

Cari associati,

Negli ultimi due anni abbiamo affrontato grandi trasformazioni: dapprima il Registro dei veicoli fuori uso (RVFU) che ci ha consentito finalmente di radiare i veicoli direttamente, poi il RENTRI, anche se non è ancora pienamente operante, che digitalizza quasi tutta la nostra documentazione ambientale, la Legge che consente la demolizione dei veicoli gravati da fermo amministrativo, infine, non perchè ci ha impegnato per ultimo, ma perchè non è ancora giunto al traguardo, il prossimo Regolamento Europeo sugli E-L-V che aumenterà le nostre responsabilità per il trattamento dei veicoli da demolire.

Nessuna di queste novità va incontro pienamente alle nostre esigenze, però in maniera responsabile abbiamo garantito alle istituzioni la nostra collaborazione, con l'obiettivo di affermare le nostre prerogative, le nostre necessità e i desideri della categoria.

Per questo siamo stati sempre in prima fila per discutere con il MIT, il PRA, il MASE e le istituzioni europee i provvedimenti che venivano preparati.

Non serve che io ripercorra tutte le fasi che ci hanno portato a questi provvedimenti, e dell'interlocuzione che abbiamo intrattenuto con le istituzioni. Devo però rimarcare che per quanto riguarda il RVFU l'attività svolta da Valentina Varini è stata insostituibile, sia per come ha rappresentato l'ADA presso la MCTC, il PRA ed ACI-INFORMATICA, guadagnandosi la stima e il riconoscimento di tutti i suoi interlocutori, sia come si è prodigata per tanti colleghi, anche non associati, per risolvere le loro problematiche con il RVFU, con il PRA ed ACI-INFORMATICA.

I contatti con il MASE, l'ALBO ed ECOCERVED per il RENTRI sono stati mediati da Assoambiente, che oltre ad essere componente dell'ALBO, ha affrontato tutte le problematiche applicative del RENTRI, unitamente ad UTILITALIA (Associazione delle imprese ambientali pubbliche). La forza di queste due associazioni insieme ha scardinato molte incrostazioni delle disposizioni inizialmente emanate e ADA ha potuto avvalersi della loro influenza e

competenza. Anche se per questioni specifiche che riguardano il nostro settore l'interlocuzione con MASE è stata condotta direttamente da ADA, ottenendo per esempio, negli ultimi giorni, la conferma scritta, che in caso di trasporto di un veicolo fuori uso consegnato per la demolizione da un privato cittadino, il formulario deve essere cartaceo e non digitale. Altri quesiti in relazione all'utilizzo dei formulari digitali che riguardano specificamente il nostro settore, sono stati avanzati dalla nostra associazione al MASE e siamo in attesa di riscontro.

La Legge sulla demolizione dei veicoli fuori uso gravati da fermo amministrativo, è stata emanata, priva della parte essenziale che noi avevamo chiesto, e perfino convinto i parlamentari ad inserire cioè che un veicolo vetusto fosse automaticamente radiabile e demolibile. Questo emendamento, seppur fatto proprio dai presentatori della proposta di Legge, è stato bloccato dal MEF e quindi dal Governo, pertanto, è rimasta non come procedura residuale il ricorso alla dichiarazione di inutilizzabilità del veicolo, ma come procedura unica.

Gli stessi Parlamentari presentatori della Legge ci hanno sostenuto, per arrivare con il PRA e l'ANCI a redigere delle linee guida per l'applicazione della procedura in uso dai Comuni. E anche per questo mi corre l'obbligo di ringraziare pubblicamente gli Onorevoli Gaetana Russo e Fabio Raimondo. Le linee guida sono state redatte in collaborazione con ADQ e sono state consegnate alle istituzioni (ANCI, UPI e MININTERNO) e ci auguriamo che possano diramarle con rapidità.

Infine il Regolamento Europeo sugli E-L-V la cui discussione è iniziata al Parlamento Europeo nel novembre del 2024. ADA ha prima stretto un rapporto di collaborazione con le Associazioni Nazionali degli autodemolitori spagnoli e portoghesi, e poi con esse si è rivolta ad un Agenzia di sostegno presso i parlamentari a Bruxelles (volgarmente detta Lobbista). Il dott. Matteo Mussini, responsabile della Agenzia, ci ha introdotto presso parlamentari italiani e spagnoli, ma non solo, anche di altri Paesi, e di ogni schieramento politico. Per finanziare questa iniziativa ricorderete

che abbiamo chiesto un modesto contributo suppletivo agli associati, che ci ha permesso non solo di pagare l'Agenzia, ma anche di recarci a Bruxelles, in alcune occasioni e di seguire i lavori delle istituzioni comunitarie come EGARA, la federazione delle associazioni di autodemolitori europei a cui come sapete ADA aderisce.

Attraverso Assoambiente, abbiamo però seguito e influenzato le posizioni di FEAD e Recycling Europe, Federazioni europee delle associazioni dei settori ambientali.

In definitiva possiamo ben dire che L'accesso nelle Istituzioni è stato facilitato dalla nostra adesione ad Assoambiente, della cui credibilità e autorevolezza ci siamo valse. Lo stile di Assoambiente è diventato il nostro acquisendo in tal modo il rispetto e la considerazione necessaria per essere ascoltati. Attraverso Assoambiente abbiamo avviato speciali rapporti con le associazioni europee FEAD e Recycling Europe, che si sono affiancati alla nostra partecipazione in EGARA del cui Direttivo il nostro Consigliere Fabrizio Giustizieri fa parte

La nostra presenza in Assoambiente è una garanzia di partecipazione e di competenza, la struttura di Assoambiente è accreditata presso tutte le istituzioni per la sua affidabilità, noi ci avvaliamo di questa competenza e credibilità istituzionale.

ADA si è avvalsa fino ad ora di funzionari che Assoambiente gli ha messo a disposizione e tutti gli associati possono testimoniare, la loro competenza e della loro appassionata partecipazione alle problematiche del settore

Dal punto di vista interno negli ultimi anni ha aumentato di oltre 50 unità i suoi associati raggiungendo il numero di 273 e se nel biennio 2021-2022 i relativi bilanci si sono chiusi in negativo, come previsto, negli anni successivi abbiamo recuperato il disavanzo e possiamo dire di aver raggiunto un sistematico equilibrio

economico e finanziario.

In questi anni come sapete abbiamo trasferito la sede dell'associazione da Milano a Roma, questo ci ha permesso di fare dei risparmi, perchè abbiamo unito la divisione amministrativa che è presso FISE, con la divisione di assistenza agli associati che prima era a Milano. Questa scelta è stata anche influenzata prima dall'uscita di una risorsa, poi dall'uscita di una seconda risorsa, che è andata in pensione, ed infine anche la segretaria ha deciso di cambiare lavoro per cui a Milano era rimasta solo una persona, che aveva difficoltà ad operare distante come era, dalla segreteria e dall'amministrazione.

Con la chiusura della sede di Milano, abbiamo quindi potuto completare il nuovo staff che ora si compone di 3 unità di cui due a tempo parziale, perchè in condivisione con FISE e Assoambiente. Negli ultimi tre anni, d'intesa con il Consiglio Direttivo, il sottoscritto ha lavorato a tempo pieno per l'associazione. Sono venuto in ufficio con regolarità tutti i giorni dalle 9 alle 18; ho visitato oltre 80 colleghi presso i loro impianti; ho compiuto diversi viaggi anche all'estero per raccordare la nostra attività a quella delle altre associazioni europee. Non sta a me giudicare se tutta questa attività abbia avuto successo o meno. Posso dire con onestà che io ne sono soddisfatto.

Nella assemblea che abbiamo svolta a Roma il 31 marzo, dove abbiamo illustrato in maniera trasparente la nostra strategia per il futuro, ho concluso affermando che in quella riunione era "stata messa la prima pietra per l'unità della categoria". Una unità di cui siamo convinti assertori e che abbiamo proposto più volte alle altre associazioni. Nell'attuale fase solo l'unità può garantire il massimo risultato, ogni divisione va a vantaggio delle nostre controparti. Questa è la raccomandazione che lascio a chi proseguirà il lavoro.

Bentivoglio (Bologna) 7 giugno 2026