

Scritto da Alberto Piastrellini
Martedì 01 Novembre 2005 00:00

Per un corretto e sostenibile smaltimento dei veicoli a fine vita Intervista a Luigi Bianchi, Presidente ADA

Presidente, in questa particolare fase della vita associativa, quali passi le chiedono di intraprendere i suoi Soci? Complessivamente, quello che i Soci richiedono è di rimanere nel mercato a condizioni possibili, cosa che la Direttiva Europea 2000 / 53 in più punti aveva rimarcato, sottolineato e, devo aggiungere, quasi imposto al legislatore, laddove si dice in più passaggi che deve essere favorito il mantenimento e addirittura l'inserimento delle piccole medie aziende nella gestione del fine vita dell'auto. Quindi quello che si richiede, nella linea della razionalizzazione, del miglioramento qualitativo delle aziende, del "salto di qualità", come ama dire qualche mio Consigliere, - tutte espressioni giuste e dovute - è di conservare quel ruolo che abbiamo acquisito negli anni e che il Decreto Ronchi ha in qualche modo consacrato affidandoci la radiazione delle vetture a fine vita. Quindi non chiediamo più di quel che ci consente di conservare il nostro ruolo nel mercato, migliorando la condizione aziendale, senza dimenticare che il nostro è un settore che non ha mai usufruito, nel corso della sua storia, di incentivi, di mobilità, di cassa integrazione. Le nostre sono tutte aziende che si sono costruite da sole diventando in molti casi delle realtà importanti, al punto che, fra i fra i nostri Associati, vi sono aziende che raggiungono i 25-30 dipendenti.

Lo stereotipo del demolitore che opera in proprio in un'area recintata è legato al passato e oggi riguarda pochissime realtà, non di certo la stragrande maggioranza delle Aziende rappresentate da ADA. Quali scenari futuri prevede per la categoria degli Auto- demolitori? Se il futuro si concretizzasse nella vera trasposizione a livello nazionale di quanto indicato nella Direttiva Europea io prefigurerei scenari, tutto sommato, ancora positivi. Purtroppo il Decreto Legislativo deriva da una certa subalternità del legislatore nei confronti dei Produttori (e quando si dice Produttori, in Italia si intende principalmente la FIAT), i quali, ancora una volta hanno esercitato una posizione dominante sul mercato facendo intendere addirittura, tramite loro funzionari, che chi non è all'interno dei network previsti dai Produttori, avrà vita grama. Io sono convinto che queste siano affermazioni così pesanti, che Gruppi industriali di tale livello, seppure attraverso la parola di propri rappresentanti, non avrebbero dovuto fare, perché noi siamo sul mercato, non dico dagli anni in cui è presente la stessa FIAT ma quasi; alcune aziende di soci ADA esistono da più di 50 anni... Credo quindi che abbiamo il diritto di rimanere nel mercato a prescindere da queste intimidazioni e da tutti quegli sforzi coercitivi che i Produttori stanno esercitando per sfiancare un po' la base associativa, facendo credere che chi non è nei network in futuro non lavorerà. Credo che essere nei network alle condizioni previste dai Produttori, costituisca un suicidio imprenditoriale per quelle aziende che abbiano firmato i contratti... A questo punto l'Associazione farà di tutto per costituire un suo network che garantisca la sopravvivenza delle Aziende che aderiscono ad ADA. È possibile, secondo lei, conciliare rispetto delle regole, salvaguardia della salute e del territorio, con l'esigenza di competitività economica dell'esercizio? Credo di aver già sinteticamente risposto. È chiaro che tutte le Aziende associate e non all'ADA sono di fronte ad un processo evolutivo irreversibile. Molti sono gli autodemolitori che hanno già investito per i necessari adeguamenti dei propri impianti al fine di rinnovare o acquisire le prescritte autorizzazioni sia regionali che e provinciali. Tutte le aziende, comunque dovranno ovviamente prevedere di svolgere le attività di demolizione in maniera diversa dal passato. Non possiamo dimenticare infatti che c'è l'obbligo di raggiungere gli obiettivi previsti dalla Direttiva europea e un po' tutto il processo della demolizione del veicolo dovrà essere rivisto. Questo tuttavia non deve spaventare gli imprenditori. Se poi la sua domanda tendeva a conoscere se tutti i nostri Associati saranno disponibili ad adeguare il proprio sistema di gestione dell'auto, allora le dico subito di no. Sono convinto che qualcuno non ci pensa minimamente, anche se credo che questo gruppo costituisca una sparuta minoranza. Per quanto riguarda la maggioranza, credo non ci siano difficoltà, se messa in condizione di poter agire rimanendo sul mercato con regole certe e condivise e non con regole imposte, come sta avvenendo a seguito di questi contratti proposti dai Produttori, forti della loro posizione dominante. Se lei allude alla possibilità che, per rimanere sul mercato, si usino sistemi border line della gestione dei rifiuti, le dico che per questo esistono appositi organi di controllo, ma firmare dei contratti sapendo che per rimanere sul mercato bisogna occultare i rifiuti è pura follia. Questo è il messaggio che bisogna dare alle istituzioni affinché non diventino corree degli abusi e degli anomali comportamenti aziendali. Vi sono certo aziende che fino ad oggi hanno agito in maniera fuorilegge per una propria scelta, ma ADA non annovera tra le sue fila realtà di questo tipo, e comunque fino ad oggi non abbiamo avuto bisogno di occultare i rifiuti per rimanere sul mercato. Mi domando, a questo punto, se questa voce non cominci a circolare proprio in relazione al fatto che sono stati proposti dei contratti che certamente alle aziende, di spazio economico ne riservano ben poco. Io non vorrei che fossero proprio questi contratti proposti dal Produttore ad "imporre" dei comportamenti al limite del lecito a certe aziende: questa sarebbe veramente un'azione perversa. Quali strumenti individua per fronteggiare lo spettro di soluzioni "fai da te" da parte di quegli Autodemolitori che rischiano di vedersi tagliati fuori dal mercato? Esistono già delle strutture e delle procedure preposte per chi esce dalle regole, ma quello che l'Associazione sta fermamente consigliando ai propri aderenti è di non sottoscrivere quei contratti che non prevedono la possibilità di rivedere le condizioni economiche del rapporto fra Produttori, Concessionari e Centri di raccolta. Mi spiego meglio: la Direttiva europea prevede in maniera chiarissima che l'ultimo detentore della vettura non debba sopportare i costi dello smaltimento, ma dice anche chiaramente che laddove ci fossero dei costi li deve sopportare in maniera complessiva o parziale il Produttore. Allora noi non chiediamo che ci vengano regalati dei soldi, pretendiamo che di fronte a dimostrazioni certe che il sistema non si autosostiene, il Produttore abbia l'obbligo di intervenire economicamente. Noi abbiamo fissato dei paletti certi, riscontrabili, sui quali chiaramente noi chiediamo che avvenga il contraddittorio con il Produttore, non vogliamo fornire dei dati e pretendere che questi siano accettati tout court... Noi affermiamo che il settore è in grado di sostenersi con le attuali condizioni, che sono vantaggiose dato il valore di mercato dei rottami, non già dal punto di vista della ricambistica; ma se domani le condizioni dovessero depauperarsi e contemporaneamente i costi di smaltimento dei rifiuti lievitare, chiediamo che ci sia la certezza dell'intervento dei Produttori. Quindi quei contratti che invece fissano per la durata di dieci anni il costo zero sono iniqui, sbilanciati, figli della posizione dominante dei Produttori che stanno imponendo queste regole sicuri che, detenendo i Concessionari il "prodotto", possano, in qualche modo, regolare il mercato. L'Associazione, a tutela dei propri Soci, si sta muovendo a 360° con l'Autorità giudiziaria in primo luogo, con la Comunità Europea dantemente ragione con il parere motivato inviato al Governo italiano, avendo avviato una procedura di infrazione. Da ultimo, proprio in questi giorni, abbiamo inviato un esposto al Garante della Concorrenza. Io sono assolutamente tranquillo sul fatto che da tutti questi fronti sui quali ci stiamo impegnando avremo risposta positiva. Ma si doveva proprio arrivare ad una situazione di questo tipo per imporre delle condizioni anomale ad un mercato che si è autosostenuto negli ultimi cinquant'anni per dare l'ennesima occasione ai Produttori di "mettere il becco" nella gestione delle nostre aziende? Ripeto, la nostra volontà è quella di tutelare gli Associati, invitandoli a non firmare eventuali contratti che vengano loro proposti, nel frattempo ci stiamo muovendo per vie legali. I Produttori devono rendersi conto che le regole vanno rispettate da tutti: noi gestiremo le vetture professionalmente in impianti adeguati; loro, se il sistema non avrà delle garanzie economiche di autosostenibilità, hanno l'obbligo, perché questo è stabilito nella direttiva europea, di intervenire economicamente. Il nostro obiettivo è quello di essere autosufficienti ma non vogliamo trovarci scoperti domani di fronte alle fluttuazioni del mercato e al paventato calo dei prezzi dei rottami, come è già avvenuto trequattro anni fa, di fronte, al contempo, ad uno scenario drammatico che vede i costi dello smaltimento di rifiuti provenienti dallo

Scritto da Alberto Piastrellini

Martedì 01 Novembre 2005 00:00

smaltimento dell'auto salire a livelli inauditi. Questa situazione favorirebbe l'occultamento dei rifiuti. Mi chiedo se sia giusto umiliare un settore che fino ad oggi non ha avuto bisogno di nessun tipo di contributi! Mi auguro che, se la situazione dovesse mutare in tal senso, chi deve lo faccia, senza intervenire arbitrariamente come nell'occasione del recepimento della Direttiva europea, che riteniamo errato e che in qualche modo è stato accettato dal Governo e dalle sue strutture che si sono prostrate di fronte alle volontà dei Produttori in maniera, devo dire... umiliante.