

Fermo amministrativo e veicoli fuori uso: il significato giuridico dell'“inutilizzabilità” nella legge 26 gennaio 2026, n. 14

di **Ruggiero Delvecchio**, Presidente Nazionale ADQ

La recente riforma introdotta dalla legge 26 gennaio 2026, n. 14 ha riaperto il dibattito interpretativo sul rapporto tra fermo amministrativo e demolizione dei veicoli fuori uso, introducendo il riferimento alla condizione di “inutilizzabilità” del veicolo. Il contributo analizza il significato giuridico di tale concetto alla luce della disciplina ambientale dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento al Dlgs 24 giugno 2003, n. 209 e ai principi generali in materia di rifiuti. Il contributo sostiene che l'inutilizzabilità non debba essere interpretata in senso restrittivo o meramente tecnico, ma in coerenza con la nozione di rifiuto e con la volontà dell'ultimo detentore di disfarsi del bene, evidenziando come letture eccessivamente formalistiche possano compromettere l'effettività della disciplina

e alimentare fenomeni di abbandono dei veicoli sul territorio.

Nel dibattito giuridico che ha accompagnato l'entrata in vigore della legge 26 gennaio 2026, n. 14 uno degli elementi interpretativi più rilevanti riguarda il riferimento alla condizione di “inutilizzabilità” del veicolo ai fini della demolizione in presenza di fermo amministrativo. Il Legislatore ha scelto consapevolmente di non fornire una definizione puntuale del concetto, lasciando spazio a un'interpretazione sistematica coerente con la disciplina ambientale e con la natura stessa dei veicoli fuori uso. Questa scelta normativa appare tutt'altro che casuale. Una definizione eccessivamente rigida avrebbe infatti rischiato di introdurre nuovi ostacoli applicativi, trasformando

la nozione di inutilizzabilità in un requisito tecnico di difficile accertamento. Al contrario, il riferimento a una categoria volutamente aperta consente di collocare l'interpretazione del concetto all'interno del quadro generale della normativa sui rifiuti. In questa prospettiva, il primo elemento da considerare è la nozione di rifiuto. Nel diritto ambientale europeo e nazionale, un bene diventa rifiuto quando il detentore si disfa o ha l'intenzione o l'obbligo di disfarsi del bene stesso. Questo principio, recepito nella disciplina nazionale e richiamato anche nella normativa sui veicoli fuori uso contenuta nel Dlgs 24 giugno 2003, n. 209, consente di comprendere come la trasformazione del veicolo in rifiuto sia strettamente legata alla volontà del detentore. Alla luce di questo principio, appare giuridicamente sostenibile ritenere che la stessa decisione dell'ultimo detentore di avviare il veicolo alla demolizione costituisca un elemento idoneo a qualificare la condizione di inutilizzabilità del mezzo. Un veicolo di cui il proprietario decide di disfarsi non è più un bene destinato all'uso, ma un oggetto che ha cessato di svolgere la propria funzione economica e che deve essere gestito secondo le regole della disciplina ambientale. Un'interpretazione diversa rischierebbe di introdurre una contraddizione sistematica. Se infatti l'inutilizzabilità fosse subordinata esclusivamente a valutazioni tecniche stringenti, come l'impossibilità assoluta



di riparazione, si finirebbe per negare rilevanza proprio alla volontà di disfarsi del bene che rappresenta uno dei pilastri del diritto dei rifiuti.

Ulteriori elementi a sostegno di un'interpretazione estensiva del concetto di inutilizzabilità possono essere rinvenuti nella normativa europea e nelle prassi applicative relative alla gestione dei veicoli fuori uso. In diversi contesti regolatori, infatti, la condizione di inutilizzabilità del veicolo viene collegata non soltanto all'impossibilità tecnica di utilizzo, ma anche alla non convenienza economica della riparazione. Un esempio significativo è rappresentato dai casi in cui il costo di riparazione del veicolo risulta superiore al valore economico del mezzo stesso. In tali circostanze, il veicolo viene generalmente considerato economicamente non recuperabile e destinato al trattamento come veicolo fuori uso. Questo criterio, utilizzato anche in ambito assicurativo e tecnico, rappresenta un parametro oggettivo che rafforza l'idea di una nozione di inutilizzabilità non limitata alla mera distruzione fisica del veicolo. In questa prospettiva, l'inutilizzabilità deve essere letta come una condizione che può derivare da diversi fattori: il deterioramento tecnico del mezzo, l'eccessivo costo di riparazione rispetto al valore residuo del veicolo, oppure la decisione del detentore di disfarsi del bene perché non più idoneo all'uso cui era destinato. Questa questione assume una rilevanza pratica particolarmente significativa se si considera l'ampiezza del fenomeno dei veicoli gravati da fermo amministrativo. In alcune realtà urbane il numero di automobili soggette a tale provvedimento raggiunge dimensioni considerevoli. A Napoli si stimano quasi seicentomila veicoli interessati dal fermo amministrativo, mentre a Milano e Roma si registrano oltre duecentomila mezzi coinvolti. In tale contesto, interpretazioni eccessivamente restrittive della nozione di inutilizzabilità rischierebbero di produrre effetti



contrari agli obiettivi della disciplina ambientale. L'impossibilità di procedere alla demolizione di veicoli ormai inutilizzabili potrebbe infatti contribuire ad alimentare fenomeni di abbandono dei mezzi sul territorio, con conseguenze negative per l'ambiente e per la gestione amministrativa da parte dei Comuni.

Proprio per affrontare queste criticità si è recentemente aperto un tavolo istituzionale di confronto che coinvolge ACI, ANCI, MIT e le associazioni degli autodemolitori con l'obiettivo di definire indirizzi interpretativi condivisi e garantire un'applicazione coerente della normativa. L'esigenza che emerge con chiarezza è quella di evitare che letture eccessivamente notarili o meramente formalistiche possano compromettere l'effettività della riforma. Il concetto di inutilizzabilità

deve essere interpretato alla luce dei principi generali del diritto ambientale e della finalità della normativa sui veicoli fuori uso: garantire che ogni veicolo giunto al termine della propria vita utile possa entrare nella filiera autorizzata del trattamento. In definitiva, la nozione di inutilizzabilità introdotta dal Legislatore non appare come un limite alla demolizione dei veicoli, ma come uno strumento volto a consentire una gestione coerente del passaggio dal bene al rifiuto. Solo attraverso un'interpretazione sistematica e non restrittiva di questo concetto sarà possibile evitare che i veicoli immobilizzati dal fermo amministrativo rimangano intrappolati in una zona grigia tra diritto amministrativo e disciplina ambientale, con effetti negativi sia per il territorio sia per il corretto funzionamento della filiera del riciclo.

ADQ

ADQ - Autodemolitori di Qualità è l'associazione nazionale che rappresenta una parte significativa della filiera italiana del trattamento dei veicoli fuori uso. Riunisce imprese autorizzate alla demolizione e al recupero dei veicoli, operanti nel rispetto delle normative ambientali e degli standard tecnici previsti dalla legislazione europea e nazionale. L'associazione promuove la qualificazione del settore, il dialogo con le istituzioni e la diffusione delle buone pratiche nella gestione dei veicoli a fine vita. In questo contesto ADQ partecipa attivamente al confronto istituzionale sui principali temi regolatori della filiera, contribuendo allo sviluppo di un sistema di trattamento dei veicoli fuori uso sempre più efficiente, trasparente e coerente con i principi dell'economia circolare.