

XVII LEGISLATURA

Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti

Resoconto stenografico

Seduta n. 199 di Martedì 21 novembre 2017
Bozza non corretta

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

Audizione del presidente della Confederazione autodemolitori riuniti, Alfonso Gifuni.

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

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

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

Avverto infine i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta **Pag. 41** segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

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

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

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

Questa particolare dichiarazione ci ha reso necessario entrare nel merito di questo meccanismo. In realtà, tutto quanto viene conferito negli impianti di frantumazione per un successivo processo di lavorazione della parte terminale del veicolo fuori uso è materiale che gli autodemolitori hanno l'obbligo di trattare, di bonificare, di scomporre in parti e, dopo un accurato negoziato tra le parti, di conferire agli impianti di frantumazione **Pag. 42** per un ulteriore processo di frantumazione, affinché diventi una materia prima seconda che torna poi in fusione come ferro.

Le caratteristiche di questi pacchi sono determinate dalla legge e poi convenute tra le parti per concordarne il prezzo. Mi risulta oggettivamente strana l'affermazione che fa il signor Grotto: partendo

dal fatto che probabilmente il *fluff* non sarebbe tutto perfetto come dovrebbe essere per legge, la responsabilità sarebbe genericamente degli autodemolitori o di una parte di essi.

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

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

Abbiamo dato in dote questo strumento perché loro potessero conformarsi alle norme e abbiamo fatto una serie di iniziative di controllo anche su nostra richiesta. Lascio agli atti una nostra richiesta di controlli, con successiva circolare disposta dal prefetto Santi Giuffrè, in un periodo che a noi pareva abbastanza incerto rispetto a talune imprese, non a quelle **Pag. 43** virtuose. Infatti, purtroppo la platea di autodemolitori in Italia è così vasta...

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. A Roma ne abbiamo uno in città e uno in provincia, perché Roma è una città molto particolare dal punto di vista dell'autodemolizione. È l'unico caso in Italia che non ha autorizzazioni, o perlomeno quelle che ha non hanno tutti i crismi previsti dalla legge.

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

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

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. No, non è solo un problema di sito, ma, se non si parte dal sito, non si può arrivare da nessuna parte, perché il presupposto fondamentale affinché si possa fare un impianto che abbia tutti i crismi della norma è che sia ubicato, come dice **Pag. 44** la legge, su zone con destinazione urbanistica idonea. Di conseguenza, se non si consegue il sito, non possono fare alcun'altra cosa.

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

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

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Assolutamente sì. Questo è il problema: non è riuscito a conseguire la destinazione d'uso. Infatti, noi abbiamo grandissima difficoltà ad aggregare nella nostra associazione tra queste figure soggetti che aderiscono, per cui abbiamo fatto un'azione sulla loro questione per cercare di trascinarli, non **Pag. 45** tanto come associati, ma come parte della filiera, verso un'ottimizzazione.

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

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

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

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

Per quanto concerne il contesto nazionale, noi riteniamo che sia assolutamente buono. Voglio ricordare a questa Commissione che la storia del sistema dell'autodemolizione ha avuto un'accelerazione in termini di crescita di qualità quando la legge ha consentito che questo potesse accadere. Infatti, fino alla vigenza del decreto del Presidente della Repubblica n. 915, **Pag. 46** che nasce nel 1982 ma vige fino al decreto Ronchi del 1997, per 15 anni, le prescrizioni da esso previste erano molto generiche, non c'erano delle indicazioni molto precise. In seguito il decreto Ronchi ha cominciato a descrivere effettivamente come dovesse essere un impianto e in particolar modo il decreto legislativo n. 209 del 2003, che recepisce la direttiva europea n. 2053, ha dato una sorta di prototipo di impianto.

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

È stato fatto un processo evolutivo e anche culturale, indotto dalle associazioni, dalla norma e anche da altri *partner* della filiera. Infatti, io mi meraviglio che, pur essendoci stata sempre grande sincronia con le altre parti della filiera, in particolar modo con i frantumatori, a un certo punto, mentre il presidente dei frantumatori era al tavolo con noi, anche quello ministeriale, a discutere su eventuali disagi che si creavano sul percorso eccetera, ce lo troviamo nel 2015 a una Commissione dove lui denunciava disfunzioni che non aveva neanche raccontato a noi e, peggio ancora, nell'ultima audizione, dove ha pronunciato frasi come quella che ho citato prima.

Lui parla dell'autodemolitore in modo abbastanza generico e poi fa una precisazione «o parte di essi». Non dicendo «una parte di essi» ma «o parte di esse», non esclude che possano essere tutti gli autodemolitori e questa cosa ci ha fatto molto preoccupare. Infatti, quando la norma ha consentito effettivamente che gli autodemolitori potessero crescere dal punto di vista infrastrutturale ed educativo, perché le prescrizioni sono **Pag. 47** diventate finalmente nitide e precise, c'è stata una crescita straordinaria.

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

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. I controlli dei NOE non sono una novità nei nostri impianti, perché noi li accettiamo come è giusto che sia. Ci preoccupiamo

quando a voler fare i controlli è qualche *partner* privato, come è successo con le case automobilistiche, le quali per entrare nelle reti vogliono fare delle verifiche più forti e assolutamente non legittime rispetto ai controlli svolti dagli enti dello Stato.

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

Non mi risulta, però – mi perdoni la precisazione – che ci siano state contestazioni straordinarie, perché, come dicono gli stessi frantumatori, nell'anno di esercizio 2015 gli impianti aderenti ad AIRA (Associazione industriale riciclatori auto) hanno trattato 644.000 tonnellate di solo materiale proveniente **Pag. 48** dai veicoli fuori uso. Queste 644.000 tonnellate, che è una quantità immane, che rappresenta la stragrande maggioranza del prodotto che viene fuori dai veicoli, non ha avuto nessuna contestazione da parte loro, è diventato tutto fatturato che è andato a destino.

Allora io mi domando...

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

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

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

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

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

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

Pag. 49

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

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

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

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

Peraltro, nel nostro caso è molto facile essere rinviati a processo. Noi viviamo in una terra dei fuochi

dove per tanti anni, come dicono i verbali dei pentiti e come è stato riscontrato a seguito delle loro dichiarazioni, ci sono state delle cose **Pag. 50** inenarrabili, e poi mandiamo a processo tantissimi autodemolitori perché nel riscontro della verifica sistemica che abbiamo nei nostri impianti trovano un *container* posizionato a destra piuttosto che a sinistra o un piccolo residuo nel processo di bonifica. Si viene rinviati a giudizio con la stessa imputazione di chi ha determinato la Terra dei fuochi, cioè traffico illecito di rifiuti. Io penso che si debba guardare con più obiettività questa cosa.

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

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

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

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

Pag. 51

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Vorrei sapere soprattutto voi cosa fate per tutelare i vostri associati che agiscono secondo le regole rispetto **Pag. 52** magari a vostri associati o non associati. Che cosa fate e che cosa è nel vostro potere fare per tutelare chi rispetta le regole?

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Che cosa è nel nostro potere fare? Noi abbiamo fatto, come le avevo detto prima, una richiesta di un tavolo di lavoro molto accorto, vista anche l'estrema cortesia dell'allora prefetto Santi Giuffrè. Si trattava di tavoli di lavoro

sistemici, dove analizzavamo i numeri terminali, notavamo delle incongruenze e insieme cercavamo di capire da dove potessero nascere per dare in qualche modo un indirizzo, affinché chi di competenza andasse a tracciare dove ci poteva essere l'elemento incongruo. Spesso abbiamo notato che ciò che non si trova nel conteggio è per lo più nella parte abusiva.

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

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

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

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

Pag. 53

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

PRESIDENTE. Anche a Roma è così?

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

In una nota che ho scritto al sindacato delle case automobilistiche estere in Italia, UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), gli domandavo come avessero potuto mettere nelle reti degli impianti di autodemolizione che non avevano gli adeguamenti ai sensi del 209, visto che è il presupposto autorizzativo per le loro reti, anche se i criteri sono abbastanza arbitrari, perché non li conosce nessuno. Noi li abbiamo impugnati anche giuridicamente per sapere quali fossero, ma non li abbiamo mai conosciuti; c'è una partita molto forte con le case automobilistiche. Quando c'è

questa **Pag. 54** incertezza, si allargano le maglie delle incongruenze, anche dal punto di vista della legalità e, quindi, noi combattiamo molto questa cosa e vorremmo sapere quali sono le regole certe per accedere ai *network* delle case automobilistiche.

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

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Il decreto legislativo n. 209 del 2003 ha previsto che le case automobilistiche si potessero dotare di *network*, ossia di elenchi di imprese, in qualche modo da loro scelte.

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

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

Pag. 55

PRESIDENTE. Vengono fatti i controlli incrociati?

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

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

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

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

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

Pag. 56

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

PRESIDENTE. In teoria andrebbe aperto.

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

numero di telaio e il veicolo su cui era collocato. C'è un'opportunità di controllo tecnica, precisa, scientifica, che identifica l'infrazione e il responsabile dell'infrazione stessa.

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

Pag. 57

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

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

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

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

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. No, perché i frantumatori in Italia, che sono qualche decina in realtà – non stiamo parlando di un milione di imprese – hanno tutti la stessa necessità dal punto di vista della gestione del *fluff*: vogliono che il *fluff* sia pulito, perché poi quando lo vanno a conferire, se non è pulito, hanno dei costi completamente diversi. Dunque, tutti

hanno la necessità di dire: **Pag. 58** a chi gli conferisce il materiale: «O me lo dai pulito o non lo prendo».

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Da qualche parte vanno.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Me lo domando io, se mi consente. Il problema **Pag. 59** è che di quei 130.000 circa 35.000-40.000 sono recuperati dall'attività investigativa delle forze dell'ordine, ma pare che di circa 80.000 non si abbia più traccia.

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

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

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

Io, per carità...

PRESIDENTE. Ecco perché parlavo di coerenza sui moduli.

ALFONSO GIFUNI, *Presidente della Confederazione autodemolitori riuniti*. Tra i medici ce ne sono alcuni che non fanno **Pag. 60** la fattura e magari si sono costruiti delle ville megalitiche che costano milioni di euro con 3.000 euro dichiarati. Se qualcuno gli va a domandare come hanno fatto, magari si accorge che tra i medici, questi ottimi professionisti, c'è chi fa evasione fiscale o riciclaggio. Parlo dei medici, ma vale anche per gli avvocati. In tutte le categorie ci possono essere le pecore nere, ma la categoria non può continuare a scontare sulla propria schiena gli effetti nefasti di una parte di essa che, non solo offende l'immagine della categoria e, quindi, anche noi, ma molto probabilmente è anche un concorrente sleale.

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

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

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

La seduta termina alle 13.10.