



[News](#) martedì 10 giugno 2025

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

Veicoli fuori uso: il settore 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.

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

10 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”*.

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.

Il regolamento del fine vita veicoli

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).

[immagini](#)



Nuovo regolamento ELV: sfide ed opportunità per gli autodemolitori

di [Redazione](#) · 10 Giugno 2025

Il nuovo Regolamento ELV che sarà emanato dall'Unione Europea è destinato a cambiare l'operatività di un intero settore che si sta preparando a vivere una nuova svolta.



La responsabilità del recupero dei produttori e il raggiungimento degli obiettivi per i singoli impianti di trattamento sono le sfide del settore del fine vita dei veicoli. Un momento cruciale che richiede una sinergia crescente tra case automobilistiche e autodemolitori.

Se ne è discusso a Roma nel corso dell'evento ***"A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?"***, promosso dall'**ADA**, Associazione Demolitori di Autoveicoli.

A seguito di una revisione, a luglio 2023 la Commissione ha proposto un nuovo regolamento sui veicoli fuori uso, in linea con il **Green Deal** europeo e con il **Piano d'azione per l'economia circolare**.

Il nuovo regolamento sui veicoli fuori uso sostituirà le due direttive esistenti: la **Direttiva 2000/53/CE** sui veicoli fuori uso e la **Direttiva 2005/64/CE** relativa all'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità.

Nel suo video intervento **Paulius Saudargas**, Relatore della proposta di Regolamento ELV del Parlamento Europeo, ha spiegato le ragioni di un nuovo regolamento per i veicoli fuori uso.

*"Obiettivo del Regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050. – ha affermato **Saudargas** – 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".

Le nuove norme proposte infatti coprono **tutti gli aspetti di un veicolo**, dalla progettazione all'immissione sul mercato fino al trattamento finale a fine vita:

- migliorare la **progettazione circolare dei veicoli** per facilitare la rimozione di materiali, parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio;
- garantire che almeno il **25% della plastica utilizzata** per costruire un veicolo provenga **dal riciclaggio** (di cui il 25% da veicoli fuori uso riciclati);
- **recuperare più materie prime e di migliore qualità**, tra cui CRM, plastica, acciaio e alluminio;
- garantire che i produttori siano resi finanziariamente responsabili dei veicoli quando diventano rifiuti, per garantire un finanziamento – adeguato alle operazioni obbligatorie di trattamento dei veicoli fuori uso e incentivare i riciclatori a migliorare la qualità;
- porre **fine alla "scomparsa" dei veicoli**, attraverso più ispezioni, l'interoperabilità dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli, una – migliore distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso e il divieto di esportare veicoli usati non idonei alla circolazione;
- coprire più veicoli ed **estendere gradualmente le norme UE** per includere nuove categorie quali motocicli, camion e autobus, garantendo un corretto trattamento di fine vita.

Matteo Mussini, Direttore di MUST & Partners, ha evidenziato i 5 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.

Forte attenzione per le preoccupazioni delle *piccole e medie imprese del settore della demolizione* è arrivata dal Parlamento Europeo con gli interventi dei Deputati **Pierfrancesco Maran** e **Stefano Cavedagna**.

*"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 spiegato l'On. **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".*

*"Abbiamo lavorato in sede europea per tutelare le piccole e medie imprese del settore della demolizione, talvolta anche micro-imprese a carattere familiare. – ha assicurato l'On. **Cavedagna** – 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”.

Anche da parte dei costruttori, nell'intervento di **Xavier Kaufman**, Vice Presidente di “The future is neutral” – Renault, sono arrivati 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.

Secondo l'ADA, il settore è oggi davanti a un passaggio importante, in primis perché la normativa richiede ad ogni impianto di raggiungere tra 5 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, molto però resta ancora da fare. – ha osservato **Anselmo Calò**, Presidente ADA – 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”.*

Di A.M.



[In EvidenzaNews](#)

Regolamento UE sui veicoli fuori uso: sfide e opportunità per gli autodemolitori

10/06/2025

Share

Il nuovo Regolamento europeo ELV punta a una filiera del riciclo più trasparente, sostenibile e responsabile



Il settore dell'autodemolizione è pronto a una svolta epocale. Con il nuovo Regolamento europeo sui veicoli fuori uso (ELV), l'intera filiera del riciclo automobilistico si prepara ad affrontare un cambio di paradigma che mette al centro **responsabilità, sostenibilità e trasparenza**. Durante l'evento promosso a Roma dall'[ADA – Associazione Demolitori di Autoveicoli](#), aderente ad Assoambiente – si è parlato a lungo delle **opportunità e delle sfide** che il nuovo testo normativo europeo porterà con sé. Momento centrale è stato il videointervento di **Paulius Saudargas**, relatore della proposta di Regolamento ELV del Parlamento Europeo, che ha spiegato come *“obiettivo del Regolamento è sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050”*, sottolineando come una delle priorità sia *“preservare le materie prime critiche di cui l'Europa è povera e rafforzare la nostra industria del riciclaggio”*. Un punto su cui il

relatore ha insistito è la necessità di ecodesign: *“la progettazione dei veicoli dovrà tenere conto degli obiettivi relativi al riciclo, semplificando disassemblaggio e recupero”*. Ma Saudargas ha anche affrontato tematiche più spinose, come l’illegalità diffusa: *“Il Regolamento porrà attenzione ai fenomeni dell’esportazione e dello smantellamento illegale dei veicoli e al mercato nero dei pezzi di ricambio”*.

Anselmo Calò, presidente ADA, ha sottolineato che la nuova norma *“richiede ad ogni operatore di raggiungere entro cinque anni una quota dell’85% di recupero per ogni veicolo demolito. Solo chi raggiungerà questo target potrà restare sul mercato”*, aggiungendo che, sebbene le osservazioni dell’associazione siano state accolte in parte, *“molto resta ancora da fare”*. Secondo Calò, serve *“una presenza equilibrata di tutta la filiera nell’autorità di monitoraggio dell’EPR e una vera collaborazione con le case automobilistiche, basata su un dialogo leale”*.

A illustrare in modo più tecnico le questioni regolatorie ci ha pensato **Matteo Mussini**, Direttore di MUST & Partners, che ha evidenziato cinque priorità: chiarire il concetto di *impianto autorizzato*, evitare squilibri tra demolitori e produttori, garantire rappresentanza nella governance, distinguere ruoli tra demolitori e punti raccolta e, infine, applicare in modo proporzionato l’obbligo di rimozione dei componenti. Il Regolamento, insomma, dovrà trovare un difficile equilibrio tra esigenza normativa e realismo operativo.

Nel dibattito è intervenuto anche **Stefano Cavedagna**, deputato europeo, che ha spiegato come *“abbiamo lavorato per tutelare le micro e piccole imprese familiari, evitando un’ulteriore stretta burocratica che le avrebbe messe fuori mercato”*. Il risultato più rilevante, ha detto, è stato il *“riconoscimento della differenza tra demolitore e frantumatore”*, inizialmente ignorata. Su questa linea anche **Pierfrancesco Maran**, che ha rimarcato *“l’attività dei demolitori come anello centrale dell’economia circolare”*, richiamando l’attenzione sui *3 milioni di veicoli che ogni anno spariscono nel nulla* e sull’esigenza di frenare le esportazioni illegali fuori dai confini UE.

La partecipazione di **Xavier Kaufman**, Vice Presidente di *“The Future is Neutral”* (Renault), ha infine rappresentato un importante segnale di apertura da parte dei costruttori. Kaufman ha offerto spunti concreti sul possibile ruolo delle case automobilistiche nella gestione sostenibile del fine vita dei veicoli, lasciando intravedere un possibile terreno comune di **collaborazione tra produttori e demolitori**.

Il nuovo Regolamento europeo rappresenta, dunque, non solo una sfida tecnica e normativa, ma anche e soprattutto un banco di prova culturale e strategico per un settore che, se ben supportato e regolato, può diventare protagonista dell’economia circolare europea.

Produttori e riciclatori contro la sparizione di 3 milioni di veicoli fuori uso in Europa

L'evento "A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?", promosso a Roma dall'ADA (Associazione Demolitori di Autoveicoli), ha messo in luce le prossime importanti modifiche che il Regolamento ELV dell'Unione Europea introdurrà nel settore della demolizione auto, con l'obiettivo di sostenere la transizione verso un'economia circolare, ponendo attenzione ai 3 milioni di veicoli a fine vita che ogni anno in Europa spariscono nel nulla

Da

10 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,

Nel video intervento, **Paulius Saudargas**, Relatore della proposta di Regolamento ELV del Parlamento Europeo, 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 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.

Veicoli fuori uso: nuove opportunità e sfide per gli autodemolitori



Dalla rottamazione al recupero avanzato, il settore degli autodemolitori si prepara a una rivoluzione dettata dalla nuova normativa europea, che promette di incentivare l'innovazione e la sinergia.

Veicoli fuori uso – Il settore del fine vita dei veicoli si trova di fronte a una svolta significativa. L'imminente **Regolamento europeo sui veicoli fuori uso (ELV)** estenderà la responsabilità del recupero ai produttori e imporrà il raggiungimento di obiettivi specifici ai singoli impianti di trattamento. Questa nuova normativa promette di aprire crescenti opportunità per gli autodemolitori che sapranno cogliere le sfide, rendendo al contempo **necessaria una maggiore sinergia tra costruttori e riciclatori.**

Le novità del regolamento ELV, verso un'economia circolare

Questi sono i principali spunti emersi dall'evento "A che punto siamo con il nuovo regolamento End Life Vehicle?", promosso a Roma dall'**ADA (Associazione Demolitori di Autoveicoli)**, aderente ad Assoambiente. L'iniziativa ha analizzato le implicazioni del nuovo Regolamento ELV, destinato a cambiare l'operatività dell'intero settore.

Un momento chiave dell'evento è stato l'intervento di **Paulius Saudargas, Relatore della proposta di Regolamento ELV del Parlamento Europeo**, che ha sottolineato l'obiettivo della normativa: "Sostenere la transizione dell'Europa verso un'economia pulita e circolare entro il 2050". Tra i target centrali, spiccano la **preservazione delle materie prime critiche** e il rafforzamento dell'industria del riciclaggio europea. Il Regolamento mira anche a contrastare il cambiamento climatico e a sostenere la competitività del settore automobilistico.

Saudargas ha evidenziato come la **progettazione dei veicoli dovrà tenere conto degli obiettivi di riciclo attraverso l'ecodesign**, rendendo più semplice lo smontaggio e il recupero. I contributi dei produttori dovranno coprire i costi di raccolta e trattamento sostenuti dagli operatori della gestione rifiuti, nella misura in cui non siano già coperti dai ricavi della rivendita di pezzi di

ricambio usati o materie prime secondarie. Il nuovo Regolamento presterà inoltre attenzione ai fenomeni dell'**esportazione e dello smantellamento illegale dei veicoli**, nonché al mercato nero dei pezzi di ricambio.

Le sfide per gli autodemolitori e la necessità di collaborazione

Anselmo Calò, Presidente ADA, ha osservato che il settore è di fronte a un passaggio importante: “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 anche evidenziato come il testo del nuovo Regolamento abbia tenuto conto delle osservazioni sollevate dall’ADA, grazie al sostegno dei Parlamentari italiani Cavedagna, Maran e Sardone. Tuttavia, “molto resta ancora da fare”, in particolare per garantire la presenza di tutti i componenti della filiera nell’autorità di monitoraggio dell’attuazione dell’EPR.

Guardando al futuro, Calò ha sottolineato l’importanza di **promuovere una maggiore collaborazione con le Case automobilistiche**, basata su un dialogo leale e un efficace partenariato.

Matteo Mussini, Direttore di MUST & Partners, ha evidenziato i cinque punti fondamentali della nuova cornice regolatoria su cui l’Associazione ha concentrato i maggiori sforzi:

- Definire chiaramente il concetto di “**impianto autorizzato**”.
- 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 il **ruolo degli ATF rispetto a quello dei punti di raccolta**, evitando sovrapposizioni.
- Limitare l’obbligo di rimozione delle parti, per un’applicazione proporzionata della norma.

L’impegno del Parlamento Europeo e la visione dei costruttori

L’evento ha visto anche la partecipazione di **Stefano Cavedagna e Pierfrancesco Maran, Deputati del Parlamento Europeo**, che hanno illustrato il loro impegno nella tutela delle piccole e medie imprese del settore.

Cavedagna ha sottolineato: “*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 risultati raggiunti, spicca il **riconoscimento della differenza tra demolitore e frantumatore**, inizialmente non previsto.

Maran ha aggiunto: “*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.*” Il suo intervento ha evidenziato l’attenzione data alla scomparsa di 3 milioni di veicoli a fine vita ogni anno in Europa, portando a una stesura della norma più 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 di **Xavier Kaufman, vice Presidente di “The future is neutral” – Renault**. Kaufman 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.

Il nuovo Regolamento ELV si preannuncia quindi come una svolta epocale per il settore, in grado di generare nuove opportunità e di richiedere una collaborazione sempre più stretta tra tutti gli attori della filiera.