

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**39.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2003**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO**

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**39.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2003**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO**

**INDICE**

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3
<b>Audizione del direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto, Salvatore Corso:</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3, 5, 6, 7
Agoni Sergio (LP) .....	5
Corso Salvatore, <i>Direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto</i> .....	3, 5, 6
Michelini Renzo (AUT) .....	5



PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO RUSSO

**La seduta comincia alle 13,40.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto, Salvatore Corso.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto, Salvatore Corso, nell'ambito della serie di audizioni, programmate dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, di soggetti istituzionali ed associazioni di categoria in ordine alle diverse problematiche inerenti la gestione del ciclo dei rifiuti derivanti dalla rottamazione degli autoveicoli usati, anche in relazione all'attuazione della direttiva 2000/53 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso.

Il dottor Corso, che è accompagnato dal dottor Vincenzo De Giovanni, sostituisce l'amministratore delegato, dottor Giancarlo Boschetti, che non potrà prendere parte all'audizione.

Ricordo che la Commissione ha già ascoltato in audizione, su tale materia, i rappresentanti dell'ADA, della Fise Assoambiente, dell'ANFIA, dell'Unione nazionale distributori autoveicoli esteri (UNRAE), dell'Assofermet, dell'ACI, del Consorzio nazionale volontario riciclaggio gomma (ARGO), dell'Associazione nazionale riciclatori materie plastiche (Assorimap), del Consorzio obbligatorio batterie al piombo esauste e rifiuti piombosi (COBAT) e del Consorzio obbligatorio per il recupero degli oli minerali usati (COOU), nonché il dottor Giorgio Cesari, direttore generale dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT) e il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Mario Valducci. Domani la Commissione sentirà in audizione il ministro dell'ambiente e tutela del territorio, onorevole Altero Matteoli.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito la parola al dottor Salvatore Corso, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

**SALVATORE CORSO, Direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto.** Vorrei iniziare illustrando in sintesi qual è stato finora l'impegno della FIAT Auto nel campo del riciclaggio delle auto a fine vita. Si tratta di un impegno che risale all'inizio degli anni novanta: ci siamo posti il problema del recupero delle auto a fine vita e quindi del relativo riciclaggio in modo del tutto volontario, quando ancora neanche in sede europea se ne discuteva. Questo ci ha portato a valutare la questione in diverse direzioni: in primo luogo abbiamo cominciato a capire quali potessero essere gli sbocchi del trattamento a fine vita, considerato che sto-

ricamente la parte metallica, che rappresenta *grosso modo* il 75 per cento della vettura, è stata sempre riutilizzata in acciaieria, ma il restante 25 per cento normalmente non è utilizzato ed andava in discarica o veniva riutilizzato in maniera non conforme. Il primo passo è stato quello di creare i cosiddetti manuali di smontaggio che identificano tutti i materiali costituenti la vettura e, per ognuno di essi, i possibili sbocchi. Ovviamente nel caso di materiali e componenti consistenti e non di piccoli particolari difficili da smontare e da enucleare dal resto della vettura.

All'inizio degli anni novanta abbiamo cominciato a creare i manuali per le vetture prodotte a partire dal 1978, vetture che quindi avevano 14 anni di vita, l'età media delle vetture normalmente indirizzate alla rottamazione. Da allora siamo andati avanti con la creazione del sistema FARE (FIAT Auto Recycling), un sistema volontario che ha portato alla creazione di un *network* italiano a copertura del territorio; abbiamo individuato alcuni operatori del settore (in particolare demolitori) che, avendo le condizioni per operare secondo i requisiti di legge e adeguate strutture per effettuare una demolizione di tipo ecologico, hanno aderito al sistema volontario che doveva servire per gettare le basi e valutare la potenzialità di riciclaggio delle autovetture e quindi anche le opportunità di riutilizzo, nonché i costi connessi. Siamo partiti nel 1992 e il sistema è cresciuto negli anni, tanto che attualmente aderiscono al circuito circa 340 demolitori, sparsi su tutto il territorio nazionale, i quali, negli anni, hanno riutilizzato e riciclato diverse centinaia di migliaia di veicoli.

Ricordo in particolare che nel 1997, l'anno in cui vi fu l'incentivo per la demolizione dei veicoli, il circuito da solo è arrivato a riciclare oltre 500 mila vetture. Questo ci ha dato la possibilità di capire quali potessero essere gli utilizzi dei materiali, per cui abbiamo creato delle procedure per un corretto smontaggio, per un corretto accumulo, per una corretta selezione e quindi per i futuri utilizzi, che

non possono essere tutti nell'ambito dell'automobile (ovviamente sto parlando non del materiale metallico ma del resto della vettura, cioè plastica, vetro, gomma, ossia i materiali non riciclati fino a quel momento). Abbiamo visto che in molti casi era possibile trovare mercati di sbocco interessanti e abbiamo stimolato diverse aziende del settore in direzione del riutilizzo dei materiali. Cito ad esempio i vetri delle auto che sono stati accumulati e, in base ad un accordo stipulato con la Emiliana vetri, sono stati ritirati e riutilizzati per fabbricare bottiglie o altri prodotti vetrosi (il riutilizzo del vetro riciclato nell'auto non è possibile perché occorrono vetri ad elevatissima purezza). Un'altra operazione è stata fatta con i paraurti: in questo caso, in accordo con un'azienda del settore plastico, sono stati realizzati dei componenti che poi sono stati reimpiegati nell'automobile, in parti meno sollecitate dell'originale e non in vista, perché la qualità estetica del prodotto riciclato non è quella del prodotto nuovo.

Da tutto questo abbiamo imparato che è possibile riciclare, è possibile ottenere componenti interessanti per l'auto, ma molto spesso al di fuori, perché la qualità che viene richiesta al materiale nell'impiego automobilistico è molto elevata nella stragrande maggioranza dei casi, mentre nel riciclaggio vi è un degrado dei materiali. Se si riesce ad accumulare il materiale in maniera selettiva ma in quantità consistenti, si possono trovare condizioni economiche per ottenere dei risultati interessanti.

Questa nostra esperienza — che continuerà fino a quando non verrà recepita in Italia la direttiva, alla quale ci adegueremo — è a disposizione di tutti gli operatori con cui abbiamo dialogato, non soltanto quelli che hanno aderito al circuito FARE, ma anche tutti gli altri operatori con i quali negli anni abbiamo avuto contatti e colloqui su questa materia. È a disposizione delle nostre associazioni — che hanno avuto diversi incontri con gli operatori del settore nel dibattito che precede il recepimento della direttiva — e del Ministero.

Per quanto riguarda il recepimento della direttiva, nel dibattito che abbiamo avuto con gli operatori è stata trovata una posizione comune con alcuni di essi nell'ambito della Confindustria (ANFIA e UNRAE, che rappresentano tutte le aziende automobilistiche, FISE Assoambiente e i frantumatori), posizione che è stata formalmente comunicata al ministero al quale chiediamo che il recepimento della direttiva diventi una grande opportunità in Italia per creare le condizioni di un riciclaggio ecologicamente perfetto, considerato che la prima finalità della direttiva è quella ambientale. Quindi, devono essere rispettati i criteri fissati dalla direttiva per la messa in sicurezza del veicolo, la separazione delle sostanze pericolose e tutto ciò che riguarda l'impatto ambientale. Chiediamo anche che vengano create le condizioni per la sostenibilità economica dell'intera filiera; naturalmente queste condizioni in una fase iniziale dovranno o potranno essere sostenute in modo tale che il mondo del riciclaggio, che è abbastanza variegato, possa adeguarsi agli standard e si possano individuare dei mercati di sbocco ulteriori rispetto a quelli che noi abbiamo già individuato in modo che, nel tempo, sia possibile creare le condizioni per un riciclaggio non solo ecologico ma anche economicamente sostenibile.

Sono disponibile per qualsiasi ulteriore chiarimento.

**PRESIDENTE.** La ringrazio e do subito la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

**RENZO MICHELINI.** Vorrei qualche informazione sul sistema di smaltimento e di riciclaggio dei TIR e degli altri semoventi. Quale tipo di organizzazione esiste?

**PRESIDENTE.** Mi collego alla domanda del collega Michelini per chiederle che tipo di organizzazione abbiate ipotizzato per quanto riguarda gli autobus.

Il sistema FARE, da quanto abbiamo letto e da quanto ci è stato detto nel corso delle audizioni, ha rappresentato una straordinaria esperienza, soprattutto

perché volontaria, e ha espresso il desiderio della nostra cultura automobilistica di innovare sul fronte della tutela ambientale. Perché non riesce a « sfondare » autonomamente? Quali sono le ragioni per cui non si va oltre una certa percentuale di recupero? Superare quella percentuale cosa può comportare? Quali sono i costi, i rischi e le difficoltà?

**SERGIO AGONI.** Prendo spunto dalla sua domanda, signor presidente, per chiedere al dottor Corso un giudizio.

Il lavoro della Commissione dovrà sfociare in un'iniziativa parlamentare: in considerazione di ciò, vorrei avere qualche indicazione a proposito dell'adozione di sistemi e accorgimenti nella costruzione delle auto, che ne facilitino il recupero. Ciò potrebbe riguardare non macchine di lusso, ma auto ecologiche e potrebbe costituire una buona « facciata » da proporre all'acquirente.

**PRESIDENTE.** Il senatore Agoni ha posto l'accento su una questione importantissima, quella cioè dell'ideazione e progettazione dell'automobile in funzione della direttiva che stiamo esaminando. Questo è un aspetto importante a carico delle case automobilistiche. È ovvio che più l'autovettura è ideata in un certo modo, più è facile e meno costosa l'opera di recupero e riciclo.

**SERGIO AGONI.** Naturalmente la parte legislativa, sia nazionale che europea, può dare degli aiuti, in considerazione della grande sensibilità nei confronti dell'ecologia. La fabbrica di automobili italiana, se è già preparata in questo senso, potrà sfruttare sul mercato, almeno inizialmente, questa opportunità.

**PRESIDENTE.** Do la parola al dottor Corso per la replica.

**SALVATORE CORSO,** *Direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto.* Premesso che io qui rappresento la FIAT Auto e che i veicoli pesanti vengono trattati dalla società Iveco, poiché il pro-

blema è stato esaminato in maniera congiunta, posso dirvi che i circuiti e i criteri sono gli stessi per le automobili, per gli autocarri e per gli autobus; anche i centri che demoliscono i veicoli sono gli stessi. D'altro canto, la direttiva è uguale per tutti e non ci sono differenziazioni tra autovetture e veicoli pesanti.

Vorrei precisare, senatore, che ha perfettamente ragione e che quello che lei ha sottolineato è il punto chiave del problema, tant'è vero che noi, già negli anni novanta, quando abbiamo iniziato ad occuparci di riciclaggio, abbiamo in primo luogo messo in piedi, in fase di progettazione, i cosiddetti *design for recycling* e *design for dismantling*, cioè progettare per riciclare e progettare per smontare i veicoli. Quindi, le nostre vetture — non solo quelle che produciamo oggi, ma anche quelle che abbiamo prodotto negli anni novanta — sono già adeguate a tali criteri. Forse, rispetto ad altri costruttori, ci troviamo un po' avvantaggiati, perché abbiamo potuto sperimentare un circuito abbastanza importante a livello italiano. Inoltre, fornire agli operatori le informazioni di base (quali materiali ci sono, come sono dislocati sulla vettura, in che misura sono riciclabili) è condizione essenziale per il funzionamento del circuito FARE.

Abbiamo già eliminato alcune sostanze dannose o componenti difficilmente riciclabili, in anticipo rispetto a quello che prevede la direttiva per la quale la vettura deve essere riciclabile già in fase di omologazione per l'85 per cento entro una certa data e per il 95 per cento in seguito. La quota dell'85 per cento per noi era già acquisita negli anni novanta, quando abbiamo impostato il FARE. Quindi, adesso, con notevole anticipo, stiamo lavorando per l'altro obiettivo, tenendo conto poi che la direttiva prevede che una quota del riciclaggio sia destinata al recupero energetico. Questo aspetto esula dal problema del costruttore e riguarda altre azioni che devono essere attivate a livello nazionale. Comunque le nostre vetture, di fatto, già superano ampiamente l'85 per cento di

riciclabilità. Non solo, ma abbiamo predisposto i manuali. Inoltre la direttiva impone una serie di *software* che elencano tutti i materiali e la loro classificazione in termini di pericolosità, cosa che noi già abbiamo, per cui ci troviamo avvantaggiati e siamo pronti sul fronte degli impegni che la direttiva affida al costruttore.

**PRESIDENTE.** Nel corso della audizioni che abbiamo svolto, abbiamo ascoltato varie proposte in relazione al sistema da mettere in campo, come la costituzione di consorzi o l'attivazione di un processo attraverso un accordo di programma tra i soggetti della filiera (come ci ha riferito il rappresentante del Ministero dell'industria). Tutto questo per far sì che l'adesione alla direttiva non sia solo burocratico-cartacea, ma sia efficace e concreta e siano previste azioni di verifica e controllo. Cosa pensate da questo punto di vista: basta un accordo di programma, occorre un consorzio volontario, o è opportuno lasciare tutto in una condizione di libero mercato? Qual è l'idea che avete rispetto al raggiungimento dell'obiettivo dell'85 per cento di materiale riciclato?

**SALVATORE CORSO, Direttore dell'ambiente e mobilità sostenibile di FIAT Auto.** Ovviamente questo aspetto è stato oggetto di grande dibattito con i diversi operatori. Intanto condividiamo l'idea del Ministero delle attività produttive di un accordo di programma, che ci sembra estremamente valida, soprattutto per la complessità dei problemi, tenendo conto che bisogna creare le condizioni per i mercati di sbocco e per il recupero energetico, oltretutto la sostenibilità economica di tutta la filiera. Tra l'altro, oggi l'organizzazione del mondo del riciclaggio in Italia è molto variegata, per cui sono necessari anche adeguamenti degli operatori agli standard. Per questo vediamo l'idea di un accordo di programma con estremo favore.

Per quanto riguarda l'ipotesi del consorzio, non riteniamo che questa sia la

soluzione corretta, ma pensiamo che affidarsi al mercato e quindi ad una contrattazione tra l'industria automobilistica — che ha delle responsabilità nell'ambito della direttiva — e gli operatori sia la via più corretta, perché consente di fissare delle regole nell'interesse di entrambi: da un lato, quello di creare le condizioni per la sostenibilità economica e, dall'altro, quello di avere la garanzia di raggiungere gli obiettivi ambientali previsti dalla direttiva. Ciò non toglie che si possa creare un organismo di controllo, a livello ministeriale, un tavolo di lavoro in cui gli operatori, tra cui anche i costruttori, possano esaminare l'andamento dei programmi e lo svolgimento delle azioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Salvatore Corso per l'esauriente relazione ed

anche per gli stimoli e i suggerimenti, che saranno sicuramente utili per l'approfondimento che la Commissione sta portando avanti in questi giorni.

Ricordo che domani ascolteremo, sempre su questo tema, il ministro dell'ambiente.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.10.**

---

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

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

---

*Licenziato per la stampa  
il 3 marzo 2003.*

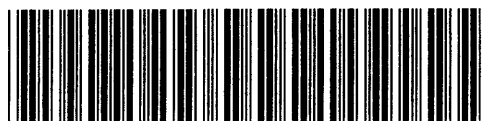
---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



€ 0,26

*Stampato su carta riciclata ecologica*



\*14STC0006180\*