

Progetto Europeo Tyrec4Life



Conferenza Conclusiva del Progetto

Torino, 18 settembre 2015

Tavola rotonda

“ Tyrec4Life: prospettive, opportunità e sostenibilità per il riciclo dei PFU”

Partecipano

On. Silvia Fregolent, Deputato PD e membro della Commissione Finanze della Camera dei Deputati.

Paolo Foietta, Commissario di Governo alla TAV (già Direttore delle aree tecniche della Città Metropolitana di Torino)

Roberto Ronco, Assessorato Ambiente della Regione Piemonte (già Assessore all’Ambiente della Provincia di Torino)

Mariachiara Zanetti, Direttore del [DIATI](#) (Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture) del Politecnico di Torino

Gianluca Mazzeo, Direttore tecnico di [SITALFA](#), Società per la realizzazione e l'esecuzione diretta dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di SITAF S.p.A.

Mauro Barisone, Vicepresidente Vicario e responsabile Settore Rifiuti di [ANCI Piemonte](#)

Andrea Fluttero, Presidente di UNIRIGOM ([Unione Recuperatori Italiani della Gomma](#)), già membro della Commissione Ambiente al Senato

Piero D’Aloisio, Musinet Engineering, Direttore dei Lavori nuove pavimentazioni A32.

Modera

Roberto Cavallo, Presidente di [AICA](#) (Associazione Internazionale per la Comunicazione Ambientale)

Roberto Cavallo:

“La tavola rotonda che sta per iniziare è molto ricca sia per la presenza di importanti personalità sia per i suoi contenuti. Io mi chiamo Roberto Cavallo, e sono il moderatore di questa tavola rotonda. Durante la prima parte dei lavori sono emersi dei contributi interessanti: poco fa scrivevo su Twitter che un asfalto che si fessura di meno, che dura un po' di più e che consente una miglior aderenza dovrebbe essere maggiormente incentivato. Iniziamo il giro di tavolo presentando i partecipanti.

Per prima l'onorevole **Silvia Fregolent** che credo conosciamo tutti, e non solo per il suo lavoro oggi in Parlamento ma anche perché, prima in Regione Piemonte, poi in Provincia di Torino, ha dato un notevole contributo alla salvaguardia dell'ambiente

Paolo Fioletta, attualmente Commissario di Governo alla TAV ma in precedenza Direttore delle aree tecniche della Città metropolitana di Torino e Direttore dell'ATO, dove anche nel campo dei rifiuti ha svolto un ruolo importante.

Mauro Barisone che rappresenta l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani).

Roberto Ronco già Assessore all'Ambiente e alla tutela ambientale dell'ex Provincia di Torino, oggi consulente della Regione Piemonte per la nuova programmazione su acqua e rifiuti.

Maria Chiara Zanetti Direttore del Dipartimento DIATI (Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture) del Politecnico di Torino

Andrea Fluttero, già membro della Commissione Ambiente al Senato, oggi Presidente di UNIRIGOM.

Piero D'Aloisio e **Gianluca Mazzeo** che rappresentano rispettivamente SITAF e SITALFA, le Società concessionarie, per la gestione e il governo la prima e per l'esecuzione materiale dei lavori la seconda, per l'autostrada A32, l'asse viario che porta verso la Francia.

Dal mio punto di vista uno degli aspetti più interessanti è come il recupero di materia sia, ancora una volta, il miglior contributo ambientale al contenimento dei gas climalteranti e, senza tema di smentita, sia la via principe anche per un rifiuto un po' difficoltoso da recuperare come gli pneumatici.

Con i vostri interventi vi chiedo di aiutarmi, per illustrare al pubblico i risultati di questo progetto, la sua applicabilità e per capire se davvero c'è la possibilità di aumentare la sua applicazione o se, al contrario, è stato solo un bel progetto con dei bei risultati ma nessuna applicazione pratica”.

Silvia Fregolent:

“La Provincia di Torino, oggi Città metropolitana, ha iniziato questo progetto pilota così importante sul **riciclo dei PFU** (*Pneumatici fuori uso N.d.R.*) citato come esempio virtuoso di ri-uso dal ministero dell'Ambiente. Il riciclo e il riuso qui sono sempre stati un cavallo di battaglia, da quando ero in Provincia di Torino con Angela Massaglia (*ex Assessore all'Ambiente della Provincia di Torino N.d.R.*).

Non ho nessun pregiudizio sui termovalorizzatori ma il loro uso deve rappresentare un processo finale, dopo aver esperito ogni tentativo di ri- uso e riciclo di ogni materiale possibile. Noi in Italia non abbiamo niente da invidiare agli altri Paesi europei. Mi ricordo che qualche mese fa una troupe televisiva andò a Berlino a fare un interessante servizio sulla raccolta differenziata, quando sarebbero potuti andare a Chieri e, come ha detto il giorno dopo Ronco avrebbero potuto risparmiare il viaggio fino a Berlino, perché anche

qui, in Italia, abbiamo delle pratiche eccellenti. Ed io da italiana, prima ancora che da deputata, sono un po' stufo di sentir dire quanto si vive bene all'estero, quando ci sono anche da noi delle pratiche eccellenti e delle persone che investono nel nostro territorio e nel nostro Paese.

Nel momento in cui sei deputato nazionale puoi vedere la discrasia, la differenza tra un nord, un centro e un sud. Possiamo dire che ci sono tantissime "Italie", ognuna interessante alla luce di diversi aspetti. Su questa materia c'è sia un'Italia che non ha niente da invidiare alla Germania, sia un pezzo di Paese rimasto indietro, che deve essere aiutato. E' importante non parlare di "Rifiuti zero" e poi mandare i rifiuti a smaltire ad Amsterdam invece di fare una seria politica di riuso.

Questi progetti esistono, li condividiamo in rete. Lo dico all'ANCI, a me e a tutti quelli che si occupano di queste cose: bisognerebbe iniziare con la diffusione delle nuove pratiche, come quelle previste da questo progetto. Un progetto economico perché non consumiamo materie nuove e ricicliamo dei rifiuti. Se non si vuole parlare di ambiente perché fa troppo snob, almeno diciamo che questo progetto ha un valore economico ed è utile".

Cavallo:

"Grazie Silvia, vorrei poi tornare da te in chiusura per affrontare alcuni temi in programma a livello parlamentare, come il collegato alla finanziaria, perché credo che da alcuni spunti emersi questa mattina, potrebbero emergere stimoli utili per migliorare appunto il collegato. Passo la parola a Paolo Foietta. "

Paolo Foietta:

"E' già stato detto che questo è un intervento da "ex". Ho avuto la fortuna di dirigere le strutture tecniche della Provincia di Torino fino al 20 giugno 2015 e quindi sono stato quello che ha seguito le enormi difficoltà della Provincia di Torino; una situazione che vede per l'Ente risorse incerte e dove queste risorse vengono destinate dalla manutenzione ordinaria alla ricerca. Ed è purtroppo un atteggiamento molto italiano quello di pensare che la ricerca sprechi denaro mentre, come tutta l'innovazione, specie in periodi di mancanza di risorse, è un fattore di estrema importanza. Il quadro di questo progetto, che emerge dalle presentazioni fatte, è formidabile e stupefacente.

Abbiamo dimostrato che con un'innovazione e con della tecnologia, si riesce ad avere un prodotto migliore. Siamo riusciti a dimostrare con **LCA (Life Cycle Analysis)** che, nel bilancio complessivo dei costi, dal punto di vista ambientale ed economico, si riesce ad avere un risparmio, dato dal fatto che questi rifiuti sarebbero stati da smaltire e, quindi, che è possibile fare un recupero di materia e non pensare, com'è avvenuto fino ad adesso, che questi siano solo un buon combustibile. Ricordo che nel Cuneese, come in molte altre parti d'Italia, gli pneumatici sono usati nei cementifici o nei termovalorizzatori. **Quindi con questo Progetto si è dimostrato che recuperare la materia è possibile.** Nel passo successivo dovremmo dimostrare che è anche conveniente dal punto di vista economico, perché oggi mi trovo davanti a un processo prototipale: ricordo le difficoltà all'inizio della sperimentazione per trovare il bituminato o il polverino. Attualmente non esiste una filiera industriale e produttiva perché, nel momento in cui non c'è una domanda, è difficile che ci sia un'offerta. Come tramutiamo le ottime e buone pratiche facendole uscire dal gioco dei prototipi e delle sperimentazioni? Come possiamo farle diventare delle realtà industriali, quantitativamente rilevanti? E' chiaro che se viene asfaltato qualche chilometro è normale che ci sia una differenza di costo rispetto ad asfaltarne mille. E' chiaro che questo si può ridurre o, dall'altra parte, valutare meglio quali siano i risparmi complessivi. Scopriamo che questioni analoghe, tutte da risolvere, esistono sui RAEE. In questa situazione come si fa a tradurre un'esperienza sicuramente utile e grandemente positiva in un processo

quantitativamente rilevante? Questo è il vero tema su cui dobbiamo confrontarci, perché oggi possiamo immaginare che è possibile avere un prodotto con una durata maggiore, con problemi minori di gestione e che può essere steso con strutture operative e impianti semplici che non hanno costi spaventosi. Come lo facciamo? Parliamo innanzitutto del pubblico, e tocchiamo una nota assolutamente dolente: è chiaro che se riesco ad avere una quantità di denaro di un ordine di grandezza inferiore rispetto al fabbisogno normale, se tutto va bene chiuderemo le buche e non riusciremo a creare processi complessivi che generano il risparmio sulla gestione generale. Io collaboro in questo momento con Stradiotto del **SOSE** (*Soluzioni per il Sistema Economico Spa, Società per Azioni costituita dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (88%) e dalla Banca d'Italia (12%) che svolge tutte le attività riguardanti la costruzione, realizzazione e aggiornamento degli Studi di Settore, nonché ogni altra attività di analisi strategica dei dati e di supporto metodologico all'Amministrazione finanziaria in materia tributaria e di economia d'impresa, al fine di creare sistemi di prevenzione dell'evasione, nonché di determinare i fabbisogni standard N.d.R.*) che sta definendo i costi standard.

Nella definizione dei costi standard io faccio entrare progetti che passano dalla fase sperimentale a una fase operativa, portandomi dietro tutti i vantaggi che abbiamo visto descrivere. L'altra questione è legata a un obbligo di legge. Per i concessionari autostradali è possibile pensare che, in un ragionamento complessivo di qualità e di specifiche tecniche, si cominci a pensare che una quota significativa delle operazioni di manutenzione debba essere dedicata a creare un inizio di offerta industriale e quindi una domanda connessa. Quindi il mio intervento vuole sottolineare che, come altre volte, abbiamo dimostrato che è possibile, abbiamo dimostrato che solitamente è efficace e preferibile quella strada.

Abbiamo bisogno di molto aiuto da Silvia (*Fregolent N.d.R.*) e dal Governo, per passare dal volontarismo dei GPP (*Green Public Procurement N.d.R.*) e degli APE (*Acquisti pubblici ecologici, N.d.R.*) al renderli obbligatori, legandoli a un modello di costi standard che tuteli la qualità del servizio.

Proviamo a muovere il sistema sostenendo che, all'interno delle normative di riferimento, questo sia preferibile e incentivato in modo cospicuo perché, a mio avviso, questa è l'unica strada su cui possiamo muoverci per uscire dalla collezione delle medaglie per le buone pratiche e passare a una gestione diffusa di quelle che sono innovazioni tecnologiche che migliorano la qualità della vita e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture”.

Cavallo

“Il tema del GPP nei Comuni è uno dei temi sui quali tanto si è dibattuto ma forse, il fatto che non ci siano sanzioni, fa sì che la legge sia applicata solo dai più virtuosi. Forse se si creasse la domanda anche l'offerta ne avrebbe dei vantaggi. Oggi, di fatto, la gestione di molte strade è stata passata dallo Stato alla Regione, le Province non esistono più e quindi Comuni e Regioni si rimpallano la riparazione delle buche.

Mauro Barisone

“ Ringrazio dell'opportunità che ci è stata data oggi come ANCI. Siamo spesso soggetti, come diceva poco fa Silvia, a degli attacchi mediatici dove evidentemente la politica prevale sugli interessi del Paese, attacchi nei quali l'ANCI improvvisamente non serve più a nulla, rappresenta un costo inutile e dovremmo ritirarci tutti. Oggi ribadiamo la nostra presenza su un tema così importante. Mi rifaccio al primo argomento, prima di

affrontare il tema del GPP, cioè al recupero di materia e all'eventuale applicabilità di queste buone pratiche.

Aldilà del fatto che la pratica proposta oggi mi sembra di assoluto rispetto e di grande interesse per tutti i Comuni, e non soltanto per le Società che devono sviluppare questo tipo di attività sulle autostrade, credo ci siano due cose importanti da fare per i Comuni: dare informazioni complete sul GPP e sui prodotti e, specie per quanto riguarda il Governo centrale, creare degli stimoli perché la fase produttiva più costosa sia bypassata con delle incentivazioni che possano creare le condizioni necessarie per un'effettiva applicabilità e costi di fattibilità interessanti.

Io credo che oggi, per ottenere risultati, perché il governo possa dare quegli incentivi che contribuiscono a far raggiungere i risultati presentati durante la mattinata è necessario un controllo sia su chi oggi in Italia, gestisce le gomme usate, sia anche su tutta la filiera dei rifiuti.

Se si riuscisse a creare una gestione di controllo opportuna affinché chi opera in questo settore corrisponda realmente, in termini economici, ai sacrifici che i Comuni stanno facendo e che non vengono sufficientemente riconosciuti in questo momento, si passerebbe dalla "nascita" delle buone pratiche, al loro consolidamento e alla diffusione anche in altre realtà meno virtuose. Al contrario, se le buone pratiche le adottano soltanto alcune Regioni e altre no, il Governo probabilmente non avrà mai i fondi necessari per intervenire con stimoli di questo tipo. Allora, ripartiamo da quella che era la legge Ronchi, e diamo una struttura diversa a quel tipo di legge: in Piemonte questa pratica si sta portando avanti anche con la collaborazione dell'ANCI e grazie a Foietta, e probabilmente avremo anche i fondi per stimolare e finanziare operazioni come quelle di oggi. E' necessario che l'informazione sia maestra in questo, portando tutti a utilizzare quelle che sono le possibilità che nel sistema ambientale ed energetico l'Europa ci concede."

Cavallo

" Roberto Ronco ti chiederei lo sforzo di passare dalla programmazione che compete alla Regione a un'illustrazione di quelle che possono essere le attività pratiche sia territoriali di raccolta e gestione rifiuti ma anche quelle della gestione del trasporto. Perché oggi, di fatto, stiamo vedendo che la multidisciplinarietà e un approccio coordinato tra temi portano alla soluzione. Una delle cose che mi piace sottolineare è che il successo di questo progetto è stata la multidisciplinarietà e la squadra che ha messo insieme delle competenze"

Ronco

"Ricordo che qualche anno fa, a una scuola di giovani che volevano avvicinarsi alla politica, io avevo detto di utilizzare le tematiche ambientali come quelle che ti mettono alla prova nella capacità di gestire le complessità della politica. Allora stavamo lavorando su questo progetto, iniziato dall'Assessore Angela Massaglia durante il suo periodo in Provincia di Torino, e che io avevo in qualche modo ereditato. Questo progetto ci ha sempre sfidato perché ci chiedeva, con molta visione pratica, di partire da degli interessi di ricerca e andare poi a vedere se alcune ipotesi fossero dimostrabili sul campo, utilizzando la capacità della politica di far passare un certo tipo di messaggi, e con il coinvolgimento di un mondo industriale che, rispetto a determinate ipotesi, sollevava tutta una serie di perplessità. Intanto uno dei meriti di questi progetti, perché in realtà si tratta di due progetti che si sono succeduti nel tempo, è quello di aver messo alla prova la tenuta di questo sistema locale, passando dall'accademico al politico, all'industriale, chiedendo a tutti di portare un contributo ma anche di rinunciare a qualcuna di quelle che erano le prerogative che avrebbero, di fatto, affossato il percorso. Il fatto che oggi siamo qui testimonia che il nostro sistema locale

in qualche modo ha saputo raccogliere questa sfida. Con questo sistema andiamo a intercettare tonnellate e tonnellate di rifiuti che prima trovavamo nei fossi e lo facciamo, non soltanto con la buona volontà, ma mettendoci un sapere importante perché, le fatiche che abbiamo fatto in questi anni per trovare le miscele e le alchimie giuste hanno messo alla prova anche la capacità ingegneristica di trovare qualche cosa che fosse poi commercializzabile. Dall'altra parte abbiamo avuto un sistema industriale che ha accettato la sfida con più o meno entusiasmo, con più o meno fatica, ma certamente se non fossimo stati accompagnati da qualcuno che provava a ragionare in termini di progetti pilota, la politica e l'accademia da sole non sarebbero riuscite a fare granché. Quali sono le possibilità che possiamo dare oggi a questo percorso, per dare gambe al progetto? Io credo che passi attraverso la collaborazione tra il detentore politico di questo progetto, la Città Metropolitana di Torino, e il detentore dell'unico canale rilevante, in questo momento, dal punto di vista pianificatorio. La Regione Piemonte, dopo aver redatto il nuovo Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani, rifatto dopo diciotto anni e che speriamo di approvare entro la fine dell'anno, sta per affrontare il tema del Piano dei Rifiuti Speciali.

Allora io credo che da domani la Città Metropolitana e tutti coloro che hanno seguito questo progetto, non potranno che proporre l'inserimento di questo percorso all'interno delle possibilità di gestione dei rifiuti speciali, dimostrando che i progetti europei possono contenere interessanti elementi di pianificazione, presupposto per la creazione del mercato e delle filiere. Perché fino a quando non ci sarà una pianificazione che in qualche modo invogli e dia certezze ai percorsi industriali, difficilmente questi avverranno. Per quanto riguarda la questione sui costi sono anche relativamente ottimista. Quando qualche anno fa affrontavamo in Provincia i temi degli acquisti pubblici ecologici (APE) a volte arrivava qualcuno scandalizzato, dicendo che non bisognava comprare la carta riciclata perché la carta riciclata costa di più. Ma si è visto nel tempo che, avendo creato un mercato della carta riciclata, questa ormai è diventata d'uso comune e l'eccezione è l'uso della carta vergine. In realtà i volumi mossi dal mercato hanno comportato un allineamento dei prezzi e quindi, oggi, non è più sciagurato proporre a un responsabile degli acquisti di comprare risme di carta riciclata. Credo che succederà esattamente la stessa cosa per i bitumi gestiti secondo i principi che abbiamo fissato in questo Progetto e quindi penso che, con molta serenità, dobbiamo lavorare per far crescere questo mercato, utilizzando gli strumenti che abbiamo a disposizione. Quindi dire che c'è un Piano Regionale dedicato ai rifiuti speciali che riconosce che esiste un utilizzo maestro di questo tipo di frazione costituisce il presupposto per arrivare tra qualche anno alla parificazione dei costi tra i bitumi arricchiti di polverino e quelli "tradizionali". Nel frattempo i richiami di Silvia e di Paolo legati alla possibilità, per gli industriali che investiranno in queste operazioni, di avere in qualche modo un'attenuazione del rischio, credo sia del tutto legittimo. Se la politica vuole creare un contesto ragiona a medio-termine in progetti come questo: affermare che le cose avverranno nei prossimi 5 anni è realistico e, utilizzando gli opportuni strumenti di pianificazione, creiamo il volano iniziale. Penso che, per quanto riguarda i bitumi arricchiti di polverino, si verificherà quanto successo per la carta: l'uso abituale sarà questo e solo eccezionalmente qualcuno rinuncerà ai benefici della tecnologia che abbiamo sviluppato "

Cavallo

"Chiedo a Maria Chiara Zanetti di aiutarmi in questa elaborazione. Si è parlato di 7600 PFU (Pneumatici Fuori Uso) utilizzati su tutto il progetto e di circa 3 km di strade asfaltate con il bitume modificato. L'immesso al consumo e il raccolto è di circa 300.000 tonnellate all'anno. Permettetemi di fare un paragone come con il compost: se dall'umido raccolto produciamo il compost abbiamo la possibilità di utilizzarlo totalmente sulla superficie agricola italiana, infatti lo 0.1 % della superficie agricola utilizzabile assorbirebbe tutto il compost prodotto nell'anno. Qui mi sembra che i conti siano analoghi: quindi la rete

stradale e autostradale che abbiamo sarebbero in grado di assorbire tutto il polverino prodotto annualmente se lo utilizzassimo per fare asfalti di qualità?”.

Maria Chiara Zanetti

“ Diciamo che il calcolo non è banale perché bisognerebbe sapere quanti km di strade si rifanno ogni anno e credo che sia piuttosto impegnativo fare questo calcolo in questo momento. Il punto è: cosa fare del granulato e del polverino che sono stati prodotti? E' chiaro che bisogna trovare degli sbocchi, ed è importante che gli sbocchi siano diversi, com'è importante avere una serie di opzioni e di scelte. A me personalmente è capitato di lavorare nell'ambito di questo progetto, in cui abbiamo avuto l'occasione di collaborare tra diversi gruppi, ma ho anche lavorato in passato sull'utilizzo del polverino di gomma per i campi in erba artificiale e per le piste d'atletica. Io penso che lo sbocco di cui stiamo discutendo oggi sia importante ed è fondamentale che non rimanga comunque l'unico tra cui poter scegliere. Il costo maggiore, rispetto all'uso di asfalti tradizionali, di questa pavimentazione stradale, utilizzando la tecnologia WET¹, che è quella più consolidata, si ammortizzerebbe abbastanza facilmente tenendo conto del fatto che la manutenzione dovrebbe essere più vantaggiosa in questo caso. Se una strada asfaltata con tecnologia tradizionale, in teoria, andrebbe rifatta dopo 5 anni, quella con il polverino di gomma potrebbe durare il doppio. E' chiaro che chi deve gestire un budget di solito è interessato all'oggi, quindi spesso cosa succederà tra cinque anni o tra dieci anni non riguarda più direttamente chi ha fatto l'investimento. Se si riuscisse in qualche modo a eliminare questo problema o a inserire il vantaggio della migliore manutenzione nell'ambito del computo dei costi, questo potrebbe limitare in parte il problema di cui stiamo discutendo oggi. Altro aspetto sul quale abbiamo lavorato nel progetto Tyrec4Life è la redazione dei Capitolati, perché è evidente che quando si fa una gara il Capitolato deve poter permettere l'utilizzo di tecniche un po' diverse dallo standard: penso che, se parte del lavoro fatto durante questo Progetto su questo tema potesse fare un po' di scuola, potrebbe essere una cosa interessante”

Cavallo

“Vorrei chiamare in causa Andrea Fluttero su uno dei temi toccati da Zanetti, cioè quello degli incentivi o, per così dire, della fiscalità. Il Ministro Galletti, di cui sono collaboratore, ha proposto in uno dei documenti del Piano di Prevenzione l'incentivazione del riuso e perciò abbiamo proposto una modifica legata all'IVA, per stimolare una nuova governance del mercato del riutilizzo con un' IVA agevolata del 4%, anziché pagare il 22% per la vendita di un prodotto riciclato, com'è previsto ora”.

Andrea Fluttero

“Io rappresento Unirigom che è l'Associazione che cerca di curare gli interessi delle aziende che frantumano gli pneumatici a fine vita. Le Aziende che rappresento, che sono produttori di polverino, granuli e ciabattato ma anche intermediari e raccoglitori degli pneumatici, rappresentano un po' l'anello finale di quello che è

¹ **Tecnologia WET** tecnologia di produzione degli asfalti modificati con polverino di gomma, nella quale il polverino viene disperso all'interno del bitume, modificandone le caratteristiche viscoelastiche

questo settore di gestione dei PFU. Tutto nasce dal decreto n. 82 del 2011 che quattro anni fa ha normato questo settore ed ha imposto ai produttori la cosiddetta Responsabilità estesa ²

Perché è importante il lavoro della Provincia di Torino, Città Metropolitana dopo, e di tutti gli altri partner che hanno lavorato al progetto in questi anni? Perché è indispensabile avere dei canali di sbocco per i nostri prodotti. Il sistema di raccolta in questi 4 anni è stato messo a regime, quindi i consorzi dei produttori, che potevano decidere di raccogliere singolarmente o consorziarsi, si sono costituiti e raccolgono in modo consortile più del 90% dell'immesso sul mercato, cioè raggiungono i loro target. Una parte minima rispetta il proprio mandato singolarmente. Il grosso è incanalato sui principali consorzi dei produttori e/o importatori. Queste per aziende (Michelin, Pirelli, Good Year) che fanno questo lavoro con i soldi dei cittadini. Infatti quando cambiate gli pneumatici dal gommista in fattura pagate anche una tassa ambientale, quella tassa ambientale la incassa il gommista, la gira al produttore e a sua volta la gira al Consorzio. Con questi soldi il Consorzio finanzia il suo funzionamento, paga la ricerca, perché i Consorzi fanno anche ricerca a seconda delle disponibilità che hanno, paga la logistica facendo in modo che un trasportatore specializzato e autorizzato che si è aggiudicato una gara per svolgere questo lavoro in un determinato pezzo del territorio nazionale, vada a raccogliere il materiale, cioè il pneumatico a fine vita, presso il gommista. Oggi il gommista non spende più nulla per cui non è interessato a dare il materiale a gente di discussa onorabilità come poteva eventualmente capitare in passato. Materiale che poi finiva, come sappiamo, per essere il combustibile per i roghi di rifiuti pericolosi in zone poco controllate o a riempire capannoni abbandonati di aziende fantasma che poi si facevano fallire. Oggi, quasi tutti gli pneumatici usati vengono raccolti dai Consorzi. Per cui i Consorzi non hanno il problema di sbarcare il lunario perché vivono con i soldi dei cittadini. Lo stesso i trasportatori che, una volta spuntato un buon prezzo, raccolgono, fatturano e vengono pagati. Il problema lo hanno le aziende che hanno un impianto, che pagano dei leasing, che pagano stipendi, che ricevono lo pneumatico da frantumare. Questo pneumatico si porta attaccato un pezzetto di questo contributo che abbiamo pagato noi cittadini, ma il resto dei nostri imprenditori se lo devono recuperare vendendo al meglio il ciabattato, che è quello più grosso, termo-valorizzato e usato come combustibile o co-combustibile. Stiamo parlando del 60% del volume totale oggi raccolto in Italia. Non è un peccato mortale, però nella gerarchia europea e del buon senso viene il prima il recupero di materia. Oggi si recupera circa il 40%, mentre la parte usata come combustibile va a sostituire altri combustibili (BTZ = oli combustibili a basso tenore di zolfo, naftoni...). Un'altra parte invece è trasformata in granuli o polverino e si cercano tutti gli sbocchi possibili. Più sono remunerativi più sarà contento il nostro frantumatore e, alla fine anche il cittadino perché, se si riesce a vendere bene il prodotto finale può scendere l'ecotassa. Questo è un po' il quadro d'insieme. Quali sono i problemi che ostacolano il fatto che si venda maggiormente il frantumato di pneumatico sotto forma di materiale e non sotto forma di combustibile? Eccone alcuni. Il costo: il Governo dovrebbe decidere di ridurre l'IVA su questo e su altri materiali provenienti dalla cosiddetta economia circolare, che l'Europa sta spingendo fortemente e che in Italia tutti dicono di voler spingere. Questo sarebbe un primo fatto importantissimo per rendere più competitivo il materiale prodotto dai nostri frantumatori, già in difficoltà perché l'energia elettrica costa parecchio in Italia, molto più che in altri Paesi ed essendo questo, un processo che richiede molta energia e manodopera il rischio è andare fuori mercato. Quindi dobbiamo fare

² **Responsabilità estesa:** tale forma di responsabilità consiste nell'obbligo, per il produttore del bene, di finanziare e/o organizzare sistemi di raccolta e trattamento dei rifiuti derivanti dall'utilizzo dei propri prodotti, ritirandoli dai produttori/detentori (utilizzatori finali) per inviarli a idonei impianti di riciclaggio e recupero

in modo che questo materiale abbia la possibilità di essere comprato in Italia e lavorato in Italia, perché se lo trasporto all'estero per lavorarlo non ritorna più, perché i costi di trasporto su un materiale che ha basso valore intrinseco impediscono poi che questo continui a muoversi e, quindi, io regalo all'estero delle opportunità di fare economia, di fare business, di fare occupazione. Quindi il costo dell'energia, il costo attraverso l'IVA e il fatto che questo materiale, il granulo e il polverino, sia in qualche modo classificabile. Quindi si sta lavorando in sede UNI per arrivare ad identificare una serie di tipologie di polverino e di granulo in modo che sia più facilmente commercializzabile. C'è poi un problema di garanzie all'utilizzo dal punto di vista sanitario. Ci sono diversi studi, però l'imprenditore che utilizza questo prodotto per l'asfalto deve essere tranquillo e sicuro che i suoi operai non avranno problemi con l'Asl o questioni di sicurezza e che durante il processo di stesa del bitume non si crei nessun tipo di danno alla salute.

Inoltre c'è il problema che questo tipo di materiale, cioè l'asfalto modificato, deve essere inserito nei prezzari regionali e dell'Anas, per dare al tecnico comunale la definizione precisa dei costi nei prezzari.

Per cui credo che ognuno possa fare un pezzo di questo percorso: lo Stato ridurre l'IVA, le Regioni inserire nei prezzari regionali questo tipo di asfalti, l'Associazione di categoria in sede UNI classificare qualitativamente i diversi tipi di polverino e granulato e, infine, il Ministero dell'Ambiente far uscire il famoso Decreto Ministeriale "end to waste" che stabilisce quelle che sono le caratteristiche tecniche che il rifiuto PFU, che entra negli impianti e che viene triturato, deve avere, una volta uscito per non essere identificato più come rifiuto. Perché questa è un'altra cosa indispensabile, perché se devo asfaltare una strada e corro il rischio che un domani, si alza uno che dice che lei ha miscelato i rifiuti, chiama il magistrato, e arrivano i problemi. Capite che questo è un altro elemento di freno. Il lavoro fatto in questi 4 anni dalla Provincia, dal Politecnico, dalle aziende private, dai Comuni che han partecipato a questo lavoro di sperimentazione è servito a garantirci che il prodotto finale sia tecnicamente buono e affidabile. Di lavoro ce n'è da fare tanto, ma questo di oggi sia il racconto di un altro tassello che ci può portare ad utilizzare in maniera importante questo polverino e questo granulo di PFU all'interno della produzione degli asfalti per le nostre strade, con un beneficio in termini di durabilità delle strade, frenata, fono-assorbienza ecc... Mi pare che questi siano tutti gli elementi per portare avanti questa idea e dare un po' di soddisfazione a tutte le imprese che hanno investito, realizzando impianti in tutta Italia che oggi tritano gran parte del materiale che viene raccolto dai consorzi e parliamo di più di 300-350.000 tonnellate l'anno."

Piero D'Aloisio

"Sono Piero D'Aloisio, faccio parte della SITAF che è la concessionaria per l'autostrada A32 Torino - Bardonecchia, e che chiaramente si occupa della manutenzione ordinaria o più o meno straordinaria delle pavimentazioni. Nel 2009 abbiamo avviato un controllo sistematico di quelli che erano gli ammaloramenti dell'autostrada e abbiamo notato che, specie in corrispondenza di certe situazioni particolari, cioè per esempio gli imbocchi delle gallerie, si verificava quel famoso ormaimento³ che impressiona tanti e che era diventato evidente per condizioni climatiche cambiate, precipitazioni più intense e improvvise, traffico diversificato rispetto all'usuale, traffico pesante più accentuato, tutte condizioni che hanno portato a quel tipo di ammaloramento. Dovevamo e dobbiamo intervenire e allora perché non chiamare il Politecnico con cui collaboriamo sistematicamente? Il Prof. Santagata ci ha dato un grosso spunto e una mano in questo

³ L'ormaiamento si presenta come depressioni longitudinali in corrispondenza della zona di passaggio delle ruote ed è dovuto ad un accumulo di deformazioni permanenti

senso, proponendo l'adozione di questi materiali di cui stiamo parlando. Molto brevemente, per provarli nel settembre del 2011 abbiamo steso in corrispondenza dell'ultima galleria prima di Bardonecchia circa 400 metri di materiale, un po' all'esterno e un po' all'interno della galleria, per coprire quella zona maggiormente ammalorata. Abbiamo affidato al professore lo studio della miscela ottenendo un prodotto considerato valido per l'occasione. Questo è stato steso e devo dire che nell'arco di questi quattro anni, sinceramente, quella che era la manutenzione ordinaria si è rivelata un po' meno necessaria e sicuramente si è allungata la vita della pavimentazione. Il comfort è migliorato grazie alle caratteristiche di elasticità del prodotto che, inoltre, ha dato quelle caratteristiche superiori di scorrevolezza e di non permeabilità della pavimentazione con il conseguente mancato ammaloramento dei sottofondi. Quindi il risultato è considerato positivo, anche se è ancora sotto monitoraggio per capire cosa succederà nel tempo. Due numeri: 7 gallerie, 14 imbocchi, 400 metri per ogni imbocco, quindi circa 5 km pari a 50.000 m², è già un numero importante. Se poi si estendesse l'uso dell'asfalto modificato a tutte le situazioni simili, arriveremmo ad asfaltare 144 km di autostrada, immaginate quanti copertoni si potrebbero usare. Il problema sono gli incentivi, poiché i costi sono effettivamente più elevati. Perché non pensare a far rientrare in questi costi il minor costo di manutenzione a venire, abbattendone certi altri e introducendo prezziari più consoni? I risultati sono soddisfacenti e speriamo di portare avanti l'esperienza “

Cavallo

“Quanto costa?”

Mazzeo

“Parlare di costo è un po' riduttivo perché la stesa, per quanto importante per la nostra autostrada, è stata minima e quindi il costo non è paragonabile al costo di altri conglomerati tradizionali. Sicuramente, e mi riallaccio agli interventi precedenti, noi in quanto società controllata completamente dalla concessionaria abbiamo un occhio di riguardo per il tipo di materiale e per il risultato che si vuole ottenere, e quindi non possiamo perdere sicuramente di vista il ritorno economico per l'impresa. Però, d'altra parte, io devo sicuramente vedere il risultato finale: gli incentivi richiamati in precedenza farebbero molto comodo perché noi, tra l'altro, viviamo in un'area un po' particolare, con il nostro impianto situato a Salbertrand, realtà alpina che vive delle problematiche nell'approvvigionamento dei materiali. Già adesso stiamo collaborando con il Politecnico e con il Prof. Santagata per cercare non solo di limitare l'utilizzo delle materie prime, intese solo come bitume, ma anche degli inerti stessi, per utilizzare quelli locali, perché il conglomerato è l'insieme di tutta la miscela e quindi dovrebbe essere visto globalmente dal punto di vista del recupero. Quindi gli sforzi per un'impresa sono notevoli perché diventa sempre più difficile reperire tutto e cercare di rispettare i capitolati che, a volte, sono standardizzati. Per realtà come la nostra inoltre è difficile reperire, l'inerte che è già diverso da un capitolato classico, e se non è presente in loco aumenterà sicuramente il costo complessivo della miscela. Quindi è un discorso organico da farsi: accettando il discorso del recupero degli pneumatici bisogna però estenderlo anche agli altri materiali. Noi alla fine dobbiamo mettere in atto questo processo e diventa effettivamente difficile rispettare quei budget delle concessionarie che, nascendo a monte nei Capitolati tradizionali sono standardizzati e non aggiornati su studi di questo tipo. “

Cavallo

“Sarebbe utile un feedback sul tema richiamato dalla Prof.ssa Zanetti, cioè su quanto il miglioramento del manto, pur prevedendo maggiori spese di investimento, si ripaghi nel tempo grazie a minori costi di

gestione e manutenzione. Sarebbe interessante capire se c'è già qualche feedback, perché questo potrebbe essere d'aiuto."

Mazzeo

"Un numero per tutti: SITAF spende 2 milioni all'anno per le pavimentazioni. Stiamo parlando di 140 km. Se in qualche maniera si potesse far rientrare il risparmio di questi numeri in quello che è il costo che stava illustrando l'ingegnere qualcosa potrebbe uscirne."

Fluttero

"Ai nostri associati brillerebbero gli occhi! Come dicevo prima ci sono una serie di cose da fare e ciascuno ha dei ruoli: l'Anas; le Regioni, inserendo questi asfalti nel prezzario, il Governo riducendo i costi, i Consorzi facendo studi e approfondimenti sulle applicazioni e sulle garanzie di tipo sanitario e igienico sanitario per l'utilizzo. Penso che ci siano tutti i presupposti perché nei prossimi anni ci sia un trasferimento di volumi di PFU dal recupero energetico al recupero di materia e, soprattutto, che si riduca la quantità del materiale che va all'estero e quindi venga massimizzato il suo sfruttamento nel nostro paese con evidenti benefici dal punto di vista ambientale e di ricaduta occupazionale ed economica. "

Cavallo

"Maria Chiara Zanetti ha lanciato il sasso degli aspetti finanziari e dei capitolati: ci offre qualche suggerimento?"

Zanetti

"Innanzitutto bisogna rendere i capitolati in grado di poter essere rispettati con l'utilizzo di questo nuovo materiale, sia in termini prestazionali sia economici. Per questo, insieme al Prof. Santagata, abbiamo steso uno specifico capitolato e lo abbiamo modificato in funzione delle diverse condizioni e a seconda della tipologia di strada e soluzione tecnica scelta. Il capitolato deve essere differente da quelli tradizionali, quindi sicuramente nel nostro lavoro sono già presenti delle soluzioni tecniche interessanti che però non credo possano essere prese così come sono, ma debbano essere opportunamente calate nella realtà delle altre stese e che possono fornire una guida per i futuri nuovi capitolati. Una parola sulle tematiche che sono state toccate dal Dr. Fluttero. Noi abbiamo fatto anche i rilievi delle emissioni gassose e abbiamo condotto l'analisi di rischio in termini relativi tra una pavimentazione che contiene polverino e una pavimentazione standard. Non c'è nessuna evidenza che ci sia un maggior impatto per gli operatori mettendo il polverino all'interno della stesa stradale. Certo l'odore è leggermente diverso, per cui chi bituma con il bitume standard pensa che quello sia un buonissimo odore, per cui se è un po' diverso si accorge immediatamente della differenza. A me, che sono molto meno abituata a questo tipo di odore, sembra che più o meno sia la stessa cosa. Gli idrocarburi policiclici aromatici e le sostanze organiche volatili sono assolutamente allineati..

Cavallo

"Un po' come l'analisi fatta sull'utilizzo del riempimento dei tappeti erbosi sportivi, quando ci fu la polemica che con il caldo estivo potevano prendere fuoco.

Zanetti

“Il Politecnico, insieme al Dipartimento d’Igiene dell’Università di Torino, aveva fatto l’analisi di rischio, tenendo conto del tempo di permanenza dei calciatori sul campo: era venuto fuori che non c’era nessun particolare problema. Il problema è che se uno cade su un campo in erba artificiale si fa molto più male rispetto ad uno normale.”

Cavallo

“ A sentire Fluttero produciamo 100 pneumatici, 100 li raccogliamo e 100 li ricicliamo e li bruciamo. C’è un problema di abbandoni anche qui da noi, perché secondo me c’è un problema di rispetto delle regole. Cosa possiamo fare rispetto al monitoraggio e al controllo? L’ANCI e gli enti territoriali come possono dare una mano rispetto a questo problema? Oltre al controllo sul rispetto dei capitolati d’appalto”

Barisone

“ Il monitoraggio è assolutamente un problema annoso, non soltanto per gli pneumatici ma per tutto un insieme di prodotti che vengono considerati più nocivi. Il problema è che fino al 2010/2011 questo tipo di servizio veniva fatto male, nel senso che non essendo molto organizzati gli ecocentri la gente aveva la brutta abitudine di abbandonare i rifiuti.”

Cavallo

“Prima c’era in sala il sindaco di Marina di Gioiosa ionica e mi diceva che tre settimane fa aveva chiamato le ditte e fatto portare via 10 tonnellate di pneumatici e adesso sono di nuovo lì. “

Barisone

“Cosa stanno facendo gli Enti locali e i Comuni e cosa sta facendo la Regione? Ormai è evidente che vanno individuati dei siti ad alto rischio e vanno tutelati, garantiti e controllati. Quindi l’uso delle telecamere diventa indispensabile in quelle che sono le zone strategiche. Per cui il primo obiettivo diventa investire in telecamere di controllo. Il patto di stabilità, con cui oggi dobbiamo fare i conti - in primis per i comuni virtuosi - e le condizioni economiche dei Comuni, che sono stati tirati per il collo negli ultimi 2 anni, oltre al passaggio dalle Province ai Comuni di alcuni compiti, rappresentano un problema. Io sono amministratore di un Comune di 15.000 abitanti e abbiamo un avanzo di cassa di 5 milioni di euro. Non possiamo assolutamente spenderli e quest’anno investiremo 35.000 euro installando 8 telecamere. Per coprire il territorio nelle zone fondamentali ne servirebbero almeno 30. Questo è quello che insistiamo a proporre alla Regione per farla passare come una necessità. Fortunatamente molti Comuni stanno rispondendo in maniera attenta; per quelli più evoluti vorrei chiudere con un appello, usando le parole “informazione” e “stimoli”, come all’inizio del mio discorso precedente. Inoltre torno a ripetere che l’educazione non si acquisisce se non si ha in origine; però, quello che possiamo fare come Comuni, è impartire quello che eventualmente manca per limitare questo scempio.

Vorrei invece tornare ad un tema a me molto caro che è quello della prevenzione. Credo che proprio sugli pneumatici un cambio epocale sia stato fatto dall’esercito americano: nell’ultima gara non ha richiesto un certo numero di pezzi ma l’ha fatto a km percorso. E’ evidente che partecipare a una gara garantendo un certo chilometraggio è diverso rispetto ad offrire un certo numero di pezzi. Io credo che anche sugli speciali sarebbe interessante provare a ragionare sulla prevenzione o sul riuso. Infatti, una volta gli pneumatici si facevano ricoprire. Mi farebbe piacere avere una vostra opinione su questo

Ronco

“ E’ chiaro che se leggiamo la gerarchia europea dobbiamo cominciare dal riuso. Penso che il problema sia la parte più debole, con la politica che riesce con maggiore difficoltà a trovare gli strumenti concreti, nonostante le pubblicazioni ci dicano quali siano le ricette. Questo soprattutto perché ci collochiamo in una zona di confine rispetto alle competenze. Se io voglio fare prevenzione devo convincere i cittadini di qualche cosa che va aldilà delle loro possibilità, competenze e capacità e quindi, ad esempio, spendere parecchi quattrini per educare a un utilizzo consapevole degli oggetti e agli acquisti consapevoli. Voglio ricordare che, in cinque anni , abbiamo ridotto i finanziamenti per i progetti di educazione ambientale da 1 milione di euro a zero. Quindi, quando non ci possiamo più permettere l’educazione ambientale, dobbiamo passare all’aspetto economico e cioè al coinvolgimento dell’economia rispetto al tema. Purtroppo qui le dimensioni locali non sono quelle adeguate per fare un’interlocuzione con il sistema industriale, che dovrebbe ripensare al modo con cui concepisce gli oggetti visto che la prevenzione la puoi fare nel momento stesso in cui concepisci la composizione della materia dell’oggetto. E quindi su questo aspetto, il ruolo dei governi locali, pur di quello regionale, si ferma perché alcune questioni sono di livello normativo diverso. E’ un discorso logico e generiamo frustrazione se ascriviamo al livello locale che non ha più i quattrini per l’educazione ambientale e non ha la competenza in materia, la possibilità di fare in modo efficace della prevenzione. Questa mattina io discutevo con l’assessore di Torino sul nuovo Piano Regionale che deve contenere il percorso che s’intende fare localmente per la riduzione dei rifiuti, ma in realtà ci siamo accorti che scrivevamo delle cose auspicabili che negli ultimi anni non siamo riusciti a fare. Negli anni ci siamo confrontati sul fatto che fosse poco coraggioso scrivere “riduzione del 5%” dei rifiuti quando scrivevamo dei piani che dicevano – 14% e ricordo che, ad Asti, su questo siamo stati aiutati dalla crisi che ha fatto molto di più di tutte le nostre politiche, ma certo non possiamo aspettarci dai disastri le soluzioni alle problematiche che non riusciamo a governare. Credo che su questo la riflessione a livello nazionale sia essenziale. Certamente m’inquieta che si recuperino dei concetti, ad esempio l’utilizzo della tecnologia a caldo in modo spinto, senza contestualizzarla a un livello più ampio, cioè io mi sento la responsabilità di avere sostenuto con Paolo (Foietta n.d.r.) e con altri l’idea della necessità di un inceneritore ma, dal punto di vista della coerenza politica, non abbiamo mai detto che quello avrebbe sostituito le politiche virtuose nella gerarchia europea. Mi piacerebbe vedere che, a livello nazionale, quella medesima gerarchia venisse rispettata e quindi, a fronte di una proposta di Decreto del Presidente del Consiglio che dice che obbligatoriamente dobbiamo costruire un certo numero di inceneritori in Italia, corrispondentemente ci fosse un Ministro dell’Ambiente che emanasse qualche misura concreta per costringere i percorsi industriali a rispettare la sensibilità dei cittadini ora probabilmente sopita.”

Cavallo

“Chiedo a Paolo Foietta di aiutarmi su questo tema della scala industriale. E’ evidente che il tema degli pneumatici, forse ha necessità di una pianificazione nazionale. Il Decreto attuativo, all’articolo 35, fa riferimento agli ultimi dati disponibili, riportati dalla pubblicazione dell’ISPRA del 2013 sui dati riferiti al 2011/2012, per cui scrivere un decreto con dei numeri vecchi di 5 anni diventa difficile. Dal Decreto Ronchi ad oggi abbiamo fatto dei passi avanti ma, se la ragion d’essere dell’art. 35 è che ci sia maggior legame tra la pianificazione regionale e quella nazionale, dov’è il limite?”

Foietta

“ Abbiamo detto che bisogna pensare globalmente e agire localmente. Serve un quadro di riferimento nazionale e regionale. Le norme servono perché altrimenti il modello resta quello del volontarismo. Mi

spiego meglio: c'è una norma che sta evolvendosi che dice che gli acquisti pubblici e gli appalti pubblici saranno fatti su poche centrali d'appalto. Allora io potrei, definendo per le centrali di appalto delle regole di carattere generale, far passare attraverso queste tutte le politiche ambientali, cioè il GPP.

Allora riusciremmo a fare un ragionamento compiuto e non sempre a pezzi, cominciando a ragionare su questi aspetti di grande importanza. Sarà possibile in qualche misura normare e gestire una politica generale di GPP? Questo servirebbe molto di più di tantissime cose legate a quello che dicevano prima i Professori Zanetti e Santagata su un capitolato d'appalto tipo di riferimento

Quindi, per chiudere, serve la politica di carattere locale, serve la sperimentazione ma non possiamo fare a meno di un quadro normativo e di un sistema della politica che assuma che questo è un pezzo assolutamente rilevante dei loro doveri e che su questo è meglio decidere, magari male, piuttosto che rimandare le decisioni per altri 10 anni. Questa applicazione della norma sarebbe uno strumento formidabile rispetto a Consip e alle Centrali d'appalto. Un'ultima considerazione sulla Provincia di Torino: quanti sono i km di strade? Qualcuno si è posto la domanda? Sono almeno 20.000 km, di cui 3.100 km le ha la Provincia, circa 15.000 km di strade comunali e poi abbiamo le autostrade poco sotto i 20.000 km. Possibile che, rispetto alle cose che dicevamo, non possiamo darci l'obiettivo in tre anni di avere 100 km di strade su cui avviare una sperimentazione utilizzando questo tipo di tecnologia? Alla fine con l'agire localmente ci assumiamo qualche obiettivo di carattere verosimile. Lo sottoscriviamo con Protocolli di intesa e proviamo a giocarcela."

Cavallo

"Io dico che ci sono un po' di elementi per chiedere a Silvia "cosa porterai a Roma la prossima settimana?". Oggi qualche interlocutore c'è: una Commissione Ambiente alla Camera piuttosto ricettiva e il Ministero che sta facendo delle cose."

Fregolent

"E' stato interessante avere durante la Tavola Rotonda delle sollecitazioni. Per quanto riguarda Consip io ho chiesto a breve un incontro su altri temi, al quale porterò anche questo ulteriore tema, perché anche lì si è fatta un po' di mistificazione: si è partiti dai dati terribili della Sanità, in cui la famosa siringa a Bolzano costa 10 cent e in Sicilia 5 euro e, da lì, è partita con il fatto che la centrale unica di acquisto sia la soluzione ad ogni male. Più o meno. Un conto è applicarla alla Sanità dove effettivamente ci sono dei beni che non si capisce perché abbiano dei prezzi così difforni, un conto è abbassare la qualità. Io ho un incontro per una mia preoccupazione sul cibo biologico, di cui tutti parliamo e che ovviamente costa di più. Io per esempio non farei mai mangiare a mio figlio un formaggio giallo che sa di plastica e che è fatto con il latte in polvere, visto che l'Italia è l'unico Paese che si è rifiutato di aderire alla richiesta dell'Unione europea di usare il latte in polvere nel formaggio. Quindi durante questo incontro parlerò anche di asfalti. In realtà però il tema è unico: se le centrali d'acquisto sono un elemento per mettere in filiera le cose di qualità che noi abbiamo, ben vengano. Se invece è un modo per far risparmiare l'ente pubblico senza guardare la qualità, bisogna anche vedere che cos'è il risparmio in generale. La salute è un risparmio perché il bambino che mangia male diventa un bambino obeso, si ammala. Allora abbiamo un risparmio o un costo? La strada che effettivamente mi costa di meno subito, ma che mi dura 4 anni, è un costo o è un risparmio? Secondo elemento di sollecitazione: Enti locali, nazionali, chi è più senza soldi lanci la prima pietra! Io non credo si debba mettere così, innanzi tutto perché bisognerebbe fare una rivoluzione di pensiero. Il tema su cui ho proposto una battaglia sono i Comuni virtuosi, e quindi si inizi a parlare dei Patti di stabilità e non del Patto di stabilità, premiando quelli che spendono bene e punendo quelli che spendono male. Perché ANCI non mi

aiuta su questo tema? Il merito è una parola che viene usata spesso e anche negli enti pubblici dovrebbe essere usata. Allora ben vengano quei Comuni che abbiano soldi in cassa e che vogliano spenderli, magari non tutti in telecamere, ma anche in progetti e anche lì, come li spendi, sarà un elemento di valutazione della virtuosità. Terzo punto la fiscalità: sapete che io sono in Commissione finanze quindi è un tema a me molto caro. Anche lì è necessaria una rivoluzione di pensiero. A parlare di fiscalità, ahimè, non dovrebbero esserci solo gli economisti perché quando abbiamo fatto la delega fiscale e abbiamo parlato di fiscalità ambientale è stata approvata nella cornice. Poi non è stata declinata in un decreto di attuazione, perché il decreto di attuazione per loro era la carbon tax. E' ovvio che in un periodo di crisi metti una carbon tax e hai tutte le industrie contro ed è quindi rimasta la cornice. Io ho cercato di spiegare che, secondo me, non era la carbon tax o non era solo la carbon tax, ma era anche banalmente quello che abbiamo detto oggi e cioè rivedere veramente la filiera del riuso per cui io non devo pagare il 22% per il riuso. Questa è vera fiscalità ambientale. Però non c'è stato verso, perché tutti gli economisti la pensavano diversamente. Ultimo punto: secondo me la filiera dall'Ente locale all'Ente nazionale funziona quando si mettono in rete le buone pratiche. Quando si fa un'esperienza veramente condivisa probabilmente non ci sono più cose da inventare, ma cose da mettere a regime e in rete. Concludo con l'amico Ronco. Io non ho cambiato idea sugli inceneritori, io vorrei che la cambiassero anche le Regioni che hanno già gli inceneritori e per cui non si vogliono i rifiuti di Napoli e si mandano ad Amsterdam. Io penso che questa sia miopia, noi non abbiamo bisogno di 12 inceneritori in più in questo Paese perché ne abbiamo già tanti. Bisognerebbe che quelli che ci sono accogliessero rifiuti fino ad esaurimento, allora lì l'Ente locale mi aiuterà a trovare una soluzione. Parlo dello Sblocca Italia perché anche per me quella norma è stata un po' pesante da digerire, dopodiché mi ricordo che gli emiliani erano furiosi perché dicevano di avere 10 inceneritori, "abbiamo fatto le cose, adesso le facessero i campani". Non si ragiona così, penso. Devono fare i campani con l'aiuto degli emiliani, dei piemontesi, per cambiare il sistema e non vedo perché gli olandesi e tedeschi si debbano arricchire con i nostri rifiuti. Questo continuo a non comprenderlo. "