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

(n. 15)

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 GENNAIO 1996

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione dei rappresentanti dell'ADA - Associazione nazionale demolitori di autoveicoli:		Calò Anselmo, Vicepresidente dell'ADA	391 392, 396
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	389, 390, 391 392, 393, 394, 395, 396	Tarditi Vittorio	393, 394
Basile Domenico	395	Comunicazioni del presidente:	
Bianchi Luigi, <i>Presidente dell'ADA</i>	389, 390 391, 392, 393, 394, 395	Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	396
		Sulla pubblicità dei lavori:	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	389

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,30.

(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'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione dei rappresentanti dell'ADA — Associazione nazionale demolitori di autoveicoli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'ADA, l'associazione nazionale demolitori di autoveicoli.

Debbo scusarmi con i nostri interlocutori per il ritardo con cui ha avuto inizio l'odierna audizione, che si svolge in concomitanza con le votazioni per l'elezione dei giudici costituzionali.

Come sapete, la nostra è una Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite connesse: vorremmo pertanto ricevere da parte vostra indicazioni sugli aspetti specifici di vostra pertinenza. Sulla stessa materia, abbiamo già ascoltato i rappresentanti della FIAT, i quali, sui problemi della demolizione e del riciclaggio dei rifiuti della produzione automobilistica, hanno presentato alcuni progetti ed illustrato l'impegno che quella casa automobilistica intende portare avanti. Vorremmo dunque approfondire la questione anche da altri punti

di vista, con riferimento ad un settore che, soprattutto nei grandi centri urbani, comporta senz'altro considerevoli problemi, spesso collegati alla cattiva o abusiva gestione dei rifiuti: voglio soltanto ricordare che alcune alluvioni, in Italia, hanno avuto un effetto ancor più devastante perché i corsi d'acqua erano ingombri da carcasse di automobili.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Desidero innanzitutto scindere il problema delle carcasse di auto in due aspetti: il primo propriamente riferito alla questione dei rifiuti, anche perché le carcasse sono state considerate rifiuti speciali a partire dal 1982, per cui rientrano perfettamente nell'ambito di vostro interesse; il secondo relativo invece alle attività della malavita, a nostro avviso da collegare ad un ciclo scorretto dei rifiuti.

Devo dire che siamo quasi completamente in sintonia con FIAT auto, i cui rappresentanti vi avranno probabilmente riferito che collaboriamo insieme nel progetto FARE, per dar vita ad un sistema finalmente integrato e corretto di smaltimento dei rifiuti, che comporta percentuali di considerevoli entità per quanto concerne i materiali da destinare al riciclaggio. Ritengo che si tratti di un sistema innovativo, a livello non soltanto europeo, ma anche mondiale: ha già prodotto un certo risultato positivo, poiché l'anno scorso, con questo sistema, abbiamo riciclato quasi 100 mila autovetture, riducendo, di conseguenza, del 3 per cento il volume di materiale conferito in discarica.

Riteniamo, quindi, di essere sufficientemente all'avanguardia, anche per quanto riguarda le sinergie ottenute, che sono

state proposte a FIAT auto, ma anche a tutti i produttori di auto, visto che il sistema si è allargato a Renault e BMW, mentre prossimamente si amplierà anche al gruppo francese PSA. Si tratta di tecnologie che comportano, al di là della bonifica e della messa in sicurezza dell'auto, che sono già previste dalla legge (quindi con il prelievo di batterie, oli, liquidi, fluidi, eccetera), anche la rimozione di componenti esterne della vettura, cioè vetri, materie plastiche, poliuretani ed il loro riciclaggio. Da questo punto di vista, riteniamo quindi che vi siano già sufficienti garanzie nel sistema: è chiaro che, perché quest'ultimo si possa sviluppare ed avere risultati economicamente positivi, è necessaria una legge. Stranamente, però, quando sembrava che finalmente potesse essere approvato un provvedimento in materia, l'iter si è fermato. Ad un certo punto, abbiamo addirittura pensato di portare iella, perché ogni volta che credevamo potesse arrivare in porto si interrompeva la legislatura; speriamo che non sia così anche questa volta, perché altrimenti saremmo davvero sfortunati (sarebbe la terza occasione perduta).

Il provvedimento all'esame del Parlamento (già passato al vaglio del Senato) è giudicato in maniera assolutamente positiva da parte nostra, tranne che per un emendamento, introdotto all'ultimo momento, presentato dal senatore Lombardi-Cerri, che prevede l'impossibilità della vendita di una parte di ricambi, non meglio definiti, il che avrebbe ripercussioni non indifferenti sulle piccole aziende. Tuttavia, devo dire che, nel suo complesso, il provvedimento è stato ben costruito, anche perché si tratta dello stesso testo riproposto più volte, alla cui stesura abbiamo collaborato...

PRESIDENTE. Si sta riferendo al testo unificato che da parecchio tempo è all'esame della Commissione ambiente della Camera?

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'ADA. Faccio riferimento alla proposta di legge presentata dal senatore Larizza, che è già

all'esame della Camera, ma che per quanto mi risulta non è stata ancora assegnata in Commissione: disponiamo, comunque, della relativa documentazione. Nel contempo, l'onorevole Peticaro ha presentato un altro progetto di legge, che è sostanzialmente identico a quello del senatore Larizza, il quale deriva da un testo predisposto nella passata legislatura. In questo testo — ripeto: ripresentato tale e quale al precedente —, l'unica anomalia, a nostro avviso, è rappresentata dalle proposte di modifica che sono state presentate dal senatore Lombardi-Cerri, poiché, per le parti di ricambio, si fa riferimento ad una componentistica variegata, mentre il testo precedente parlava di parti di ricambio attinenti alla sicurezza. Su queste ultime, siamo perfettamente d'accordo, e credo lo siano anche FIAT auto ed altri produttori; tuttavia, l'estensione a tutta la ricambistica ci appare come una anomalia che è assolutamente da eliminare.

Ritengo che tutti siamo d'accordo sull'assoluta necessità che intervenga finalmente una legge specifica, per combattere, una volta per tutte, l'abusivismo che si è creato nel settore: in Italia, a fronte di 1.300 impianti autorizzati, ve ne sono circa 7 mila abusivi; quest'ultimo dato è comunque una stima, in quanto il loro numero cresce tutti i giorni, soprattutto ultimamente, da quando le carcasse d'auto sono state inserite nell'allegato 3.3 del decreto-legge sui residui. Questa *deregulation* del settore ha scardinato le difese di professionalità, che già erano scarse, proprio per il fatto che, classificando questi rifiuti come residui, è sufficiente la semplice comunicazione dell'esercizio dell'attività all'albo degli smaltitori: ci sembra un po' poco, tutto sommato, per garantire la professionalità e l'onestà nel circuito. A questo punto, la nostra prima richiesta è che il testo, possibilmente corretto nel punto che ho indicato, veda la luce il prima possibile, anche perché siamo convinti che, nel settore, vi siano grosse connivenze con la criminalità. In Italia vengono rubate 250-300 mila macchine all'anno e saremmo ciechi se non ci rendessimo conto che una parte di queste vetture viene uti-

lizzata per i ricambi. Fino a quando non vi sarà un controllo serio e chiaro sulla gestione di queste attività, rimarrà sempre aperto uno spazio per la criminalità in tutte le sue espressioni, fino ad arrivare alle forme organizzate.

PRESIDENTE. Oltre alle considerazioni di carattere generale, delle quali in qualche modo siamo a conoscenza, vorremmo sapere se alla sua associazione risultino episodi specifici o eventuali sospetti in ordine ai quali si possa ritenere opportuno attirare l'attenzione della Commissione. Ovviamente, non pretendo particolari sforzi di memoria e circoscrivo la richiesta a situazioni per le quali ella sia in grado di indicarci dettagli fin da questo momento, fatta salva, ovviamente, la possibilità — che noi auspichiamo — di procedere, nell'ambito dell'ADA, all'acquisizione di dati ed elementi che fossero a conoscenza degli associati. Ove riusciste ad acquisire dati specifici su episodi particolari, vi saremmo grati se li segnalaste alla Commissione.

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'ADA. Un caso clamoroso, noto a tutti, è quello dell'autoparco di Milano, la cui vicenda ha creato molto scalpore anche perché ha coinvolto organi della magistratura e della polizia. L'autoparco altro non era che un centro di demolizione che, sotto mentite spoglie, svolgeva altre attività. Recentemente, discutendo con alcuni magistrati (i quali, in qualche caso, sono sensibili al problema), abbiamo appreso che l'87 per cento dei reati in qualche modo, per essere consumato, comporta l'utilizzazione di un'autovettura, in maniera diretta o indiretta. È evidente che queste vetture, in qualsiasi modo usate, debbano essere fatte sparire.

Va inoltre affrontato il discorso sul trasferimento all'estero di carcasse di autovetture che tali non sono e che a volte servono per contenere droga o altro. In sostanza, credo si tratti di un campo molto interessante sul quale lavorare. Certo, è vero che il furto è ormai diventato un piccolo reato (tant'è vero che, purtroppo, in Italia non mettono in galera nessuno!), ma

va anche tenuto presente che si tratta spesso del primo gradino per il passaggio ad un malavita decisamente più organizzata, che a nostro parere, in particolare in questa fase, trovandosi di fronte ad una congiuntura economica non particolarmente favorevole, è tornata ad interessarsi in maniera massiccia ai furti di autovetture, considerati come fonte di guadagno in grado di garantire l'approvvigionamento di denaro contante da utilizzare per l'esercizio di altre attività certamente più delicate.

Quella dell'autoparco di Milano è stata la vicenda che ha avuto la maggiore eco, ma credo che analoghe situazioni potrebbero essere verificate in altre città d'Italia, soprattutto in assenza di una normativa specifica che consentirebbe una gestione professionale dei centri da parte di soggetti autorizzati.

PRESIDENTE. Il dottor Calò ha qualcosa da aggiungere?

ANSELMO CALÒ, Vicepresidente dell'ADA. Non credo di dover aggiungere altro alle dichiarazioni del presidente Bianchi e mi riservo di intervenire nell'ipotesi in cui ci fossero rivolte domande specifiche.

PRESIDENTE. La cintura periferica dei grandi centri urbani (penso, in particolare, a Roma, Milano e Napoli) è caratterizzata dalla presenza di veri e propri cimiteri di auto, spesso sorti in assenza di autorizzazioni e gestiti da personale professionalmente non competente. A fronte di tale fenomeno, si riscontrano tentativi di pianificazione da parte delle amministrazioni comunali, le quali comunque incontrano molte difficoltà sia nell'individuazione dei siti sia con riferimento alla loro gestione. Vorrei sapere, con riguardo a questo aspetto specifico, se siano state configurate ipotesi progettuali, anche in collaborazione con la FIAT o altre case automobilistiche, di carattere polivalente o, almeno, tali da poter essere praticate a Roma quanto a Milano. Il discorso coinvolge aspetti di carattere ambientale e paesaggistico e rivela la necessità di realizzare una

sorta di catena di montaggio e smontaggio idonea a provvedere al recupero totale delle componenti utilizzabili ed allo smaltimento di quelle non recuperabili. In sostanza, vorrei sapere se, nell'ambito degli accordi con le case automobilistiche, siano state valutate ipotesi di questo tipo, nel contesto — per esempio — di accordi di programma con le amministrazioni comunali, per affrontare il delicato problema della gestione delle periferie urbane, con riferimento alle quali appare sempre più indispensabile eliminare le diffuse forme di palese degrado.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Se lei intende sapere se siano state assunte iniziative a livello sinergico con le case automobilistiche per la ricerca di aree specifiche, non posso che risponderle negativamente...

PRESIDENTE. Le chiedo se siano stati presentati progetti conseguenti ad accordi stipulati con le amministrazioni comunali.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. In realtà, il tutto è fermo a livello di ipotesi. Anche con riferimento a situazioni pratiche (penso per esempio, alla SEVEL di Pomigliano d'Arco e alla Caffaro di Pordenone, aree dismesse che andrebbero attrezzate per l'insediamento di grandi impianti), si è sempre incontrata una grande resistenza da parte delle amministrazioni locali. Purtroppo, del demolitore di auto viene sempre presentata la parte peggiore. Come associazione, non siamo pregiudizialmente contrari, soprattutto con riferimento alle realtà urbane a più alta densità, al trasferimento o al collocamento di un numero consistente di impianti sulle stesse aree. Certo, è evidente che andrebbero tenute presenti le difficoltà che ne deriverebbero per il cittadino; il dramma è che tutti sappiamo con certezza di avere bisogno di queste attività ma, ciò nonostante, si incontra molta resistenza e si fa fatica a conferire ad esse la dovuta legittimazione e regolamentazione. Questa situazione si trascina ormai da vent'anni. Vi

sono alcune aree che potrebbero essere attrezzate per realizzare — come diceva lei, presidente — una sorta di catena a ritroso, in modo da riuscire ad utilizzare molte componenti delle autovetture; a tale riguardo, noi abbiamo già dato la nostra disponibilità rispetto all'insediamento dell'area SEVEL di Pomigliano d'Arco e ad altre realtà, ma non vi sono stati atti definitivi e consequenziali, spesso a causa dell'opposizione delle amministrazioni locali.

PRESIDENTE. Torno a chiederle nuovamente se l'ADA, anche di intesa con case automobilistiche, abbia predisposto progetti pilota che configurino gli elementi ottimali da tenere presenti nell'attivazione del processo del quale abbiamo parlato. Mi riferisco, per esempio, al numero di auto da trattare ogni anno e alle unità di addetti da destinare a questo tipo di attività.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. La risposta ad alcuni dei suoi interrogativi è contenuta nella documentazione che abbiamo predisposto in funzione della seduta odierna e che rassegheremo agli atti della Commissione. Il progetto pilota al quale mi sono riferito in precedenza è stato presentato dalla FIAT circa due anni fa; rispetto ad esso, abbiamo offerto la nostra collaborazione, con l'intento di definire una progettualità che a nostro avviso, per così come si è configurata, è in grado di risolvere il problema di un'area gravemente inquinata da un punto di vista sia dei rifiuti sia della delinquenza nella sua macroaccezione. Anche in questo caso, però, tutto si è arenato.

ANSELMO CALÒ, *Vicepresidente dell'ADA*. Vorrei ricordare che a Roma è in via di definizione il piano di riorganizzazione dell'intero settore, del quale è praticamente conclusa la parte istruttoria, nel senso che si è già fatta chiarezza in merito alle dislocazioni territoriali. Il piano non è ancora stato sottoposto al vaglio dei competenti centri amministrativi e decisionali e si compone di due parti: la prima è segnatamente urbanistica ed ha riguardo

alla dislocazione sul territorio; la seconda è di carattere più prettamente progettuale, nel senso che indica le modalità di realizzazione dei singoli impianti. Questa seconda parte è, a sua volta, distinta in due sezioni con riguardo, da un lato, agli impianti a gestione privata (impianti con un numero inferiore di operatori, ma con grandi potenzialità) e, dall'altro, a quelli a realizzazione pubblica, verso cui saranno convogliati i piccoli operatori, che presenteranno una estensione maggiore, ma una minore potenzialità. Il piano previsto per la capitale potrà essere utilizzato come progetto pilota anche per altre città, anche perché esso stesso è nato dall'esperienza di altre realtà. Per esempio, la struttura interna dei singoli impianti è stata mutuata da impianti modello già realizzati in Veneto. Il nostro sforzo, infatti, è di trovare il meglio su tutto il territorio nazionale per poi applicarlo alle realtà locali.

VITTORIO TARDITI. Il presidente Bianchi ha fornito una serie di dati relativi al progetto FARE. In particolare, ci ha indicato una percentuale del 3 per cento di vetture avviate allo smaltimento. Ha parlato di centomila vetture...

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. La percentuale del 3 per cento riguarda il minor carico che queste centomila vetture, trattate in modo specifico, hanno arrecato allo smaltimento finale in discarica. In poche parole, siamo riusciti a risparmiare il 3 per cento del volume totale che avrebbe dovuto essere conferito nelle discariche, non trattando le vetture secondo il progetto FARE. Si tratta di una percentuale molto consistente, se rapportata all'entità del contesto in cui si inserisce.

VITTORIO TARDITI. Quanti autoveicoli sono avviati ai vostri centri ogni anno?

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Si riferisce ai centri che aderiscono all'associazione o, in generale, a tutti i centri di demolizione in qualche modo ufficiali?

VITTORIO TARDITI. Mi riferisco ad entrambe le categorie.

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Secondo stime purtroppo non precise, ogni anno dovrebbero essere radiati circa 1 milione 300 mila veicoli. Gli aderenti alla mia associazione demoliscono circa il 50 per cento del totale, ossia 565 mila vetture. Il dato drammatico — anche se uso questa terminologia in modo relativo — è che l'assenza di una normativa specifica non consente di disporre di dati certi, tanto che sembrerebbe che circa 300 mila vetture di quelle ricomprese nella stima totale spariscono. Si tratta di un dato che dovrebbe far riflettere, anche perché ogni vettura pesa circa 10 quintali che, moltiplicati per 300 mila (tante — ripeto — sono le vetture mancanti all'appello), danno un peso consistente di materiale che potrebbe essere riutilizzato, riducendo la quantità di materiale da importare e limitando l'inquinamento.

VITTORIO TARDITI. Nel vostro settore agiscono numerosi operatori abusivi, per cui vi sarebbero migliaia di discariche abusive. Avete effettuato un censimento di questa realtà? Avete segnalato e denunciato episodi specifici riconducibili al fenomeno generale?

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Se per discariche abusive lei intende i centri non autorizzati, la risposta è negativa, perché è già un miracolo riuscire ad essere legittimati portando a chi di dovere quintali di carta. Non abbiamo certamente avuto il tempo di « illegittimare » gli altri, ma sarebbe sufficiente, per trovare una soluzione, che gli organi di polizia fossero fiscali nei controlli, nelle sanzioni e nelle chiusure degli impianti. Già il fatto che le cifre fornite siano discordanti (passano infatti da 4 a 10 mila) la dice lunga sulla realtà. La nostra associazione conosce perfettamente il numero degli autoveicoli demoliti negli impianti autorizzati, ma non si interessa affatto a quanto avviene negli altri centri (e, a dire la verità, non mi interessa neppure saperlo), tanto più che cer-

care di ripulire il settore, come faccio io, comporta non pochi rischi, come dimostra la quantità di lettere minatorie che ricevo nelle quali mi si intima di farmi gli affari miei.

VITTORIO TARDITI. Io le ho rivolto quella domanda perché rientra fra i compiti di una Commissione d'inchiesta...

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. È già un miracolo che io sia qui a parlare con lei, che la mia associazione goda di buona salute, con tutto quello che stiamo facendo per avere una legittimazione e una legge seria e più rigorosa di quella attualmente vigente. Tutti tendono a liberarsi dei lacci e laccioli, noi invece vogliamo addirittura metterci le manette, ovviamente in senso traslato, perché quelle vere dovrebbero essere messe ad una parte di quei 5.700 demolitori che nulla hanno a che fare con noi.

VITTORIO TARDITI. Lei ha parlato di circa 300 mila autoveicoli mancanti all'appello. Ritiene che possa esservi un'esportazione di fatto, non dico clandestina, ma apparente? Se lei infatti ha la ventura di percorrere le autostrade dirette in Francia e da questo paese verso il Marocco noterà la presenza di un grandissimo numero di automobili con vecchie targhe italiane che quotidianamente, cariche di ogni tipo di masserie, si avviano verso i paesi del Maghreb, dove vengono utilizzate ancora ovvero come pezzi di ricambio per altri autoveicoli. Si tratta di una notizia di cui anche voi siete a conoscenza o è un'illusione del vicepresidente?

LUIGI BIANCHI, *Presidente dell'ADA*. Lei ha usato un eufemismo nel parlare di illazione, anche perché ha fatto riferimento solo al nord Africa; magari fosse così! Ora vanno in Polonia, Russia, Bulgaria, Romania, Grecia ed Egitto; secondo me queste macchine arrivano fino in Groenlandia! Il dramma non consiste solo nel fatto che tali autovetture vanno all'estero (assumo la piena responsabilità di quanto affermo) in modo non corretto dal punto di vista fiscale, poiché per espor-

tarle occorrono alcuni requisiti, ma anche grazie nella flessibilità della legge esistente in materia di radiazione. Infatti, nel processo di demolizione di una vettura c'è la fase della radiazione o per demolizione o per esportazione. Se segnalassimo che la vettura viene demolita per esportazione, si porrebbero problemi di natura fiscale, con la dichiarazione del valore in uscita e probabilmente anche in entrata nel paese destinatario. L'ostacolo viene aggirato, perché tutte queste vetture vengono ufficialmente considerate radiate sul territorio nazionale, il che vuol dire semplicemente che vengono demolite e consegnate senza documenti anche ad organizzazioni che in qualche modo legittimano il trasporto all'estero. Un altro aspetto drammatico è che, cammin facendo, queste vetture cambiano aspetto: in Italia, per esempio, si compra una Mercedes del 1970; casualmente questa vettura sparisce e in Polonia, Bulgaria o Romania diventa un Mercedes del 1990 e nel frattempo un cittadino italiano a piedi deve andare a fare la denuncia di furto.

Ci si deve rendere conto che il problema delle 250 o 300 mila macchine rubate è sicuramente grave, perché ad esso è strettamente collegato il sistema delle assicurazioni, che ogni giorno aumentano le tariffe contro il furto se non addirittura rifiutano il contratto per alcuni tipi di vetture. Ma è altrettanto grave che nei parcheggi degli aeroporti i proprietari di una Mercedes o di una BMW vengano invitati a parcheggiare vicino alle guardie armate, mentre chi ha una Panda può lasciarla tranquillamente in mezzo alla strada.

È evidente che in tutto questo si innesta la malavita organizzata, che ha una facilità di guadagno con un margine di rischio pari a zero (non mi risulta che attualmente un ladro di macchina trascorsa non più di due ore in questura).

VITTORIO TARDITI. Non mi riferivo solo al miracolo delle macchine vecchie che ringiovaniscono cammin facendo, ma anche ad autoveicoli avviati alla radiazione, denunciati regolarmente al PRA come macchine portate in discarica, e poi

consegnate a persone che le esportano approfittando del fatto che i controlli alle frontiere, specie nelle direttrici verso il sud, sono meno pesanti dal punto di vista della regolarità formale, nel senso che viene data maggiore attenzione alle merci trasportate che non all'autoveicolo.

Ha notizie al riguardo? Le risulta che le discariche abusive siano centri di smistamento di veicoli?

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'ADA. Certamente. Non intendo fare una campagna di sponsorizzazione alla mia associazione, ma nella documentazione che lascerò alla Commissione è contenuto il regolamento interno dell'ADA, che è parte integrante dello statuto, in base al quale gli associati si impegnano a non cedere per esportazione le vetture ritirate per demolizioni in Italia. Si tratta di un particolare molto importante, perché sta a significare che, ove lo si voglia davvero, il fenomeno può essere stroncato.

DOMENICO BASILE. Vorrei sapere se la vostra associazione sia a conoscenza del fatto che alcune aziende automobilistiche stanno adottando una serie di procedimenti per una demolizione diretta degli autoveicoli. Vorrei sapere se tali aziende concorrano nell'associazione che oggi qui è rappresentata e se le procedure tecnologiche adottate rientrano nei canoni standard dell'associazione. Nel corso dell'audizione dei rappresentanti della FIAT, per esempio, ci è stato esposto un programma studiato a questi fini; mi chiedo dunque se gli aderenti si impegnino ad adeguarsi ai parametri assunti alla base della verifica di efficienza.

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'ADA. Non ho la presunzione di affermare che FIAT, Renault, o Peugeot sono miei associati, perché mi sembrerebbe un po' esagerato, ma ritengo che la FIAT in questa sede, prospettando la soluzione alla rottamazione delle vetture, abbia dovuto riconoscere che gli operatori del settore che collaborano con loro nel progetto FARE ed in tutte le iniziative di riciclaggio si av-

valgono dell'associazione da me presieduta. Il progetto FARE ha sì come immagine e sponsor il marchio FIAT, ma il braccio operativo si avvale della mia associazione, nel senso che attualmente i cento centri che hanno demolito le 100 mila vetture di cui parlavo prima (nella documentazione che ho portato con me sono indicati anche i pesi specifici del materiale effettivamente riutilizzato) appartengono alla nostra associazione. Ciò significa che la FIAT, in qualche modo, si avvale dell'operatività dei nostri associati e ha esteso questo sistema ad altre case automobilistiche. Ciò è avvenuto probabilmente perché (faccio anche un discorso di autodifesa) ha preferito avvalersi della parte buona già esistente sul territorio piuttosto che inventare un sistema proprio. Ritengo che abbia compiuto una scelta saggia, perché in questo modo difende posti di lavoro e non inventa attività che non le competono. Comunque, parlare di FIAT e di progetto FARE significa parlare di associazione demolitori. Le varie tecnologie sullo smontaggio, stoccaggio e conferimento sono state concordate fra noi e loro, addirittura alcuni macchinari nuovi sono stati acquisiti congiuntamente dalla FIAT e dall'ADA.

DOMENICO BASILE. Sento l'obbligo di chiarire che nel corso dell'audizione non era emersa questa contiguità strumentale.

PRESIDENTE. Non era emerso con chiarezza.

DOMENICO BASILE. Non era emersa questa sorta di subaffidamento, se così lo possiamo definire.

Mi sembra di aver capito che nella documentazione che lei lascerà alla Commissione sono contenuti i dati relativi ai veicoli rottamati ad iniziativa delle varie case automobilistiche.

LUIGI BIANCHI, Presidente dell'ADA. Sarebbe grave se davanti ad una sede così qualificata millantassi un credito affermando di essere *partner* FIAT e poi non avessi i documenti per dimostrarlo. Posso produrre nel giro di qualche minuto, avva-

lendomi del fax, i memorandum di intesa con la FIAT.

ANSELMO CALÒ, *Vicepresidente dell'ADAé*. Vorrei fare una puntualizzazione relativamente al provvedimento approvato dal Senato e trasmesso alla Camera. Tutto il discorso fatto precedentemente sull'esportazione dei veicoli potrebbe essere controllato attraverso l'istituzione del certificato di demolizione da presentare al momento della cosiddetta « fine vita » della macchina al PRA. Oggi sono pochissimi i pubblici registri provinciali che, sotto la propria responsabilità, richiedono tale certificato. Quest'ultimo, tra l'altro non è sempre di un'impresa autorizzata ma di una qualsiasi che lo rilascia. Invece, il certificato rilasciato su tutto il territorio nazionale e solo da imprese autorizzate, indicherebbe immediatamente il numero degli autoveicoli effettivamente demoliti. Riteniamo che una innovazione della legge in tal senso sarebbe quanto mai opportuna.

Un'altra precisazione riguarda il fatto che non si possano vendere i pezzi di ricambio se non a coloro che li monteranno (mi riferisco all'emendamento Lombardi-Cerri ricordato dal presidente Bianchi). A tale riguardo, va precisato che chi si rivolge a noi sono i singoli cittadini e non gli autoriparatori, che invece ricorrono al pezzo nuovo, per cui si crea un aumento del carico dei rifiuti. Se non potessimo provvedere alla vendita di certe parti di ri-

cambio, desisteremmo dallo smontarle; quelle parti resterebbero così attaccate al veicolo e sarebbero destinate al recupero come materiale, ma non come pezzo di ricambio, il che è un'incongruenza dal punto di vista dello sviluppo sostenibile.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ADA per il loro contributo.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro delle finanze ha autorizzato il distacco di due militari esperti in informatica — i finanzieri Luigi Galluzzo e Giovanni Postiglione — presso questa Commissione con decorrenza da domani, 25 gennaio. Esprimo un sentito ringraziamento al ministro e al Corpo della Guardia di finanza per lo spirito di collaborazione manifestato ed auspico che i due finanzieri assegnati alla nostra Commissione possano recare un proficuo contributo alla sua attività.

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 25 gennaio 1996.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO