

## **Veicoli fuori uso: adottato l'orientamento generale sulla proposta di regolamento per la gestione dei veicoli a fine vita**

Il commento del Presidente ADA Calò: una riforma con molte luci e poche ombre, che è ancora possibile migliorare per potenziare le performance della filiera.



**Un ulteriore passo verso il nuovo Regolamento che, dopo il confronto con il Parlamento, sarà auspicabilmente emanato entro il 2026 e che, se si proseguirà su questa strada di dialogo con le categorie coinvolte, non potrà che promuovere un deciso miglioramento delle performance di riciclo del settore.**

È questo il commento del Presidente dall'ADA (l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente) **Anselmo Calò** all'orientamento generale adottato dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea sul regolamento sui veicoli fuori uso.

Secondo il Presidente Calò: *“Oggi le imprese di autodemolizione sono più avanti di quanto la Direttiva stabilisca. Non sono sicuro di poter dire lo stesso per quanto riguarda gli autoveicoli, certo sono molto diversi da quelli di 30 anni fa, ma è stato fatto non abbastanza per facilitare la demolizione e il riciclo dei materiali impiegati per costruirli”.*

La nuova legislazione, improntata sulla logica dell'economia circolare, fissa parametri per conseguire questi miglioramenti.

*“Salutiamo con soddisfazione l'inclusione della nostra proposta sostenuta dal Governo italiano che i contratti tra Case Costruttrici e autodemolitori per l'implementazione della Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) possano contare su una equità garantita dallo Stato. La recente decisione della Commissione Europea di sanzionare il comportamento di violazione della concorrenza dei Produttori per il ritiro e il trattamento dei veicoli a fine vita in base alla Direttiva del 2000, è la prova che i contratti in essere non sono equi”,* commenta Calò, che prosegue, *“Apprezziamo poi la scelta di limitare ad un mese lo stazionamento dei veicoli fuori uso nei punti di raccolta (la proposta assolutamente incomprensibile della commissione era un anno). Così come il fatto che tali punti di*

*raccolta debbano garantire gli stessi standard di tutela ambientale richiesta agli impianti di autodemolizione, perché non si può fare tutela dell'ambiente a giorni alterni. Sarebbe anche auspicabile che i punti di raccolta abbiano una convenzione con gli impianti di trattamento (come è già in Italia)".*

ADA, inoltre, condivide l'indicazione di rimuovere dal veicolo solo le componenti che hanno una potenzialità effettiva di riutilizzo a differenza della proposta iniziale della Commissione che riteneva che tutte le componenti riutilizzabili fossero smontate. L'Associazione accoglie con grande soddisfazione che sia passata la proposta di etichettare, con l'indicazione del veicolo di provenienza e dell'impianto che lo ha demolito, ogni ricambio usato che verrà messo sul mercato. Una scelta, questa, che darà un colpo mortale al mercato nero dei ricambi e assieme alla nuova normativa sulla vendita dei veicoli incidentati, ai furti di autoveicoli e all'esportazione illegale di ELV.

*"Auspichiamo che il Parlamento che definirà prima della pausa estiva le sue proposte per il Regolamento tenga conto delle nostre proposte per includere la filiera della gestione dei veicoli fuori uso nella governance dell'EPR per assicurarne l'efficacia e l'equilibrio; riconoscere il ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati attraverso una chiara definizione delle attività che deve svolgere per essere definito impianto di trattamento: la bonifica degli ELV e il rilascio dei Certificato di Demolizione. Una situazione che nel nostro Paese è chiara ed efficiente, non vorremmo che la nuova legislazione europea la inficiasse. Su questo aspetto, come altri, contiamo sulla flessibilità offerta agli Stati membri nell'applicazione dell'EPR dichiarata dal Consiglio dei Ministri per tener conto della legislazione preesistente", conclude Anselmo Calò.*



automotive20 Giugno 2025 12:03

## **Veicoli fuori uso: adottato orientamento generale su proposta di regolamento per la gestione dei veicoli a fine vita**

**Il commento del Presidente ADA Calò: “una riforma con molte luci e poche ombre, che è ancora possibile migliorare per potenziare le performance della filiera”.**

Un ulteriore passo verso il nuovo Regolamento che, dopo il confronto con il Parlamento, sarà auspicabilmente emanato entro il 2026 e che, se si proseguirà su questa strada di dialogo con le categorie coinvolte, non potrà che promuovere un deciso miglioramento delle performance di riciclo del settore.

È questo il commento del Presidente dall'ADA (l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente) Anselmo Calò all'orientamento generale adottato dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea sul regolamento sui veicoli fuori uso.

Secondo il Presidente Calò: “Oggi le imprese di autodemolizione sono più avanti di quanto la Direttiva stabilisca. Non sono sicuro di poter dire lo stesso per quanto riguarda gli autoveicoli, certo sono molto diversi da quelli di 30 anni fa, ma è stato fatto non abbastanza per facilitare la demolizione e il riciclo dei materiali impiegati per costruirli”.

La nuova legislazione, improntata sulla logica dell'economia circolare, fissa parametri per conseguire questi miglioramenti.

“Salutiamo con soddisfazione l'inclusione della nostra proposta sostenuta dal Governo italiano che i contratti tra Case Costruttrici e autodemolitori per l'implementazione della Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) possano contare su una equità garantita dallo Stato. La recente decisione della Commissione Europea di sanzionare il comportamento di violazione della concorrenza dei Produttori per il ritiro e il trattamento dei veicoli a fine vita in base alla Direttiva del 2000, è la prova che i contratti in essere non sono equi”, commenta Calò, che prosegue, “Apprezziamo poi la scelta di limitare ad un mese lo stazionamento dei veicoli fuori uso nei punti di raccolta (la proposta assolutamente incomprensibile della commissione era un anno). Così come il fatto che tali punti di raccolta debbano garantire gli stessi standard di tutela ambientale richiesti agli impianti di autodemolizione, perché non si può fare tutela dell'ambiente a giorni alterni. Sarebbe anche auspicabile che i punti di raccolta abbiano una convenzione con gli impianti di trattamento (come è già in Italia)”.

ADA, inoltre, condivide l'indicazione di rimuovere dal veicolo solo le componenti che hanno una potenzialità effettiva di riutilizzo a differenza della proposta iniziale della Commissione che riteneva che tutte le componenti riutilizzabili fossero smontate. L'Associazione accoglie con grande soddisfazione che sia passata la proposta di etichettare, con l'indicazione del veicolo di provenienza e dell'impianto che lo ha demolito, ogni ricambio usato che verrà messo sul mercato. Una scelta, questa, che darà un colpo mortale al mercato nero dei ricambi e assieme alla nuova

normativa sulla vendita dei veicoli incidentati, ai furti di autoveicoli e all'esportazione illegale di ELV.

“Auspichiamo che il Parlamento che definirà prima della pausa estiva le sue proposte per il Regolamento tenga conto delle nostre proposte per includere la filiera della gestione dei veicoli fuori uso nella governance dell'EPR per assicurarne l'efficacia e l'equilibrio; riconoscere il ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati attraverso una chiara definizione delle attività che deve svolgere per essere definito impianto di trattamento: la bonifica degli ELV e il rilascio dei Certificato di Demolizione. Una situazione che nel nostro Paese è chiara ed efficiente, non vorremmo che la nuova legislazione europea la inficiasse. Su questo aspetto, come altri, contiamo sulla flessibilità offerta agli Stati membri nell'applicazione dell'EPR dichiarata dal Consiglio dei Ministri per tener conto della legislazione preesistente”, conclude Anselmo Calò.

# **Veicoli fuori uso, Ada: bene orientamento generale su regolamento gestione veicoli a fine vita**

**20 Giugno 2025** di (set)

## **Veicoli fuori uso: adottato l'orientamento generale sulla proposta di regolamento per la gestione dei veicoli a fine vita**



(AGENPARL) - Roma, 20 giugno 2025 - Un ulteriore passo verso il nuovo Regolamento che, dopo il confronto con il Parlamento, sarà auspicabilmente emanato entro il 2026 e che, se si proseguirà su questa strada di dialogo con le categorie coinvolte, non potrà che promuovere un deciso miglioramento delle performance di riciclo del settore.

È questo il commento del Presidente dell'ADA (l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente) Anselmo Calò all'orientamento generale adottato dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea sul regolamento sui veicoli fuori uso.

Secondo il Presidente Calò: "Oggi le imprese di autodemolizione sono più avanti di quanto la Direttiva stabilisca. Non sono sicuro di poter dire lo stesso per quanto riguarda gli autoveicoli, certo sono molto diversi da quelli di 30 anni fa, ma è stato fatto non abbastanza per facilitare la demolizione e il riciclo dei materiali impiegati per costruirli".

La nuova legislazione, improntata sulla logica dell'economia circolare, fissa parametri per conseguire questi miglioramenti.

Salutiamo con soddisfazione l'inclusione della nostra proposta sostenuta dal Governo italiano che i contratti tra Case Costruttrici e autodemolitori per l'implementazione della Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) possano contare su una equità garantita dallo Stato. La recente decisione della Commissione Europea di sanzionare il comportamento di violazione della

concorrenza dei Produttori per il ritiro e il trattamento dei veicoli a fine vita in base alla Direttiva del 2000, è la prova che i contratti in essere non sono equi», commenta Calò, che prosegue, “Apprezziamo poi la scelta di limitare ad un mese lo stazionamento dei veicoli fuori uso nei punti di raccolta (la proposta assolutamente incomprensibile della commissione era un anno). Così come il fatto che tali punti di raccolta debbano garantire gli stessi standard di tutela ambientale richiesta agli impianti di autodemolizione, perché non si può fare tutela dell’ambiente a giorni alterni. Sarebbe anche auspicabile che i punti di raccolta abbiano una convenzione con gli impianti di trattamento (come è già in Italia)”. ADA, inoltre, condivide l’indicazione di rimuovere dal veicolo solo le componenti che hanno una potenzialità effettiva di riutilizzo a differenza della proposta iniziale della Commissione che riteneva che tutte le componenti riutilizzabili fossero smontate. L’Associazione accoglie con grande soddisfazione che sia passata la proposta di etichettare, con l’indicazione del veicolo di provenienza e dell’impianto che lo ha demolito, ogni ricambio usato che verrà messo sul mercato. Una scelta, questa, che darà un colpo mortale al mercato nero dei ricambi e assieme alla nuova normativa sulla vendita dei veicoli incidentati, ai furti di autoveicoli e all’esportazione illegale di ELV.

“Auspiciamo che il Parlamento che definirà prima della pausa estiva le sue proposte per il Regolamento tenga conto delle nostre proposte per includere la filiera della gestione dei veicoli fuori uso nella governance dell’EPR per assicurarne l’efficacia e l’equilibrio; riconoscere il ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati attraverso una chiara definizione delle attività che deve svolgere per essere definito impianto di trattamento: la bonifica degli ELV e il rilascio del Certificato di Demolizione. Una situazione che nel nostro Paese è chiara ed efficiente, non vorremmo che la nuova legislazione europea la inficiasse. Su questo aspetto, come altri, contiamo sulla flessibilità offerta agli Stati membri nell’applicazione dell’EPR dichiarata dal Consiglio dei Ministri per tener conto della legislazione preesistente”, conclude Anselmo Calò.

## Regolamento veicoli a fine vita, i demolitori: “Bene il Consiglio, ma va migliorato”

di Redazione Ricicla.tv 20/06/2025



Via libera dal Consiglio ambiente Ue al nuovo regolamento sui veicoli a fine vita: soddisfazione degli autodemolitori italiani. Apprezzate le misure per contratti più equi con le case auto e contro il mercato nero dei ricambi. ADA chiede ora una chiara definizione degli impianti autorizzati e il rafforzamento del ruolo della filiera nell'EPR

---

Il via libera del Consiglio ambiente dell'Ue all'orientamento generale sul [nuovo regolamento per i veicoli a fine vita incassa il plauso degli autodemolitori](#), secondo cui le modifiche al testo proposte dagli Stati membri premiano l'impegno del comparto italiano per il riconoscimento del ruolo strategico svolto dagli operatori professionali del fine vita nell'ambito di un rapporto equo con le case auto. “Salutiamo **con soddisfazione** l'inclusione della nostra proposta sostenuta dal governo italiano che i contratti tra case costruttrici e autodemolitori per l'implementazione della responsabilità estesa del produttore (EPR) possano contare su una equità garantita dallo Stato”, ha commentato **Anselmo Calò**, presidente di ADA. Bene anche “la scelta di limitare ad un mese lo stazionamento dei veicoli fuori uso nei punti di raccolta” e di estendere a questi ultimi “gli stessi standard di tutela ambientale richiesti agli impianti di autodemolizione”, anche se, ha aggiunto, “sarebbe auspicabile che i punti di raccolta abbiano una convenzione con gli impianti di trattamento (come è già in Italia)”.

Sul fronte dei requisiti per il trattamento dei veicoli ADA promuove l'indicazione del Consiglio di rimuovere dal veicolo solo le componenti che hanno **una potenzialità effettiva di riutilizzo** e la proposta di etichettare, con l'indicazione del veicolo di provenienza e dell'impianto che lo ha demolito, ogni ricambio usato che verrà messo sul mercato. Una scelta “che darà un colpo mortale al mercato nero dei ricambi e assieme alla nuova normativa sulla vendita dei veicoli incidentati, ai furti di autoveicoli e all'esportazione illegale di ELV”, ha spiegato l'associazione. Ancora da migliorare, invece, **la definizione di impianto autorizzato** al trattamento (o ATF), indispensabile per professionalizzare il settore ed evitare fenomeni di concorrenza

sleale. Serve “riconoscere il ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati attraverso una chiara definizione delle attività che deve svolgere per essere definito impianto di trattamento – ha chiarito Calò – la bonifica dei veicoli a fine vita e il rilascio del certificato di demolizione. Una situazione che nel nostro Paese è chiara ed efficiente, non vorremmo che la nuova legislazione europea la inficiasse”.

Mentre si attende l’adozione della posizione negoziale del Parlamento, il focus dell’associazione resta soprattutto sul previsto **rafforzamento della responsabilità estesa del produttore**, che attribuirà alle case auto un peso maggiore, anche economico, nella gestione del fine vita dei loro veicoli. L’imperativo è evitare sbilanciamenti e anzi utilizzare l’EPR per introdurre maggiore equità nel rapporto tra produttori e gestori del fine vita. “[La recente decisione della Commissione europea di sanzionare il comportamento di violazione della concorrenza](#) dei produttori per il ritiro e il trattamento dei veicoli a fine vita in base alla Direttiva del 2000, è la prova che i contratti in essere non sono equi”, ha spiegato Calò, secondo cui il meccanismo dell’EPR, per quanto rafforzato dalle proposte di modifica del Consiglio, inclusa quella di concedere agli Stati membri maggiore flessibilità nella definizione degli schemi nazionali, può essere ulteriormente migliorato. “Auspichiamo che il Parlamento che definirà prima della pausa estiva le sue proposte per il regolamento tenga conto delle nostre proposte per includere la filiera della gestione dei veicoli fuori uso **nella governance dell’EPR** per assicurarne l’efficacia e l’equilibrio”, ha detto.

20/06/2025

## Veicoli fuori uso verso un nuovo regolamento europeo con più tutele ambientali e trasparenza nella filiera

Redazione



Il Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea ha adottato l'orientamento generale sulla proposta di regolamento per la gestione dei veicoli fuori uso (ELV), segnando un passo importante verso un nuovo quadro normativo europeo in materia. L'obiettivo è l'adozione definitiva del regolamento entro il 2026, dopo il confronto con il Parlamento UE. Un punto di svolta per l'intera filiera della demolizione e del riciclo automobilistico, in un'ottica di economia circolare e sostenibilità ambientale.

### Veicoli fuori uso verso un nuovo regolamento europeo con più tutele ambientali e trasparenza nella filiera

Tra i più attenti osservatori della riforma c'è l'**ADA (Associazione Demolitori di Autoveicoli)**, aderente ad **Assoambiente**, che ha accolto con favore molti degli elementi contenuti nella proposta. *“Una riforma con molte luci e poche ombre – commenta il Presidente Anselmo Calò – che può ancora essere migliorata per rafforzare le performance ambientali e industriali della filiera”.*

Secondo Calò, le imprese di autodemolizione sono già oggi in grado di superare gli standard previsti dalla vecchia direttiva del 2000. *“I veicoli di oggi sono molto diversi da quelli di trent'anni fa, ma non si è fatto abbastanza per facilitarne la demolizione e il recupero dei materiali. Il nuovo regolamento potrà rappresentare una svolta se sarà coerente con la realtà operativa del settore”.*

Uno degli aspetti più significativi è l'inclusione della proposta italiana sul principio di equità nei contratti tra costruttori e demolitori nell'ambito dell'EPR (Responsabilità Estesa del

Produttore). *“La decisione della Commissione UE di sanzionare i costruttori per pratiche anticoncorrenziali nella gestione dei veicoli a fine vita dimostra che i contratti attuali non sono equi”*, denuncia Calò, auspicando un maggiore bilanciamento degli interessi all’interno della nuova governance EPR.

Positiva anche la riduzione del tempo massimo di permanenza dei veicoli fuori uso nei centri di raccolta: *“Limitare lo stazionamento a un mese, rispetto all’assurda proposta iniziale di un anno, è un segnale di razionalità”*, commenta il presidente ADA, sottolineando l’importanza di garantire agli impianti di raccolta standard ambientali equivalenti a quelli degli autodemolitori.

Grande soddisfazione infine per l’introduzione dell’obbligo di etichettatura dei ricambi usati con l’indicazione del veicolo di origine e dell’impianto che ha eseguito la demolizione. *“Una misura che colpirà duramente il mercato nero dei pezzi di ricambio e contribuirà a contrastare furti, esportazioni illegali e frodi”*.

Ora la palla passa al Parlamento europeo, che definirà la propria posizione prima della pausa estiva. ADA chiede che vengano accolte alcune proposte fondamentali: l’inclusione degli operatori della filiera nella governance dell’EPR, il riconoscimento formale degli impianti di trattamento autorizzati e il mantenimento della flessibilità per gli Stati membri.

*“In Italia abbiamo un sistema efficiente e ben regolato: sarebbe un grave errore compromettere questo equilibrio con norme troppo rigide o poco aderenti alla realtà”*, avverte Calò, che confida nella possibilità di migliorare ulteriormente il testo prima dell’approvazione definitiva.

## Veicoli fuori uso: adottato l'orientamento generale

20 Giugno 2025



Il commento del Presidente ADA Calò: *“una riforma con molte luci e poche ombre, che è ancora possibile migliorare per potenziare le performance della filiera”.*

**Un ulteriore passo verso il nuovo Regolamento che, dopo il confronto con il Parlamento, sarà auspicabilmente emanato entro il 2026 e che, se si proseguirà su questa strada di dialogo con le categorie coinvolte, non potrà che promuovere un deciso miglioramento delle performance di riciclo del settore.**

Commento del Presidente dell'ADA

È questo il commento del Presidente dall'**ADA** (l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente) **Anselmo Calò** all'orientamento generale adottato dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea sul regolamento sui veicoli fuori uso.

Secondo il Presidente Calò: *“Oggi le imprese di autodemolizione sono più avanti di quanto la Direttiva stabilisca. Non sono sicuro di poter dire lo stesso per quanto riguarda gli autoveicoli, certo sono molto diversi da quelli di 30 anni fa, ma è stato fatto non abbastanza per facilitare la demolizione e il riciclo dei materiali impiegati per costruirli”.*

La nuova legislazione, improntata sulla logica dell'economia circolare, fissa parametri per conseguire questi miglioramenti.

*“Salutiamo con soddisfazione l'inclusione della nostra proposta sostenuta dal Governo italiano che i contratti tra Case Costruttrici e autodemolitori per l'implementazione della Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) possano contare su una equità garantita dallo Stato. La recente decisione della Commissione Europea di sanzionare il comportamento di violazione della concorrenza dei Produttori per il ritiro e il trattamento dei veicoli a fine vita in base alla Direttiva del 2000, è la prova che i contratti in essere non sono equi”*, commenta Calò, che prosegue, *“Apprezziamo poi la*

*scelta di limitare ad un mese lo stazionamento dei veicoli fuori uso nei punti di raccolta (la proposta assolutamente incomprensibile della commissione era un anno). Così come il fatto che tali punti di raccolta debbano garantire gli stessi standard di tutela ambientale richiesti agli impianti di autodemolizione, perché non si può fare tutela dell'ambiente a giorni alterni. Sarebbe anche auspicabile che i punti di raccolta abbiano una convenzione con gli impianti di trattamento (come è già in Italia)".*

ADA, inoltre, condivide l'indicazione di rimuovere dal veicolo solo le componenti che hanno una potenzialità effettiva di riutilizzo a differenza della proposta iniziale della Commissione che riteneva che tutte le componenti riutilizzabili fossero smontate. L'Associazione accoglie con grande soddisfazione che sia passata la proposta di etichettare, con l'indicazione del veicolo di provenienza e dell'impianto che lo ha demolito, ogni ricambio usato che verrà messo sul mercato. Una scelta, questa, che darà un colpo mortale al mercato nero dei ricambi e assieme alla nuova normativa sulla vendita dei veicoli incidentati, ai furti di autoveicoli e all'esportazione illegale di ELV.

*"Auspichiamo che il Parlamento che definirà prima della pausa estiva le sue proposte per il Regolamento tenga conto delle nostre proposte per includere la filiera della gestione dei veicoli fuori uso nella governance dell'EPR per assicurarne l'efficacia e l'equilibrio; riconoscere il ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati attraverso una chiara definizione delle attività che deve svolgere per essere definito impianto di trattamento: la bonifica degli ELV e il rilascio dei Certificato di Demolizione. Una situazione che nel nostro Paese è chiara ed efficiente, non vorremmo che la nuova legislazione europea la inficasse. Su questo aspetto, come altri, contiamo sulla flessibilità offerta agli Stati membri nell'applicazione dell'EPR dichiarata dal Consiglio dei Ministri per tener conto della legislazione preesistente", conclude Anselmo Calò.*

