

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

(n. 9)

**SEDUTA DI MARTEDÌ 28 NOVEMBRE 1995**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Audizione dei rappresentanti della FIAT:</b>		<b>Amoroso Bruno, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti</b> ....	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	193		205
	199, 200, 201, 202, 204		207, 208, 209, 210, 213
Basile Domenico .....	200, 203	Basile Domenico .....	207, 208, 209, 212, 213
Corazzari Franco, <i>Responsabile della divisione impianti della FISIA SpA (gruppo FIAT)</i> .....	195, 202	Ficco Paola, <i>Esperta ambientale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti</i> .....	211, 212
Nepote Valeriano, <i>Direttore dei laboratori centrali della FIAT auto</i> .....	197, 199, 201	Sitra Giancarlo .....	210
Rowinski Giorgio, <i>Responsabile del progetto ecologia della FIAT</i> .....	193, 201	<b>Comunicazioni del presidente:</b>	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	214
<b>Audizione dei rappresentanti del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti:</b>		<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	204	Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	193
	207, 208, 210, 212, 213	<b>Variazione nella composizione della Commissione:</b>	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	193

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17,50.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sia assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Variatione nella composizione della Commissione.**

PRESIDENTE. Comunico che in data 24 novembre 1995 il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione il deputato Manlio Collavini, in sostituzione del deputato Paola Martinelli, dimissionario.

**Audizione dei rappresentanti della FIAT.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti della FIAT.

Credo che conosciate i compiti di questa Commissione d'inchiesta. Ovviamente, è alla vostra attenzione il problema generale dei rifiuti, soprattutto di carattere industriale, speciale o tossico-nocivo. È convinzione di molti in questa Commissione che la gestione di tali rifiuti — di cui si ha una stima di massima, 80-90 milioni di tonnellate, gran parte delle quali non si sa neanche come vengano gestite e smaltite — possa configurare anche un'attività industriale, nel senso che la gestione di questo

enorme quantitativo annuale, che si cumula a quello pregresso di grande rilevanza, richiederebbe una grande capacità imprenditoriale al servizio del paese e ovviamente degli interessi delle imprese, per riuscire a fornire un contributo alla soluzione di un problema che purtroppo viene definito con il termine di emergenza. Questo è il primo punto da cui partire.

Poiché sappiamo che nel nostro paese ormai esiste un forte interesse su tutta la vicenda dei rifiuti da parte di grandi gruppi anche di livello internazionale, da voi vorremmo non solo informazioni sui vostri progetti e sulle vostre capacità di contributo rispetto al problema generale dei rifiuti, ma anche valutazioni di questo mercato dall'interno del mondo imprenditoriale. Inoltre, vorremmo sapere se abbiate informazioni o siate a conoscenza di fatti illeciti che snaturino il mercato o configurino casi di abuso di posizione dominante rilevabili in sede antitrust o di episodi di collusione con forme di criminalità economica facenti capo alla criminalità organizzata.

Do la parola ai nostri ospiti affinché svolgano le loro relazioni, cui seguiranno le domande dei commissari.

GIORGIO ROWINSKI, *Responsabile del progetto ecologia della FIAT*. Nell'ambito del progetto ecologia, seguo a livello di FIAT SpA, i problemi ecologici e ambientali che interessano l'azienda. Al mio intervento seguiranno quelli del dottor Nepote, responsabile dei laboratori centrali di FIAT auto e in particolare del progetto di riciclaggio vetture, e dell'ingegner Corazzari di FISIA SpA, responsabile del progetto Fenice, che riguarda lo smaltimento globale dei rifiuti nell'ambito del

gruppo FIAT. Ci accompagna la dottoressa Franci del nostro ufficio di Roma.

Prima di tutto, vi ringrazio dell'opportunità di poter esporre qui le nostre considerazioni e di illustrare la nostra attività in questo settore. Leggendo gli atti di questa Commissione abbiamo notato che alcune associazioni ed enti hanno già parlato in questa sede e vi hanno esposto tutta una serie di considerazioni di carattere generale sulla criticità di gestione del mondo dei rifiuti. Mi sembra che ci sia una convergenza generale sulla diagnosi.

Qui non vogliamo portarvi le considerazioni del mondo industriale in senso lato, in quanto la Confindustria in tutte le sedi si è già espressa da tempo — e noi ne condividiamo le tesi — sulla criticità di questo settore. Vi illustriamo, però, l'ambito della nostra attività, che si concentra, da un lato, sul contenimento, sul recupero e sullo smaltimento dei rifiuti che provengono dai nostri stabilimenti e, dall'altro, su un impegno a favorire il riciclaggio dei nostri prodotti a fine vita.

Non abbiamo portato una documentazione, ma abbiamo preparato uno schema, che possiamo distribuire, che illustra in modo sintetico il flusso dei rifiuti nell'ambito del gruppo FIAT. Il titolo è « Strategia FIAT per il recupero e il riciclo dei materiali », e il nostro piano ci porterà, una volta a regime, ad una gestione integrata e ad una minimizzazione dei rifiuti legati alla produzione automobilistica. In questo schema, con il termine « produzione » si intendono i nostri stabilimenti di produzione, da cui escono materiali metallici che sono recuperati direttamente come materie prime, e altri non metallici e misti a metallici, che entrano nel sistema Fenice, che l'ingegner Corazzari vi descriverà. Dalla produzione escono veicoli che a fine vita pongono il problema dello smaltimento. Qui entra in gioco il progetto FARE, che vi illustreremo. Esso consente, da un lato, un notevolissimo recupero di materiali, metallici e non metallici; dall'altro lato, un risparmio energetico ed una riduzione significativa (per ora in minima parte, anche se è l'obiettivo finale) di quanto è inviato in discarica. Posso fornire

delle indicazioni numeriche, in base al rendiconto ambientale che abbiamo redatto nel 1994 (trasmesso alla Commissione ambiente della Camera): la FIAT genera 890 mila tonnellate all'anno di residui, di cui 5.400 (lo 0,6 per cento) sono tossico-nocivi; circa 80 mila tonnellate sono invece assimilabili agli urbani. L'attuale destinazione è per 215 mila tonnellate alla discarica, per 15 mila alla termodistruzione e per 628 mila al riciclaggio.

Per quanto concerne il progetto FARE, esso riguarda attualmente 1 milione 300 mila-1 milione 400 mila vetture all'anno, cioè quante ogni anno si rottamano in Italia.

Il nostro sistema ha come obiettivo primario l'azione alla fonte, in progettazione e in produzione, su due filoni: evitare l'impiego di materiali dannosi, sia per il processo sia per il prodotto (amianto, cloro-fluorocarburi, cadmio ed altro), e ridurre al massimo la generazione di residui. A tal fine, riteniamo fondamentale conoscere il bilancio residui nelle nostre fabbriche, per cui abbiamo introdotto un sistema meccanizzato per il controllo dei residui di lavorazione: esso ci consente di conoscere e gestire tutti i residui che escono dagli 85 stabilimenti che la FIAT possiede in Italia. Si tratta, a nostro avviso, di uno strumento fondamentale per decidere come muoverci su questo fronte.

Il sistema è imperniato sui due progetti di cui vi parleremo successivamente. È importante sottolineare che il sistema non è completo nel senso che il progetto globale è stato avviato qualche anno fa, ma per una serie di problemi non lo abbiamo ancora portato a termine. Comunque, le azioni avviate hanno già portato dei risultati, perché la percentuale di residui riciclati è passata dal 60 per cento nel 1991 al 70 per cento ed oltre nel 1994; i residui inviati in discarica, invece, sono scesi dal 40 per cento nel 1991 al 24 per cento nel 1994. Dato che i residui nella loro globalità sono scesi, in cinque anni abbiamo dunque dimezzato in valore assoluto la quantità dei residui inviati alla discarica. Inoltre, i tossico-nocivi, che erano l'1-2 per cento, sono scesi allo 0,6 per cento.

Riteniamo che si possa migliorare ancora, attraverso le azioni che il nostro sistema consentirà, se lo porteremo a compimento: potremo arrivare, cioè, a ridurre decisamente l'inviato a discarica. Per quanto riguarda sia i rifiuti inerti sia quelli combustibili, vi è ancora molto da fare e si possono ottenere ulteriori miglioramenti, aumentando la percentuale di quelli inviati alla termodistruzione ed utilizzando una serie di vie nuove, che sono state tracciate anche ultimamente: mi riferisco, per esempio, ai decreti sulle materie prime secondarie, che dovrebbero aiutarci a trovare canali alternativi.

Concludo con tre argomenti di carattere generale, che desidero sottoporre alla vostra attenzione. In primo luogo, crediamo che per avere miglioramenti in questo campo bisogna favorire la creazione di alternative: il decreto sulle ex materie prime secondarie è un primo valido strumento, ma a nostro avviso non basta. Attualmente, per molti residui, non vi sono alternative alla discarica: un esempio è rappresentato dalla mancanza di capacità sufficienti per l'incenerimento. Soprattutto, non vi sono alternative economicamente valide: l'esistenza di alternative, cioè la possibilità che ogni operatore possa trovare più strade per eliminare i propri residui, ci sembra fondamentale perché, favorendo la concorrenza, si stimola una riduzione dei costi. Se vi sono alternative vi è anche concorrenza sui prezzi, in quanto si possono superare eventuali situazioni di monopolio: di conseguenza, si può anche ridurre l'abusivismo, con riferimento più specifico al settore della vostra inchiesta parlamentare.

Da parte di molti, però, sorgono perplessità rispetto alla possibilità di incidere ulteriormente allentando i vincoli normativi, per timore di abusi. Deve quindi essere individuato un punto di equilibrio: è auspicabile l'aumento dei controlli sui flussi dei materiali, che nel nostro paese sono decisamente insufficienti. Le nostre preoccupazioni riguardano anche quanto sta avvenendo nel campo della limitazione alla movimentazione dei rifiuti: siamo

convinti che, se troviamo in Sicilia un rifiuto prodotto a Mirafiori, c'è qualcosa che non va; i costi di trasporto sono sottocosto e se il rifiuto è laggiù significa che è stato smaltito. Tuttavia, dobbiamo renderci conto che, pur essendo importante limitare il movimento dei rifiuti, possono esservi problemi di economia di scala o di specificità di trattamento per certi tipi di rifiuto, come i tossico-nocivi e gli speciali. Ci rendiamo conto, quindi, che genericamente vale il principio per il quale i rifiuti devono essere smaltiti dove vengono generati, ma bisogna anche tenere conto, nella realtà, di ogni specifica situazione.

Ci sembra favorire l'abusivismo anche qualsiasi aumento della tassazione, come quello in via di predisposizione per le discariche. La Confindustria, in un suo documento, ha già segnalato il problema: possono aumentare le entrate dello Stato ma, senza controlli, l'abusivismo troverà probabilmente nuovi spazi.

Un ultimo punto cui vorrei accennare è quello della ricerca esasperata del consenso in tema di localizzazione degli impianti di smaltimento. Gli iter amministrativi sono già, attualmente, lunghi e complessi; la giusta consultazione dell'opinione pubblica, qualche volta, rischia di tradursi nel blocco di un'iniziativa per causa di singoli. Siamo convinti del fatto che qualunque impianto di smaltimento non sia ad impatto zero; però, se si vuole veramente progredire su questo fronte, senza ottenere l'effetto opposto e senza trovarsi in condizioni diverse rispetto agli altri paesi, occorre riflettere sui limiti della ricerca del consenso.

Sarà ora l'ingegner Corazzari ad illustrare il progetto Fenice.

**FRANCO CORAZZARI**, *Responsabile della divisione impianti della FISIA SpA (gruppo FIAT)*. Il progetto Fenice della FIAT è nato circa cinque anni fa per addivenire ad una soluzione definitiva, in un'ottica di autosmaltimento, del problema dei rifiuti industriali, i quali ammontano a oltre 200 mila tonnellate all'anno e risultano smaltiti per circa il 90 per cento in discariche e per una quota

minima residua con termodistruzione in impianti propri.

Le motivazioni di questa strategia sono chiare, nel senso che con investimenti rilevanti - si parla di diverse centinaia di miliardi - si cerca di creare un sistema controllato, autogestito e di massima sicurezza. Solo con un sistema di questo genere vi è la certezza che i costi di smaltimento siano sotto controllo, che si superi la strategia finora prevalente, cioè quella dello smaltimento in discarica, e che si possa contribuire a ridurre lo spazio dell'illecito, superando il regime di oligopolio fino ad oggi prevalente in materia di smaltimento dei rifiuti.

Il progetto Fenice, articolato in diverse linee operative, è stato varato allo scopo di ridurre e controllare la produzione dei rifiuti, nonché al fine di realizzare: il *design for recycling* nell'ambito delle officine, cioè la progettazione di alcuni componenti finalizzata al ricircolo degli stessi e, quindi, una riduzione della produzione dei rifiuti; le isole ecologiche, cioè centri di raccolta e di controllo sistematico di tutti i rifiuti prodotti; una rete logistica, controllata dalla stessa società, per il trasporto dei rifiuti; il punto chiave di tutto il sistema, cioè le piattaforme polifunzionali di smaltimento. Tali piattaforme, a servizio di tre bacini idrografici (del nord, del centro e del sud), utilizzano le tecnologie più consolidate e più correnti, in particolare quella dell'incenerimento, nella convinzione che sia l'unica assolutamente valida per il tipo di residui industriali non solo nostro ma della maggior parte delle industrie italiane. Altri tipi di impianti trattano i diversi tipi di sottoprodotti di residui generati dalle nostre lavorazioni.

Quando si parla di incenerimento, al di là della disponibilità di massima su questo tipo di tecnologia, vi è una notevole repulsione da parte di chi deve accettare questo tipo di impianti sul territorio. Si tratta di una realtà tuttora tangibile, che nello sviluppo del progetto Fenice noi stessi abbiamo toccato con mano: un'opposizione a proposito della quale non si riesce a capire esattamente il confine tra la strumentalizzazione e l'oggettiva paura del pubblico ad

accogliere questo tipo di impianti. Quindi, un vincolo assai pesante per chi vuole realizzare progetti industriali come quello che noi intendiamo portare avanti.

All'estero, questo tipo di problemi è stato superato da molti decenni, in quanto centinaia di impianti, gli stessi che intendiamo realizzare noi, funzionano in Germania, in Francia, in Belgio, in Finlandia, cioè in tutte le nazioni più industrializzate.

I vincoli che abbiamo incontrato nello sviluppo del progetto Fenice, che richiede tutta una serie di autorizzazioni a livello sia ministeriale sia regionale sia locale, sono di natura diversificata, per esempio di carattere normativo, nel senso che la stessa legge che prescrive l'iter di autorizzazione per questo tipo di impianti si presta, sovente, ad interpretazioni non del tutto chiare ed esplicite. Non è ben chiaro, per esempio, cosa si intenda per progetto di massima o per progetto esecutivo che l'azienda proponente deve presentare, in quanto vi sono interpretazioni discordi da parte delle regioni in cui si intende realizzare l'opera; tutto questo può comportare ritardi ed incomprensioni che, fatalmente, vanno sempre ad agevolare il mercato dello smaltimento corrente.

Anche dal punto di vista della procedura di impatto ambientale, una certa fragilità della norma attualmente in vigore, che consente una sorta di palleggiamento tra il Ministero dell'ambiente e l'ente regionale preposto all'emanazione dell'autorizzazione finale, rappresenta un ulteriore elemento di potenziale ritardo della concessione delle autorizzazioni in questione, le quali, una volta accertata la validità ambientale dell'impianto, dovrebbero avere un iter preferenziale, trattandosi di realizzazioni di tipo industriale che contribuiscono a risolvere uno dei grossi problemi ambientali di questo paese.

Grandi difficoltà si riscontrano poi a livello locale, dove la strumentalizzazione è ancora più pesante rispetto all'iter autorizzativo a livello ministeriale o regionale. Quando si parla di conferenze di servizi e della necessità di convincere l'autorità locale della bontà dell'iniziativa si scatena il

finimondo. Tutto ciò, in molti casi con la guida dei diversi movimenti politici e di opinione locali, porta al prolungamento degli iter autorizzativi, sovente alla modifica, anche pesante, del progetto presentato e, in ogni caso, ad una penalizzazione per l'impresa che, investendo, intende risolvere il proprio problema.

La difficoltà maggiore che abbiamo incontrato e che tuttora stiamo incontrando è relativa al concetto di bacinizzazione: la legge stabilisce che debba essere incoraggiato l'autosmaltimento, ma definisce quest'ultimo come uno smaltimento effettuato all'interno dell'impianto di produzione dei rifiuti. Questo concetto è assolutamente assurdo dal punto di vista sia tecnologico sia concettuale, perché ciascuno stabilimento di produzione dei rifiuti dovrebbe avere un impianto di smaltimento. Si tratta, ripeto, di un'assurdità, specialmente per aziende, come la nostra, presenti su tutto il tessuto nazionale e che, quindi, hanno la necessità di individuare una soluzione ottimale, dal punto di vista economico ed ambientale, al problema dello smaltimento dei rifiuti.

Anche porre un vincolo regionale al trasporto dei rifiuti in autosmaltimento è un'ulteriore assurdità: per la FIAT, che ha stabilimenti in Piemonte, in Lombardia e in Emilia Romagna, sarebbe un contro-senso gestionale, tecnologico ed economico realizzare un impianto di smaltimento per ogni suo stabilimento. La soluzione ottima, quella di realizzare impianti al servizio dei bacini, cozza contro il concetto di autosmaltimento, così come oggi è stabilito dalla norma ed interpretato a livello regionale. Ciò costituisce un grosso ostacolo, perché quando l'iter burocratico-amministrativo torna a livello regionale sono moltissime le difficoltà che si incontrano per far accettare il concetto di trasporto dei rifiuti da una regione all'altra (rifiuti prodotti dalla stessa azienda e da quest'ultima smaltiti).

Tutte queste contrarietà contribuiscono senz'altro ad agevolare le soluzioni di smaltimento correnti, cioè discariche e mercato scarsamente controllato.

Un ultimo punto fortemente criticabile è rappresentato dalla mancanza di cultura a livello di opinione pubblica, per la quale la realizzazione di impianti di smaltimento ha ancora qualcosa di demoniaco: in assenza di una cultura specifica, che a partire dal livello scolastico investa anche l'uomo della strada, è difficile capire che il mondo industriale si è evoluto, non è più quello di Seveso o di Bhopal; è difficile capire che le industrie più coinvolte cercano di risolvere questo problema portando avanti una serie di iniziative per le quali investono di tasca propria.

In sostanza, poiché stiamo realizzando questo importante ed ambizioso sistema, pur con tutte le difficoltà che in esso sono presenti, e poiché oggi si parla di *authority* per vari campi della pubblica amministrazione, auspichiamo l'istituzione di un'*authority super partes*, che stabilisca, dopo negoziazioni e con tutte le garanzie necessarie, che un certo impianto deve essere realizzato. Questa sarebbe una via per uscire da una serie di *impasse* che oggi fanno sì che il completamento dell'iter autorizzativo di un impianto del genere richieda tre o quattro anni. Un tempo assolutamente inconcepibile in una nazione industrializzata. Da qui — lo ripeto — l'auspicio dell'istituzione di un'*authority* che possa sfoltire e semplificare certe procedure, individuando anche iter privilegiati per la costruzione degli impianti. Sarebbe dunque necessaria un'azione di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, coinvolgendola e convincendola sull'esigenza di realizzare una società più evoluta anche dal punto di vista dello smaltimento dei rifiuti, rispetto a quella che è la situazione attuale.

VALERIANO NEPOTE, *Direttore dei laboratori centrali della FIAT auto*. L'ingegner Corazzari si è soffermato sul tema dei rifiuti generati direttamente dalla FIAT nell'ambito della propria produzione; io mi occuperò invece di quel particolare tipo di rifiuto che è l'autoveicolo a fine vita.

Su questo tipo di rifiuto la FIAT non ha una responsabilità diretta, ma intende

occuparsene (e se ne sta occupando) nello spirito della protezione dell'ambiente e in base alla cosiddetta responsabilità estesa del produttore.

Il problema riguarda, come è già stato accennato, circa un milione e 300 mila autoveicoli che ogni anno, in Italia, sono avviati alla demolizione. *Grosso modo*, in termini di peso, si tratta di qualcosa di più di un milione di tonnellate di rifiuti. Il trattamento di tale massa di rifiuti, se non effettuato con certe regole e cautele, può creare una serie di abusi, di complicazioni ed anche di azioni illecite, che ritengo possano interessare questa Commissione.

Vorrei anzitutto spendere alcune parole sul progetto della FIAT in ordine al trattamento dei rifiuti dell'autoveicolo a fine vita. Per inquadrare l'argomento va precisato che l'autoveicolo è forse, tra i beni di consumo, quello che tradizionalmente viene maggiormente riciclato. Circa il 75 per cento del milione di tonnellate di rifiuti viene recuperato e riciclato. Mi riferisco, più precisamente, alla componente metallica dell'autoveicolo, che, attraverso tutta una catena di operatori alquanto complessa, ridiventa acciaio o alluminio che viene poi reimpiegato dalle varie industrie.

La catena degli operatori comincia con i cosiddetti demolitori, che commerciano ricambi usati ricavati dalle carcasse di autoveicoli e fanno — o dovrebbero fare — una importantissima operazione: la cosiddetta bonifica o messa in sicurezza dello stesso autoveicolo. Un'operazione, questa, che dovrebbe garantire che tutto il lavoro successivo che avviene sulla carcassa al fine di riciclarla non provochi inquinamenti nei vari stadi della lavorazione.

La catena degli operatori prosegue con i cosiddetti rottamatori, che sono essenzialmente dei commercianti all'ingrosso di questi materiali e si occupano anche del relativo trasporto, e termina con i frantumatori, che si occupano delle operazioni di macerazione delle carcasse in impianti appositi che separano automaticamente, con metodi magnetici, la parte metallica dal resto (vetri e via dicendo). Quest'ultima parte, che corrisponde, in Italia, a

circa 350 mila tonnellate annue rappresenta attualmente il vero e proprio rifiuto che va in discarica, un rifiuto più o meno inquinato in base alle operazioni fatte in precedenza. Ciò dà l'idea dell'importanza del trattamento operato a monte.

Fatta tale premessa, c'è da chiedersi cosa abbia voluto fare FIAT in questo campo. Abbiamo avviato un progetto, chiamato FARE (acronimo che sta per FIAT Auto Recycling) che ha il puro e semplice obiettivo di una riduzione graduale del rifiuto che va in discarica, per arrivare, tendenzialmente, al suo azzeramento attraverso il riciclaggio anche della parte non metallica.

Alla base di questo progetto vi sono due concetti fondamentali. Anzitutto vogliamo che il riciclaggio avvenga alle condizioni di libero mercato, ossia senza sovvenzioni, perché esso possa durare nel tempo senza aiuti di sorta, trovando semplicemente sbocchi idonei a riutilizzi concreti. In secondo luogo, la FIAT non vuole agire autonomamente, ma in collaborazione con gli operatori che già si occupano del riciclaggio dell'altra componente. Questo ci sembra un punto assai importante, perché l'idea è quella di poter utilizzare i migliori demolitori, quelli cioè che possano dare garanzie in tutti i sensi. Infatti, per poter riciclare le autovetture a fine vita si ha bisogno di centri piccoli e distribuiti sul territorio; solo in questo modo, infatti, è possibile rendere un servizio al cittadino, non ricorrendo a grandi fabbriche che riciclino in pochi poli nazionali l'intera massa di rifiuti!

Tenendo dunque presenti questi due concetti (libero mercato e impiego dei migliori operatori), il progetto è stato avviato fin dal 1992, prima a livello sperimentale e soltanto nel nord Italia, sulla base di sei centri di demolizione. Successivamente, esso si è via via esteso, fino ad arrivare attualmente alla dimensione di un centinaio di centri distribuiti sul territorio nazionale.

Ad oggi, le vetture riciclate sono circa 150 mila; ciò corrisponde ad alcune migliaia di tonnellate di materiali riciclati (la plastica dei paraurti, i vetri, le imbottiture

dei sedili e via dicendo), attraverso varie operazioni industriali, che poi vengono reimpiegati su vari mercati.

**PRESIDENTE.** I cento centri di cui sta parlando sono a contatto con i siti in cui avviene la demolizione delle auto?

**VALERIANO NEPOTE, Direttore dei laboratori centrali della FIAT auto.** Questi circa cento centri sono dei veri e propri centri demolitori, i quali, in base ad un accordo stipulato con l'associazione nazionale ADA (Associazione demolitori auto), sono selezionati da tutti i punti di vista (tecnologico, ambientale e professionale).

Il primo anello del processo sono i demolitori, i quali, oltre alle operazioni di bonifica prescritte, effettuano anche altre operazioni supplementari, quali lo smontaggio dei paraurti, dei vetri e delle imbottiture. Questi materiali vengono poi ritirati da alcune aziende utilizzatrici, con le quali abbiamo un accordo, che li rigenerano per poterli reimpiegare in parte sull'automobile stessa (per esempio, il materiale dei paraurti viene reimpiegato per altre componenti in plastica) e in parte su mercati esterni, come i vetri, che ritornano alle vetture, o le imbottiture, che finiscono addirittura nella fabbricazione di moquette.

Questo sistema sta funzionando alle condizioni di libero mercato, nel senso che il costo delle varie operazioni è coperto con i prezzi praticati all'utilizzatore successivo. Il meccanismo funziona abbastanza bene, tant'è vero che si è ampliato ed abbiamo avuto notevoli riconoscimenti nazionali e internazionali. Ma forse la dimostrazione migliore è proprio il riconoscimento da parte dei nostri concorrenti: nel 1994 abbiamo stipulato un accordo di reciprocità con BMW in Germania, Renault in Francia e Rover in Inghilterra, allo scopo di impiantare in questi paesi qualcosa di analogo al nostro sistema, che tratti le vetture FIAT in quei paesi così come noi stiamo trattando le vetture dei nostri concorrenti qui in Italia.

Detto questo, la situazione è problematica per quanto riguarda l'ulteriore ampliamento di questo sistema; è nostra in-

tenzione arrivare ad un'estensione nazionale, ma incontriamo la maggiore difficoltà proprio nella carenza di demolitori autorizzati in base alle leggi ed alle prescrizioni regionali e comunali. Siamo quindi in una fase di stallo. Tanto per dare un'idea, da un punto di vista logistico abbiamo stimato che per far funzionare bene il sistema a livello nazionale sarebbero necessari dai 1.500 ai 2.000 centri, purché opportunamente distribuiti sul territorio nazionale. Il numero di demolitori che operano oggi in Italia è praticamente sconosciuto, si dice però che siano fra i 5.000 ed i 7.000, quindi sono addirittura sovrabbondanti; il problema è che quelli autorizzati a tutti gli effetti sono meno di mille e per di più sono concentrati in determinate aree, mentre vi sono intere regioni sprovviste di demolitori autorizzati da poter trasformare in centri operativi per il nostro progetto.

Non abbiamo conoscenza diretta di abusi, però è facile pensare che la carenza di autorizzazioni e di controlli di qualsiasi genere favorisca il nascere di irregolarità di diversa natura. La più semplice è l'abuso di natura ambientale, nel senso che, se non viene effettuata la messa in sicurezza dell'autovettura, si inquinano tutte le fasi di lavorazione successive, dal trasporto alla frantumazione, fino al residuo solido che attualmente va in discarica, le 300 mila tonnellate annue di cui parlavo prima; si trasforma così un residuo che per sua natura potrebbe essere considerato speciale o addirittura assimilabile all'urbano in un residuo tossico-nocivo, complicando così il già grave problema delle discariche e generando ulteriori possibilità di abuso.

Dietro questa carenza di centri autorizzati si celano anche possibilità di false demolizioni, quelle che sono alla base della circolazione di vetture di provenienza furtiva, attraverso vecchie vetture non demolite da cui vengono asportati documenti, marcature e targhe. Naturalmente, si può poi generare anche un commercio di ricambi rubati, che possono provocare problemi di sicurezza nella successiva circolazione.

I centri autorizzati permetterebbero di migliorare la situazione dal punto di vista ambientale, mentre per quanto riguarda la circolazione delle automobili di provenienza furtiva, crediamo sia necessario qualcosa in più, per esempio l'istituzione obbligatoria di una certificazione dell'effettiva avvenuta demolizione da parte dei demolitori organizzati. A proposito di questi due aspetti, i centri autorizzati ed i certificati di demolizione, nei vari gruppi di lavoro a livello comunitario che si interessano di questi problemi e più in generale del riciclaggio delle vetture a fine vita, abbiamo potuto registrare un ampio consenso in tutti i paesi e da parte di tutti gli interessati, industriali, governi, associazioni. Purtroppo già da parecchi anni in Italia vi è una proposta di legge su questa materia, ma non si riesce ad adottarla. A nostro parere, questi strumenti non sarebbero il toccasana di tutti i problemi ma, oltre ad essere necessari al nostro progetto, rappresenterebbero una soluzione relativamente buona per prevenire possibili abusi.

**DOMENICO BASILE.** Ringrazio il rappresentante della FIAT per questa esposizione molto compiuta, che certamente ci tornerà utilissima in Commissione ambiente quando discuteremo di rifiuti e residui. Le attività illecite delle quali si occupa questa Commissione, però, sono connesse non al furto dei veicoli, ma al traffico dei rifiuti. Ad essere sincero, mi aspettavo di avere informazioni in questo senso da parte dei rappresentanti della FIAT. Non lo dicevo retoricamente: essendo anche componente della Commissione ambiente, sono grato dell'estrema puntualità nel descrivere i problemi connessi ai rifiuti ed ai residui. Però, ripeto, ci interessiamo di altri fenomeni, quelli connessi agli illeciti in tutto il ciclo di smaltimento dei rifiuti.

Per restare nel tema che interessa la Commissione, ritengo di dover rivolgere qualche domanda ai nostri gentili ospiti.

Innanzitutto, chiedo loro se, relativamente al loro gruppo, hanno conoscenza di attività illecite che si sono inserite nel-

l'attività di smaltimento dei loro prodotti, dei loro residui. Ho cercato di seguire gli infiniti dati che sono stati forniti e mi pare di non aver capito bene che fine facciano i rifiuti tossico-nocivi che sono prodotti dalla FIAT e soprattutto dalle aziende del gruppo. Per la verità, ho qualche notizia relativa ad alcuni procedimenti penali che hanno interessato la SNIA; se non vado errato, a Colleferro è stato individuato un sito, peraltro non ufficialmente dichiarato quale discarica, che era stivato di rifiuti tossico-nocivi. Mi pare che ci sia stata una condanna, se non vado errato, ed è recente un'interrogazione parlamentare da parte di un collega.

Siamo interessati a tutto quel che è connesso all'attività illecita, soprattutto da parte della criminalità organizzata. Allora, chiedo specificamente: i rappresentanti della FIAT qui presenti sono a conoscenza di attività illecite nelle mani della criminalità organizzata, che hanno interessato lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalla FIAT o da società del gruppo FIAT?

Esiste oggi un piano di bonifica per i terreni in agro di Colleferro per i quali esiste un procedimento penale presso la pretura di Velletri in relazione all'illecito smaltimento di rifiuti tossico-nocivi?

Penso che queste risposte interessino la Commissione molto più di tutta l'esposizione che prima ci è stata resa.

**PRESIDENTE.** Anch'io avrei voluto porre una domanda per quanto concerne Colleferro, anche perché in un passato non troppo lontano mi sono occupato della vicenda per i diversi aspetti che essa racchiude. Ci si trova dinanzi ad un impianto ad alto rischio di incidente rilevante dal punto di vista industriale. Lì furono commesse alcune furbizie italiane utilizzando la ferrovia: rispetto ai parametri del decreto del Presidente della Repubblica n. 175 del 1988 (la famosa legge Seveso), i quantitativi detenuti presso quello stabilimento variavano con il variare dei vagoni che erano in ferrovia.

Vorrei fosse fatta maggiore chiarezza su un dato che è stato fornito e che riguarda il progetto FARE: si parlava di 350

mila tonnellate all'anno di materiale non metallico che quindi costituisce in qualche modo rifiuto, a fronte di un totale stimato di circa un milione di tonnellate all'anno, corrispondente al milione e 300 mila autovetture che ogni anno vanno in demolizione. È un dato, visto che 350 mila è il 35 per cento di un milione, che non collima con il 25 per cento di cui ho sentito parlare prima.

Ribadendo che il nostro preminente interesse, anche se non unico, verte su temi prima ricordati dal collega Basile, vorrei una vostra valutazione, sempre a proposito del progetto FARE, sul possibile impegno da parte della FIAT (ma non solo, perché, al di là della posizione dominante che essa ha sul mercato italiano, esistono anche altri soggetti) in ordine alla questione cui si accennava prima, cioè una sorta di consorzio di rottamatori posti in diretto contatto con le attività di riciclaggio. In breve, la FIAT, magari insieme ad altri soggetti, se la sente di avere un ruolo molto più impegnativo per quel che riguarda il panorama che veniva configurato nella fase finale dell'esposizione? Esiste una miriade di « sfasciacarrozze » che costituiscono per tutti i centri urbani, ma non solo, un problema rilevante per quel che riguarda la messa a norma, la sistemazione, anche per gli aspetti della tutela paesaggistica. È possibile pensare ad una legislazione che preveda, come avviene per gli imballaggi ed i contenitori in Germania, che il rottame automobilistico, la carcassa debba fare capo al produttore? La FIAT sarebbe in grado — è una pura ipotesi — di svolgere un qualche ruolo in questa situazione?

L'ultima domanda riguarda la divisione impianti. Riferendomi a quanto detto dall'ingegner Corazzari e dall'ingegner Rowinski sulla condivisione delle tesi di Confindustria, devo arguire, anche se non è stato detto esplicitamente, che l'impegno maggiore della FISIA sarebbe rivolto agli impianti di incenerimento. Vorrei ulteriori notizie in merito, tenendo conto che esistono diversi tipi di rifiuto industriale. Per alcuni tipi di rifiuto — penso ai solventi organici volatili — l'incenerimento si pre-

senta pressoché come l'unica soluzione, ma per molti altri tipi di rifiuto esistono soluzioni diverse, con tecnologie diverse, con impianti a freddo, con trattamenti chimici, in generale con un'impiantistica anche complessa che ha la capacità di affermarsi soltanto se le specifiche di progetto — come avviene in paesi più rigorosi del nostro, se non altro dal punto di vista della capacità di controllo e di sanzione — hanno aderenza con le emissioni dell'impianto. In altri paesi, questi impianti hanno caratteristiche reali di emissione che configurano quasi un ciclo chiuso. Vorrei capire meglio quali siano le intenzioni, le capacità, le realizzazioni in ambito FIAT per quel che riguarda questo comparto, ossia la progettazione per lo smaltimento di rifiuti di tipo eminentemente industriale.

Vorrei anche conoscere il livello di impegno sia in termini organizzativi, cioè quanti sono gli addetti e che dimensione ha il comparto, sia in termini di investimenti e di fatturato della FISIA, che è una società per azioni.

**GIORGIO ROWINSKI**, *Responsabile del progetto ecologia della FIAT*. Con riferimento alla domanda dell'onorevole Basile, devo precisare che la FIAT, per il suo processo di trattamento dei rifiuti, si rivolge a operatori autorizzati, di cui verifica le autorizzazioni. Seguiamo quindi le vie autorizzate per lo smaltimento dei nostri rifiuti.

Non ho invece elementi per dare una risposta sullo specifico problema di Colleferro; potremmo eventualmente inviarvi una nota...

**PRESIDENTE**. Certamente. Sulla questione di Colleferro, sollevata dal collega Basile, vorrei sollecitarvi ad inviarci una nota integrativa.

**VALERIANO NEPOTE**, *Direttore dei laboratori centrali della FIAT auto*. Per quanto riguarda la cifra che ho citato di 300-350 mila tonnellate, a fronte di quella di un milione di tonnellate, a parte il fatto che ho parlato di un milione e più, la dif-

ferenza è curiosamente data da terra, terriccio e materiali del genere. Proprio a livello di progetto, la componente non metallica dell'automobile rappresenta il 25 per cento: si tratterebbe quindi di 250 o 300 chili; gli altri sono 50-70 chili di terriccio e materiali vari che vengono accumulati e che, alla fine della frantumazione, andranno a finire in discarica insieme al resto.

Un discorso più importante è quello relativo al ruolo della FIAT. L'azienda sta già assumendo un ruolo non da poco con il progetto che è stato avviato, il quale ha un solo difetto: quello di essere ancora su scala relativamente modesta. Siamo pronti comunque ad assumerci il necessario carico, purché vi siano le condizioni per farlo. Una condizione fondamentale è l'approvazione della legge cui mi riferivo prima, che comporterebbe un opportuno chiarimento; un altro aspetto importante da sottolineare è che non ci sembra giusto assegnare, con una norma, la totale ed esclusiva responsabilità del fine vita al produttore. Ci sembra invece più corretto dal punto di vista operativo affermare un principio di corresponsabilità, cioè di responsabilità condivisa fra tutti gli altri operatori del settore, che sono non soltanto demolitori, ma anche altre aziende, come per esempio quelle di frantumazione, collegate a loro volta con acciaierie di notevoli dimensioni. Se si può affermare che su tutti questi soggetti grava la responsabilità, siamo perfettamente d'accordo: corrisponde a quanto stiamo già facendo e vorremmo ulteriormente ampliare.

FRANCO CORAZZARI, *Responsabile della divisione impianti della FISIA SpA (gruppo FIAT)*. Per quanto riguarda il quesito sulla tipologia dei rifiuti del gruppo, relativamente alle tecnologie individuate per il loro smaltimento, quelli tipicamente prodotti dalle lavorazioni...

PRESIDENTE. Mi scusi per l'interruzione ma voglio fugare un possibile equivoco: se ho ben compreso, la FISIA si interessa di impianti per la gestione e lo smal-

timento non soltanto dei rifiuti interni al gruppo, ma più in generale di quegli 80-90 milioni di tonnellate di rifiuti industriali che si accumulano ogni anno. È così? La vostra società, quindi, non è stata costituita allo scopo di smaltire soltanto i rifiuti della FIAT, ma per operare sul mercato di un certo tipo di rifiuti, prodotti anche all'esterno delle attività del gruppo: vorrei un chiarimento a tale riguardo.

FRANCO CORAZZARI, *Responsabile della divisione impianti della FISIA SpA (gruppo FIAT)*. La FISIA SpA è la società del gruppo FIAT alla quale sono delegate tutte le attività ambientali, di tipo impiantistico e gestionale, per qualunque cliente, in Italia, all'estero, pubblico, privato, del gruppo FIAT e non: ci occupiamo, quindi, di ambiente a tutto tondo.

Per la realizzazione del sistema di smaltimento dei rifiuti della FIAT, è stata creata la società Fenice SpA, partecipata da FISIA, FIAT auto e FIAT capogruppo. Uno specifico obiettivo di Fenice è quindi realizzare e gestire il sistema di smaltimento dei rifiuti del gruppo FIAT, attraverso l'applicazione delle tecnologie cui si accennava in precedenza. Siamo attivi, quindi, su due fronti: quello esterno e quello interno. Su quest'ultimo opera Fenice, una società *ad hoc* creata dal gruppo, la quale investe, quindi si indebita, per recuperare poi risorse sui costi interni, ribaltati alle società del gruppo che utilizzano i sistemi di smaltimento. Deve essere chiaro, quindi, che i sistemi realizzati da Fenice sono destinati in prevalenza allo smaltimento dei rifiuti del gruppo anche se sono utilizzabili da terzi.

Per quanto riguarda la tipologia dei rifiuti e la loro destinazione, nell'ambito del gruppo ne abbiamo sostanzialmente quattro o cinque famiglie. Vi sono, in primo luogo, i solventi, che sono tossico-nocivi; si tratta di solventi organici prevalentemente non clorurati: ormai i clorurati sono in via d'estinzione e nel giro di un paio d'anni verranno del tutto eliminati, per cui resteranno soltanto i solventi esausti di tipo organico non alogenato, in quantità dell'ordine del 3-4 per cento dei rifiuti trattati.

Abbiamo poi i rifiuti solidi d'officina, che sono tutti gli scarti non più riciclabili, in termini di carta, cartone, legno, plastica, stracci: in sostanza, tutto quello che si raccoglie in officina e non è classificabile per una destinazione specifica. Vi sono inoltre fanghi e melme organiche: i fanghi di lavorazione meccanica superficiale, a base di oli minerali; i fanghi di verniciatura, a contenuto organico, con pigmenti provenienti dalle linee di verniciatura delle superfici; i fanghi inorganici, prodotti per esempio dagli impianti finali di depurazione delle acque, o da alcuni trattamenti specifici nell'ambito del gruppo. Infine, i liquami a contenuto inorganico non vengono destinati all'incenerimento, ma devono subire un trattamento chimico-fisico.

Per tutta la frazione di rifiuti che ha un contenuto organico significativo (quindi, solventi, fanghi di verniciatura, fanghi oleosi, rifiuti solidi di officina assimilabili agli urbani), la via più logica e razionale di destinazione finale è l'incenerimento con recupero di energia. Riteniamo che il recupero dell'energia (il cosiddetto riciclo quaternario) sia la soluzione più logica per questo tipo di rifiuti, perché altre tecnologie (come il compostaggio o le tante altre di cui abbiamo sentito parlare) risultano meno valide: valutando infatti la qualità e la composizione merceologica di questi rifiuti, ci si rende conto che le uniche soluzioni possibili sono la discarica, oppure (sicuramente più razionale) l'incenerimento con recupero di energia.

Teniamo conto che, nell'ambito del progetto Fenice, adottando la tecnologia dell'incenerimento con produzione di energia elettrica e sua cessione in rete all'ENEL, oltre a coprire il fabbisogno delle piattaforme, si ottiene un risparmio di produzione primaria di energia elettrica da parte dell'ENEL che corrisponde ad un consumo di metano dell'ordine di un centinaio di milioni di metri cubi all'anno. Riteniamo quindi che si tratti di un recupero molto significativo ed importante, anche perché il potere calorico di questi sottoprodotti è notevole: destinarli ad altre soluzioni, pertanto, ne penalizzerebbe il contenuto energetico pregiato.

Le tecnologie di incenerimento, con tutti i sistemi di contenimento delle emissioni oggi disponibili, consentono di avere, se non lo scarico zero cui accennava il presidente, risultati ad esso vicini. Per certe emissioni, siamo a livelli di sensibilità strumentale, come limite di accettabilità. Ho con me lo schema di un impianto di incenerimento standard, di tecnologia tedesca (la stessa da noi utilizzata), nel quale l'inceneritore è una frazione minima rispetto all'insieme dell'impianto: il corpo dell'inceneritore è infatti, nella rappresentazione in scala, un « mozzicone » di una decina di centimetri rispetto ad un impianto lungo 70-80 centimetri. Tutto il resto è costituito da impianti di abbattimento delle emissioni: abbiamo quindi elettrofiltri, abbattitori multipli ad umido, convertitori catalitici per le emissioni di ossidi di azoto. Tutti questi impianti di abbattimento, che costano ovviamente molto di più del corpo inceneritore, fanno sì che lo scarico delle emissioni sia veramente molto vicino allo zero. D'altra parte, bisogna dimostrare che l'impatto sull'esterno delle limitate emissioni residue sia comunque irrilevante: di ciò si occupano gli studi sull'impatto ambientale.

Riteniamo comunque che, allo stato attuale e per diversi anni a venire, per questo tipo di rifiuti, che non cambieranno nel tempo per quanto riguarda le nostre attività, visto che non sono previste modifiche dal punto di vista merceologico, la soluzione ottimale sia la termodistruzione: non conosciamo altri tipi di soluzione che siano davvero competitivi, fatti salvi gli altri trattamenti chimico-fisici più *soft* dal punto di vista ambientale, cui vengono assoggettati i residui inorganici o che non hanno contenuto organico apprezzabile.

DOMENICO BASILE. Debbo precisare che, quando ho posto la mia domanda, non avevo il minimo dubbio sul fatto che il vostro gruppo utilizzasse trasportatori autorizzati: ciò era d'altronde ampiamente prevedibile, anche perché altrimenti si sarebbe compiuto un reato. Non poteva dunque esservi, da questo punto di vista, risposta diversa. Però, prendo atto del fatto

che non mi è stata data risposta in ordine alla eventuale conoscenza o supposizione di attività illecite connesse a tutti i cicli di smaltimento dei rifiuti; né posso considerarmi soddisfatto, in risposta a quanto ho chiesto, cioè se sia stata operata una verifica delle procedure di smaltimento, dal sentirmi dire che vengono utilizzati trasportatori autorizzati.

**PRESIDENTE.** L'utilizzo di trasportatori o anche di altre sezioni dello smaltimento è — per esperienza comune, non credo solo di questa Commissione — condizione formale e necessaria, ma spesso, purtroppo, assai lontana dall'essere sufficiente; questa Commissione, infatti, ha a sua disposizione non solo informazioni e notizie, ma anche atti processuali proprio nei confronti di soggetti che, qualificatisi come trasportatori o appaltatori di un intero segmento del ciclo, hanno poi compiuto frodi colossali, perché mentre è facile mostrare le bolle di accompagnamento, più difficile è sapere se il materiale trasportato sia stato per davvero scaricato nel luogo indicato dalla bolla di accompagnamento.

Ai nostri interlocutori, che siano sindaci, prefetti o, come in questo caso, aziende, chiediamo sempre di prestare una grande attenzione nel riferirsi ad operatori che diano il massimo della garanzia, anche rispetto al conferimento finale dei rifiuti.

Fermo restando il senso della raccomandazione del collega Basile, attendiamo una vostra documentazione in merito alla domanda specifica relativa ai prodotti tossico-nocivi, in particolare dell'area collettina.

Circa il discorso sugli inceneritori, a proposito del quale condivido, in larga misura, sia i dati tecnici forniti dall'ingegner Corazzari sia alcune sue valutazioni politiche di carattere ambientale, ricordo che nei casi in cui si bruciano assieme materiali che contengono ignina, plastica e PVC, la letteratura scientifica internazionale non esclude la creazione di diossina. Quindi, mentre per molti tipi di rifiuti l'inceneritore, come sottolineava l'ingegner

Corazzari, si prospetta come la soluzione tecnologicamente più avanzata, in quanto consente di realizzare quasi un ciclo chiuso, per quanto riguarda la combustione associata di alcuni tipi di rifiuti l'attenzione deve essere massima, anche per contribuire alla razionalità dell'atteggiamento dei cittadini: se non si precisa cosa si brucia, forse è troppo immaginifico evocare la minaccia di Seveso, ma è vero, purtroppo, che le diossine sono ubiquitarie e reali.

Ringrazio i nostri ospiti.

#### **Audizione dei rappresentanti del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.

Nel salutare il consigliere Bruno Amoruso, il dottor Eugenio Onori e la dottoressa Paola Ficco, rispettivamente presidente, segretario ed esperta dell'albo degli smaltitori, ricordo loro, anche a seguito delle indagini e dei sopralluoghi svolti, nonché delle audizioni dei magistrati, che consideriamo questo segmento estremamente delicato per quanto riguarda il ciclo dei rifiuti, direi soprattutto dal punto di vista dei gravi illeciti perpetrati, in tutti questi anni, ad opera di smaltitori abusivi (magari tramite irregolarità formali sulle bolle di accompagnamento, sui documenti che le aziende di trasporto forniscono e che non garantiscono la certezza né del trasporto né di un conferimento finale dei rifiuti che sia lecito ed appropriato).

Nel corso di una precedente audizione in sede e di alcune audizioni che abbiamo svolto in sedi regionali, sono state lamentate la difficoltà nell'ottenere le iscrizioni all'albo e quella di avere a disposizione aziende sottoposte ad un primo vaglio.

Quindi, vorremmo acquisire il vostro punto di vista sia su questi temi in particolare, e soprattutto sulle procedure di controllo che l'albo intende mettere in campo, considerato che i fenomeni di abu-

sivismo e di illegalità in questo settore del ciclo ci hanno preoccupato fortemente, sia su ciò che riteniate utile dire per informare la Commissione rispetto ai suoi specifici poteri di intervento.

BRUNO AMOROSO, *Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. La ringrazio, signor presidente, per averci offerto l'occasione di parlare e di esternare qualcosa che da lungo tempo covava nell'ambiente dell'albo degli smaltitori.

Dall'inizio ad oggi, quindi per tutto il periodo della sua strana vita, l'albo ha potuto fare ben poco, a causa di un serie di disfunzioni organiche che hanno minato le sue capacità di esprimersi. Faccio grazia ai membri della Commissione del lungo periodo di gestione di quest'organo, sintomatico delle volontà che l'ambiente dei rifiuti nutrivano attorno all'albo, il quale ha il vantaggio di essere autonomo dall'amministrazione presso la quale è incardinato (non ha mandati politici, almeno per quanto riguarda il presidente, il quale è designato dal Consiglio di Stato e nominato dal ministro). Questa situazione ha ingenerato, almeno in alcuni ambienti, una qualche diffidenza.

Per quasi un anno, l'istituto venne bloccato dal Ministero di grazia e giustizia, il quale, per «ripulire» in maniera formale il testo del regolamento, dopo che era passato al nostro vaglio e a quello del Consiglio di Stato, mosse rilievi di legittimità totalmente contrari a quanto stabilisce la legge in sede di pubblicazione dei provvedimenti; per commentare quel periodo, basterà ricordare quanto disse il ministro, non so con quanta grazia e con quale giustizia: «Il ministro di grazia e giustizia trattenga questo provvedimento».

Per la verità, al di là della sensibilizzazione ministeriale iniziale da parte del padre di questo albo — mi riferisco al ministro Ruffolo, il quale tentò di fare ciò che era possibile e che quindi merita la nostra profonda gratitudine per aver concepito e dato il primo impulso a questo strumento —, devo dire che dopo un incontro con il

ministro Spini, che alcuni anni dopo varerà il decreto di operatività dell'albo, non ho mai avuto occasione né di conoscere né di avere rapporti diretti o indiretti con tutti i ministri che si sono succeduti. Quindi, non ho conosciuto nessun ministro dell'ambiente, nonostante le mie reiterate richieste di inaugurare, via via che i ministri si succedevano, una prima seduta del comitato nazionale. I rapporti con le strutture tecniche sono stati totalmente inesistenti. In questa sede non ho intenzione di fare una reprimenda sull'assetto burocratico, ma sugli assetti politici che si sono succeduti e che hanno manifestato un fastidio, una sensazione non dico di vera e propria ostilità ma di totale indifferenza, una posizione assolutamente criticabile che spetterà alla Commissione eventualmente valutare.

Le sedi assegnate all'albo si trovano in locali malsani (due piani sotto palazzo Venezia, nonostante fossero agibili i piani superiori). Con l'arrivo di un capo di gabinetto ci è stata tolta la stanza utilizzabile per un ipotetico contatto con il ministro, che è stata destinata agli autisti. A causa di lavori nel palazzo Venezia gli uffici dell'albo smaltitori sono stati trasferiti a via della Ferratella, nei locali che erano stati occupati in precedenza dal ministro dell'ambiente. La superficie di tali locali non credo sia superiore a 70-80 metri quadrati e il personale è inesistente.

Sulla base di quanto avvenuto in passato, noi non potevamo fare nulla. Il fatto di essere sopravvissuti ad una serie di continue reiterate di decreti-legge (contenenti elementi penalizzanti nei confronti dell'albo) ed essere arrivati qui, vivi e vegeti, è per noi un grosso successo.

Recentemente, abbiamo ottenuto che nell'ultimo decreto-legge fosse prevista la possibilità di trasferire alle sezioni regionali alcuni nostri compiti in materia di decisione sulle iscrizioni. Devo precisare, con una certa animosità, che gli stalli imputati all'albo nazionale smaltitori sono da ricondursi alle difficoltà di riunione del comitato nazionale. Un organo, questo, gigantesco, che per potersi regolarmente riunire ha bisogno della presenza di 19 membri su

38. Aggiungo che di esso fanno parte personalità di un certo spicco e che, rappresentando delle organizzazioni, non sono soggette ad alcuna forma di rapporto gerarchico nei confronti della presidenza dell'albo.

Il lavoro pervenuto al comitato nazionale era passato attraverso un primo filtro, quello delle sezioni regionali, istituite presso le camere di commercio, alle quali, in base al regolamento (alcuni suoi passaggi però destano delle perplessità), era affidata l'istruttoria delle pratiche da trasmettere poi all'albo nazionale. Ma tale lavoro è risultato assolutamente carente e lacunoso. Ci siamo quindi accorti che tutte le pratiche dovevano essere riesaminate e che non era possibile procedere alle iscrizioni ricorrendo a semplici campionature del lavoro compiuto dalle sezioni regionali. Essendo inesistente il personale, i 38 esperti del comitato hanno deciso di riesaminare le istruttorie. Sono stati quindi costituiti dei gruppi di studio, ognuno con il compito di esaminare un certo numero di pratiche. All'interno, però, di tali gruppi di studio, alcuni esperti hanno lavorato con maggiore solerzia ed è quindi accaduto che pratiche contrassegnate da una numerazione più alta fossero completate prima di altre recanti una numerazione inferiore. Per fare un esempio, dirò che la pratica n. 700 veniva conclusa prima della n. 50, in quanto diverso era stato il tasso di diligenza e di operosità impiegato dai singoli gruppi di studio. Mi rendo conto, comunque, che ciò accade abitualmente in tutti gli uffici.

Dunque una grossa lacuna è individuabile nelle sezioni regionali istituite presso le camere di commercio, le quali hanno valutato l'attività dell'albo smaltitori non come una competenza aggiuntiva *ex lege*, di valore pari a tutte le altre, ma quasi con fastidio, arrivando a proporci di assumere personale (due quarti livello e un altro *part time*) per impiegarlo in attività prioritarie.

Dopo un lungo silenzio, ho scritto una lettera al ministro per richiamare la sua attenzione su questo fatto. Sul punto sono state presentate anche delle interrogazioni

parlamentari, con l'obiettivo di sottolineare che le sezioni regionali, che avevano il compito di istruire le pratiche e inviarle a Roma, nel cambio di guardia del regime, ossia nel momento in cui avrebbero dovuto spedire le pratiche già decise, non avrebbero dovuto far altro che cambiare il timbro di spedizione. L'istruttoria prevista per l'invio all'albo delle pratiche doveva infatti essere la stessa seguita per arrivare ad una loro decisione. Ci troviamo però di fronte al fatto che molte sezioni regionali non riescono o non sanno svolgere questo compito.

Per il futuro si pone un interrogativo e cioè se quella dell'albo degli smaltitori sia la sede appropriata per questo compito, visto che esso è da ritenersi un organo di vigilanza. Bisognerà dunque riflettere se non sia il caso che altri organi più preparati, quali le prefetture (mi riferisco a quanto previsto dalla proposta di legge-quadro sui rifiuti), possano verificare il lavoro svolto dalle sezioni regionali. Se infatti gli errori compiuti dovessero ripetersi per l'insipienza di alcune sezioni regionali, e l'albo degli smaltitori dovesse tornare ad occuparsi di certi compiti, la conseguenza sarebbe che il ruolo di quest'ultimo perderebbe di utilità. Tale albo ha oggi, dopo essere stato depurato del compito istruttorio e burocratico, funzioni ispettive e di controllo, anche se queste ultime, pur previste nell'ultimo decreto-legge, non sono state ancora esplicitate.

Occorrerà, in futuro, porre a nostra disposizione sia la guardia di finanza sia la guardia forestale, che hanno ampie capacità di informazione, di presenza sul territorio e di controllo di eventuali irregolarità compiute nei siti. Su questi punti, se non ci sarà qualche modifica nell'assetto organizzativo generale, è difficile aspettarsi un'azione veramente incisiva.

Per fare fronte a queste difficoltà, fin dalla prima costituzione dell'albo abbiamo cercato dei partner sul piano della tecnologia. Posso dire con un certo orgoglio che Telespazio ha varato per noi, ancor prima di concepirlo per le assicurazioni sulle auto, un sistema di monitoraggio via satellite dei rifiuti tossico-nocivi che, secondo

gli accordi presi con l'assessorato all'ambiente della regione Lombardia, sarà in area operativa a partire dal prossimo anno. Ne sarà comunque dato annuncio alla stampa. L'idea è di avere un monitoraggio continuo, attraverso una scatola nera impiantata sui veicoli, per controllare il trasporto dalla partenza fino allo scarico.

**PRESIDENTE.** Abbiamo sentito parlare di questo anche dall'assessore all'ambiente del comune di Milano, ma il progetto non riguarderebbe solo l'area milanese bensì l'intero territorio nazionale.

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Abbiamo trovato maggiore sensibilità in quella zona, quindi il progetto pilota parte da lì e riguarda solo i rifiuti tossico-nocivi; in futuro potrà essere ampliato. La stessa cosa abbiamo cercato di fare con l'IVECO, avviando una serie di contatti per privilegiare nuovi sistemi di trasporto che prevedano *containers* di colore diverso al fine di evitare il fenomeno di veicoli che partono con i rifiuti e tornano, per esempio, con derrate alimentari.

Questi tentativi di accedere alla tecnologia, però, sono inefficaci se non vengono supportati da un'adeguata attenzione politica; non si può fare politica dell'ambiente se il ministero competente non comprende che deve fornire un appoggio sostanziale e sistematico per incoraggiare chi opera in questo settore. Lamentiamo questa difficoltà anche sul piano del conforto morale; siamo completamente abbandonati, sembra quasi che sia in atto una lenta agonia verso la sparizione, e di questo atteggiamento tutti i ministri che si sono succeduti si sono resi più o meno responsabili.

Devo purtroppo registrare che questa disattenzione persiste ed è, più in generale, istituzionale: accorpate il Ministero dell'ambiente al Ministero dei lavori pubblici, invece di fare il contrario, fornisce un'idea chiara di come venga considerata la materia. Non ne attribuiamo la colpa ai

singoli ministri perché, lo ripeto, è l'assetto più generale che ci preoccupa e che andrebbe modificato.

I nostri tentativi di avere un colloquio con la stampa, di aprire qualche canale per esporre queste difficoltà, sono sistematicamente caduti nel nulla, nonostante i numerosi comunicati inviati alle agenzie di stampa e segnalati ai quotidiani.

Questa è la situazione penosa in cui ci troviamo, che attualmente sta lentamente migliorando; se riusciremo ad esercitare le funzioni ispettive, se riusciremo ad avere una migliore collocazione delle sezioni regionali, potremo avere una dinamica positiva sul territorio. Attendiamo però che ciò venga reso possibile, poiché noi traiamo luce dal sole e nelle giornate di pioggia è difficile potersi muovere... Le buone intenzioni fanno poca strada, se non sono supportate dalle strutture e dal conforto generale.

Siamo a disposizione per qualsiasi ulteriore indicazione, anche perché non so quali siano i desideri della Commissione e del presidente.

**DOMENICO BASILE.** L'esposizione del presidente dell'albo degli smaltitori mi lascia molto perplesso, perché descrive una situazione di assoluta inerzia ed inefficienza del comitato nazionale, laddove lamenta una scarsa o quasi nulla possibilità di tenere riunioni per insufficiente partecipazione dei componenti — e quindi per mancanza del numero legale — e laddove parla di un'attività che non so se definire lecita o illecita, ma che certamente è contraria ai principi dell'efficienza e della correttezza, con riferimento a pratiche istruite in modo insufficiente da parte delle sezioni regionali e senza il rispetto dell'ordine cronologico.

Mi chiedo, allora, per quali motivi la denuncia di questi fatti non sia stata resa di pubblico dominio, per esempio, con le dimissioni dei componenti di questo comitato. Nella assoluta impossibilità di svolgere il ruolo che la legge ed il regolamento assegnano a questo organismo, mi sarei aspettato qualcosa di molto diverso dalla semplice esposizione in questa sede, avve-

nuta peraltro casualmente per quanto riguarda la volontà del comitato (certamente non per quanto riguarda la volontà del Parlamento). Sappiamo che spesso chi si interessa della cosa pubblica è distratto; per quanto riguarda il vostro comitato l'incontro di oggi è casuale, e quindi noi casualmente abbiamo avuto l'occasione di ascoltare queste denunce. Mi sarei aspettato, lo ripeto, qualcosa di più vigoroso e soprattutto una dimostrazione della volontà di porre il problema al centro del dibattito.

Invece, oggi casualmente apprendiamo queste cose e che, a fronte di diverse migliaia di domande, ci sono pochissimi smaltitori autorizzati. Sicuramente tutte le difficoltà indicate esisteranno, ma non posso dimenticare che spesso la speculazione edilizia non consiste nell'esercitare una pressione sui progettisti o sul comune per far inserire determinati terreni nel piano regolatore, ma nel non fare inserire terreni nel piano regolatore. Non vorrei che, alla fine, pur salvaguardando — lo dico per caso — la buona fede di tutti, il risultato fosse che ci sono pochissimi smaltitori autorizzati.

In Calabria siamo venuti a conoscenza del fatto che famiglie mafiose sono smaltitori autorizzati. Chiedo allora al presidente se si sia mai posto il problema che dietro allo smaltimento ci siano i mafiosi, i camorristi, la 'ndrangheta. Se se lo è posto, ha chiesto i precedenti penali degli amministratori, dei parenti, dei soci, dei contigui, degli amministratori, dei reali proprietari di queste società? E se lo ha fatto, con l'autorevolezza che deriva dal ruolo che ricopre, lei e il suo comitato nazionale di 38 persone, che non si riunisce mai, avete controllato se c'è la presenza della criminalità organizzata dietro lo smaltimento?

Non ho mai sentito una denuncia in questo senso, presidente. Ho sentito parlare — lo dico sempre con il massimo rispetto dovuto al ruolo di parlamentare — di scatole nere legate a camion che, previa l'apertura di certi rubinetti, perdono liquami per strada (lei non ha detto che

hanno i rubinetti aperti, ma lo dico io). Lei dice che la scatola nera risolve il problema, io dico che non risolve niente!

È stata mai verificata la rispondenza dei mezzi d'opera descritti nelle pratiche, che saranno state necessariamente allegate alla domanda, all'attività, sia essa di trasporto o di smaltimento?

Il problema è grave: questa Commissione ha già accertato che esiste un'attenzione, chiamiamola così, a questo settore da parte della criminalità organizzata. Francamente, sentire il presidente dell'albo degli smaltitori dire che il comitato dei 38 non si riunisce, che le sezioni regionali sono evanescenti, che non ha nemmeno la scrivania dove sedersi e che lo dica per caso, perché oggi per caso è qui presente (per caso per quanto riguarda la sua volontà, non la nostra), mi pare veramente eccessivo.

**PRESIDENTE.** Ometterei il riferimento alla casualità, perché questa Commissione ha il nobile compito di sostituire al caos del caso la megaentropia, cioè la capacità di ordinare, di tentare di coordinare informazioni ed energie.

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Per quanto riguarda il quorum delle sedute, queste ultime sono indette dal presidente. Il presidente può indire le riunioni...

**DOMENICO BASILE.** Poi si dimette!

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Ho fatto denuncia. Ho mandato fax minacciando la denuncia penale per interruzione di pubblico servizio.

**DOMENICO BASILE.** No, si dimette in precedenza, non dimette gli altri!

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Non capisco quale effetto possa

avere una dimissione, dato che verrebbe sostituito con un altro, non credo diverso.

DOMENICO BASILE. È da vedere.

BRUNO AMOROSO, *Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. Certo, questo è un problema che non avrei voluto toccare. Chi mi fa questa obiezione forse non sa che l'albo è stato messo in condizione di operare nel giugno del 1994 e che quindi le sezioni regionali, che hanno avuto il compito di iniziare le istruttorie, hanno avuto tre, quattro, cinque o sei mesi per acquisire i provvedimenti e trasmetterli. Quindi, le discrasie che afferiscono all'albo e che sono innegabili risalgono praticamente ad un semestre di operatività, perché in tutto il periodo precedente l'albo non era operativo, fino a quando non intervenne prima il decreto Spini che lo varò e poi la costituzione delle sezioni regionali.

Questo è il primo punto. Non c'erano dimissioni da dare, né da pensare, perché non vi erano proteste da muovere, in quanto le disfunzioni non dipendevano dall'operatività dell'albo, il quale tuttavia ha tenuto una ventina di riunioni ed ha espletato il suo compito dando direttive generali. Non possiamo aderire sul punto alle sue osservazioni.

Per quanto riguarda l'insufficienza delle pratiche e i controlli dei mafiosi, bisogna scegliere tra burro e cannoni. Le pratiche che arrivano dalle sezioni regionali della Calabria e delle altre regioni colpite da questa piaga vengono sottoposte all'esame. Se si sottopongono ad esame, viene chiesto ben altro che il certificato penale; occorre guardare questi certificati, che magari le sezioni regionali non hanno esaminato. O si fa un'analisi superficiale e allora i tremila mandati possono essere varati immediatamente o si vanno a guardare questi atti. Se si devono guardare questi atti, se si deve accertare l'idoneità dei mezzi uno per uno, come è stato fatto, occorre tempo e l'esigenza di disporre di

tempo contrasta con quella della velocizzazione di tale compito.

Per quanto riguarda l'istruzione senza ordine cronologico, non sono stato capito. Le istruzioni vengono affidate in ordine cronologico a tutti i relatori. Quando poi un relatore non decide le proprie, viene richiamato pesantemente e in alcuni casi è stato anche sostituito. Ma naturalmente, non essendo io sovraordinato, non essendo loro miei impiegati, non posso fare altro che pregarli di svolgere il loro compito. Ecco perché può scaturire questa situazione. Le pratiche vengono assegnate rigorosamente secondo l'ordine di inoltro, tant'è che da parte degli impiantisti viene sollecitato un registro autonomo, proprio per consentire una corsia preferenziale a qualche categoria, corsia che sino ad oggi, anche se forse spettava, non è stata mai accordata.

Mi fa piacere sentir dire da un parlamentare che questi problemi sono avvertiti da tutti, ma non abbiamo possibilità di denunciare. Se ci arriva un certificato penale negativo, da cui risulta che un distinto signore, apparentemente tale, è in realtà un fior di mascalzone, succede perché è stato già denunciato. Non spetta a noi scoprire, al di là delle risultanze penali dei processi, se siano delinquenti o galantuomini. Se li troviamo definiti delinquenti è perché sono già stati ampiamente denunciati, hanno riportato condanne penali o hanno processi in corso. A che titolo potremmo fare denunce in questo senso? Sarebbe un'ulteriore mole di carte destinate alle procure della Repubblica, cui spetta adottare i provvedimenti che ci danno il diritto e il dovere di non iscrivere determinate persone all'albo, come talvolta abbiamo fatto. La nostra sanzione è la non iscrizione, non la denuncia, della quale prendiamo atto se già è stata presentata.

Per quanto riguarda l'aspetto tecnologico, tengo a precisare che Telespazio, noi e le altre strutture competenti abbiamo ben esaminato la soluzione: si tratta di fusti e contenitori che devono essere sigillati, e quindi non è possibile che ci siano fuo-

riuscite come quelle descritte dall'onorevole Basile. Appena verrà redatto il programma, lo invierò alla Commissione, in modo che possiate anche darci un consiglio. D'altra parte, difficilmente si poteva fare di più; è un esperimento unico al mondo.

**GIANCARLO SITRA.** Per la verità, presidente, la mia domanda, derivante da una curiosità che avevo, è già stata posta dal collega Basile. Tuttavia, la ripeto entrando più nel dettaglio, con riferimento al fine istituzionale di questa Commissione, che è quello di verificare se sia nel giusto quella fiorente dottrina che individua nello smaltimento dei rifiuti la correlazione con la criminalità organizzata.

Una serie di attività che abbiamo già svolto ci ha fatto porre domande assai inquietanti circa la fondata presunzione che in questo settore sia possibile realizzare affari anche più ingenti rispetto al traffico della droga; mi riferisco ai rifiuti radioattivi, ma anche allo smaltimento di altri tipi di rifiuti. Come ha già detto il collega Basile, nel Mezzogiorno, tra gli smaltitori possono operare direttamente - e ciò sarebbe molto grave - e certamente indirettamente, organizzazioni criminali, che manifestano un grande interesse per questo settore. È stato già detto che su 16 mila domande solo 200...

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Quelle pervenute sono poco più di duemila.

**GIANCARLO SITRA.** Le altre giacciono presso le camere di commercio?

**PRESIDENTE.** Sulla base delle richieste avanzate dai colleghi, vi preghiamo di fornirci prima possibile i dati che possono interessare la nostra Commissione.

**GIANCARLO SITRA.** In una serie di verifiche e controlli sul territorio che abbiamo effettuato, in particolare in alcune

aree del Mezzogiorno dove è maggiormente presente la criminalità organizzata, abbiamo constatato non una ricchezza di smaltitori, ma viceversa una loro grande scarsità, per la quale in molte regioni l'attività di smaltimento (mi riferisco per esempio ai rifiuti ospedalieri, ma non soltanto) è riservata a pochissimi smaltitori. Sarebbe interessante sapere se questi operatori, che svolgono la loro attività alla luce del sole, siano inseriti nell'albo, perché, se è così, sarebbe necessaria una nuova verifica su di essi. Capisco le argomentazioni del dottor Amoroso in risposta al collega Basile, ma, se siamo di fronte ad una situazione pregressa nella quale le carte non ci hanno messo nella condizione di compiere verifiche sui soggetti collegati alla criminalità organizzata, a mio avviso, oggi, a consuntivo, dobbiamo effettuare approfondimenti diversi, che vadano oltre le carte, per capire se vi sono inquinamenti di questo tipo e procedere ad eventuali cancellazioni.

La mia domanda è la seguente: quali sono i requisiti che debbono avere coloro che presentano richiesta di essere iscritti all'albo e quali i criteri utilizzati per procedere all'iscrizione? Lo domando perché non mi meraviglierei se fra gli iscritti all'albo vi fossero elementi in qualche modo collegati, se non direttamente, almeno indirettamente, alla criminalità organizzata. Se ciò fosse possibile (è una delle ipotesi che personalmente formulo), credo sarebbe il caso di pensare ad un'azione di verifica per procedere alle necessarie cancellazioni.

**BRUNO AMOROSO, Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti.** Non vi è dubbio che l'infiltrazione criminale abbia trovato *ab origine* un terreno fertile nel settore; non a caso l'albo smaltitori è nato proprio per effettuare un controllo attraverso un osservatorio nazionale, che altrimenti non sarebbe possibile. Nel ripetere le osservazioni che mi sono permesso di svolgere in risposta alle do-

mande dell'onorevole Basile, aggiungo che può richiedersi un'analisi ancora più approfondita rispetto a quella già oggi in atto e che è di doppio grado: già questo indica una patologia, perché non si dovrebbero fare due istruttorie. Oggi, comunque, possiamo garantire, con un larghissimo margine di affidabilità, che da questo stretto filtro sono uscite le poche imprese iscritte all'albo, che sono fra le 400 e le 500.

Non è però il momento di parlare di cancellazioni, perché per ora le iscrizioni sono talmente centellinate che il problema si porrà eventualmente in seguito. Si porrà probabilmente, per esempio, a seguito del nuovo decreto-legge, in base al quale le sezioni regionali indicheranno gli iscritti, con istruttorie che non controlleremo più e che speriamo vengano finalmente espletate con maggiore senso di responsabilità; in tal caso, iscriveremmo le imprese e poi ci porremo il problema di reperire informazioni e dati (se avremo la forza per avere uno strumento di indagine, come auspichiamo) per la loro eventuale estromissione.

Per quanto riguarda altri collegamenti cui si è fatto riferimento, devo dire che mi sembrano molto difficili nel caso di illustri componenti che vanno dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici a professori universitari, direttori generali dei ministeri (per esempio, Ammassari), rappresentanti delle categorie, dell'Unioncamere, della Confindustria e così via. Abbiamo una certa difficoltà a pensare che qualche struttura di questo genere abbia designato a far parte del comitato un soggetto men che commendevole; se vi dovesse essere qualche suggerimento in proposito, sarei lieto di riceverlo, ma devo dire che non mi sono mai neanche posto il problema, data la qualità degli enti rappresentati. Le critiche fra noi sono state feroci su tutti i punti, ma (pur ritenendo di non essere un ingenuo, avendo tanta esperienza nella materia) devo dire che non ho mai notato, pur nelle più aspre contese, atteggiamenti che potessero avere

rilievo di ordine penale. Vi sono stati alcuni avvicendamenti e sostituzioni che possono ancora oggi darci il tempo per compiere una verifica, ma escluderei totalmente l'ipotesi: penso quindi di poterla tranquillizzare sul punto, onorevole, e le manderò l'elenco delle organizzazioni rappresentate, affinché possa verificarne il livello, tale per cui non possiamo pensare che siano stati indicati soggetti men che commendevoli.

Secondo l'organizzazione che ci siamo dati nell'ambito dell'albo degli smaltitori, l'unica cosa che può essere verificata è il superamento dell'ordine del ruolo in base al pervenimento all'ufficio: ma ciò non è stato fatto. Se poi qualche soggetto ha espletato le prime dieci pratiche e non le ultime cinquanta che gli erano state assegnate, attribuirei questo comportamento ad una forma di disinteresse o di fastidio per pratiche complicatissime. Abbiamo compiuto forse l'errore di non produrre in questa sede un dossier: nella maggior parte dei casi essi sono assai voluminosi e debbono essere esaminati punto per punto, attraverso analisi ancora in via di informatizzazione. Vi sono quindi problemi di tempo, da inquadrare in un panorama più ampio. Forse la nostra collaboratrice, che è esperta dell'albo, può aggiungere qualcosa in proposito.

**PAOLA FICCO**, *Esperta ambientale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. Debbo innanzitutto una semplice e breve risposta all'eccezione avanzata dall'onorevole Basile, il quale ha affermato che in Calabria (come probabilmente in altre regioni, soprattutto del Mezzogiorno) vi sono smaltitori autorizzati in odore di mafia, o comunque presenti a vario titolo nelle frange malavitose. La mia esperienza maturata nell'albo smaltitori, come componente delle sezioni regionali, mi spinge ad osservare che questo è abbastanza difficile, non fosse altro perché è richiesto il certificato antimafia...

DOMENICO BASILE. Lo aveva anche Riina!

PAOLA FICCO, *Esperta ambientale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. D'accordo, diciamo pure che non significa niente, ma comunque, in qualche modo, di quello ci si fida. Sono richiesti inoltre i carichi pendenti ed i certificati penali; il nostro regolamento stabilisce con molta chiarezza, all'articolo 11, che laddove il soggetto si sia reso colpevole e sia stato condannato a seguito di una serie di reati contro il patrimonio, le persone, e così via non possa ottenere l'iscrizione. Allora, codice penale alla mano, di volta in volta, si verificano i carichi pendenti, i certificati antimafia, i certificati penali, per il soggetto interessato e per tutta la compagine aziendale.

Mi sembra strano che si sostenga che si tratta di soggetti autorizzati ad effettuare lo smaltimento. Attenzione! L'albo ha cominciato ad essere operativo dal 1° giugno 1994; le istruttorie e le deliberazioni sono cominciate dal gennaio 1995, perché fino al 1° dicembre si potevano inoltrare le domande. Allora, chi ha concesso le autorizzazioni prima dell'avvio dell'albo? Le regioni, le province; probabilmente, quindi, ci saranno dei soggetti che, pur mafiosi, sono autorizzati e pertanto smaltiscono o, per usare il termine europeo, gestiscono i rifiuti. Mi permetto però di dubitare fortemente sul fatto che dalle istruttorie dell'albo smaltitori sia filtrato un qualunque personaggio in odore di mafia o di organizzazioni similari. Per carità, tutto può succedere, però le cautele offerteci dal nostro regolamento sono tante e tali che - mi consenta, onorevole Basile - quanto da lei detto a me sembra molto lontano dalla realtà. Abbiamo dodici anni di vigenza regionale!

PRESIDENTE. Ho ben compreso le difficoltà della situazione pregressa e credo di poter sintetizzare le preoccupazioni della Commissione.

A fronte di un quadro estremamente preoccupante e dell'esistenza di questo settore dello smaltimento, che è nodale, abbiamo constatato, proprio rispetto alla penetrazione della criminalità organizzata, che all'albo degli smaltitori e al comitato nazionale è chiesto di garantire la funzionalità del settore con smaltitori autorizzati e con il massimo di garanzia possibile. Risultano infatti fenomeni anche a noi noti, quali la presenza, in settori dello smaltimento, di personaggi di clan malavitosi: nel sopralluogo che abbiamo compiuto in Puglia, per esempio, si è parlato di personaggi della Sacra corona unita.

Quindi, adesso non interessa tanto fare un percorso a ritroso per chiedersi come ciò sia potuto accadere. Il punto fondamentale è di riuscire, da un lato, ad innestare una marcia in più per garantire funzionalità ad un aspetto del ciclo che sembra fondamentale, dall'altro, a far sì che la griglia dei dispositivi cautelativi (casellario giudiziale, certificato antimafia) non sia facilmente evasa, come forse accade adesso.

Certe volte, può essere più utile un rapporto diretto, per esempio con il gruppo di lavoro della Direzione nazionale antimafia a ciò preposto, nel cui archivio vi è già una serie di nomi; può essere utile fare un riscontro e chiedere se ad alcuni personaggi, sulla cui trasparenza si nutrono fondati dubbi, possa essere concessa l'iscrizione all'albo degli smaltitori. Ciò prescinde da pesanti trafale burocratiche e da una grande quantità di scartoffie e risponde ad una visione forse un po' più « garibaldina », ma senz'altro necessaria a fronte dell'emergenza che si registra nel settore. Non vorrei - lo dico francamente - che questo problema diventasse occasione di ulteriore lavoro per noi, magari disponendo direttamente un'indagine a tappeto su tutte le sezioni delle camere di commercio che redigono questo tipo di rapporti per l'iscrizione all'albo degli smaltitori.

Vorrei che quest'ulteriore lavoro, che credo sia anche nella mente del collega

Basile, ci fosse risparmiato dalla massima funzionalità possibile dei processi cui ho fatto riferimento prima. Mi riferisco, per esempio, ad una maggiore presenza degli smaltitori nell'albo (altrimenti nulla funzionerà), nonché alla necessità, magari evitando qualche procedura particolarmente farraginoso, di instaurare collegamenti più diretti con le forze che dispongono di utili informazioni (Corpo forestale dello Stato, guardia di finanza, Arma dei carabinieri, polizia). Credo che questo tipo di rapporti informali, ma diretti, possa diminuire di molto il lavoro e favorire una maggiore trasparenza, perché è vero che i criteri di iscrizione all'albo sono fissati dalla legge, ma sarebbe una leggerezza rispettare « giuseppinamente » tutti i criteri di legge e non sapere, per esempio, che nonostante Tizio appartenga alla Sacra corona unita...

BRUNO AMOROSO, *Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. Svolgiamo e svolgeremo queste indagini, ma se oggi inviassi al NOE richieste in tal senso, credo che il direttore del servizio potrebbe accogliermene una o due al massimo. Se non vi è un ordine del ministro che metta anche a nostra disposizione la guardia di finanza...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma non pensavo a cose così complesse. Forse ho semplificato eccessivamente, ma immaginavo non tanto di disporre indagini, quanto di far pervenire agli uffici competenti del NOE, della guardia di finanza, del Corpo forestale e, soprattutto, alla procura antimafia, i nominativi su cui l'esperienza e gli avvertimenti suggeriscono cautela.

BRUNO AMOROSO, *Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. Sì, però sappiamo che i soggetti in questione si stanno premunendo ricorrendo a soggetti prestanome.

PRESIDENTE. Sappiamo tutto.

BRUNO AMOROSO, *Presidente del comitato nazionale dell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti*. Accederemo al suo invito, signor presidente. Se mi è consentito, sarebbe il caso di fare presente, a chi di dovere, che le mie eventuali richieste, sempre garbate e discrete, derivano anche da un invito di questa Commissione, di modo che poi non ci si trincerino sempre dietro ad espressioni quali: « Me lo faccia dire dal ministro ».

DOMENICO BASILE. Vorrei brevemente chiarire la mia posizione, perché non sembri una inutile e prevenuta dichiarazione nei confronti dei rappresentanti dell'albo degli smaltitori.

Le mie affermazioni le ho fatte tenendo conto dell'esposizione del presidente. Comunque, credo sia da ribadire il riferimento di quest'ultimo a proposito dell'intervento della prefettura piuttosto che delle camere di commercio o in sinergia con quest'ultime. Siccome sul territorio i prefetti hanno la disponibilità di punti di riferimento importanti, quali l'Arma dei carabinieri e tutte le altre forze di polizia, credo che trasferire l'allocazione di questi comitati provinciali dalle camere di commercio alla prefettura sortirebbe un risultato certamente positivo. Su questo specifico aspetto, fermi restando l'importanza e la complessità delle tematiche, ritengo che la Commissione potrebbe fornire utili suggerimenti in sede di formulazione dei provvedimenti legislativi.

PRESIDENTE. Ricordo a tutti noi che fra pochi giorni sarà disponibile in bozza, affinché venga esaminata da tutti i gruppi, la relazione che la Commissione d'inchiesta deve presentare al Parlamento. Nelle conclusioni della stessa, se pure in modo sintetico e sobrio, credo che saremo in grado di fornire, avendone discusso prima, una serie di indicazioni e di affrontare, tra gli altri, anche questo tema.

Ringrazio i nostri interlocutori.

**Comunicazioni del presidente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che, in relazione all'emergenza creatasi a Milano per le gravi difficoltà di smaltimento dei rifiuti solidi urbani, ho inviato ieri una lettera al presidente della giunta regionale lombarda Formigoni, al presidente della giunta provinciale di Milano Tamberi e al sindaco di Milano Formentini.

Ad essi, facendomi interprete della preoccupazione della Commissione per la situazione in atto, viste anche le positive prospettive che, invece, erano emerse nel corso degli incontri svoltisi durante la missione del 19 ottobre scorso, ho rappresen-

tato la necessità di procedere quanto prima ad un'audizione volta ad approfondire tutti gli aspetti della questione.

Nell'attesa, la Commissione prende atto dell'accordo cui sono giunte proprio oggi le istituzioni interessate.

**La seduta termina alle 20.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 30 novembre 1995.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO