

Demolizione veicoli, con le nuove norme europee serve più sinergia tra costruttori e riciclatori

di Roberto Bargoni



Il relatore Paulius Saudargas intervenuto all'evento sul tema organizzato dall'Ada: "Obiettivo del Regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050"

09 Giugno 2025 alle 13:11

La nuova normativa annunciata dall'Unione europea promette di cambiare le regole nel settore del fine vita dei veicoli, rendendo necessaria una maggiore sinergia tra case automobilistiche e demolitori. Le novità più importanti del Regolamento Elv (End Life Vehicle) riguardano soprattutto l'estensione della responsabilità del recupero dei produttori e l'imposizione del raggiungimento degli obiettivi ai singoli impianti di trattamento. Se ne è discusso ampiamente durante l'evento "A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?", promosso a Roma dall'Ada (Associazione Demolitori di Autoveicoli), che aderisce ad Assoambiente.

"Obiettivo del Regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050", ha dichiarato il parlamentare europeo Paulius Saudargas, relatore della proposta. "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". Saudargas ha quindi concluso il suo intervento ricordando come la nuova normativa "porrà attenzione anche ai fenomeni dell'esportazione e dello smantellamento illegale dei veicoli e al mercato nero dei pezzi di ricambio".

Anselmo Calò, presidente dell'Ada, ha sottolineato l'importanza cruciale del Regolamento per le future dinamiche del settore: "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. È 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”.

Il direttore di Must & Partners, Matteo Mussini, ha poi elencato i cinque punti fondamentali della nuova cornice regolatoria su cui l'Associazione ha concentrato i maggiori sforzi: una definizione precisa del concetto di “impianto autorizzato” che eviti ambiguità interpretative; il rischio di asimmetrie di potere tra impianti di trattamento (Atf) e produttori; l'importanza di un'adeguata rappresentanza degli Atf negli organi di governance e controllo; la distinzione tra ruolo degli Atf e dei punti di raccolta; e infine la limitazione dell'obbligo di rimozione delle parti.

Il deputato europeo Stefano Cavedagna ha specificato come si sia lavorato per limitare la burocrazia, tutelando così non solo le Pmi del settore della demolizione, ma anche alcune micro-imprese a carattere familiare. Concetti ribaditi dal suo collega Pierfrancesco Maran: “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”.

Infine, l'intervento di Xavier Kaufman, vicepresidente di The future is neutral - Renault, si è concentrato sul ruolo delle case automobilistiche nella gestione sostenibile del fine vita dei veicoli e sulla collaborazione con gli impianti di demolizione.

Addio vecchi sfasciacarrozze, si cambia così

Per l'associazione demolitori, possibile opportunità da nuovo regolamento europeo

09 Giugno 2025 Aggiornato alle 13:28



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. E' quanto emerso dall'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).

Il nuovo regolamento

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.

L'importanza della gestione dei rifiuti

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.

Stefano Cavedagna, Deputato Parlamento Europeo ha detto: "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".

Veicoli fuori uso: “Maggiore sinergia tra case auto e demolitori”

Ada promuove un evento per fare il punto sul futuro regolamento Ue. Tra i partecipanti anche il deputato Paulius Saudargas, relatore della proposta a Strasburgo



La definizione del regolamento europeo dedicato al fine vita dei veicoli segnerà una svolta per il comparto dell'autodemolizione, che si sta già preparando ad accoglierne le novità e a cogliere le opportunità che ne deriveranno. In vista dell'adozione del provvedimento è però necessaria una maggiore sinergia tra le case automobilistiche, chiamate a farsi carico dell'impatto dei veicoli per il loro intero ciclo di vita, e gli autodemolitori.

È quanto emerso nel corso dell'evento “A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?”, promosso a Roma dall'Associazione demolitori autoveicoli (Ada), aderente ad Assoambiente. L'iniziativa è stata un'occasione per fare il punto sulle implicazioni del provvedimento in via di elaborazione, destinato a cambiare l'operatività di un intero settore.

“Obiettivo del regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050”, ha evidenziato **Paulius Saudargas**, relatore della proposta di regolamento al Parlamento europeo. “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 – ha concluso Saudargas – 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”, ha osservato il presidente di Ada **Anselmo Calò**. “Il testo del nuovo regolamento tiene conto delle osservazioni sollevate dalla nostra associazione nel corso del dibattito ([v. Staffetta Rifiuti 27/03](#)), anche grazie al sostegno dei parlamentari italiani Cavedagna, Maran e Sardone che hanno condiviso le nostre proposte, molto però resta ancora da fare”.

“È importante, in particolare, che sia garantita la presenza di tutti i componenti della filiera nell'autorità di monitoraggio dell'attuazione dell'Epr”, ha aggiunto Calò. “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”, per 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 l'eurodeputato **Stefano Cavedagna**: “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 – ha spiegato – 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 l'eurodeputato **Pierfrancesco Maran**. “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”, ha affermato Maran. “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 – conclude il comunicato diffuso da Ada – 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 e sulla collaborazione con gli impianti di demolizione dei veicoli.



[Notizie prodotti](#) 9 Giugno 2025 di Ludovico Bencini

Veicoli fuori uso: “dal nuovo Regolamento crescenti opportunità per gli autodemolitori che sapranno cogliere le sfide

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.

© riproduzione riservata



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’attività 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.

Veicoli fuori uso: dal nuovo Regolamento crescenti opportunità per gli autodemolitori che sapranno cogliere le sfide



By 9 Giugno 2025



(AGENPARL) - Roma, 9 Giugno 2025

Roma, 9 giugno 2025 ☑ 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 i 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 ricambio².

²Il 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".

Veicoli fuori uso, Ada: Da nuovo Regolamento crescenti opportunità per autodemolitori che sapranno cogliere sfide

Veicoli fuori uso: dal nuovo Regolamento crescenti opportunità per gli autodemolitori

[9 Giugno 2025](#)

Nel corso dell'evento promosso dall'Associazione Demolitori di Autoveicoli sono state delineate le principali novità previste dalla nuova norma.



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.

Regolamento Ue sui veicoli fuori uso, Ada: “Serve sinergia tra autodemolitori e case produttrici”

di Elvira Iadanza 09/06/2025

Sei qui: [Home](#) > [Rifiuti](#)

L'associazione demolitori di autoveicoli ha organizzato un momento di confronto in vista del prossimo regolamento europeo sui veicoli fuori uso: al centro del dibattito la necessità di dialogare con tutti i soggetti che operano nel mondo dell'automotive

In vista del prossimo regolamento europeo sui veicoli fuori uso, **ADA, associazione demolitori di autoveicoli**, ha organizzato il convegno “A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?”, un momento di confronto per gli operatori del settore a cui ha partecipato anche Paulius Saudargas, relatore della proposta di Regolamento Elv del Parlamento Europeo.

“Obiettivo del Regolamento – ha chiarito l'eurodeputato – 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 riciclo. Il regolamento – ha proseguito Saudargas – dovrebbe contestualmente contrastare il cambiamento climatico e sostenere la competitività del nostro settore dell'auto”.

La proposta di Bruxelles, presentata nel 2023, punta a promuovere la progettazione circolare dei veicoli, prevedendo **l'obbligo di utilizzare plastica riciclata** (almeno il 25%) per la costruzione di nuove auto, ma anche una migliore gestione del loro fine vita. Su questo fronte l'elemento di maggiore novità **resta il rafforzamento della responsabilità estesa del produttore (EPR)**. “Gli eventuali contributi versati dal produttore – ha spiegato Saudargas – 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”.

Proprio su questo tema è intervenuto il presidente di Ada, **Anselmo Calò**, sottolineando come “è **importante 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”.

Su questo si è espresso il parlamentare europeo **Pierfrancesco Maran**, Deputato al 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**“. Alla tutela degli operatori virtuosi fanno da complemento le nuove misure di contrasto delle condotte illecite. “Nell’analisi del provvedimento – ha aggiunto Maran – 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”.

Al centro del dibattito organizzato a Roma, resta, però, la figura e il ruolo dei demolitori. **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.

Su questo si è espresso anche l’europarlamentare **Stefano Cavedagna**: “**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”.

A testimoniare la necessaria sinergia tra demolitori e casa euro, poi, la presenza al convegno anche di **Xavier Kaufman**, vice Presidente di ‘The future is neutral’ – Renault, che è intervenuto sul ruolo delle case automobilistiche nella gestione sostenibile del fine vita dei veicoli e sulla collaborazione con gli impianti di demolizione dei veicoli.

Insomma, il settore del trattamento dei veicoli a fine vita si prepara a un momento di grande cambiamento. L’appello degli operatori è a lavorare in sinergia con le case automobilistiche, in modo da accompagnare la transizione senza escludere nessun soggetto della filiera, **rispettando e preservando i capisaldi del Clean Industrial Deal europeo: competitività e circolarità**. “Il settore – ha chiarito Anselmo Caló – 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”.

Veicoli fuori uso: l'ADA delinea tutte le novità introdotte dalla nuova norma

9 Giugno 2025



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”.

09/06/2025

Veicoli fuori uso: "Necessaria una maggiore sinergia tra costruttori e riciclatori"



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.

La filiera a confronto in vista del nuovo Regolamento europeo

Ogni anno in Europa 3 milioni di veicoli a fine vita spariscono nel nulla

Calò (Ada): «La normativa richiede ad ogni operatore di raggiungere, tra cinque anni, la quota dell'85% di recupero del veicolo demolito»

[Di Redazione Greenreport](#)

09 Giugno 2025 | [Inquinamenti e disinquinamenti](#)



In Europa ogni anno oltre 3 milioni di veicoli fuori uso scompaiono senza lasciare traccia, sfuggendo a qualsiasi forma di tracciabilità e trattamento ambientale. Un fenomeno che mina le basi della circolarità nel settore auto e che il nuovo Regolamento europeo sui veicoli a fine vita (End Life Vehicle, ELV) mira a contrastare.

L'occasione per fare il punto è arrivata con l'evento "A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?", organizzato a Roma dall'Associazione Demolitori di Autoveicoli (Ada), aderente ad Assoambiente. Al centro dell'incontro, le principali novità contenute nella proposta normativa che l'Unione europea si prepara ad adottare.

In un videointervento, Paulius Saudargas, relatore del Regolamento per il Parlamento europeo, ha chiarito gli obiettivi principali: «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». Saudargas ha evidenziato anche l'importanza dell'ecodesign, che dovrà «rendere più semplice disassemblare i veicoli e avviarli a recupero».

Un nodo chiave della nuova norma riguarda la responsabilità estesa del produttore (EPR), con obblighi stringenti sia per i costruttori sia per gli impianti di trattamento. Ogni operatore, infatti, dovrà raggiungere entro cinque anni una quota dell'85% di recupero per ciascun veicolo trattato. Chi non sarà in grado di garantire questi risultati, sarà fuori dal mercato.

«Il settore è oggi davanti a un passaggio importante», ha spiegato Anselmo Calò, presidente di Ada. «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». Calò ha inoltre sottolineato che il testo della norma recepisce molte delle osservazioni dell'Associazione, grazie anche al sostegno dei parlamentari italiani Cavedagna, Maran e Sardone, ma «molto però resta ancora da fare».

Tra i punti più urgenti c'è la necessità di istituire un'autorità di monitoraggio efficace: «È importante, in particolare, che sia garantita la presenza di tutti i componenti della filiera nell'autorità di monitoraggio dell'attuazione dell'EPR», ha aggiunto Calò, indicando la necessità di «una maggiore collaborazione con le Case automobilistiche, che si basi su un dialogo leale e su un efficace partenariato».

A ribadire l'importanza del settore nel quadro dell'economia circolare è stato anche il deputato europeo Pierfrancesco Maran, intervenuto all'evento: «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». Maran ha poi ricordato che «abbiamo dato massima attenzione ai 3 milioni di veicoli a fine vita che ogni anno in Europa spariscono nel nulla», evidenziando che «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».



Il settore dei demolitori di auto è alla vigilia di una svolta epocale. Il prossimo Regolamento europeo, che estenderà la **responsabilità del recupero ai produttori**, imporrà il raggiungimento di obiettivi stringenti. E richiederà una **crescente sinergia tra case automobilistiche e autodemolitori**, che gestiranno lo smaltimento delle [auto vecchie](#). Questi i temi centrali emersi durante l'evento "A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?", organizzato dall'[Associazione Demolitori di Autoveicoli](#) (ADA).

Indice dei contenuti

- [Verso un'economia circolare e competitiva](#)
- [Demolitori auto, le sfide per gli operatori del settore](#)
- [I 5 punti portati avanti dall'associazione demolitori auto](#)
- [Il coinvolgimento dei costruttori: segnale positivo](#)

Verso un'economia circolare e competitiva

Paulius Saudargas, relatore della proposta di Regolamento del Parlamento Europeo ha sottolineato come l'obiettivo primario del Regolamento sia "*sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050*". Ma sarà cruciale la **preservazione delle materie prime critiche**, di cui l'Europa è carente. Così come il rafforzamento dell'industria del riciclaggio. Allo stesso tempo, la normativa mira a **contrastare il cambiamento climatico** e a sostenere la competitività del settore automobilistico europeo.

Un punto chiave della nuova normativa è relativa all'**ecodesign**. Infatti, la progettazione dei veicoli dovrà già in fase iniziale considerare gli obiettivi di riciclo, rendendo più semplice il disassemblaggio e il recupero dei materiali. Per quanto riguarda i **costi**, il Regolamento prevede che i contributi versati dai produttori dovranno coprire le spese sostenute dagli operatori per la raccolta e il trattamento. Se non coperte dai ricavi della vendita di pezzi di ricambio usati o di

materie prime secondarie riciclate. Particolare attenzione sarà inoltre rivolta al contrasto dell'**esportazione e smantellamento illegale dei veicoli** e al mercato nero dei pezzi di ricambio.

Demolitori auto, le sfide per gli operatori del settore

Entro cinque anni, **ogni operatore delle demolizioni dovrà raggiungere una quota dell'85% di recupero del veicolo demolito**. Solo chi raggiungerà questo target potrà restare sul mercato. **Anselmo Calò**, Presidente di ADA, ha espresso soddisfazione per il fatto che il testo del nuovo Regolamento abbia tenuto conto delle osservazioni sollevate dall'Associazione.

Tuttavia, *“molto resta ancora da fare”*, ha aggiunto Calò, sottolineando l'importanza di garantire la presenza di tutti i componenti della filiera nell'autorità di monitoraggio dell'attuazione dell'EPR (Responsabilità Estesa del Produttore) e di promuovere una **maggiore collaborazione e un partenariato efficace con le Case automobilistiche**.

I 5 punti portati avanti dall'associazione demolitori auto

1. Definire chiaramente il concetto di **“impianto autorizzato”** per evitare ambiguità.
2. Prevenire **asimmetrie di potere** tra gli impianti di trattamento (ATF) e i produttori.
3. Assicurare una **rappresentanza adeguata** degli ATF negli organi di governance e controllo.
4. Distinguere chiaramente il ruolo degli ATF rispetto ai punti di raccolta, evitando sovrapposizioni.
5. Limitare l'obbligo di rimozione delle parti per un'applicazione proporzionata della norma.

Il coinvolgimento dei costruttori: segnale positivo

Un segnale tangibile di attenzione da parte dei costruttori è arrivato dalla partecipazione di **Xavier Kaufman**, Vice Presidente di Renault, alla tavola rotonda. Kaufman ha fornito **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, rafforzando l'idea di una necessaria e proficua **collaborazione con gli impianti di demolizione**. La strada verso un'economia circolare per il settore automotive è tracciata, e la sinergia tra tutti gli attori della filiera si preannuncia come il motore di questa trasformazione. (P.T.)

[Economia Circolare](#)

End Life Vehicle richiama sinergie tra automotive e demolitori

Il nuovo Regolamento EU è destinato a cambiare l'operatività dell'intero settore

9 Giugno 2025

Cosa implica il nuovo **Regolamento End Life Vehicle** che sarà emanato dall'**UE** e che è destinato a cambiare l'operatività dell'intero settore? Se ne è parlato all'evento che si è svolto il 9 giugno a Roma, promosso dall'Associazione demolitori di autoveicoli (**Ada**) che aderisce ad **Assoambiente**. Appare chiaro che sarà fondamentale una crescente sinergia tra **case automobilistiche** e **autodemolitori**.



Foto di Michael Förtsch su Unsplash.

End Life Vehicle: il nuovo Regolamento EU

Il **Regolamento** punta a contrastare gli effetti del **cambiamento climatico** e sostenere la competitività del settore automotive. In particolare, la progettazione dei veicoli dovrà tenere conto degli obiettivi relativi al successivo **riciclo** attraverso l'**ecodesign** che dovrà rendere più semplice il disassemblamento e avviarli al recupero.

Gli eventuali contributi versati dal produttore dovranno coprire i costi sostenuti dagli operatori della gestione rifiuti per la raccolta e il trattamento. Questo *"nella misura i cui non siano già coperti dai ricavi provenienti dalla rivendita dei pezzi di ricambio usati o dalle materie prime secondarie riciclate"* è stato fatto presente nel corso dei lavori. Il nuovo Regolamento porrà poi attenzione anche ai fenomeni dell'esportazione e dello **smantellamento illegale** dei veicoli oltre che al **mercato nero** dei pezzi di ricambio.

Target: quota 85% di recupero del veicolo demolito

Il settore si trova davanti ad un passaggio importante. La normativa richiede infatti 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”* ha sottolineato **Anselmo Calò**, presidente di Ada.

Sono stati inoltre evidenziati i cinque punti fondamentali della nuova **cornice regolatoria** su cui si sono focalizzati maggiori sforzi dell'associazione:

1. definire chiaramente il concetto di **impianto autorizzato**, al fine di evitare ambiguità interpretative;
2. evitare asimmetrie di potere tra gli impianti di trattamento (Atf) e i produttori;
3. garantire una rappresentanza adeguata degli Atf negli organi di governance e controllo;
4. distinguere adeguatamente il ruolo degli Atf rispetto a quello dei punti di raccolta, evitando sovrapposizioni o interferenze;
5. limitare l'obbligo di rimozione delle parti, per un'applicazione proporzionata della norma.

Demolizione veicoli: a che punto siamo?

9 Giugno 2025



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”.