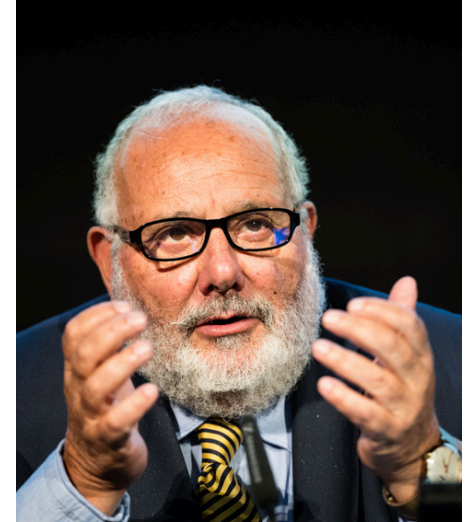


Veicoli fuori uso, le proposte dei demolitori per il futuro regolamento UE

Intervista al presidente di Ada Anselmo Calò

A Bruxelles e Strasburgo procedono i lavori per la definizione del regolamento che dovrà dettare i requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e disciplinarne la gestione a fine vita. Il testo andrà a sostituire le direttive 2000/53/CE sui veicoli fuori uso e 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. Si tratta di un provvedimento che inevitabilmente ridisegnerà il futuro dell'autodemolizione ed è per questo che gli operatori del settore stanno seguendo con particolare attenzione il processo legislativo in corso, facendo sentire la propria voce. Tra gli interrogativi che aleggiano sul testo spicca la possibilità che il rafforzamento della responsabilità estesa del produttore in esso previsto possa trasformarsi in strumento e occasione di profitto per le case produttrici. Ne ha parlato alla Staffetta Anselmo Calò, presidente di Ada, associazione nazionale degli autodemolitori.



In Europa proseguono i lavori sulla proposta di regolamento che dovrà disciplinare i requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e la loro gestione a fine vita. A che punto siamo?

Il Parlamento ha cominciato ad occuparsi del provvedimento soltanto a partire da febbraio scorso, quindi più di un anno dopo la pubblicazione della prima bozza, mentre invece il Consiglio ha iniziato ad occuparsene a gennaio del 2024, da un anno, per cui è più avanti con i lavori e lo ha sviscerato un po' meglio. In Parlamento, il 19 febbraio si è chiusa la possibilità di presentare emendamenti da parte dei deputati ed è cominciata la fase della discussione, durante la quale si dovrà trovare la quadra, accorpando gli emendamenti uguali, raccordando quelli simili e arrivando al voto su quelli in contrasto. Gli emendamenti presentati sono quasi 2.000 e attraverso l'accorpamento di quelli simili e uguali si dovrebbe arrivare a circa 200-300, sui quali quindi comincerà la discussione. Il testo è stato affidato alla commissione Mercato e alla commissione Ambiente, per cui avremo due relatori che si confronteranno con i relatori ombra, incaricati dai diversi gruppi parlamentari di seguire il provvedimento. Considerando che ce ne saranno due per ogni gruppo avremo una decina di persone, e probabilmente si riprodurranno in fase di discussione le stesse maggioranze che governano il Parlamento. Adesso quindi siamo in fase finale per quanto riguarda il Consiglio e in trattativa per quanto riguarda il Parlamento.

Si dovrebbe quindi arrivare alle posizioni negoziali. Che tempistiche si prevedono?

È possibile che in aula il provvedimento vada a settembre o a luglio. La commissione competente in Parlamento si è posta come data finale il 24 giugno. Una volta trovata la quadra in commissione, difficilmente in plenaria cambierà qualcosa, per cui credo che al 30 giugno avremo i tre testi e comincerà il trilogico.

Cosa prevede la proposta legislativa? Qual è la posizione rispetto al tema della responsabilità estesa del produttore?

Il regolamento affronta molti problemi diversi. L'Epr è una parte, un "di cui", ma per l'industria sono molto più impattanti le indicazioni sulla progettazione e la produzione dei veicoli. La situazione è molto diversa rispetto alla direttiva 2000/53/CE che si focalizzava sui veicoli fuori uso. Questo è un regolamento che riguarda in generale i veicoli, dove l'aspetto del fine vita è, appunto, una parte. Uno dei pilastri del provvedimento è la reintroduzione nel ciclo produttivo di una parte dei residui provenienti dalla demolizione, e non solo, anche di altri rifiuti riciclabili. Si prevede un tipo di progettazione che faciliti il riciclo e la demolizione dei veicoli, e soprattutto una conservazione dei materiali nel sistema produttivo, nell'ottica dell'economia circolare, dai materiali critici che bisogna mantenere nell'Unione europea, a materiali più basilari come l'alluminio e l'acciaio. Poi c'è il **punto interrogativo delle batterie**, perché non è ancora chiaro in che misura la batteria e i suoi contenuti di litio saranno riciclabili, ovvero se l'industria potrà riutilizzare il litio che è contenuto in una batteria per farne di nuove. Tutti pensano di sì, ma bisogna vedere questo procedimento quanto costerà e se sarà competitivo rispetto al vergine. Il problema fondamentale però non è quanto costerà il procedimento ma se ci sarà la massa critica per attuarlo: se non ci sono molte batterie da ritirare sul mercato nessuno si mette a fare una fabbrica. Se noi continuiamo ad avere un parco auto che non arriva al 5% di veicoli elettrici probabilmente nessuno si imbarcherà in questa iniziativa.

L'Epr in questo è un "di cui", ma è un tema connesso nel senso che naturalmente dovendo reintrodurre nel ciclo produttivo i rifiuti provenienti dall'autodemolizione i produttori sono molto interessati ad intercettarli. Qualcuno pensa che per avere certezza dell'intercettazione sarebbe opportuno diventare direttamente esso stesso l'intercettatore, ma questo significherebbe che tutto il ciclo di vita va in mano all'industria e che in teoria non ci sarebbe più bisogno degli

autodemolitori. Io non credo che questo possa avvenire in modo indistinto e su tutto il continente, però noi siamo tra i paesi più esposti, insieme alla Spagna e alla Francia, perché essendoci un parco più auto più vasto, essendo tra i più popolosi, un investimento in questa direzione sarebbe giustificato. Io ho l'impressione che i costruttori vogliano impadronirsi anche del nostro settore, per garantirsi la possibilità di intercettare i rifiuti che devono essere reintrodotti nel ciclo produttivo. È evidente che questo non possa accadere a Malta, a Cipro, ma neanche probabilmente nei paesi baltici, in Lussemburgo o in Slovacchia. È una cosa che può avvenire laddove c'è un numero di veicoli importante. E tra questi non rientra la Germania perché è più dedita all'esportazione. Rispetto a questo rischio non possiamo fare altro che difenderci, difendere la nostra professionalità, metterla a disposizione; essere disponibili al dialogo, al confronto e alla collaborazione, in maniera tale da poter svolgere tutti la nostra funzione nel mercato.

Avete proposto degli emendamenti al riguardo?

D'accordo con le associazioni degli autodemolitori spagnola e portoghese (v. [Staffetta Rifiuti 19/06/24](#)), abbiamo dato a un'agenzia di lobbying di Bruxelles l'incarico di rappresentarci. Le nostre posizioni, prima condivise, sono state presentate a diversi parlamentari, o direttamente da noi associazioni nazionali o attraverso l'agenzia. Oggi gli emendamenti che sosteniamo stanno sul terreno.

Quali sono i punti fondamentali che sostenete?

Ne cito tre. Il primo è il **riconoscimento degli Atf**, cioè degli impianti autorizzati di trattamento come distinti da tutti gli altri e unici, dove viene rilasciato il certificato di demolizione del veicolo. I contratti che questi impianti fanno con i costruttori non dovrebbero essere sinallagmatici, come si dice in gergo tecnico: non deve avvenire che il costruttore che è la parte più forte sottopone il contratto e il demolitore lo sottoscrive perché non ha alternative, ma chiediamo che questi contratti vengano scritti dall'autorità.

Il secondo punto riguarda la previsione di **punti di raccolta** e di collettamento diversi dagli hub dei demolitori, una proposta che gli industriali sostengono in maniera molto forte. Noi riteniamo che questi punti di collettamento potrebbero essere modi surrettizi per raccogliere i veicoli e poi eventualmente venderli al migliore offerente, e questo metterebbe noi autodemolitori in difficoltà perché chiaramente saremmo privati della materia prima, cioè dei veicoli.

Il terzo punto della nostra proposta è la creazione in ogni Stato membro di un **centro di coordinamento per l'applicazione dell'Epr**. La proposta della Commissione prevede due modalità di gestione dell'Epr: una è la creazione delle Pro (acronimo di *Producer responsibility organization*), cioè un ente, un consorzio, nel quale diversi costruttori si uniscono per gestire insieme il fine vita dei veicoli, e l'altra è la creazione di sistemi individuali, per cui ogni impresa che immette veicoli sul mercato si organizza in maniera autonoma. Nel primo sistema è prevista anche la presenza di demolitori e riciclatori, mentre nel secondo no. La tendenza è più verso il secondo, lo vediamo da quello che sta succedendo in Francia, dove la legislazione sull'Epr è già in vigore da inizio 2024: c'è un Pro formato da 5-6 diversi costruttori che immettono sul mercato solo l'8% dei veicoli mentre il restante 92% viene immesso sul mercato da 19 diversi costruttori, organizzati in forma individuale. Immagino che in Italia andremmo sulla stessa strada. La nostra proposta allora è quella di creare un centro di coordinamento, perché è opportuno che tutti gli attori coinvolti nella filiera abbiano un luogo di coordinamento, confronto e dialogo.

Questo è il quadro della nostra posizione e del lavoro che ci aspetta ancora nei prossimi tre mesi.