



Milano lì, 2 Luglio 2026
Prot. n. 81 ON/ec

Alle
Aziende Associate
Loro Sedi

CIRCOLARE N. 30

OGGETTO: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, relativo ai requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 e (UE) 2023/1542 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE.

L'entrata in vigore del nuovo Regolamento europeo sui veicoli fuori uso (ELV) rappresenta uno spartiacque decisivo che impone di analizzare l'evoluzione dei mercati per anticipare le tendenze del nostro settore. In un'ottica di lungimiranza strategica, diventa fondamentale monitorare l'impatto di questa normativa per decodificarne le dinamiche internazionali e valutarne le ricadute dirette nel comparto della gestione dei rifiuti e dell'economia circolare. Il nuovo impianto legislativo, infatti, smette di essere un mero adempimento burocratico e si trasforma in un catalizzatore di straordinarie opportunità economiche e imprenditoriali per le aziende della filiera. Una visione orientata al futuro impone di superare l'operatività quotidiana per intercettare i nuovi flussi di valore derivanti dal riciclo di alta qualità, dalla valorizzazione delle materie prime critiche. In qualità di attori strategici di un mercato in rapida evoluzione, studiare queste dinamiche ci consente di offrire agli associati indicazioni tempestive e strumenti pratici per cogliere i vantaggi finanziari della nuova era del riciclo automotive, accelerando la crescita del loro business.

Ciò premesso, si evidenzia quanto segue:

Il Nuovo Regolamento UE sui requisiti di circolarità per i veicoli e la gestione dei veicoli fuori uso (ELV) è stato formalmente adottato dal Consiglio dell'Unione Europea il **29 giugno 2026**, dopo l'approvazione definitiva del Parlamento Europeo. Questo testo unifica e modernizza la vecchia legislazione, abrogando le storiche direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE per spingere l'intera filiera automotive verso l'economia circolare. Il regolamento entra in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'UE, anche se le norme diventeranno pienamente applicabili 24 mesi (2 anni) dopo l'entrata in vigore. La Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) sarà introdotta a partire da **3 anni** dall'entrata in vigore. Ai fini della circolarità, i costruttori devono progettare i nuovi veicoli facilitando lo smontaggio, la riparazione e il riutilizzo dei pezzi di ricambio in modo da rimuovere facilmente materiali e componenti chiave prima della rottamazione. Tra i vari target: a 6 anni, almeno il 15% della plastica usata nei nuovi veicoli dovrà provenire da riciclo; a 10 anni, la quota di plastica riciclata dovrà salire al 25%; Almeno il **20%** di questa plastica riciclata dovrà derivare direttamente dal trattamento dei veicoli fuori uso (ELV).

Si prevedono regole più severe per l'esportazione di auto usate verso paesi extra-UE per evitare che rifiuti pericolosi camuffati da "auto usate" lascino l'Europa; Obbligo di documentazione digitale chiara per tracciare lo stato reale del veicolo ed evitare frodi.

Le case automobilistiche diventano responsabili finanziariamente e organizzativamente dell'intero ciclo di vita dei veicoli e dovranno garantire il ritiro gratuito dei veicoli a fine vita e coprire i costi della loro corretta gestione e bonifica.

Il nuovo testo normativo introduce regole stringenti e una precisa tabella di marcia per la gestione delle batterie, dell'acciaio, dell'alluminio e delle materie prime critiche, con l'obiettivo di trattenere il valore dei materiali all'interno del mercato europeo.

Il Regolamento ELV agisce in perfetta sinergia con il Regolamento UE 2023/1542 sulle batterie per affrontare la transizione verso la mobilità elettrica: I costruttori devono progettare i veicoli elettrici ed ibridi in modo che la batteria di trazione possa essere facilmente rimossa e sostituita sia durante il ciclo di vita del veicolo (per riparazioni), sia nella fase di rottamazione; Le case automobilistiche hanno l'obbligo di fornire ai centri di demolizione autorizzati istruzioni di smontaggio chiare e dettagliate. Questo serve a garantire la sicurezza degli operatori che maneggiano accumulatori ad alto voltaggio e a preservare l'integrità delle celle per il riutilizzo; Viene data priorità assoluta al ricondizionamento e al riuso delle batterie esauste (es. come sistemi di accumulo stazionario per energie rinnovabili) prima di avviarle al riciclo definitivo dei singoli metalli.

A differenza della plastica, per la quale sono già stati fissati target numerici immediati, per i metalli la Commissione Europea ha adottato un approccio progressivo basato su analisi tecnico-economiche: Entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione Europea deve completare uno studio di fattibilità approfondito; Sulla base dei risultati di tale studio, l'UE definirà obiettivi obbligatori di contenuto riciclato per acciaio, alluminio, magnesio e materie prime critiche da inserire nelle auto di nuova produzione; Con l'intento che l'acciaio e l'alluminio non perdano qualità, i centri di demolizione dovranno separare preventivamente i diversi flussi di metallo prima della frantumazione globale del veicolo (esempio, il rame dei cablaggi e l'alluminio dei componenti strutturali dovranno essere isolati per garantire fonderie e acciaierie europee di alta qualità).

Per tracciare la presenza di tutti questi materiali, viene introdotto il **Passaporto Digitale del Veicolo**. Si tratta di una carta d'identità digitale che conterrà: La mappatura dei materiali preziosi e delle materie prime critiche presenti a bordo; La posizione esatta dei componenti da rimuovere obbligatoriamente; Informazioni trasparenti per i riparatori e i demolitori per incentivare il mercato dei pezzi di ricambio usati. Il nuovo regolamento ELV (End-of-Life Vehicles) affronta in modo radicale il problema dei **veicoli "fantasma"**, ovvero le auto che spariscono dai registri ufficiali per essere smantellate illegalmente o esportate all'estero come falsi rifiuti, introducendo una stretta sui controlli alle frontiere, sulla documentazione digitale e sulle sanzioni.

Per stabilire in modo oggettivo se un mezzo sia un'auto **usata** esportabile o un **veicolo fuori uso (ELV)** da avviare obbligatoriamente alla demolizione, il regolamento introduce criteri tecnici vincolanti, suddivisi in due tabelle principali (Allegato I). Un veicolo viene classificato automaticamente come veicolo fuori uso (rifiuto) se soddisfa anche solo uno dei seguenti criteri, in quanto tecnicamente o economicamente non riparabile: Il veicolo è stato fatto a pezzi, smembrato o completamente bruciato (il vano motore o l'abitacolo sono distrutti dal fuoco); Il veicolo è stato privato di componenti strutturali fondamentali o tagliato in più parti; Il telaio o la scocca presentano riparazioni strutturali non conformi (es. due metà di auto diverse saldate insieme); Il veicolo è rimasto completamente sommerso dall'acqua (alluvione) sopra il livello del cruscotto, danneggiando irreversibilmente motore e impianto elettrico; Il costo stimato per riparare il veicolo e fargli superare la revisione ministeriale nello Stato membro supera il suo valore commerciale di mercato prima del danno.

❖ **Si allega Regolamento del Parlamento e del Consiglio europeo.**

Cordiali saluti.

F.to il Direttore
Onofrio Nacci