

Responsabilità allargata per i produttori di veicoli

Mezzi da demolizione

L'associazione Ada scrive alla Commissione europea sui doveri di trattamento

Responsabilità "allargata" del produttore per i veicoli destinati alla demolizione. È la proposta di Ada - Associazione demolitori autoveicoli - nella stesura del documento che l'European Group of Automotive Recycling Associations ha inviato alla Commissione Europea sul quadro economico dell'Epr (responsabilità estesa del produttore) per i **veicoli fuori uso**, previsto dal nuovo Regolamento europeo. Il documento delimita i costi da imputare ai produttori nel rispetto degli obblighi europei di trattamento.

Secondo Ada la responsabilità dei produttori deve coprire tutti i costi di trattamento obbligatorio, inclusa la rimozione di materiali non redditizi. Le parti di ricambio non possono essere considerate un elemento compensativo, il loro valore è eventuale e per questo non possono essere un parametro Epr. Non da tutti i veicoli si possono ricavare pezzi di ricambio e lo stesso pezzo di ricambio può avere prezzo diverso in differenti contesti geografici/economici. «Anche se i pezzi di ricambio venissero smontati, immagazzinati e messi in vendita, non ci sarebbe mai la certezza della loro vendita» scrive l'associazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Demolizione di veicoli, per l'Ada i produttori devono coprire i costi di trattamento obbligatorio

di [Antonio Calitri](#)



Secondo l'associazione demolitori autoveicoli, le parti di ricambio che vengono recuperate da un mezzo fuori uso non possono essere considerate un elemento compensativo visto che il loro valore è solo eventuale e non certo

24 Novembre 2025 alle 16:48

I ricambi recuperati dai veicoli fuori uso non possono compensare i costi del trattamento obbligatorio previsto dal nuovo Regolamento europeo sugli Epr (responsabilità estesa del produttore). Questo è il contributo che ha dato l'Ada (associazione demolitori autoveicoli) nella stesura del documento che Egara (l'Associazione europea dei demolitori) ha preparato e inviato alla Commissione europea per la definizione del quadro economico dell'Epr per i veicoli fuori uso. L'associazione italiana ha evidenziato analiticamente le motivazioni di quello che considera un principio cardine ovvero che la responsabilità dei produttori deve coprire tutti i costi di trattamento obbligatorio, inclusa la rimozione di materiali non redditizi. Questo perché, le parti di ricambio che vengono recuperate da un veicolo non possono essere considerate un elemento compensativo visto che il loro valore è solo eventuale e non certo.

“Tramite Egara”, sottolinea Anselmo Calò, presidente di Ada, “abbiamo chiarito che qualsiasi pagamento dei produttori deve basarsi sul costo effettivo del trattamento, meno il valore dei materiali contenuti nel veicolo, come se di fatto non esistessero parti vendibili. La vendita dei ricambi rappresenta un mercato separato e non può essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura Epr”. Secondo l'Ada infatti, ci sono ben quattro ragioni strutturali che supportano questa tesi. La prima è che non tutti i veicoli possono produrre pezzi di ricambio e lo stesso pezzo di ricambio può avere un prezzo diverso in differenti contesti geografici o economici. Poi bisogna tenere in considerazione che, anche se i pezzi di ricambio venissero smontati, immagazzinati e messi in vendita, non ci sarebbe mai la certezza della loro vendita, che rimane subordinata e dopo

un certo periodo di tempo, tali materiali vengono avviati al riciclo. E ancora, la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita comporta un costo, che viene sostenuto anche se il pezzo di ricambio non viene mai venduto. Infine, contabilizzare il valore dei pezzi di ricambio venduti sarebbe molto difficile e quindi impreciso.

Auto da rottamare, in arrivo la rivoluzione

Demolitori auto: “La vendita dei ricambi usati resti fuori dalla responsabilità estesa del produttore

24 Novembre 2025 alle 13:28



L'Associazione Demolitori Autoveicoli (ADA) ha giocato un ruolo determinante nella posizione che l'**European Group of Automotive Recycling Associations (EGARA)** ha appena inviato alla Commissione Europea sul futuro schema di **Responsabilità Estesa del Produttore (EPR)** per i veicoli fuori uso, previsto dal nuovo Regolamento europeo **ELV (End-of-Life Vehicles)**.

PUBBLICITÀ

La richiesta

Il documento chiede alla Commissione di escludere categoricamente il valore dei ricambi usati dal calcolo dell'EPR. **In altre parole: i costruttori automobilistici dovranno coprire l'intero costo del trattamento obbligatorio dei veicoli a fine vita** – inclusa la rimozione dei materiali non redditizi – senza poter detrarre i potenziali introiti derivanti dalla vendita di parti riutilizzabili.

La strategia

«Qualsiasi contributo economico dei produttori deve essere calcolato sul costo reale del trattamento, detraendo esclusivamente il valore dei materiali contenuti nel veicolo, come se le parti vendibili non esistessero affatto», ha dichiarato **il presidente ADA Anselmo Calò**. «La vendita dei ricambi è un mercato a sé stante, con dinamiche proprie, e non può essere usata per ridurre gli obblighi EPR».

ADA ha portato alla Commissione quattro argomenti strutturali che rendono impossibile considerare i ricambi come elemento compensativo:

Non tutti i veicoli fuori uso generano pezzi riutilizzabili in quantità o qualità sufficiente.

Lo stesso componente può avere valori di mercato molto diversi a seconda della zona geografica e della congiuntura economica.

Anche quando i ricambi vengono smontati, stoccati e messi in vendita, non esiste alcuna certezza di vendita: il rischio d'invenduto è interamente a carico del demolitore.

Un problema di costi

La preparazione per la vendita (pulizia, collaudo, immagazzinamento) genera costi fissi che il demolitore sostiene indipendentemente dall'effettiva commercializzazione; **dopo un certo tempo, i pezzi non venduti vengono comunque avviati a riciclo.**

Per questi motivi, contabilizzare il valore dei ricambi venduti risulterebbe non solo complesso, ma anche profondamente impreciso e iniquo. **La posizione di EGARA, fortemente influenzata dal contributo italiano, arriva in un momento cruciale: la Commissione sta definendo le linee guida economiche del nuovo Regolamento ELV**, che entrerà in vigore nei prossimi anni e obbligherà i produttori a finanziare direttamente il sistema di raccolta e trattamento dei veicoli a fine vita.

Il nuovo regolamento

«Vogliamo un sistema trasparente e sostenibile», conclude Calò. «I costruttori devono assumersi la responsabilità dei rifiuti che immettono sul mercato, senza scaricare sul demolitore rischi e costi che non gli competono».

L'auspicio di ADA e delle altre associazioni europee è che la Commissione recepisca pienamente queste osservazioni, evitando di creare meccanismi che, di fatto, penalizzerebbero l'unico anello della filiera – quello dei demolitori autorizzati – che già oggi garantisce il raggiungimento degli obiettivi di riciclo e riutilizzo previsti dalla normativa europea.



ADA, l'Associazione Demolitori Autoveicoli, ha partecipato attivamente alla stesura del documento che l'European Group of Automotive Recycling Associations (l'Associazione europea dei demolitori EGARA) ha inviato alla Commissione Europea: un contributo decisivo alla definizione del quadro economico dell'EPR (responsabilità estesa del produttore) per i veicoli fuori uso, previsto dal nuovo Regolamento europeo, definendo con chiarezza quali costi debbano essere coperti dai produttori nel rispetto degli obblighi di trattamento.

Nel testo inviato alla Commissione ADA ha evidenziato un principio cardine: la responsabilità dei produttori deve coprire tutti i costi di trattamento obbligatorio, inclusa la rimozione di materiali non redditizi. Le parti di ricambio non possono essere considerate un elemento compensativo, il loro valore è eventuale e non certo e per questo non possono essere un parametro EPR.

“Tramite EGARA”, ha sottolineato il Presidente ADA Anselmo Calò, “abbiamo chiarito che qualsiasi pagamento dei produttori deve basarsi sul costo effettivo del trattamento, meno il valore dei materiali contenuti nel veicolo, come se di fatto non esistessero parti vendibili. La vendita dei ricambi rappresenta un mercato separato e non può essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura EPR”.

ADA ha evidenza quattro ragioni strutturali che supportano tale logica:

- non tutti i veicoli possono produrre pezzi di ricambio e lo stesso pezzo di ricambio può avere un prezzo diverso in differenti contesti geografici/economici;
- anche se i pezzi di ricambio venissero smontati, immagazzinati e messi in vendita, non ci sarebbe mai la certezza della loro vendita, che rimane subordinata; dopo un certo periodo di tempo, tali materiali vengono avviati al riciclo;
- la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita comporta un costo, che viene sostenuto anche se il pezzo di ricambio non viene mai venduto;
- contabilizzare il valore dei pezzi di ricambio venduti sarebbe molto difficile e quindi impreciso.

Epr veicoli: Ada chiede copertura integrale dei costi di trattamento

Quattro motivi per separare il mercato dei ricambi dalla responsabilità

Ada (Associazione demolitori autoveicoli) ha avuto un ruolo attivo nella redazione del documento inviato da Egara alla Commissione europea, contribuendo in modo decisivo alla definizione del quadro economico dell'Epr per i veicoli fuori uso previsto dal nuovo Regolamento Ue. Il nucleo della proposta Ada è chiaro: la responsabilità economica dei produttori deve coprire integralmente i costi obbligatori di trattamento, compresa la rimozione e lo smaltimento di materiali non remunerativi, senza fare affidamento sui ricavi potenziali derivanti dalla vendita dei ricambi.



Come sottolineato dal presidente **Anselmo Calò**, qualsiasi contributo dei produttori dovrebbe calcolarsi sul costo reale del trattamento, al netto del valore dei materiali come se le parti vendibili non esistessero: la commercializzazione dei ricambi è un mercato distinto e non può fungere da parametro per ridurre la copertura Epr.

L'associazione motiva questa posizione con quattro ragioni strutturali: non tutti i veicoli generano pezzi riutilizzabili; lo stesso componente può avere valori molto diversi in contesti geografici ed economici differenti; la vendita dei ricambi non è mai garantita e, dopo un periodo, gli invenduti finiscono nel ciclo del riciclo; la preparazione, stoccaggio e messa in vendita dei pezzi comporta costi che gravano indipendentemente dall'esito commerciale, rendendo infine complessa e imprecisa la contabilizzazione del valore effettivamente recuperato. La proposta mira quindi a stabilire un sistema Epr trasparente e sostenibile, che riconosca i costi reali del trattamento e tuteli l'efficienza della filiera del riciclo automobilistico.

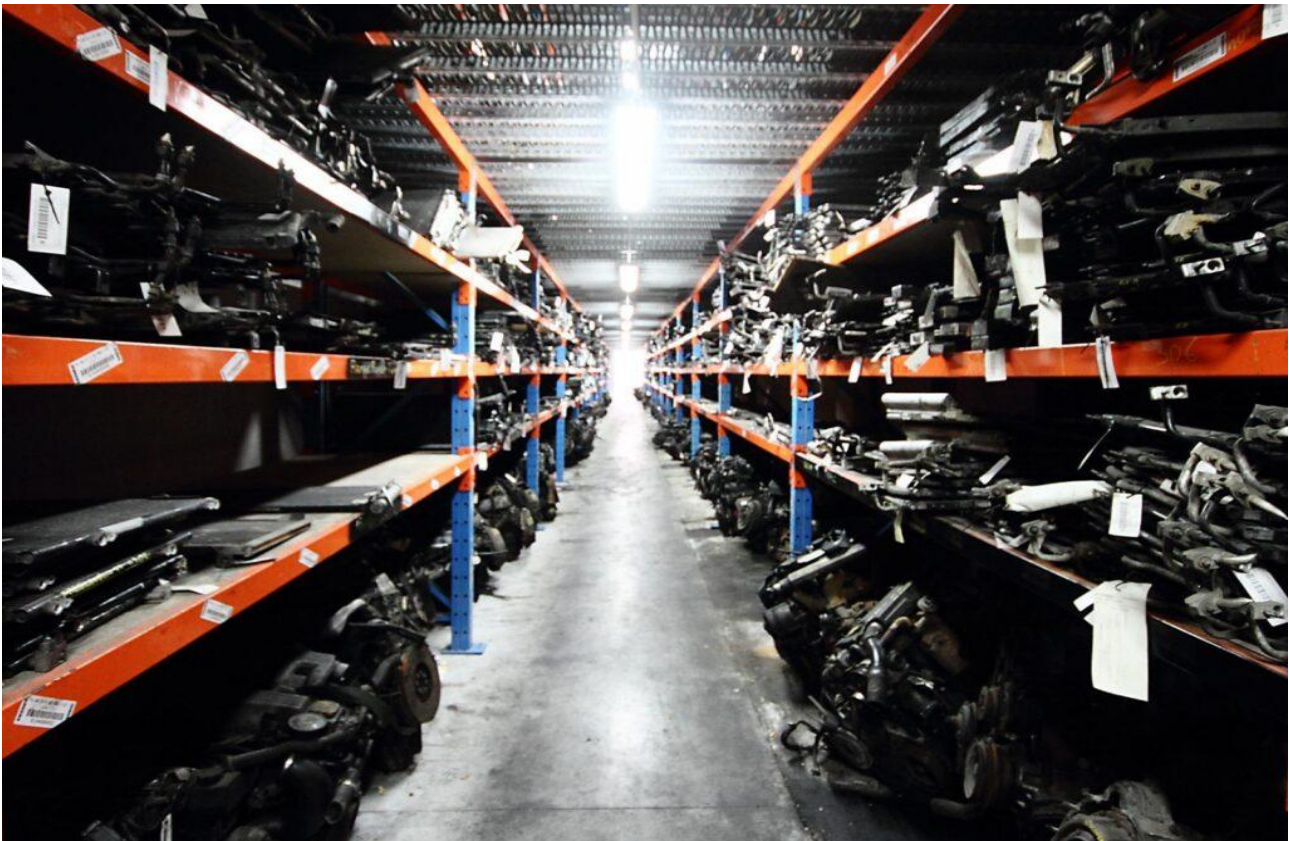
Veicoli fuori uso, ADA: Con nuovo Regolamento Ue, vendita ricambi resti fuori da responsabilità estesa produttore

24 Novembre 2025 di (set)

Veicoli fuori uso: “nuovo Regolamento europeo, vendita dei ricambi resti fuori dalla responsabilità estesa del produttore”



By 24 Novembre 2025 [Nessun commento](#)



(AGENPARL) – Mon 24 November - ADA, l'Associazione Demolitori Autoveicoli, ha partecipato attivamente alla stesura del documento che l'European Group of Automotive Recycling Associations (l'Associazione europea dei demolitori EGARA) ha inviato alla Commissione Europea: un contributo decisivo alla definizione del quadro economico dell'EPR (responsabilità estesa del produttore) per i veicoli fuori uso, previsto dal nuovo Regolamento europeo, definendo con chiarezza quali costi debbano essere coperti dai produttori nel rispetto degli obblighi di trattamento.

Nel testo inviato alla Commissione ADA ha evidenziato un principio cardine: la responsabilità dei produttori deve coprire tutti i costi di trattamento obbligatorio, inclusa la rimozione di materiali non redditizi. Le parti di ricambio non possono essere considerate un elemento compensativo, il loro valore è eventuale e non certo e per questo non possono essere un parametro EPR.

“Tramite EGARA”, ha sottolineato il Presidente ADA Anselmo Calò, “abbiamo chiarito che qualsiasi pagamento dei produttori deve basarsi sul costo effettivo del trattamento, meno il valore dei materiali contenuti nel veicolo, come se di fatto non esistessero parti vendibili. La vendita dei ricambi rappresenta un mercato separato e non può essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura EPR”.

ADA ha evidenza quattro ragioni strutturali che supportano tale logica:

- * non tutti i veicoli possono produrre pezzi di ricambio e lo stesso pezzo di ricambio può avere un prezzo diverso in differenti contesti geografici/economici;
- * anche se i pezzi di ricambio venissero smontati, immagazzinati e messi in vendita, non ci sarebbe mai la certezza della loro vendita, che rimane subordinata; dopo un certo periodo di tempo, tali materiali vengono avviati al riciclo;
- * la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita comporta un costo, che viene sostenuto anche se il pezzo di ricambio non viene mai venduto;
- * contabilizzare il valore dei pezzi di ricambio venduti sarebbe molto difficile e quindi impreciso.

L'impegno per un'economia circolare: il ruolo dei demolitori

Rifiuti di auto, l'Italia fa la voce grossa in Europa

24 Novembre 2025

L'**Associazione Demolitori Autoveicoli (Ada)** ha svolto un ruolo attivo e cruciale nella definizione del quadro economico della **Responsabilità Estesa del Produttore (Epr)** per i **veicoli fuori uso**. Questo schema è previsto dal nuovo Regolamento europeo, e l'**Ada** ha contribuito in modo decisivo alla sua stesura attraverso il documento inviato alla **Commissione Europea** dall'**European Group of Automotive Recycling Associations (Egara)**. L'obiettivo primario di questo contributo è stato definire con chiarezza quali siano i costi che i produttori devono obbligatoriamente coprire per il trattamento dei veicoli dismessi.



Foto di Robert Stump su Unsplash.

Il principio cardine: i ricambi non compensano

Il testo presentato alla **Commissione EU** da parte di **Ada** ha posto in evidenza un principio fondamentale: la responsabilità dei produttori deve coprire integralmente tutti i costi del trattamento obbligatorio, includendo in essi anche la **rimozione** e lo [smaltimento](#) dei materiali non redditizi. L'Associazione ha specificato che il valore delle parti di ricambio non può in alcun modo

essere considerato un elemento compensativo capace di ridurre l'onere in capo ai produttori. Il valore di questi componenti, infatti, è **meramente eventuale e mai certo**, e proprio per questa incertezza non può essere assunto come un parametro per calcolare l'Epr.

Demolitori. l'Epr deve basarsi sul costo effettivo

Il presidente di Ada, **Anselmo Calò**, ha ribadito in una nota stampa il concetto tramite la piattaforma di **Egara**, chiarendo che qualsiasi pagamento da parte dei produttori deve necessariamente basarsi sul costo effettivo sostenuto per il trattamento del veicolo, da cui va sottratto esclusivamente il valore dei materiali contenuti al suo interno, agendo come se le parti vendibili non esistessero. Ha specificato che la **vendita dei ricambi** rappresenta un **mercato completamente separato** dalle attività di trattamento obbligatorio e non può dunque essere utilizzato per diminuire la quota di copertura prevista dall'**Epr**.

Le ragioni strutturali contro il conteggio dei ricambi

A supporto di questa logica, l'**Associazione Demolitori Autoveicoli** ha identificato quattro ragioni strutturali che ne comprovano la necessità. In primo luogo, **non tutti i veicoli dismessi sono idonei a produrre pezzi di ricambio**, e inoltre, lo stesso componente può avere un prezzo di vendita differente a seconda del contesto geografico ed economico in cui viene scambiato. In secondo luogo, anche nel caso in cui i pezzi vengano smontati, immagazzinati e messi in vendita, **la loro effettiva vendita non è mai garantita**, rimanendo una possibilità subordinata; dopo un determinato periodo di tempo, tali materiali non venduti vengono comunque avviati al riciclo.

La terza ragione è che **la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita genera inevitabilmente un costo**, il quale viene sostenuto dal demolitore anche qualora il ricambio non venisse mai venduto. Infine, è stato sottolineato quanto risulterebbe estremamente difficile e, di conseguenza, impreciso, contabilizzare in modo esatto il **valore dei pezzi di ricambio effettivamente venduti** per una corretta applicazione del principio **Epr**.

Veicoli a fine vita, i demolitori: “Proventi dei ricambi restino fuori dal calcolo Epr”

di Redazione Ricicla.tv 24/11/2025



Secondo l'associazione europea dei demolitori Egara, il nuovo regolamento europeo sui veicoli a fine vita non dovrà considerare i proventi dalla vendita dei pezzi di ricambio nel calcolo dei contributi Epr in capo alle case auto. Il presidente di Ada Anselmo Calò: “Produttori paghino il costo effettivo del trattamento”

Mentre entrano nel vivo [i negoziati tra Commissione, Consiglio e Parlamento Ue sulla proposta di regolamento per aumentare la circolarità dei veicoli](#) immessi sul mercato dell'Ue, le associazioni degli operatori dell'autodemolizione tornano a far sentire la propria voce su uno dei temi chiave dell'iniziativa legislativa: il rafforzamento della **responsabilità estesa del produttore** (o Epr), che obbligherà le case auto a contribuire ai costi della corretta gestione del fine vita dei propri veicoli. L'appello degli operatori, contenuto in una nota dell'**European Group of Automotive Recycling Associations Egara** (che conta tra le sue fila anche l'italiana Ada) è a una attenta definizione delle logiche per il calcolo dei contributi. “Abbiamo chiarito – spiega il presidente di Ada **Anselmo Calò** – che qualsiasi pagamento dei produttori deve basarsi sul costo effettivo del trattamento”.

Entro 36 mesi dall'entrata in vigore del regolamento, infatti, le case auto dovranno costituire sistemi Epr individuali o collettivi attraverso i quali garantire che gli impianti di trattamento raggiungano **gli obiettivi dell'85% di riuso e riciclo e del 95% di recupero** dei veicoli immessi sul mercato. Per farlo, il regolamento proposto dalla Commissione (e le rispettive posizioni negoziali di Consiglio e Parlamento) chiede ai produttori di **coprire i costi di raccolta e trattamento**, calcolati **al netto** dei proventi dalla vendita di materiali riciclabili e pezzi di ricambio. Una previsione che, nella visione dei legislatori europei, dovrà servire a garantire il corretto funzionamento del libero mercato del riuso e del riciclo, ma che secondo Egara così com'è rischia di penalizzare proprio gli operatori della demolizione e rottamazione.

Secondo l'associazione, infatti, la rimozione di materiali e componenti è un'attività obbligatoria, alla quale non è detto che possa corrispondere sempre un ritorno economico certo. Le parti di ricambio, nello specifico, **non possono essere considerate come un elemento compensativo nel calcolo** dei contributi Epr visto che non tutti i veicoli possono produrne, che il loro prezzo varia a

seconda dei contesti geografici ed economici e che la certezza della vendita non c'è mai. In più, spiega l'associazione, la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita comporta a sua volta un costo, che viene sostenuto anche se il pezzo di ricambio non viene mai venduto.

Per questo, secondo Egara, il contributo dei produttori deve essere calcolato solo al netto "dei materiali contenuti nel veicolo, come se di fatto non esistessero parti vendibili. La vendita dei ricambi – ribadisce Calò – rappresenta un mercato separato e non può essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura EPR". Obiettivo, quest'ultimo, che le case auto europee continuano invece a tenere nel proprio mirino, **paventando l'aggravio di costi** derivante dall'istituzione dei nuovi regimi e ripercussioni sulla competitività di un'industria sempre più in crisi.

Veicoli fuori uso, Ada: “Vendita ricambi fuori dall’Epr”

L’associazione europea dei demolitori scrive a Bruxelles con il contributo di Ada



La vendita dei pezzi di ricambio non dovrebbe essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura dei regimi di responsabilità estesa del produttore (Epr) per i veicoli. È quanto sostiene Ada, che di recente ha partecipato alla stesura di un documento inviato alla Commissione Ue dall’Associazione europea dei demolitori (Egara) per definire con chiarezza quali costi dovrebbero ricadere nell’ambito di applicazione dei regimi Epr.

Il rafforzamento della responsabilità dei produttori nel comparto è uno dei punti cardine della proposta di regolamento europeo dedicata alla circolarità dei veicoli e alla loro gestione a fine vita, attualmente oggetto di negoziazione tra Commissione, Parlamento e Consiglio dell’Unione europea, che hanno approvato le loro rispettive posizioni sul testo in estate ([v. Staffetta Rifiuti 17/06](#) e [09/09](#)).

Il documento trasmesso a Bruxelles da Egara mira a offrire un contributo decisivo alla definizione del quadro economico dell’Epr, evidenziando quali costi debbano essere coperti dai produttori nel rispetto degli obblighi di trattamento. Nella stesura del testo, Ada ha evidenziato un principio cardine: la responsabilità dei produttori deve coprire tutti i costi di trattamento obbligatorio, inclusa la rimozione di materiali non redditizi. Le parti di ricambio – spiega l’associazione in un comunicato – non possono essere considerate un elemento compensativo, il loro valore è eventuale e non certo e per questo non possono essere un parametro Epr.

“Tramite Egara abbiamo chiarito che qualsiasi pagamento dei produttori deve basarsi sul costo effettivo del trattamento, meno il valore dei materiali contenuti nel veicolo, come se di fatto non esistessero parti vendibili”, evidenzia il presidente di Ada, Anselmo Calò. “La vendita dei ricambi rappresenta un mercato separato e non può essere utilizzata come parametro per ridurre la copertura Epr”.

Alla base di questa logica vi è innanzitutto il fatto che non tutti i veicoli possono produrre pezzi di ricambio e lo stesso pezzo di ricambio può avere un prezzo diverso in differenti contesti geografici o economici. In secondo luogo, sottolinea Ada, anche se i pezzi di ricambio venissero smontati, immagazzinati e messi in vendita, non ci sarebbe mai comunque la certezza di venderli, e dopo un

certo periodo di tempo, inoltre, questi materiali verrebbero avviati al riciclo. Un'altra ragione risiede nel fatto che la preparazione dei pezzi di ricambio per la vendita comporta un costo, che viene sostenuto anche se il pezzo di ricambio non viene mai venduto. Infine, conclude l'associazione, contabilizzare il valore dei pezzi di ricambio venduti sarebbe molto difficile e quindi impreciso.