

Il settore del fine vita dei veicoli si sta preparando a vivere una nuova svolta con il prossimo Regolamento europeo che estende la responsabilità del recupero dei produttori e impone il raggiungimento degli obiettivi ai singoli impianti di trattamento. Sarà fondamentale una crescente sinergia tra case automobilistiche e autodemolitori.

Sono questi i principali spunti emersi nel corso dell'evento “A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?”, promosso a Roma dall'ADA (l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente).

Nel corso dell'iniziativa sono state analizzate le implicazioni del nuovo Regolamento ELV che sarà emanato dall'Unione Europea e che è destinato a cambiare l'operatività di un intero settore,

Momento clou dell'evento è stato il video intervento di Paulius Saudargas, Relatore della proposta di Regolamento ELV del Parlamento Europeo, che ha evidenziato come: “Obiettivo del Regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050. Uno dei target centrali è preservare le materie prime critiche di cui l'Europa è povera e rafforzare la nostra industria del riciclaggio. Il Regolamento dovrebbe contestualmente contrastare il cambiamento climatico e sostenere la competitività del nostro settore dell'auto. In particolare, la progettazione dei veicoli dovrà tenere conto degli obiettivi relativi al successivo riciclo attraverso l'ecodesign che dovrà rendere più semplice disassemblare i veicoli e avviarli a recupero. Gli eventuali contributi versati dal produttore dovranno coprire i costi sostenuti dagli operatori della gestione rifiuti per la raccolta e il trattamento nella misura in cui non siano già coperti dai ricavi provenienti dalla rivendita dei pezzi di ricambio usati o dalle materie prime secondarie riciclate. Il nuovo Regolamento porrà attenzione anche ai fenomeni dell'esportazione e dello smantellamento illegale dei veicoli e al mercato nero dei pezzi di ricambio”.

“Il settore è oggi davanti a un passaggio importante, in primis perché la normativa richiede ad ogni operatore all'interno del proprio impianto di raggiungere tra cinque anni la quota dell'85% di recupero del veicolo demolito. Solo chi raggiungerà questo target potrà restare sul mercato. Il testo del nuovo Regolamento tiene conto delle osservazioni sollevate dalla nostra Associazione nel corso del dibattito, anche grazie al sostegno dei Parlamentari italiani Cavedagna, Maran e Sardone che hanno condiviso le nostre proposte, molto però resta ancora da fare.”, ha osservato Anselmo Calò, Presidente ADA, che ha aggiunto: “E' importante, in particolare, che sia garantita la presenza di tutti i componenti della filiera nell'autorità di monitoraggio dell'attuazione dell'EPR. Guardando al prossimo futuro è fondamentale promuovere una maggiore collaborazione con le Case automobilistiche, che si basi su un dialogo leale e su un efficace partenariato”.

Matteo Mussini, Direttore di MUST & Partners, ha evidenziato i cinque punti fondamentali

della nuova cornice regolatoria su cui si sono focalizzati maggiori sforzi dell'Associazione: definire chiaramente il concetto di “impianto autorizzato”, al fine di evitare ambiguità interpretative; evitare asimmetrie di potere tra gli impianti di trattamento (ATF) e i produttori; garantire una rappresentanza adeguata degli ATF negli organi di governance e controllo; distinguere adeguatamente il ruolo degli ATF rispetto a quello dei punti di raccolta, evitando sovrapposizioni o interferenze; limitare l'obbligo di rimozione delle parti, per un'applicazione proporzionata della norma.

È poi intervenuto Stefano Cavedagna, Deputato Parlamento Europeo: “Abbiamo lavorato in sede europea per tutelare le piccole e medie imprese del settore della demolizione, talvolta anche micro-imprese a carattere familiare. Per questo abbiamo evitato un ulteriore rafforzamento della burocrazia che avrebbe messo fuori mercato proprio queste aziende. Tra i principali risultati raggiunti nel dibattito europeo va rimarcato il riconoscimento della differenza tra demolitore e frantumatore, inizialmente non previsto”.

Gli ha fatto eco Pierfrancesco Maran, Deputato Parlamento Europeo: “Nel confronto con i relatori del Regolamento siamo riusciti a far riconoscere l'attività dei demolitori di auto come un anello centrale dell'economia circolare. Nell'analisi del provvedimento abbiamo dato massima attenzione ai 3 milioni di veicoli a fine vita che ogni anno in Europa spariscono nel nulla. Oggi siamo arrivati a una stesura della norma più che attenta a frenare l'esportazione dei veicoli al di fuori dei confini europei e a ridurre anche le esportazioni al di là dei confini nazionali”.

Un segnale di forte attenzione da parte dei costruttori è arrivato dalla partecipazione alla tavola rotonda di Xavier Kaufman, vice Presidente di “The future is neutral” - Renault, che ha offerto spunti concreti sul ruolo delle case automobilistiche nella gestione sostenibile del fine vita dei veicoli e sulle prospettive aperte dalla nuova proposta di Regolamento ELV e sulla collaborazione con gli impianti di demolizione dei veicoli.