



## Veicoli a fine vita, l'appello: “Un tavolo di lavoro per salvare il mercato italiano”



**In vista della revisione della disciplina europea sui veicoli a fine vita, l'associazione dei demolitori ADA lancia l'appello per un tavolo di lavoro al Ministero dell'Ambiente. Preoccupa il modello francese, che mette le redini del mercato dei ricambi nelle mani delle case automobilistiche. Calò: “L'Italia faccia squadra con gli altri Stati membri”.**

---

**Un tavolo di confronto permanente** da istituire presso il Ministero dell'Ambiente per condurre al meglio il negoziato con l'Unione europea sul nuovo quadro normativo comunitario in materia di **gestione dei veicoli a fine vita**. E preservare l'autonomia di un mercato che oggi in Italia conta **oltre 1400 impianti di autodemolizione**, capaci di garantire ogni anno il reimpiego di **più di 100mila tonnellate di pezzi di ricambio**. È l'appello degli operatori della filiera nazionale, lanciato nei giorni scorsi in occasione dell'evento annuale di ADA, associazione nazionale autodemolitori, [mentre si avvicina l'appuntamento con l'avvio dei lavori per la revisione della disciplina europea di settore](#), che potrebbe vedere archiviata l'attuale direttiva a vantaggio di un più vincolante regolamento. “Il convegno – racconta a Ricicla.tv il presidente di ADA **Anselmo Calò** – si è aperto con una relazione di **Henk Jan Nix**, segretario generale EGARA, l'associazione europea delle associazioni dei demolitori di auto, che ha dato per possibile la presentazione della nuova disciplina entro luglio. Non sappiamo ancora, però, se nella forma **di una direttiva o di un regolamento**”.

Se sul veicolo normativo da mettere in campo la Commissione continua a mantenere il massimo riserbo, rispetto ai contenuti invece le anticipazioni filtrate negli ultimi mesi lasciano già intravedere i punti principali della nuova disciplina: **dall'ampliamento della platea di veicoli interessati**, con l'inclusione delle due ruote, ai nuovi **obblighi di utilizzo di materiali riciclati**, passando per un rafforzamento del regime di **responsabilità estesa dei produttori**, con un maggiore coinvolgimento delle **case**

**automobilistiche.** Un quadro di interventi che le imprese auspicano possa dare nuovo slancio alle attività di gestione dei veicoli a fine vita nel nostro paese, che a oggi risultano aver centrato il target vincolante dell'85% di riciclo e reimpiego dei pezzi di ricambio, mentre **resta ancora distante l'obiettivo del 95% di recupero complessivo**, complice il ritardo sulla termovalorizzazione delle frazioni a minor valore aggiunto. A preoccupare gli operatori della filiera nazionale della demolizione, però, non è tanto il terreno da recuperare sui target Ue, quanto il rischio che – come sembrerebbero confermare le indiscrezioni emerse nel corso dell'evento ADA – il nuovo quadro di regole europee finisca per introdurre in tutti gli Stati membri un sistema di gestione del fine vita molto simile a quello che a breve verrà adottato **in Francia**. E non è un caso, visto che i nostri cugini d'oltralpe, con le loro due principali case produttrici, rappresentano di fatto **il 50% del mercato** dell'automotive dell'Unione.

“Tra le novità della legge francese ce n'è una importantissima – spiega Calò – che prevede l'obbligo per i demolitori non solo di dotarsi della classica autorizzazione rilasciata dagli enti territoriali competenti ma anche di **un contratto con una casa automobilistica**. Si va cioè verso il modello **INDRA**“. Vale a dire la società del gruppo Renault che oggi rappresenta il principale player del riciclo delle auto in Francia, con un tasso di recupero complessivo **del 96%**. Un modello basato sulla **stretta integrazione** delle attività a valle della filiera, quindi demolizione e rottamazione, con quelle a monte, ovvero la progettazione e costruzione di nuovi veicoli. “Alla luce della nuova legge francese – spiega Calò – i demolitori che non raggiungano una soglia predeterminata di ricambi **saranno espulsi dal sistema**. E la verifica del raggiungimento degli obiettivi sarà affidata proprio **al costruttore** che conferisce l'incarico al demolitore. Novità che sembrano destinate a proiettare anche il settore italiano nel futuro”. Proprio per arrivare preparati all'appuntamento con il futuro – e scongiurare il rischio che un nuovo modello **col baricentro tutto spostato sulle case produttrici** possa travolgere le filiere del riuso e del riciclo – dall'assemblea annuale ADA è arrivato l'appello per l'apertura di un tavolo ministeriale di lavoro. “Vogliamo invitare il governo, attraverso il Ministero dell'Ambiente, a prepararsi **a tenere la posizione giusta** quando si aprirà il dibattito sulla nuova normativa”.

“Gli stakeholder italiani – chiarisce Calò – devono mettersi intorno a un tavolo e stabilire le priorità per il settore. A partire dalla **salvaguardia del mercato**. Non possiamo svegliarci un giorno e scoprire che gli autodemolitori non esisteranno più perché il loro lavoro verrà svolto direttamente dalle case automobilistiche”. Tanto più alla luce del fatto che “l'Italia non ha più una grande **casa automobilistica nazionale**” avverte il presidente di ADA. Il rischio, insomma, è che il controllo del mercato nazionale dei ricambi possa finire nelle mani dei **colossi esteri dell'automotive**. Per questo la partita sulla nuova normativa andrà giocata soprattutto sul campo delle **alleanze** con gli altri Stati membri. Anche perché, dopo il braccio di ferro con l'Ue sullo stop alla vendita di veicoli endotermici a partire dal 2035, nel negoziato per le nuove regole in materia di veicoli a fine vita **la Germania**, principale player europeo dell'industria dell'automotive, sembra decisa a tenere **una posizione più defilata**. “Se l'Italia farà buone scelte di alleanze, mettendo insieme paesi simili al nostro (che sono la maggioranza) – osserva Calò – non è detto che il sistema francese possa prendere completamente piede”.

## Roma, quale futuro per l'autodemolizione....alla prova della nuova Direttiva Europea sui veicoli a fine vita?

All'interrogativo ha provato a dare risposte il convegno dell'ADA. Calò: “chiediamo al Ministero dell'Ambiente di istituire un tavolo sul futuro del settore. Tra gli interrogativi: le crescenti attenzioni delle Case produttrici di auto per il business del reimpiego e del riciclo delle componenti

Di E. B.: [Redazione AGR](#) :: 29 maggio 2023 16:18



### Convegno Autodemolitori a Roma

(AGR) Il futuro dell'autodemolizione in Italia e in Europa e l'attesa nuova Direttiva UE sul fine vita dei veicoli sono stati al centro dell'evento ADA 2023 tenutosi a Roma. L'evento annuale, con cui l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente ha chiamato a raccolta il mondo dell'autodemolizione, ha visto il confronto tra operatori (oltre 100 aziende rappresentate presenti nella Capitale) ed esperti del settore sulle sfide future di un comparto pilastro dell'economia circolare.

Il Convegno è stato aperto da Anselmo Calò, Presidente ADA, che ha evidenziato come ad oggi il futuro dell'autodemolizione dipenda da diversi fattori, primo tra i quali l'attesa Direttiva europea, la cui bozza aggiornata potrebbe arrivare nella seconda metà di luglio che è destinata a cambiare il volto del settore del fine vita dei veicoli in Europa: “Il domani per il nostro settore è sicuramente differente da quello che è stato fino ad oggi. Molti interrogativi riguardano anche le crescenti attenzioni delle Case produttrici di auto per il business del reimpiego e del riciclo delle componenti e per un ciclo chiuso che porti dal fine vita alla nuova produzione. È chiaro che la nuova Direttiva o Regolamento prima della

fine del 2025 non entrerà in vigore, ma bisogna prepararsi per tempo ed è per questo che abbiamo avviato con il Ministero dell'Ambiente un'interlocazione per avviare un tavolo di lavoro con tutti gli stakeholder sul futuro del nostro settore”.

Ha aperto le relazioni internazionali l'intervento di Henk Jan Nix - Segretario Generale EGARA, l'Associazione europea delle associazioni dei demolitori di auto che ha evidenziato come “il nuovo Regolamento europeo sui veicoli a fine vita dovrà poi essere applicata da ogni Stato. Questa normativa contiene diversi elementi innovativi, tra cui la Responsabilità Estesa del Produttore e la messa a disposizione delle officine e dei centri di raccolta di codici di accesso per riparazione e utilizzo come ricambi usati delle componenti elettroniche. Molti dubbi interpretativi riguardano tutt'ora il Regolamento sul tema batterie e in particolare la gestione e l'eventuale vendita delle batterie del veicolo”.

È poi toccato a Olivier Gaudeau presentare INDRA Automobile Recycling (società del Gruppo Renault), che può contare su un canale di ricerca e sviluppo particolarmente impegnato anche nello studio di nuove soluzioni che possano agevolare il riciclo delle diverse componenti dei veicoli. Gaudeau si è poi soffermato sulla filiera francese di gestione dei veicoli a fine vita che oggi ha raggiunto una performance di riciclo e recupero pari al 96% del peso dei veicoli e in cui resistono fenomeni opachi di fuoriuscita di veicoli dai confini nazionali, diretti verso mercati dell'est Europa e sull'interesse di INDRA a inserirsi nel mercato italiano.

Anna Picard-Masi - Risk Manager e legale di INDRA Automobile Recycling ha poi approfondito la nuova normativa francese sui veicoli a fine vita che entrerà in vigore il prossimo anno e che verosimilmente il nuovo regolamento europeo potrebbe ripercorrere in parte. La normativa segna una stretta contro il l'abbandono e il trattamento abusivo delle vetture in centri non autorizzati, sostiene l'ecodesign e l'eco progettazione e fissa sistemi in grado di garantire la tracciabilità dei veicoli e l'eliminazione della filiera illegale. Tra le diverse nuove previsioni ad esempio, la legge impone alle officine di proporre sempre due preventivi di riparazione, prevedendone uno con il pezzo nuovo originale e uno con il pezzo di ricambio usato proveniente dal mercato certificato.

A chiudere i lavori il talk condotto dal Presidente dell'ADA ha visto gli interventi di Alessandro Levizzari – STELLANTIS, Antonio Cernicchiaro – UNRAE, Luca De Vita – ANFIA.

De Vita ha sottolineato come “sul fronte normativo la Francia ha compiuto un deciso passo in avanti, ma l'Italia con la nuova normativa europea in arrivo si prepara a diventare un modello. In futuro il trattamento delle batterie dell'auto richiederà nuove capacità professionali, che avvicineranno gli operatori della demolizione a componentisti del futuro”.

Gli ha fatto eco Levizzari: “il costruttore nazionale ha l'obiettivo di decuplicare i ricavi su tutta l'area del recycling, abbattere le emissioni di CO2 del 75% entro il 2030 e abatterle totalmente entro il 2038. Per questo sarà necessaria una nuova e più stretta collaborazione con i network dei demolitori per garantire un flusso circolare dei pezzi riciclati verso la nuova produzione. A Mirafiori abbiamo costituito un laboratorio di remanufacturing, un'attività circoscritta alle vetture sperimentali del Gruppo (circa 2.000 veicoli l'anno), per meglio capire e valutare tutte le attività di riparazione, riuso e riciclo”.L'ultimo intervento dei produttori è stato affidato a Antonio Cernicchiaro dell'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri): “Si è scatenata la tempesta perfetta sull'industria dell'auto, tra FIT for 55, transizione elettrica ed euro7, con l'Italia ancora in ritardo sul fronte di questo storico passaggio. Siamo pronti, appena uscirà la Direttiva, ad essere protagonisti di un tavolo di dialogo tra produttori e autodemolitori per adeguarci velocemente alle nuove prescrizioni”. L'evento si è chiuso con l'auspicio da parte di tutti i partecipanti di una rapida convocazione del tavolo di confronto con le istituzioni.



**RACCOLTE  
DIFFERENZIATE.it**

*dal 2008 il magazine online  
dalla parte del riciclo*

## **IL FUTURO DELL'AUTODEMOLIZIONE ALLA PROVA DELLA NUOVA DIRETTIVA EUROPEA SUI VEICOLI A FINE VITA**

*29 Maggio 2023*



Si è svolto a Roma l'evento annuale dell'Associazione Demolitori Autoveicoli. Il Presidente dell'ADA, Calò, chiede al Ministero dell'Ambiente di istituire un tavolo di lavoro sul futuro del settore.

**Il futuro dell'autodemolizione in Italia e in Europa e l'attesa nuova Direttiva UE sul fine vita dei veicoli sono stati al centro dell'evento ADA 2023 tenutosi a Roma. L'evento annuale, con cui l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente ha chiamato a raccolta il mondo dell'autodemolizione, ha visto il confronto tra operatori (oltre 100 aziende rappresentate presenti nella Capitale) ed esperti del settore sulle sfide future di un comparto pilastro dell'economia circolare.**

Il Convegno è stato aperto da **Anselmo Calò**, Presidente ADA, che ha evidenziato come ad oggi il futuro dell'autodemolizione dipenda da diversi fattori, primo tra i quali l'attesa Direttiva europea, la cui bozza aggiornata potrebbe arrivare nella seconda metà di luglio che è destinata a cambiare il volto del settore del fine vita dei veicoli in Europa: *"Il domani per il nostro settore è sicuramente differente da quello che è stato fino ad oggi. Molti interrogativi riguardano anche le crescenti attenzioni delle Case produttrici di auto per il business del reimpiego e del riciclo delle componenti e per un ciclo chiuso che porti dal fine vita alla nuova produzione. È chiaro che la nuova Direttiva o Regolamento prima della fine del 2025 non entrerà in vigore, ma bisogna prepararsi per tempo ed è per questo che abbiamo avviato con il Ministero dell'Ambiente un'interlocuzione per avviare un tavolo di lavoro con tutti gli stakeholder sul futuro del nostro settore"*.

Ha aperto le relazioni internazionali l'intervento di **Henk Jan Nix** – Segretario Generale EGARA, l'Associazione europea delle associazioni dei demolitori di auto che ha evidenziato come *"il nuovo Regolamento europeo sui veicoli a fine vita dovrà poi essere applicata da ogni Stato. Questa normativa contiene diversi elementi innovativi, tra cui la Responsabilità Estesa del Produttore e la messa a disposizione delle officine e dei centri di raccolta di codici di accesso per riparazione e utilizzo come*

*ricambi usati delle componenti elettroniche. Molti dubbi interpretativi riguardano tutt'ora il Regolamento sul tema batterie e in particolare la gestione e l'eventuale vendita delle batterie del veicolo".*

È poi toccato a **Olivier Gaudeau** presentare INDRA Automobile Recycling (società del Gruppo Renault), che può contare su un canale di ricerca e sviluppo particolarmente impegnato anche nello studio di nuove soluzioni che possano agevolare il riciclo delle diverse componenti dei veicoli. Gaudeau si è poi soffermato sulla filiera francese di gestione dei veicoli a fine vita che oggi ha raggiunto una performance di riciclo e recupero pari al 96% del peso dei veicoli e in cui resistono fenomeni opachi di fuoriuscita di veicoli dai confini nazionali, diretti verso mercati dell'est Europa e sull'interesse di INDRA a inserirsi nel mercato italiano.

**Anna Picard-Masi** – Risk Manager e legale di INDRA Automobile Recycling ha poi approfondito la nuova normativa francese sui veicoli a fine vita che entrerà in vigore il prossimo anno e che verosimilmente il nuovo regolamento europeo potrebbe ripercorrere in parte. La normativa segna una stretta contro il l'abbandono e il trattamento abusivo delle vetture in centri non autorizzati, sostiene l'ecodesign e l'eco progettazione e fissa sistemi in grado di garantire la tracciabilità dei veicoli e l'eliminazione della filiera illegale. Tra le diverse nuove previsioni ad esempio, la legge impone alle officine di proporre sempre due preventivi di riparazione, prevedendone uno con il pezzo nuovo originale e uno con il pezzo di ricambio usato proveniente dal mercato certificato.

A chiudere i lavori il talk condotto dal Presidente dell'ADA ha visto gli interventi di **Alessandro Levizzari** – STELLANTIS, **Antonio Cernicchiaro** – UNRAE, **Luca De Vita** – ANFIA.

De Vita ha sottolineato come *"sul fronte normativo la Francia ha compiuto un deciso passo in avanti, ma l'Italia con la nuova normativa europea in arrivo si prepara a diventare un modello. In futuro il trattamento delle batterie dell'auto richiederà nuove capacità professionali, che avvicineranno gli operatori della demolizione a componentisti del futuro".*

Gli ha fatto eco Levizzari: *"il costruttore nazionale ha l'obiettivo di decuplicare i ricavi su tutta l'area del recycling, abbattere le emissioni di CO2 del 75% entro il 2030 e abatterle totalmente entro il 2038. Per questo sarà necessaria una nuova e più stretta collaborazione con i network dei demolitori per garantire un flusso circolare dei pezzi riciclati verso la nuova produzione. A Mirafiori abbiamo costituito un laboratorio di remanufacturing, un'attività circoscritta alle vetture sperimentali del Gruppo (circa 2.000 veicoli l'anno), per meglio capire e valutare tutte le attività di riparazione, riuso e riciclo".*

L'ultimo intervento dei produttori è stato affidato a **Antonio Cernicchiaro** dell'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri): *"Si è scatenata la tempesta perfetta sull'industria dell'auto, tra FIT for 55, transizione elettrica ed euro7, con l'Italia ancora in ritardo sul fronte di questo storico passaggio. Siamo pronti, appena uscirà la Direttiva, ad essere protagonisti di un tavolo di dialogo tra produttori e autodemolitori per adeguarci velocemente alle nuove prescrizioni".*

L'evento si è chiuso con l'auspicio da parte di tutti i partecipanti di una rapida convocazione del tavolo di confronto con le istituzioni.

## Il futuro dell'autodemolizione alla prova della nuova Direttiva europea sui veicoli a fine vita

29 Maggio 2023



Il futuro dell'autodemolizione in Italia e in Europa e l'attesa nuova Direttiva UE sul fine vita dei veicoli sono stati al centro dell'evento ADA 2023 tenutosi a Roma. L'evento annuale, con cui l'Associazione Demolitori di Autoveicoli che aderisce ad Assoambiente ha chiamato a raccolta il mondo dell'autodemolizione, ha visto il confronto tra operatori (oltre 100 aziende rappresentate presenti nella Capitale) ed esperti del settore sulle sfide future di un comparto pilastro dell'economia circolare.



Il Convegno è stato aperto da **Anselmo Calò**, Presidente ADA, che ha evidenziato come ad oggi il futuro dell'autodemolizione dipenda da diversi fattori, primo tra i quali l'attesa Direttiva europea, la cui bozza aggiornata potrebbe arrivare nella seconda metà di luglio che è destinata a cambiare il volto del settore del fine vita dei veicoli in Europa: *“Il domani per il nostro settore è sicuramente differente da quello che è stato fino ad oggi. Molti interrogativi riguardano anche le crescenti attenzioni delle Case produttrici di auto per il*

*business del reimpiego e del riciclo delle componenti e per un ciclo chiuso che porti dal fine vita alla nuova produzione. È chiaro che la nuova Direttiva o Regolamento prima della fine del 2025 non entrerà in vigore, ma bisogna prepararsi per tempo ed è per questo che abbiamo avviato con il Ministero dell'Ambiente un'interlocuzione per avviare un tavolo di lavoro con*



*tutti gli stakeholder sul futuro del nostro settore”.*

Ha aperto le relazioni internazionali l'intervento di **Henk Jan Nix** – Segretario Generale EGARA, l'Associazione europea delle associazioni dei demolitori di auto che ha evidenziato come “*il nuovo Regolamento europeo sui veicoli a fine vita dovrà poi essere applicata da ogni Stato. Questa normativa contiene diversi elementi innovativi, tra cui la Responsabilità Estesa del Produttore e la messa a disposizione delle officine e dei centri di raccolta di codici di accesso per riparazione e utilizzo come ricambi usati delle componenti elettroniche. Molti dubbi interpretativi riguardano tutt'ora il Regolamento sul tema batterie e in particolare la gestione e l'eventuale vendita delle batterie del veicolo*”.

È poi toccato a **Olivier Gaudeau** presentare INDRA Automobile Recycling (società del Gruppo Renault), che può contare su un canale di ricerca e sviluppo particolarmente impegnato anche nello studio di nuove soluzioni che possano agevolare il riciclo delle diverse componenti dei veicoli. Gaudeau si è poi soffermato sulla filiera francese di gestione dei veicoli a fine vita che oggi ha raggiunto una performance di riciclo e recupero pari al 96% del peso dei veicoli e in cui resistono fenomeni opachi di fuoriuscita di veicoli dai confini nazionali, diretti verso mercati dell'est Europa e sull'interesse di INDRA a inserirsi nel mercato italiano.

**Anna Picard-Masi** – Risk Manager e legale di INDRA Automobile Recycling ha poi approfondito la nuova normativa francese sui veicoli a fine vita che entrerà in vigore il prossimo anno e che verosimilmente il nuovo regolamento europeo potrebbe ripercorrere in parte. La normativa segna una stretta contro il l'abbandono e il trattamento abusivo delle vetture in centri non autorizzati, sostiene l'ecodesign e l'eco progettazione e fissa sistemi in grado di garantire la tracciabilità dei veicoli e l'eliminazione della filiera illegale. Tra le diverse nuove previsioni ad esempio, la legge

impone alle officine di proporre sempre due preventivi di riparazione, prevedendone uno con il pezzo nuovo originale e uno con il pezzo di ricambio usato proveniente dal mercato certificato.

A chiudere i lavori il talk condotto dal Presidente dell'ADA ha visto gli interventi di **Alessandro Levizzari** – STELLANTIS, **Antonio Cernicchiaro** – UNRAE, **Luca De Vita** – ANFIA.

De Vita ha sottolineato come *“sul fronte normativo la Francia ha compiuto un deciso passo in avanti, ma l'Italia con la nuova normativa europea in arrivo si prepara a diventare un modello. In futuro il trattamento delle batterie dell'auto richiederà nuove capacità professionali, che avvicineranno gli operatori della demolizione a componentisti del futuro”*.

Gli ha fatto eco Levizzari: *“il costruttore nazionale ha l'obiettivo di decuplicare i ricavi su tutta l'area del recycling, abbattere le emissioni di CO2 del 75% entro il 2030 e abbattele totalmente entro il 2038. Per questo sarà necessaria una nuova e più stretta collaborazione con i network dei demolitori per garantire un flusso circolare dei pezzi riciclati verso la nuova produzione. A Mirafiori abbiamo costituito un laboratorio di remanufacturing, un'attività circoscritta alle vetture sperimentali del Gruppo (circa 2.000 veicoli l'anno), per meglio capire e valutare tutte le attività di riparazione, riuso e riciclo”*.

L'ultimo intervento dei produttori è stato affidato a **Antonio Cernicchiaro** dell'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri): *“Si è scatenata la tempesta perfetta sull'industria dell'auto, tra FIT for 55, transizione elettrica ed euro7, con l'Italia ancora in ritardo sul fronte di questo storico passaggio. Siamo pronti, appena uscirà la Direttiva, ad essere protagonisti di un tavolo di dialogo tra produttori e autodemolitori per adeguarci velocemente alle nuove prescrizioni”*.

L'evento si è chiuso con l'auspicio da parte di tutti i partecipanti di una rapida convocazione del tavolo di confronto con le istituzioni.