dal nord al centro, al sud, trovano una *location*, che può essere un capannone o un campo lontano dalla città, e con l'*escamotage* dell'auto acquistata per l'esportazione, ce la portano, la smontano, la demoliscono e ne vendono i ricambi, parecchi in Internet o normalmente al cliente.

Abbiamo proprio una sentenza del tribunale di Milano, forse di un anno fa. È stato arrestato un extracomunitario — mi

perdoni se parlo di extracomunitario, ma le spiego perché — che faceva questo tipo di lavoro. Il giudice ha detto che non conosceva la lingua, non sapeva quello che stava facendo e lo ha assolto.

Tra l'altro, sto cercando un incontro con la regione, che da mesi non riescono ad avere, perché mi devono spiegare come sia possibile che una parte degli impianti dei miei associati subisca non dico giornalmente, ma comunque con una certa cadenza, una serie di controlli, dagli oli a qualsiasi cosa, e viene multata perché magari la batteria è stata messa in una posizione sbagliata o non si era ancora finita la bonifica del veicolo, e poi ci sono queste situazioni.

Voglio farvi capire una cosa abbastanza strana. Abbiamo una tracciabilità data da tutti questi registri. Le sto parlando di autodemolizioni, dove non ha nessun problema a entrare. Poi, per l'amor di Dio, tutto il mondo è paese e tutti fanno un po' quello che vogliono a casa loro. Le posso assicurare, però, che da lì può anche capire esattamente quanti ricambi ha venduto questa persona e fare una stima di quanto ha guadagnato. Glielo dico, perché la Guardia di finanza lo fa normalmente.

Sto parlando di aziende serie, sia chiaro, per l'amor di Dio.

PRESIDENTE. A proposito di coerenza tra ingresso e uscita e di registro carico e scarico, quanto tempo avete, una volta arrivato un autoveicolo in ingresso, registrato carico e scarico, perché risulti che è stato messo nell'impianto e lavorato? Avete un tempo?

RINALDO FERRAZZI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.). Ci sono dei tempi.

PRESIDENTE. Quali sono?

RINALDO FERRAZZI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.). Nel momento in cui arriva, deve essere subito preso in carico, questo è poco ma è sicuro. Ci sono 24 ore per prenderlo in carico.

Poi, nel più breve tempo possibile, dopo aver provveduto alla consegna delle targhe, e quindi alla radiazione, che può essere di una settimana o quello che sia...

PRESIDENTE. La legge stabilisce trenta giorni.

RINALDO FERRAZZI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.). Normalmente, lo si fa molto prima; poi c'è chi lo fa settimanalmente, chi tutti i giorni.

Ci sono poi 180 giorni per poter, con l'auto bonificata...

ANSELMO CALÒ, Vice presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.). Su alcune autorizzazioni vengano indicati 180 giorni, ma la norma che si applica normalmente, laddove l'autorizzazione non dà un'indicazione specifica, è quella del decreto legislativo n. 152, che è l'anno. Il veicolo, come qualsiasi rifiuto, può stare al massimo un anno. Io parlo del veicolo trattato, sennò sarebbe un rifiuto pericoloso e potrebbe stare solo sei mesi. Per il veicolo trattato, invece, si tratta di un anno.

PRESIDENTE. Qual è la media, invece, secondo lei?

RINALDO FERRAZZI, Presidente dell'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (A.D.A.). È più veloce, molto più veloce.

Vorrei aggiungere, anche se sembra paradossale, che in Italia abbiamo un sistema autorizzativo che non è uguale da provincia a provincia, da regione a regione. Assistingo a casi di impianti autorizzati da un comune con una brevissima lettera a mano, come a casi di impianti che hanno autorizzazioni lunghe 40-50 pagine, una cosa assurda.

Non è omogeneo il sistema autorizzativo in Italia di questo tipo di impianto, eppure è semplice, perché tutti fanno lo stesso tipo di lavoro, tutti devono avere lo stesso tipo di impianto, che sia piccolo o grande. È questo che dà un po' la destabilizzazione.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per la disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione dell'amministratore delegato di Genera Consulting srl, Bernardo Marinelli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'amministratore delegato di Genera Consulting Srl, Bernardo Marinelli, che ringrazio della presenza.

L'audizione odierna rientra nell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel SIN di Falconara Marittima, dove la Commissione si è recata in missione il 20 e 21 giugno scorsi.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque.

Avverto infine il nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Cedo dunque la parola al dottor Marinelli per lo svolgimento di una breve relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

BERNARDO MARINELLI, *Amministratore delegato di Genera Consulting srl*. Buon giorno a tutti. La nostra relazione sarà breve, per il semplice fatto che noi non ci siamo mai occupati della bonifica. Presentammo un progetto molto diverso dall'attuale, che partiva un po' dal recupero della spiaggia. Era una cosa totalmente diversa, ma con la bonifica sempre a carico dell'attuale proprietà. Pertanto, né Genera Consulting né io ci siamo mai interessati della

bonifica, perché il tutto era condizionato dall'avvenuta bonifica.

PRESIDENTE. Noi come Commissione vi abbiamo chiesto alcuni documenti...

BERNARDO MARINELLI, *Amministratore delegato di Genera Consulting srl*. Sono stati inviati.

PRESIDENTE. Sono stati inviati quando?

BERNARDO MARINELLI, *Amministratore delegato di Genera Consulting srl*. Subito dopo la prima convocazione: risoluzioni contrattuali...

PRESIDENTE. Ha mandato i preliminari di acquisto...

BERNARDO MARINELLI, *Amministratore delegato di Genera Consulting srl*. Esatto.

PRESIDENTE. Evidentemente ci è sfuggito, adesso controlliamo e poi eventualmente glieli richiediamo.

BERNARDO MARINELLI, *Amministratore delegato di Genera Consulting srl*. Io ho una copia dietro, però è stato mandato tutto.

PRESIDENTE. Perfetto. Verifichiamo e poi eventualmente le facciamo sapere. Ringrazio il dottor Marinelli e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 11.30, riprende alle 11.45.

Audizione dell'amministratore delegato dell'Immobiliare del Poggio, Stefano Pollarini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'amministratore delegato dell'Immobiliare del Poggio, Stefano Pollarini, che è accompagnato da Paola Gigli, consulente, da Riccardo Mozzi, consulente, e da Andrea Matteini, rappresentante dell'Azienda agricola Del Poggio s.n.c., che ringrazio della presenza.

L'audizione odierna rientra nell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel SIN di Falconara Marittima, dove la Commissione si è recata in missione dal 20 al 22 giugno scorso.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque.

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

Cedo dunque la parola al dottor Pollarini per lo svolgimento di una relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari. Decida lei se far intervenire anche i suoi accompagnatori.

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Buongiorno. L'Immobiliare Del Poggio, attraverso vari passaggi, è venuta in possesso del sito ex Montedison di Falconara nel 1999. Il sito era fermo da dieci o undici anni a seconda delle fonti, ovvero dal 1988 o dal 1989. Noi l'abbiamo acquisito da Agricoltura S.p.a., che poi si è fusa con Syndial.

Si tratta di una proprietà di circa 12 ettari. Attualmente i proprietari sono tre, sempre riconducibili a noi: Immobiliare Del Poggio possiede quasi la totalità dello stabilimento, Rocca Mare possiede ciò che resta del litorale e poi ci sono le cosiddette « ex cassette », una piccola porzione dello stabilimento ove vivevano i dipendenti, posseduto da Azienda agricola Del Poggio. Io sono amministratore di due di queste società, mentre l'amministratore della terza è mia sorella. Comunque, sono tutte società che possediamo personalmente.

Io sono diventato amministratore dell'Immobiliare Del Poggio nel 2014, quando è morto mio papà. Non ho competenze specifiche e, quindi, per parlare del tema della bonifica ho cercato di acculturarmi nei limiti del possibile.

Noi dal 2014 siamo ripartiti dallo studio del mercato per cercare di capire cosa si potesse fare in questo stabilimento, che fu comprato nel 1999 da una società riconducibile a noi. In realtà, lo comprò un nostro socio che faceva l'amministratore, quindi c'è stato un avvicinarsi.

Dal 2014 abbiamo studiato il mercato e abbiamo anche commissionato delle analisi legate alla concorrenza per quanto riguarda in particolare la grande distribuzione e l'intrattenimento. Alla fine abbiamo messo insieme un progetto, che potrebbe essere definito in modo grossolano centro commerciale, ma in realtà si tratta di qualcosa di più, in quanto sono previsti una zona museo, una zona multisala-auditorium e dei servizi di terziario.

Tutto ciò è dovuto al fatto che lo stabilimento ha un vincolo della soprintendenza, che è stato posto nel 2004, in quanto archeologia industriale e, quindi, noi dobbiamo preservare l'impianto, per cui i progetti che si possono fare partendo da questo presupposto non sono tantissimi.

Noi abbiamo questo progetto, che stiamo portando avanti e che non è soltanto sulla carta, in quanto è partito un iter autorizzativo. Noi abbiamo investito in progettazione e in geologi e recentemente abbiamo presentato la documentazione riguardante la VAS (valutazione ambientale strategica) in comune. I comuni coinvolti sono due. La soprintendenza ha dato un okay di massima al nostro progetto, quindi in questi due-tre anni qualche passo avanti è stato fatto per dargli concretezza.

Venendo alla bonifica, noi abbiamo completato la caratterizzazione nel 2013 ed è stata validata. In questo momento mi sentirei di dire che non abbiamo delle prescrizioni particolari da parte delle conferenze dei servizi.

Dal 2013 noi abbiamo avuto un primo fermo dovuto al fatto che nell'elaborazione dell'analisi di rischio avevamo necessità di

avere la definizione dei parametri sito-specifici, in particolare per quanto riguardava il mercurio. Pertanto, abbiamo fatto tre campagne per la volatilizzazione del mercurio, perché per presentare il progetto era necessario essere autorizzati qualche mese prima. Il mercurio è spesso sotto i limiti di rilevabilità e dove si rileva è sotto i limiti di legge, quindi questo tema, che poteva essere molto importante, è stato smarcato.

Per andare avanti abbiamo avuto un problema con la radiometria, nel senso che il ministero ha scritto al prefetto delegandolo all'identificazione della situazione dei luoghi, per valutare se erano necessarie delle misure di messa in sicurezza o comunque delle misure di prevenzione e protezione.

Il sito non ha alcuna dispersione, quindi la radiometria è a posto. Recentemente è stato comunicato dal prefetto che non ci sono fenomeni radiometrici e, quindi, il procedimento ritorna al ministero.

LAURA PUPPATO. L'ipotesi era la presenza del radon? Quando parla di radiometria immagino che parli di questo.

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Io parlo di radiometrica, parlo di...

ANDREA MATTEINI, *Rappresentante dell'Azienda agricola Del Poggio*. Il problema radiometrico era legato al fatto che le materie prime utilizzate nel ciclo produttivo erano le fosforiti, che notoriamente hanno contenuto di NORM (radioattività di origine naturale). Il ciclo produttivo che veniva svolto in quello stabilimento, però, era tale che i problemi radiometrici venivano trasferiti sul prodotto finito e, quindi, non rimanevano negli scarti di lavorazione. Pertanto, la prefettura, che ha avuto l'onere di verificare la situazione, ha chiuso il procedimento rilevando che non vi fosse una situazione tale da prescrivere interventi di protezione.

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Ci

manca un altro elemento, che sono i fondi naturali per quanto riguarda le acque. Noi riteniamo e auspichiamo che il sito non contribuisca in modo rilevante all'inquinamento sulla falda, in cui sono presenti ferro, manganese e alcuni elementi, di cui non ricordo il nome, che sfiorano i limiti. Non avendo i fondi naturali, non riusciamo a capire quanto sia l'apporto della falda a monte rispetto al nostro. Di conseguenza, stiamo aspettando i fondi naturali, che sembra fossero in dirittura d'arrivo, ma così non sono. Un altro elemento...

PRESIDENTE. Chi sta misurando il rumore di fondo?

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Credo l'ARPA Marche. Ho parlato recentemente e ho capito che dovrebbero arrivare, ma in realtà ancora non ci sono.

Un altro elemento che osta alla conclusione è il cambio della normativa per quanto riguarda il materiale di riporto. I miei consulenti mi dicono che ci sono degli aggiornamenti che meritano degli approfondimenti. Pertanto, noi abbiamo alcuni degli elementi e vorremmo concludere, nel senso che a questo punto abbiamo un progetto, ne abbiamo chiarito la sostenibilità, anche economica, ci sembra che una certa attenzione nel mondo finanziario e nel mondo immobiliare ci possa essere, quindi, investendo correttamente, vorremmo andare avanti.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LAURA PUPPATO. In merito al rapporto con Marinelli della Genera Consulting le chiedo se può spiegarci l'interesse che può avere nell'ambito dei temi che ci interessano.

Per quanto concerne le ceneri di pirite — non so se sia questa la base a cui lei adesso riferiva il tema delle valutazioni che ancora mancano — le chiedo se ci può dire sostanzialmente che cosa abbiamo in termini di numeri e in termini di attesa.

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Per quanto riguarda Marinelli e Genera Consulting noi a gennaio 2013, mettemmo insieme un'opzione di acquisto a favore di Genera Consulting nel caso in cui si fossero verificate certe condizioni. La bonifica in quell'accordo, che noi abbiamo qui se lo volete in copia, rimaneva comunque nostra responsabilità. Noi avremmo dovuto portare avanti l'iter autorizzativo e la realizzazione della bonifica; venendo a realizzarsi altre condizioni la Genera Consulting poteva comperare.

Nell'autunno 2015 noi abbiamo chiuso questa opzione, perché abbiamo visto che preferivamo fare totalmente da soli e, quindi, direi che sostanzialmente qui non rileva.

Sul discorso delle ceneri di pirite, quando noi abbiamo acquisito il sito ciò che era fuori terra è stato smaltito, per cui ci sono dei depositi di materiali misti in cui ci sono degli strati in gran parte di ceneri di pirite.

Cosa ci aspettiamo? Per la cenere di pirite pura noi ci faremo carico dello smaltimento in quanto rifiuto. Il tema è l'orizzonte stratigrafico che ci porta verso i materiali di riporto rispetto a quello che ci porta verso le ceneri di pirite pure, ossia rifiuti da smaltire. Noi abbiamo una quota di ceneri di pirite che sicuramente andranno smaltite in delle zone abbastanza definite, però il sito purtroppo ha una discreta estensione di materiali che secondo noi sono assimilabili ai materiali di riporto e, quindi, questa normativa su noi incide tanto.

LAURA PUPPATO. Ci può dare dei numeri in relazione agli ettari?

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Mi risulta difficile. Io ho in mente diverse migliaia di metri cubi di ceneri di pirite (dai 5.000 ai 10.000) che sono allocati in dei punti precisi. L'estensione riguarda soprattutto una zona sud, che potrebbe essere di un paio di ettari.

Ovviamente un paio di ettari per un metro, per due metri, per questo e per quell'altro cambia radicalmente la situa-

zione. Noi nel nostro piano riusciamo a farci carico di questi 5.000-10.000 metri cubi di ceneri di pirite, però per quanto riguarda tutta l'altra parte asportarla non sembra un'operazione fattibile per il nostro conto economico.

LAURA PUPPATO. Sì, infatti, per le bonifiche e per le messe in sicurezza. Siccome lei ha detto che avete fatto la caratterizzazione, immagino che sia nota anche la dimensione in profondità di questo materiale. Comunque, è stata fatta una valutazione in relazione al tema bonifica/messa in sicurezza, perché quando le aree sono così vaste o quando... Avete fatto dei ragionamenti in ordine a questo? Avete degli obblighi?

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Secondo noi non ci sono degli obblighi. I ragionamenti sono un po' conseguenti ai volumi. La profondità non è tanta, perché c'è la falda a circa 1,8-2 metri, quindi al massimo si può discutere di questi due metri.

Sulla messa in sicurezza tutto dipende dai volumi. Da questo punto di vista noi siamo ancora in una fase progettuale, un po' conseguente alle interpretazioni che sono uscite anche molto recentemente, su cui vorremmo ponderare un attimo.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Vorrei farle due domande. Chiarito il rapporto con la Genera Consulting e separati i ruoli, quello relativo alla bonifica e quello relativo all'altro investimento, e posto che tutto il progetto di bonifica adesso fa riferimento alla proprietà, vorrei sapere se quando venne acquisita l'area avevate consapevolezza di quale impatto può avere una bonifica di un'area così estesa, con un inquinamento abbastanza diffuso.

Peraltro, nella sentenza del 2004, in cui vennero assolti gli imputati per l'inquinamento, il perito stima una bonifica intorno ai 50 miliardi, dando atto che non c'era contaminazione di falda. L'impatto economico era stimato, anche se forse senza un

progetto e una caratterizzazione, in cifre abbastanza consistenti.

L'altra domanda è relativa a quello che accennava prima, cioè ai fondi naturali e alla determinazione da parte dell'ARPAM. Vorrei sapere quali tempi presumibilmente necessiteranno i vostri contatti con l'ARPAM per avere il dato finale.

In riferimento alla normativa sulle terre e rocce da scavo e all'ultimo decreto, ovvero a quello che è rifiuto e a quello che invece non lo è, diceva che stava facendo un approfondimento. In soldoni quando pensate di poter presentare e avere a disposizione un progetto che consenta una fattibilità dell'intervento? Da quello che dice probabilmente in parte potrebbe concretizzarsi nella messa in sicurezza permanente e in parte in un'asportazione delle ceneri. Questo è ciò che mi sembra d'aver capito.

STEFANO POLLARINI, *Amministratore delegato dell'Immobiliare Del Poggio*. Per quanto riguarda la consapevolezza direi assolutamente di no, nel senso che quella volta il prezzo pagato fu piccolo, a fronte di un bel libro che spiegava cosa c'era dentro. Secondo me chi comprò il libro non lo lesse e non si rese conto; forse c'era un po' di presunzione. Adesso è facile dirlo, perché non sono io; era un nostro socio che non abbiamo neanche più. Purtroppo credo che non rilievi tanto, però sicuramente abbiamo una montagna da scalare.

Per quanto riguarda l'ARPAM, io li ho incontrati recentemente e ho capito che all'ARPAM mancano le risorse per completare una cosa del genere. Io ho capito che i tempi del completamento dei fondi naturali non sono così definiti, quindi non saprei cosa dire.

Per quanto concerne, invece, il progetto di bonifica, noi adesso presenteremo un ulteriore protocollo d'indagine per quanto riguarda le acque, perché vorremmo consolidare il fatto che il nostro apporto non c'è, o comunque vorremmo verificarlo in modo definitivo.

Vorremmo fare entro quest'anno la presentazione del protocollo, per poi arrivare all'approvazione e nei primi mesi del 2018 andare in completamento.

Per quanto riguarda, invece, i terreni, la caratterizzazione va bene. Mi dicono i consulenti che ci manca qualcosa sui siti specifici, per cui dovremo fare degli altri supplementi sui terreni, proprio per il tema degli orizzonti stratigrafici di vari spessori e dei rilasci, però non vorrei andare oltre, perché non è più mia materia.

Noi comunque vediamo il 2018 come un anno decisivo. Non vorrei darmi dei tempi più lunghi, anche perché abbiamo speso 1,5 milioni nella messa in sicurezza negli anni dal 1999 al 2010-2011 e stiamo spendendo altrettanto in progettazione, studi, VAS, VIA (valutazione d'impatto ambientale), analisi di mercato, geologi, gestione della soprintendenza e tutto ciò che serve, per cui a questo punto per noi il meccanismo è partito e vorremmo portarlo a conclusione.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo per la disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 12.15, riprende alle 12.30.

Audizione del presidente della Confederazione autodemolitori riuniti, Alfonso Gifuni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente della Confederazione autodemolitori riuniti, Alfonso Gifuni, accompagnato da Monica Bonaglia, vicepresidente della Confederazione autodemolitori riuniti, che ringrazio della presenza.

L'audizione odierna, che è stata richiesta dagli interessati, rientra nell'approfondimento che la Commissione sta conducendo sul mercato del riciclo.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque.

Avverto infine i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa

e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Cedo dunque la parola al dottor Gifuni per lo svolgimento di una relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Buongiorno ai componenti e grazie per averci convocati in audizione. In realtà, noi siamo stati chiamati in causa; non avremmo avuto diretta necessità a conferire in questa Commissione, se non avessimo letto da altri verbali di audizioni quanto dichiarato dal presidente dell'Associazione frantumatori, il signor Mauro Grotto.

Infatti, da un resoconto stenografico si evince che in funzione di imperfezioni che loro, come impianti di frantumazione, rilevarebbero all'interno del *fluff*, che è il prodotto finale che si determina nel sistema produttivo della frantumazione, in particolare dei pacchi che provengono da autoveicoli — per pacchi si intende la carcassa di autoveicolo compattata, con riduzione volumetrica — ritengono di poter affermare che questo *fluff* non sarebbe del tutto perfetto secondo quanto prevedrebbe la norma. La responsabilità, secondo loro specifiche dichiarazioni, sarebbe da attribuire al mancato svolgimento degli adempimenti previsti dalla norma da parte degli autodemolitori, che conferirebbero questi pacchi con delle imperfezioni.

Questa particolare dichiarazione ci ha reso necessario entrare nel merito di questo meccanismo. In realtà, tutto quanto viene conferito negli impianti di frantumazione per un successivo processo di lavorazione della parte terminale del veicolo fuori uso è materiale che gli autodemolitori hanno l'obbligo di trattare, di bonificare, di scomporre in parti e, dopo un accurato negoziato tra le parti, di conferire agli impianti di frantumazione per un ulteriore processo di frantumazione, affinché diventi

una materia prima seconda che torna poi in fusione come ferro.

Le caratteristiche di questi pacchi sono determinate dalla legge e poi convenute tra le parti per concordarne il prezzo. Mi risulta oggettivamente strana l'affermazione che fa il signor Grotto: partendo dal fatto che probabilmente il *fluff* non sarebbe tutto perfetto come dovrebbe essere per legge, la responsabilità sarebbe genericamente degli autodemolitori o di una parte di essi.

Io ritengo che gli autodemolitori, almeno quelli che noi rappresentiamo nella nostra associazione di categoria, per i quali abbiamo fatto un'azione in questi dieci anni dalla nascita della Confederazione autodemolitori riuniti (CAR), siano fortemente educati a interpretare perfettamente la norma.

Abbiamo addirittura redatto — unico caso in Italia — una piccola guida normativa dell'autodemolitore, che abbiamo edito sotto la supervisione del Ministero dell'ambiente, che è riportata nel testo, per fare una verifica di congruità delle norme che noi richiamavamo, e poi l'abbiamo data in dote a tutti i nostri associati, che chiaramente sono una parte dell'intera platea di demolitori. In Italia saranno probabilmente circa 1.400 gli autodemolitori, mentre noi in realtà ne rappresentiamo un paio di centinaia, che noi riteniamo, almeno in base al dialogo tra noi e loro, virtuosi.

Abbiamo dato in dote questo strumento perché loro potessero conformarsi alle norme e abbiamo fatto una serie di iniziative di controllo anche su nostra richiesta. Lascio agli atti una nostra richiesta di controlli, con successiva circolare disposta dal prefetto Santi Giuffrè, in un periodo che a noi pareva abbastanza incerto rispetto a talune imprese, non a quelle virtuose. Infatti, purtroppo la platea di autodemolitori in Italia è così vasta...

PRESIDENTE. Scusate se vi interrompo. Di questi duecento quanti ne avete a Roma?

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. A Roma ne abbiamo uno in città e uno in provincia, perché Roma è una città molto particolare

dal punto di vista dell'autodemolizione. È l'unico caso in Italia che non ha autorizzazioni, o perlomeno quelle che ha non hanno tutti i crismi previsti dalla legge.

Siamo fortemente preoccupati dalla vicenda romana, anzi è una delle cose che io avrei citato alla fine del nostro ragionamento. Infatti, il sistema romano dell'autodemolizione inquina il sistema Italia dell'autodemolizione, perché è l'unico caso in Italia in cui le autorizzazioni non hanno gli adeguamenti ai sensi del decreto legislativo n. 209 del 2003. Sono tutte autorizzazioni precarie e a me risulta che neanche una abbia la destinazione urbanistica idonea, presupposto fondamentale previsto dalla legge.

C'è, però, un concorso di responsabilità, a mio avviso, tra pubblico e privato, nel senso che sono quarant'anni che tentano disperatamente di mettersi a norma, ma non riescono a conseguire siti idonei per poter delocalizzare. Mi riferisco a quelli che ne hanno intenzione, perché francamente...

PRESIDENTE. Tuttavia, non è solo un problema di sito.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. No, non è solo un problema di sito, ma, se non si parte dal sito, non si può arrivare da nessuna parte, perché il presupposto fondamentale affinché si possa fare un impianto che abbia tutti i crismi della norma è che sia ubicato, come dice la legge, su zone con destinazione urbanistica idonea. Di conseguenza, se non si consegue il sito, non possono fare alcun'altra cosa.

Loro hanno delle situazioni intermedie. Io ne ho consultati alcuni, almeno quelli che avvertono la necessità di sincronizzarsi con la norma. La loro difficoltà è che in primo luogo sono tollerati in quei posti, dove sono da 30-40 anni e, quindi, sostanzialmente si è creata una sorta di cambio di destinazione di quei posti dal punto di vista urbanistico, perché, se si consente, sia pure con delle autorizzazioni provvisorie, di stare lì per 20-30-40 anni, oggettivamente è come se si fosse emendato il piano regolatore. In

qualche modo bisogna uscire da questa vicenda assolutamente kafkiana per certi versi.

Rispondo alla sua domanda specifica. A Roma noi riusciamo a rappresentare solamente due soggetti, uno in provincia, perché in provincia è riuscito ad avere l'autorizzazione definitiva in funzione della destinazione urbanistica idonea, e un altro che è uno di quelli che su Roma è riuscito a fare tutte le integrazioni complementari che garantivano che non costituisse nessun tipo di impatto ambientale. Gli hanno fatto fare le coibentazioni dei piazzali, i drenaggi delle acque meteoriche eccetera e, quindi, ha delle autorizzazioni provvisorie...

PRESIDENTE. Ce le ha provvisorie perché evidentemente non è riuscito comunque ad adeguarsi alla il decreto legislativo n. 209 del 2003.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Assolutamente sì. Questo è il problema: non è riuscito a conseguire la destinazione d'uso. Infatti, noi abbiamo grandissima difficoltà ad aggregare nella nostra associazione tra queste figure soggetti che aderiscono, per cui abbiamo fatto un'azione sulla loro questione per cercare di trascinarli, non tanto come associati, ma come parte della filiera, verso un'ottimizzazione.

Abbiamo chiesto di incontrare i vari sindaci *pro tempore*, gli assessori all'ambiente del comune di Roma, quello della regione eccetera, per cercare di capire in quale modo si potesse evitare che proprio nella capitale ci fosse questo fenomeno così strano, così assolutamente incongruo rispetto alla legge. Tuttavia, questa questione si trascina purtroppo da tantissimi anni.

Comunque, per questa ragione, anche se dal punto di vista giuridico non possiamo negare l'adesione a un soggetto che si presenti con un'autorizzazione, che sia anche provvisoria, e chieda di associarsi, noi abbiamo pregato di non insistere. Abbiamo detto loro: « Seguiamo comunque la vostra vicenda, ma preferiamo che arrivate prima a un'autorizzazione completa e poi vi associamo ».

PRESIDENTE. Com'è la situazione fuori Roma? I carabinieri hanno accertato che gran parte del materiale non era a norma. Com'è invece la situazione nel resto d'Italia? Tutti si adeguano alla il decreto legislativo n. 209 del 2003? È solo un problema romano? Mi sembra strano.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. No, assolutamente. Il problema romano è relativo a questioni che riguardano il rilascio dell'autorizzazione; non so esattamente come gestiscano i rifiuti né se li gestiscono male o bene.

Per quanto concerne il contesto nazionale, noi riteniamo che sia assolutamente buono. Voglio ricordare a questa Commissione che la storia del sistema dell'autodemolizione ha avuto un'accelerazione in termini di crescita di qualità quando la legge ha consentito che questo potesse accadere. Infatti, fino alla vigenza del decreto del Presidente della Repubblica n. 915, che nasce nel 1982 ma vige fino al decreto Ronchi del 1997, per 15 anni, le prescrizioni da esso previste erano molto generiche, non c'erano delle indicazioni molto precise. In seguito il decreto Ronchi ha cominciato a descrivere effettivamente come dovesse essere un impianto e in particolar modo il decreto legislativo n. 209 del 2003, che recepisce la direttiva europea n. 2053, ha dato una sorta di prototipo di impianto.

Da quel momento, quando la norma è stata chiara, c'è stata una crescita esponenziale di questo segmento produttivo. Infatti, gli impianti che ci sono oggi, dall'avvento del decreto legislativo n. 209 del 2003 in poi, non sono più campi di campagna con quattro pali e tre lamiere, ma sono diventati delle piccole e medie industrie con tutti i crismi autorizzativi.

È stato fatto un processo evolutivo e anche culturale, indotto dalle associazioni, dalla norma e anche da altri *partner* della filiera. Infatti, io mi meraviglio che, pur essendoci stata sempre grande sincronia con le altre parti della filiera, in particolar modo con i frantumatori, a un certo punto, mentre il presidente dei frantumatori era al tavolo con noi, anche quello ministeriale, a discutere su eventuali disagi che si cre-

avano sul percorso eccetera, ce lo troviamo nel 2015 a una Commissione dove lui denunciava disfunzioni che non aveva neanche raccontato a noi e, peggio ancora, nell'ultima audizione, dove ha pronunciato frasi come quella che ho citato prima.

Lui parla dell'autodemolitore in modo abbastanza generico e poi fa una precisazione « o parte di essi ». Non dicendo « una parte di essi » ma « o parte di esse », non esclude che possano essere tutti gli autodemolitori e questa cosa ci ha fatto molto preoccupare. Infatti, quando la norma ha consentito effettivamente che gli autodemolitori potessero crescere dal punto di vista infrastrutturale ed educativo, perché le prescrizioni sono diventate finalmente nitide e precise, c'è stata una crescita straordinaria.

Gli stessi organi di controllo sanno bene che cosa verbalizzavano venti anni fa per quello che trovavano dal punto di vista tecnologico e infrastrutturale negli impianti e che cosa trovano oggi. Pertanto, io trovo un po' temeraria questa affermazione così generica.

PRESIDENTE. I controlli che hanno cominciato a fare i carabinieri del NOE (nucleo operativo ecologico) hanno creato un certo fermento.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. I controlli dei NOE non sono una novità nei nostri impianti, perché noi li accettiamo come è giusto che sia. Ci preoccupiamo quando a voler fare i controlli è qualche *partner* privato, come è successo con le case automobilistiche, le quali per entrare nelle reti vogliono fare delle verifiche più forti e assolutamente non legittime rispetto ai controlli svolti dagli enti dello Stato.

Noi vogliamo i controlli, soprattutto quelli dei NOE, che hanno una pertinenza e una competenza molto specifica in tema ambientale, ma anche quelli di qualsiasi organo istituzionale, e non sono una novità. Negli ultimi trent'anni nei nostri impianti abbiamo una regolarità di controlli che è mediamente quasi semestrale, quindi non ci preoccupa assolutamente questo, anzi è molto educativo quando loro arrivano nel caso ci siano imperfezioni.

Non mi risulta, però — mi perdoni la precisazione — che ci siano state contestazioni straordinarie, perché, come dicono gli stessi frantumatori, nell'anno di esercizio 2015 gli impianti aderenti ad AIRA (Associazione industriale riciclatori auto) hanno trattato 644.000 tonnellate di solo materiale proveniente dai veicoli fuori uso. Queste 644.000 tonnellate, che è una quantità immane, che rappresenta la stragrande maggioranza del prodotto che viene fuori dai veicoli, non ha avuto nessuna contestazione da parte loro, è diventato tutto fatturato che è andato a destino.

Allora io mi domando...

PRESIDENTE. Tuttavia, la contestazione che fa fede è quella delle autorità giudiziaria e della polizia giudiziaria, quindi...

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Assolutamente, ma riguarda qualche autotreno di materiali su decine di migliaia di autotreni, quindi che ci sia...

PRESIDENTE. Questo è quello che è stato respinto da loro, non quello che è stato denunciato dalle inchieste giudiziarie.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. No, parlo dei mezzi che sono stati sequestrati dalla polizia giudiziaria.

Peraltro, voglio precisare che questa contestazione nel sistema Italia non è una novità. Rinviare a giudizio un soggetto nell'ipotesi che abbia commesso un reato non significa che si arriva a sentenza di condanna, non in automatico, anzi ricordo a me stesso che in Italia, per quanto risulta dal punto di vista statistico, probabilmente l'80 per cento dei processi non arrivano a sentenza di condanna. Evidentemente la fase istruttoria, come è giusto che sia, profondamente garantista, serve anche a capire se effettivamente quegli atteggiamenti hanno costituito reato o addirittura se ci sono stati.

PRESIDENTE. Evidentemente c'è il sentore che questa quantità in realtà sia molto più elevata.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Io, invece, ho il sentore che questa quantità sia molto minore, nel senso che quando abbiamo fatto la verifica su qualche mezzo che è stato sequestrato ed è stato contestato l'intero carico dall'analisi molto attenta, fatta insieme ai NOE, è emerso che magari c'erano venti filtri su 170 motori e quattro litri di olio sempre su 170 motori, che erano le due parti che andavano asportate.

Dunque, in realtà, piuttosto che un carico totalmente imperfetto, si è trattato della negligenza, che va assolutamente curata, di qualche dipendente, che di fronte a un filtro che non è riuscito a smontare ha pensato con leggerezza di lasciarlo lì, mettendo nei guai il suo datore di lavoro.

Considerando effettivamente quello che c'era dentro, tenendo conto che la dotazione di olio di 170 motori va moltiplicata per quattro, perché ci sono più o meno quattro litri di olio, se alla fine su tutti i 170 si trovano quattro litri di olio, stiamo parlando di un residuale che magari è legato al fatto tecnico che l'ultima goccia non è uscita, ma non è dovuto al fatto che non hanno bonificato.

Per carità, nell'articolazione dialettica tra le parti (accusa, difesa, investigazione eccetera) trovo tutto fisiologico e va benissimo, tant'è vero che alla fine si arriva a una sentenza che dice una verità che per fortuna, visto il tipo di contestazione, è molto diversa da quella iniziale. Io, quindi, farei il resoconto sul definitivo piuttosto che sulle indagini, perché altrimenti, se volessimo considerare colpevoli tutti quelli che vengono rinviati a processo...

Peraltro, nel nostro caso è molto facile essere rinviati a processo. Noi viviamo in una terra dei fuochi dove per tanti anni, come dicono i verbali dei pentiti e come è stato riscontrato a seguito delle loro dichiarazioni, ci sono state delle cose inenarrabili, e poi mandiamo a processo tantissimi autodemolitori perché nel riscontro della verifica sistemica che abbiamo nei nostri impianti trovano un *container* posizionato a destra piuttosto che a sinistra o un piccolo residuo nel processo di bonifica. Si

viene rinviati a giudizio con la stessa imputazione di chi ha determinato la Terra dei fuochi, cioè traffico illecito di rifiuti. Io penso che si debba guardare con più obiettività questa cosa.

Ripeto che noi abbiamo messo in moto un processo educativo rispetto alla filiera, in cui crediamo profondamente. Abbiamo chiesto noi i controlli d'intesa con il Ministero degli interni quando avevamo la percezione che forse non era tutto perfetto, però non vorremmo portarci a vita questo dato. Se c'è qualcosa di perfettibile, vivaddio.

PRESIDENTE. Come considera la proposta che ha fatto l'Associazione degli autodemolitori (ADA) ultimamente, dopo le indagini del NOE, di essere ancora più fiscali rispetto alla legge e levare proprio tutto il motore dal pacco?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Io le farei vedere le circolari nelle quali ho sempre consigliato di levare il motore, ma non le ho qui.

Per me — lo dicevo anche l'altro giorno in un impianto — il motore non andrebbe assolutamente lasciato nei pacchi, perché, per quanto possa essere bonificato, se il motore sta fuori dal pacco probabilmente si riesce meglio a levare qualche ultimo particolare. Questa è un'articolazione tecnica: in linea teorica non costituisce nessuna infrazione, ma in linea pratica io, gestendo un impianto, mi rendo conto che, se si levano tutte le parti meccaniche, probabilmente diventa più agevole fare una bonifica più completa.

PRESIDENTE. Sicuramente. Per quanto riguarda i registri, ossia il registro dei veicoli degli autodemolitori in ingresso, il registro carico e scarico, i rifiuti prodotti e il MUD (modello unico di dichiarazione ambientale) a fine anno, c'è un controllo incrociato e c'è una coerenza tra ciò che entra e ciò che esce nei vari registri, che seguono una via diversa?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Assolu-

tamente sì. In realtà, se qualcosa non coincide, bisogna fare i conti con un sistema che conta anche degli abusivi. Purtroppo, infatti, come leggiamo nella cronaca, ogni tanto vengono scoperti degli impianti, anche qui a Roma, che non hanno nessun tipo di autorizzazione. Mi domando a che titolo detengono quel materiale, da dove viene e soprattutto dove va.

Forse sugli abusivi bisogna domandarsi qualcosa in più, perché alla fine certi dati terminali vengono calcolati sull'intera produzione di veicoli e, quindi, sull'intero smaltimento, non solo sulla parte virtuosa del sistema, che è molto alta peraltro. Pertanto, è chiaro che i dati finali non possono essere totalmente congrui, perché c'è una parte che entra in modo diverso e, se va in un impianto non autorizzato, non può essere tracciata, perché non hanno i registri, perché non hanno il MUD, perché non hanno i formulari. Essendo abusivi non possono tracciare quella parte...

PRESIDENTE. Questo vale per gli abusivi, ma per quanto concerne quelli autorizzati mi esclude che comunque...

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. No, io, per carità...

PRESIDENTE. Vorrei sapere soprattutto voi cosa fate per tutelare i vostri associati che agiscono secondo le regole rispetto magari a vostri associati o non associati. Che cosa fate e che cosa è nel vostro potere fare per tutelare chi rispetta le regole?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Che cosa è nel nostro potere fare? Noi abbiamo fatto, come le avevo detto prima, una richiesta di un tavolo di lavoro molto accorto, vista anche l'estrema cortesia dell'allora prefetto Santi Giuffrè. Si trattava di tavoli di lavoro sistemici, dove analizzavamo i numeri terminali, notavamo delle incongruenze e insieme cercavamo di capire da dove potessero nascere per dare in qualche modo un indirizzo, affinché chi di

competenza andasse a tracciare dove ci poteva essere l'elemento incongruo. Spesso abbiamo notato che ciò che non si trova nel conteggio è per lo più nella parte abusiva.

Tenga conto di una cosa: oggi un autodemolitore che non facesse correttamente l'attività, a mio avviso, non andrebbe solamente arrestato, come dice la legge, ma andrebbe anche internato, perché non ha nemmeno l'interesse economico a farlo. Infatti, oggi del veicolo non si butta più niente: gli oli esausti, che sono una parte inquinante, addirittura si conferiscono previo un prezzo, perché hanno un valore; le batterie, che sono pericolose, hanno un valore...

PRESIDENTE. Sicuramente, però gli scarti sono un costo da smaltire e gli autoveicoli rubati sono difficili da registrare.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Su questo siamo assolutamente d'accordo. Noi abbiamo stimolato, insieme al Ministero dell'interno, perché le prime vittime di coloro che gestiscono veicoli rubati sono gli autodemolitori virtuosi.

PRESIDENTE. Avete mai buttato fuori dalla vostra associazione qualcuno non in regola o rifiutato qualcuno?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Non ci è mai capitato che uno fosse stato condannato nella nostra associazione o che ci desse un elemento oggettivo per metterlo fuori. Purtroppo, noi non abbiamo capacità e facoltà di legge di svolgere attività investigative, però nei nostri impianti c'è gente che ha fatto investimenti economici importanti e sarebbe oltremodo pazza. Infatti, fino a quando non si rischiava sul piano economico, perché c'era una struttura molto fragile che non presupponeva interventi economici, probabilmente la leggerezza in quegli anni sarà stata maggiore, ma oggi ogni nostro impianto messo a norma costa da qualche milione di euro a molti più milioni di euro...

PRESIDENTE. Anche a Roma è così?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. No, ma per Roma sono io a essere molto preoccupato, come ho scritto in tanti documenti, anzi io trovo paradossale che la capitale d'Italia sia l'unica città dove non ci sia un solo demolitore che abbia tutti i crismi previsti dalla legge. Infatti, anche queste autorizzazioni provvisorie sono tutte senza gli adeguamenti del decreto legislativo n. 209 del 2003, che è un elemento importante.

In una nota che ho scritto al sindacato delle case automobilistiche estere in Italia, UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), gli domandavo come avessero potuto mettere nelle reti degli impianti di autodemolizione che non avevano gli adeguamenti ai sensi del 209, visto che è il presupposto autorizzativo per le loro reti, anche se i criteri sono abbastanza arbitrari, perché non li conosce nessuno. Noi li abbiamo impugnati anche giuridicamente per sapere quali fossero, ma non li abbiamo mai conosciuti; c'è una partita molto forte con le case automobilistiche. Quando c'è questa incertezza, si allargano le maglie delle incongruenze, anche dal punto di vista della legalità e, quindi, noi combattiamo molto questa cosa e vorremmo sapere quali sono le regole certe per accedere ai *network* delle case automobilistiche.

In funzione di questo, ci siamo domandati come fosse possibile che in altre parti d'Italia non si accettasse nelle reti chi non aveva l'autorizzazione completa anche ai sensi del decreto n. 209, che presupponeva degli ulteriori adeguamenti, mentre a Roma, dove di autorizzati ai sensi del decreto n. 209 non ce n'è nemmeno uno, in tanti stanno nelle reti.

PRESIDENTE. Prima accennava alla questione delle case automobilistiche. Visto che in teoria dovrebbe valere il principio europeo « chi inquina paga », quindi dovrebbero essere le case automobilistiche a fare in modo che il proprio rottame vada trattato secondo le norme ambientali, com'è il rapporto degli autodemolitori con le case automobilistiche e come funziona?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Il de-

creto legislativo n. 209 del 2003 ha previsto che le case automobilistiche si potessero dotare di *network*, ossia di elenchi di imprese, in qualche modo da loro scelte.

L'unica discussione che abbiamo avuto con le case è sui criteri di accesso alle reti, perché in realtà quelli che stanno nelle reti funzionano bene, c'è il conferimento dei veicoli e c'è la tracciabilità di tutte le parti.

D'altra parte, nel sistema dell'autodemolizione, gli ortodossi, cioè quelli autorizzati dalla legge, hanno un sistema di tracciabilità che penso sia unico al mondo, reiterato almeno tre volte. Infatti, abbiamo i registri di pubblica sicurezza, i registri per i rifiuti e poi abbiamo tutto il sistema dei formulari e dei MUD, che riassume ogni grammo di rifiuto che entra nei nostri impianti...

PRESIDENTE. Vengono fatti i controlli incrociati?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Assolutamente sì, tantissime volte. L'ISPRA ha questa facoltà. Le arrivano i dati in tempo reale e, se ci sono delle incongruenze, può intervenire sulle aziende per andare a verificare come sono stati gestiti.

Le ripeto che oggi un impianto di autodemolizione non ha la necessità dal punto di vista economico di distrarre un grammo di rifiuti, perché non ci sono più costi. L'unico costo che era rimasto era quello degli PFU (pneumatici fuori uso) e da quando si è creato il circuito di gestione degli PFU con il ritiro a costo zero per l'autodemolitore, con il contributo sul circuito di ritiro gestito dall'ACI (Automobile club d'Italia), non c'è neanche più quel costo. Pertanto, se un demolitore, come le dicevo prima, dovesse distrarre un grammo di rifiuti, non sarebbe solamente un illegale, ma anche un pazzo.

PRESIDENTE. Io su questo punto non ho ben capito. Se uno fa un pacchetto, dove dentro in teoria ci dovrebbe essere materiale prezioso, inserendo liquidi e cose che non sono preziose, anzi hanno un costo e andrebbero separate e smaltite, se non fa questa separazione, ci guadagna, perché

praticamente fa risultare « oro » ciò che oro non è, anzi è un costo.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Assolutamente, però le ripeto un fatto tecnico: gli oli che lascerebbero dentro i pacchi sono un elemento che oggi va conferito previo pagamento, cioè si prendono dei soldi per conferire gli oli esausti.

PRESIDENTE. Sì, ma ci vogliono impianti idonei, bisogna investire e poi occorre separare, quindi è un costo. Con il rifiuto meno lo si tocca e più ci si guadagna in teoria.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. In realtà, nel nostro caso tecnicamente non è esattamente così. Un demolitore che non facesse questo io mi domando... Uno degli autotreni che è stato sequestrato recentemente, di cui dal punto di vista giuridico abbiamo conosciuto le carte, era un cliente del frantumatore da quindici anni. Io capisco che quando arriva il pacco non è immediatamente classificabile, ma dopo un'ora che è stato trattato è totalmente classificabile, perché quel pacco, soprattutto quando...

PRESIDENTE. In teoria andrebbe aperto.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Certo, quello viene frantumato, più aperto di così... C'è una resa, per cui, se ci fosse stato un demolitore imperfetto da questo punto di vista, il frantumatore avrebbe avuto tutte le opportunità di non reiterare l'evento. Può accadere accidentalmente, ma reiterarlo è assolutamente impensabile, tant'è vero, per completezza di informazioni, che quando accade per incidente che dimenticano dentro una bombola di gas, cosa gravissima, e c'è anche il danno, arriva una comunicazione del frantumatore con nome, cognome, responsabilità e attribuzione di spese al demolitore che ha mandato quell'autotreno, addirittura col numero di telaio e il veicolo su cui era collocato. C'è un'opportunità di controllo tecnica, precisa, scien-

tifica, che identifica l'infrazione e il responsabile dell'infrazione stessa.

Se uno conferisce per quindici anni e non gli è stato mai contestato un carico, o era stato convenuto che il carico fosse sporco e lo prendevano magari a un prezzo declassato, oppure era sempre buono il carico. Non ci sono possibilità diverse. Faccio un ragionamento di logica, non faccio un ragionamento di merito, perché non conosco le questioni specifiche.

PRESIDENTE. Probabilmente qualche inchiesta ha alzato un po' il livello di attenzione. Secondo lei può succedere che, se qualche frantumatore o qualcuno della filiera fa qualche controllo in più, rischi di avere meno clienti?

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. No, io faccio un ragionamento di logica. Un cliente a cui si contesta un carico produce fisiologicamente ogni mese due, tre o cinque carichi, a seconda della dimensione, che devono avere un destino e devono avere anche un contratto economico, perché le voci di entrate economiche importanti di un impianto di autodemolizione sono una la ricambistica usata e l'altra il rottame, che è anche più consistente se si va a vedere i fatturati.

Pertanto, lui deve conferire fisiologicamente ogni settimana, due volte al mese o cinque volte al mese, a seconda della dimensione, degli autotreni di materiale. Se il frantumatore gli contesta un autotreno di materiale perché ha notato che non è perfetto dal punto di vista della bonifica, il demolitore, che deve continuare a conferire, o aggiusta il materiale o non ha più dove scaricare.

PRESIDENTE. Probabilmente gli costa di più aggiustare il materiale. Forse gli conviene (e probabilmente il mercato c'è, non lo so) andare da un'altra parte.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. No, perché i frantumatori in Italia, che sono qualche decina in realtà — non stiamo parlando

di un milione di imprese — hanno tutti la stessa necessità dal punto di vista della gestione del *fluff*: vogliono che il *fluff* sia pulito, perché poi quando lo vanno a conferire, se non è pulito, hanno dei costi completamente diversi. Dunque, tutti hanno la necessità di dire a chi gli conferisce il materiale: «O me lo dai pulito o non lo prendo».

Io da questo punto di vista non vedo una concorsualità, perché sarebbe dannosa per chi la concorderebbe.

PRESIDENTE. Se questo poi nella pratica avviene, vuol dire che evidentemente non è così ideale.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. L'imprenditore frantumatore che non vuole accettare un carico che non sia perfetto, al di là di quello accidentale che può capitare, perché gli arriva un cliente nuovo o un cliente che quella volta ha deciso di non comportarsi bene, la volta successiva il riscontro del carico precedente gli fa una prescrizione netta. Dopodiché, quelli sono i frantumatori in Italia e non può mangiarsi il rottame: o lo fa bene o non troverà più a chi conferirlo.

Dico questa cosa proprio per un'esperienza oggettiva. C'è stato un periodo in cui sono stati contestati gli PFU lasciati nei pacchi. Quando è uscita la norma dell'obiettivo che si innalzava al 95 per cento e, quindi, bisognava levare anche gli PFU dai pacchi senza che andassero in frantumazione, oltre alle plastiche eccetera, in un primo periodo sono stati sequestrati degli autotreni in un impianto di Verona perché qualcuno ci aveva lasciato gli PFU dentro. Accaduta quella verifica e contestato da parte del frantumatore, non è più accaduto da nessuna parte d'Italia che dentro ci fossero gli PFU.

In Italia spariscono, secondo l'Istat, circa 130.000 veicoli l'anno, di cui...

PRESIDENTE. Da qualche parte vanno.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Me lo domando io, se mi consente. Il problema è che di quei 130.000 circa 35.000-40.000

sono recuperati dall'attività investigativa delle forze dell'ordine, ma pare che di circa 80.000 non si abbia più traccia.

Secondo una generica valutazione sommaria del fenomeno, pare che qualcuno vada a finire intero all'estero e qualcuno vada a finire in una carrozzeria dove cambiano i numeri e cose di questo tipo. Parliamo di quello che si legge nella cronaca. È verosimile immaginare che circa 80.000, invece, spariscano in qualche impianto infedele.

Premetto che questi soggetti gestiscono una quantità di soldi da refurtiva tremenda, che li fa diventare, qualora fossero anche autorizzati — e molto spesso può accadere — concorrenti incredibilmente sleali di chi, invece, fa gli investimenti con i soldi suoi.

Può sembrare un paradosso, ma lo esprimo in funzione di un ragionamento logico, non è una questione oggettiva. Lei potrebbe trovare un impianto bellissimo a vedersi, però, andando attentamente ad analizzare, nel magazzino ricambi un soggetto esperto e competente potrebbe trovare sugli scaffali dei materiali non giustificati dal registro. Tecnicamente si può fare, magari sentendo ancora il profumo di cera di qualche motore, di cui si vede la testata e non si trova il monoblocco, perché il monoblocco ha i numeri, ma la testata no e si vende benissimo. Magari nel registro ha tutte macchine obsolete di dieci o quindici anni, mentre sugli scaffali potrebbe avere dei ricambi di qualche macchina che lui dice essere incidentata. Magari ne ha registrata una incidentata ma troverà 27 portiere di quel modello di macchina.

Io, per carità...

PRESIDENTE. Ecco perché parlavo di coerenza sui moduli.

ALFONSO GIFUNI, Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti. Tra i medici ce ne sono alcuni che non fanno la

fattura e magari si sono costruiti delle ville megalitiche che costano milioni di euro con 3.000 euro dichiarati. Se qualcuno gli va a domandare come hanno fatto, magari si accorge che tra i medici, questi ottimi professionisti, c'è chi fa evasione fiscale o riciclaggio. Parlo dei medici, ma vale anche per gli avvocati. In tutte le categorie ci possono essere le pecore nere, ma la categoria non può continuare a scontare sulla propria schiena gli effetti nefasti di una parte di essa che, non solo offende l'immagine della categoria e, quindi, anche noi, ma molto probabilmente è anche un concorrente sleale.

Aggiungo che noi a volte ci domandiamo come sia possibile che, per esempio, a delle gare del demanio per veicoli in giacenza che stavano lì da vent'anni, che per noi non valgono più di cento euro di recupero, quanto vale una tonnellata di rottame, ci sono state offerte che arrivavano a 300-400 euro. Per carità, sarà stato fatto in buona fede, non hanno calcolato bene, qualcuno magari è fallito per quell'offerta o qualcuno magari doveva farci qualche altra cosa. Forse gli servivano veicoli vecchi per fatturare del rottame; li comprava con i soldi che venivano dalla refurtiva e poi incassava dal rottame fatturato. Se lo fa un impianto serio, perde i soldi, se lo fa un impianto che ha soldi in contanti da refurtiva da riciclare, magari ne ripulisce una percentuale.

Non si può correre dietro a fenomeni di questo tipo, se non rintracciandoli e bloccandoli.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.10.

*Licenziato per la stampa
il 27 febbraio 2018*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



17STC0030420