

Nei principi tutti approvano la massiccia svolta ambientale impressa dall'Europa ma il pacchetto di nuove regole su plastica, auto elettriche, settore legno e costruzioni, sta rivelando contraddizioni e notevoli difficoltà di applicazione



E se fosse in-sostenibile?

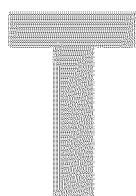
da pagina 2 a pagina 5

Plastica, auto elettriche, case: se la svolta fosse in-sostenibile? Le imprese, l'Europa «green» e lo slalom tra le nuove regole

L'INCHIESTA

Dalla contrapposizione tra riuso e riciclo sugli imballaggi all'abbandono dei motori a benzina o gasolio, fino alla stretta sul sistema legno: l'agenda UE spaventa le categorie

di **Gianni Favero**



ra il dire e il fare, tra il libro illustrato di un continente delle meraviglie e i grossi tomi di normative intrecciate in cui chiunque perderebbe la bussola. Il viaggio verso un'Europa «green» e sostenibile, da compiere in pochi anni secondo l'agenda dettata dall'Unione, spaventa le categorie econo-

miche un po' di tutti i settori, pur nella sostanziale condivisione dell'obiettivo finale. Sia per gli investimenti da affrontare, sia per le difficoltà interpretative delle regole, a volte molto vicine a casi di strabismo.

L'utopia della plastica

«Da un lato spingiamo per l'auto elettrica – è una delle osservazioni con cui introduce il tema Filippo Zuppichin, amministratore delegato di Piovan – e dall'altro si cerca di eliminare il più possibile l'uso di plastiche. Ma, giusto per dire, una Bmw elettrica è fatta per il 65% di materiale plastico, mentre una a motore termico appena per un 15%».

Piovan, di Santa Maria di Sala (Venezia), è un gruppo specializzato nel-

la produzione di macchine per la lavorazione dei polimeri ed è da tempo concentrato nelle soluzioni per il riciclo della plastica usata. Inevitabile, quindi, entrare nell'infinito dibattito sulle controverse normative introdotte dall'Europa per trovare la quadra tra riuso (che piace molto ai Paesi del nord) e riciclo. «La Commissione europea studia da molto tempo regole un po' troppo utopistiche – aggiunge Zuppichin – partendo dalla prospettiva in sé fantastica di un riuso completo degli oggetti già sfruttati. Il riuso è un riciclo al massimo livello, certo. Ma se così fosse, per tornare all'esempio delle automobili, avremmo per forza modelli nuovi sempre identici ai precedenti». Con il risultato pratico



FEDERMECCANICA



www.ecostampa.it

che, per ora, le sfilanti discussioni hanno messo il freno agli investimenti nella filiera del riciclo.

L'inquietudine sale in auto

Il comparto automobilistico è naturalmente impattato in modo diretto dalle norme che contengono l'ormai famigerata scadenza al 2035 per chiudere definitivamente con la produzione di motori endotermici, ossia costruiti con un impiego molto maggiore di componenti rispetto a quelli richiesti dalla propulsione elettrica. Il tramonto del motore a scoppio preoccupa perciò un parterre molto vasto di fornitori, particolarmente nutrito tra le Pmi italiane e nordestine. Secondo Unioncamere, il Veneto è al quarto posto nel Paese per numero di imprese dell'automotive, con 350 aziende attive nella produzione di autoveicoli, carrozzerie, parti e accessori. Nella filiera a monte operano 12 mila ditte che impiegano oltre 26 mila addetti, le quali, nel 2022, hanno realizzato ricavi per oltre 1,4 miliardi, l'8% del totale nazionale, per il 60% fatturati alle case automobilistiche di Germania e Francia. Nessuna tra queste aziende, nel passaggio all'elettrico, potrà sottrarsi a nuovi investimenti, che vanno dalla digitalizzazione e automazione dei sistemi produttivi alla ricerca e sviluppo, fino alla formazione delle risorse umane a cui sono richieste competenze specifiche.

Ripensamenti elettrici

Si tratta di inquietudini che, comunque, non attraversano soltanto il nostro Paese. «Pochi giorni fa ho incontrato un importante imprenditore dell'automobile tedesca – riferisce Federico Visentin, presidente di Federmeccanica e titolare di Mevis, di Rosà (Vicenza), specializzata nella componentistica metallica – dal quale ho appreso che in Germania su questo argomento c'è una vera rivolta dell'industria contro il governo. Tutti stiamo trovando il coraggio di parlarne, mentre, all'inizio, storcere il naso sembrava voler dire essere refrattari alle nuove tecnologie e contrari alle istanze dell'ambiente. Oggi possiamo convergere – sottolinea Visentin – sul fatto che l'auto elettrica ha tantissime complessità e forse non è davvero una buonissima soluzione per la salute dell'ecosistema, tenendo presente come gran parte dell'energia elettrica viene prodotta e come sia difficile smaltire le batterie».

Ma c'è anche un aspetto banalmente pragmatico. «Le auto elettriche in Italia non vengono vendute – riconosce Visentin –, primo perché mancano le infrastrutture di ricarica e secondo perché costano troppo. E avrà anche poco effetto intervenire sulla domanda con incentivi, probabilmente sarebbe più utile agire sull'offerta, supportando le aziende a strutturarsi e cambiare modello di business». Altrimenti? Ci penserà la Cina, con le auto low cost del colosso Bwd

già in arrivo in Europa su navi cargo e che saranno prodotte presto anche in Ungheria. Eppure anche qui c'è un'anomalia. «È sempre un player cinese – chiude l'imprenditore vicentino – quello che ha acquistato di recente da Bosh un ramo d'azienda che produce pompe per motori diesel. Vorrà forse dire che neppure gli orientali credono del tutto alla morte dell'endotermico?».

I nodi del legno

Altro settore, altri problemi: dalla meccanica ai prodotti delle foreste, con il regolamento *Eu deforestation regulation* (Eudr). Il testo dice che, a partire dal prossimo anno, i prodotti collegati al sistema del legno e della carta potranno essere ammessi al mercato comunitario soltanto se fabbricati su terreni non deforestati dopo il 31 dicembre 2020. Le perplessità qui giungono da Alessandro Calcaterra, presidente Fedecomlegno, una delle 11 associazioni di Federlegno Arredo e che riunisce importatori e distributori: «L'obiettivo in sé è meraviglioso ma la moltiplicazione dei passaggi nei controlli della filiera e i rischi di interruzione se solo uno degli operatori è fragile, rende tutto molto complicato».

In teoria si tratterebbe solo di confrontare le immagini satellitari di 4 anni fa con quelle di oggi, per verificare se, in una determinata area, il bosco ci sia ancora oppure no, ma nella pratica non è affatto semplice. «La catena di rintracciabilità deve iniziare dal primo produttore forestale e proseguire con il primo importatore extra Ue, per concludersi con il prodotto finito attraverso una serie di informazioni dettagliatissime, verifiche, dati georeferenziati, curati da una sequenza di fornitori fuori e dentro l'Europa. Per realizzare un mobile, per esempio, i passaggi da superare sono almeno una dozzina. Se una sola di queste attività, per varie ragioni come la struttura insufficiente di una delle aziende della catena, si inceppa – rileva Calcaterra – il dossier di informazioni non può procedere. Il rischio è molto grosso soprattutto per i Paesi del sud Europa, come Italia e Spagna, che hanno un tessuto produttivo basato su imprese medio-piccole e perciò sempre più in difficoltà nell'attuazione delle procedure burocratiche. Come in molti altri casi – chiude – Bruxelles non ha dato ascolto a nessuno e ha continuato a legiferare seguendo un'impronta ideologica».

Il regolamento Eudr è nel mirino anche dell'Unione delle concerie italiane (Unic), che rappresenta una platea di quasi 1.100 imprese, perlopiù di piccole e medie dimensioni, in cui lavorano 18 mila addetti. «L'attuale testo del regolamento – fa presente l'associazione, supportata in questo anche dalle organizzazioni sindacali dei dipendenti – implica l'impegno degli operatori che commercializzano pelli

bovine nella Ue a verificarne la provenienza da aree non deforestate, richiedendo l'applicazione di strumenti di tracciabilità a oggi assolutamente non adeguati, se non indisponibili, e inadatti a soddisfare, in tempi strettissimi, requisiti inutilmente severi e stringenti. In questa forma e con queste tempistiche, l'Eudr potrebbe penalizzare pesantemente il comparto pelli, anche a causa del dumping concorrenziale dei Paesi extraeuropei».

E infine le case

Spostando lo sguardo dalle attività industriali ai cantieri edili, si intercetta la direttiva europea *Energy performance of buildings directive* (Epb), meglio nota come «Casa green». Entro il 2030, cioè dopodomani, tutte le case di nuova costruzione dovranno essere a «emissioni zero», così come, nei successivi 20 anni, l'intero parco immobiliare esistente. Il che si traduce in imponenti interventi di riqualificazione, in un patrimonio edilizio italiano mediamente piuttosto datato. «Noi vediamo il provvedimento come un'opportunità per il settore e per i cittadini – rileva Monica Grossele, presidente dell'Associazione dei costruttori edili (Ance) di Padova – perché oltre i 40 anni un'abitazione ha comunque bisogno di manutenzione. Ma serve una seria presa d'atto della Ue perché tutto questo non può avvenire senza un adeguato programma di incentivi e le casse dello Stato, da sole, non sono certo in grado di rendere disponibili fondi per la transizione energetica. La copertura delle spese dovrebbe essere almeno del 70% – prosegue Grossele – prevedendo il meccanismo dello sconto in fattura e della cessione del credito, perché non più del 10% dei cittadini avrà probabilmente la capienza fiscale sufficiente. La componente rimanente potrebbe infine essere supportata da un sistema di mutui a tasso agevolato, magari garantiti dallo Stato stesso».

Rimane, di fondo, il rischio di un fenomeno molto chiaramente osservato in occasione delle recenti campagne di incentivazione, ossia la lievitazione dei prezzi di materiali e prestazioni, il cui costo viene in parte o del tutto scaricato dalle spalle del privato. «L'eccesso di domanda, soprattutto con il Superbonus 110%, ha fatto schizzare i listini, questo è vero – chiude la presidente di Ance Padova – ma ci sono accorgimenti per prevenire il fenomeno da assumere per tempo, come la definizione di ragionevoli prezzi, anche di portata regionale».

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Calcaterra (Fedecomlegno) Secondo le nuove regole comunitarie, per realizzare un mobile in legno i passaggi da superare saranno una dozzina

Zuppichin (Piovan) Spingono per l'auto elettrica e per limitare il più possibile la plastica, ma una Bmw elettrica è fatta per il 65% di materiale plastico

Mobilità e ambiente

Visentin (Federmeccanica): «Oggi finalmente si può dirlo, l'auto elettrica probabilmente non è la soluzione migliore»





Voci e volti dei protagonisti

Monica Grossele, presidente dell'Associazione costruttori edili (Ance) della provincia di Padova. Nelle foto sotto, **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica** e della Mevis di Rosà (Vicenza) e, più in basso, Filippo Zuppichin, amministratore delegato della Piovani di Santa Maria di Sala (Venezia)

