

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.