

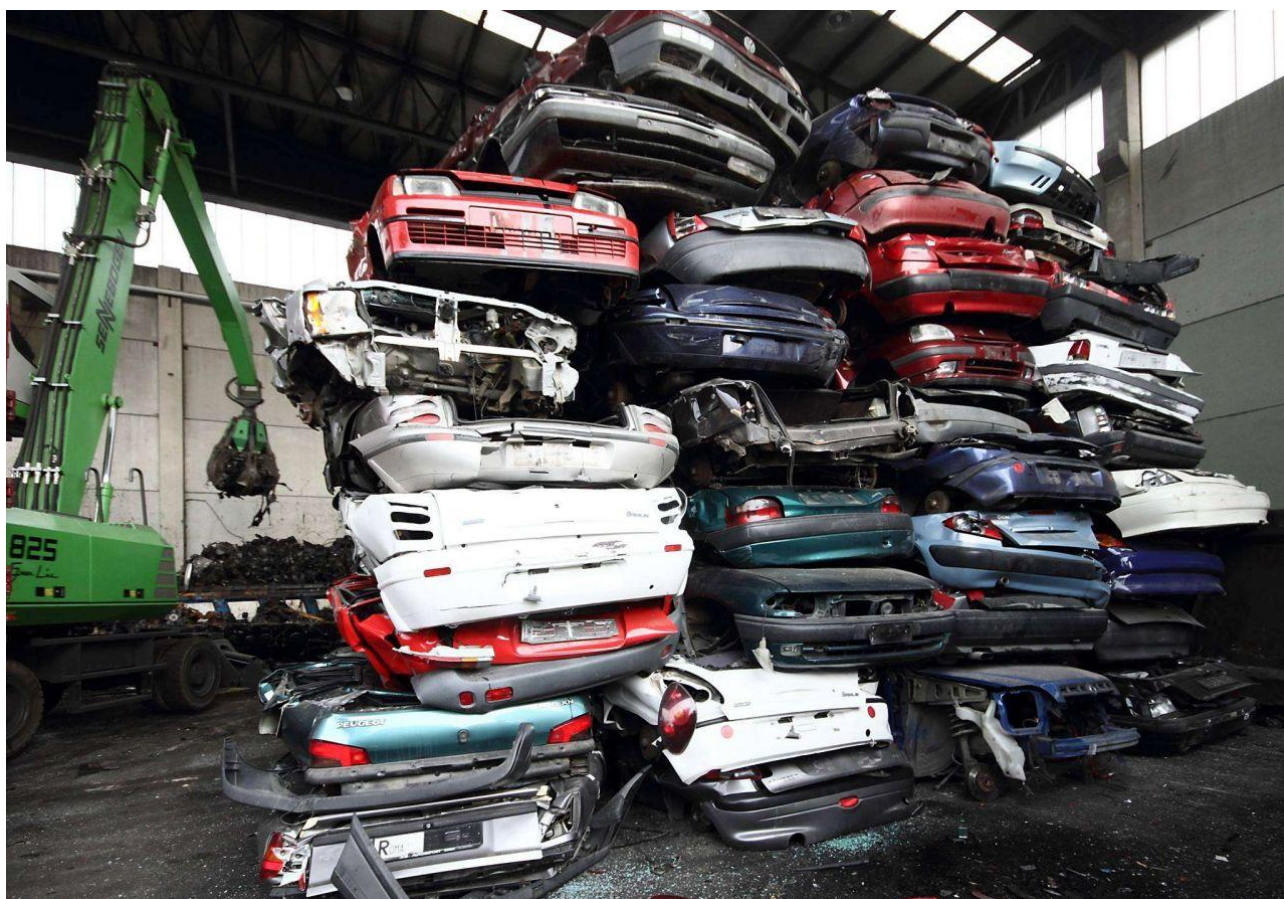
Intervista ad Anselmo Calò, presidente dell'Associazione nazionale degli autodemolitori

Epr, ecodesign e fermo amministrativo: ecco come cambierà la gestione dei veicoli fuori uso

Per l'Italia si tratta di 1,1 milione di tonnellate di “rifiuti” da gestire ogni anno in una rete di oltre 1400 impianti di rottamazione

[Di Andrea Sbandati](#)

04 Marzo 2026 | [Interviste](#)



Importanti novità nel settore dei veicoli fuori uso. In vista il varo del nuovo Regolamento europeo che introduce finalmente la responsabilità estesa del produttore (Epr) e norme stringenti sull'ecodesign dei veicoli. In vigore anche la nuova norma nazionale che consente la rottamazione dei veicoli soggetti a fermo amministrativo. Ne parliamo con Anselmo Calò, Presidente di ADA, l'Associazione nazionale degli autodemolitori.



Intervista

Presidente cominciamo da alcuni dati aggiornati: di cosa parliamo quando parliamo di veicoli fuori uso?

In Italia circolano circa 42 milioni di veicoli (auto, moto, autocarri) e ne vengono cancellati ogni anno circa 1,150 milioni. Più o meno si tratta di 1,1 milione di tonnellate di “rifiuti” da gestire ogni anno in una rete di oltre 1400 impianti di rottamazione. Ricicliamo circa l’85% del materiale gestito (circa 900.000 tonnellate, in linea con l’obiettivo della normativa europea), facciamo fatica a avviare a recupero energetico 200.000 tonnellate di “fluff” (scarti vari non riciclabili soprattutto plastici), per mancanza di impianti di incenerimento e quindi non raggiungiamo il target del 95% totale fra recupero di materia e di energia previsto dalla Direttiva. Siamo comunque, dati reali alla mano, il Paese con il miglior tasso di riciclo in Europa.

Quali i motivi del ritardo nel recupero energetico?

Fondamentalmente mancano impianti di incenerimento nel nostro Paese e la situazione non sta migliorando. A questo si aggiunge che sono autorizzate alcune discariche, per cui una parte del flusso di fluff viene avviato a questi impianti anche se sono rifiuti combustibili. Recentemente abbiamo registrato una inversione di tendenza, con autorizzazioni di questo tipo revocate. È urgente realizzare impianti di incenerimento per raggiungere il target europeo, o saremo costretti ad esportare questo rifiuto. In Europa ci sono impianti che hanno bisogno di combustibile, a prezzi accessibili, ma impatterebbero sicuramente i costi di trasporto, oltre che le emissioni collegate.

Le autorità europee hanno dato il via libera al nuovo Regolamento, cosa contiene?

Sì, il testo del nuovo regolamento è stato approvato dalle autorità europee, il Trilogo ha composto le sue posizioni, ed il Parlamento europeo ci auguriamo riesca ad approvare la norma nel mese di marzo. Ma attenzione, si tratta di una norma a “rilascio lento”. Il Regolamento entrerà in vigore due anni dopo la approvazione (nel 2028) e molte norme rilevanti si attiveranno entro tre anni dall’entrata in vigore (nel 2031). Ma si tratta di una novità legislativa importante per il settore. Finalmente viene introdotta in modo chiara la Responsabilità estesa del Produttore (EPR), che oggi

non c'è, e vengono definite misure importanti di Ecodesign nella progettazione e costruzione dei veicoli, che ne facilitino il recupero e riuso di componenti e il riciclo dei materiali, in una logica di economia circolare.

Partiamo dall'EPR, cosa prevede?

Fino ad ora in questo settore non era in vigore un vero e proprio EPR. La normativa prevedeva che i produttori di auto dovessero coprire "una quota significativa" dei costi della rottamazione e recupero dei veicoli a fine vita, ma questo non è mai accaduto in realtà. Il sistema si è basato sulla sola vendita dei materiali di recupero e dei pezzi di ricambio. Con il nuovo Regolamento invece spetta ai produttori di veicoli organizzare e finanziare il sistema di riciclo e recupero dei veicoli a fine vita, secondo il principio "chi inquina paga" e in una logica di economia circolare. Sono i produttori a dover costruire veicoli riciclabili facilmente e loro ad organizzare la gestione dei rifiuti a fine vita. Una novità che spinge alla responsabilizzazione dei produttori lungo tutta la catena del valore del veicolo, dalla culla alla tomba.

Ma così non rischiate il ridimensionamento del ruolo dei rottamatori a vantaggio di iniziative dirette delle case automobilistiche?

Abbiamo valutato questo rischio e ottenuto nel Regolamento alcuni elementi di garanzia. Noi siamo convinti che i produttori continueranno ad utilizzare la rete di impianti di demolizione specializzati esistenti, rete che ha dimostrato e dimostra professionalità, innovazione e solidità. Non ci sembra che i pochi casi di iniziative dirette dei produttori (come l'impianto di Stellantis a Mirafiori) possano essere generalizzati. Il rischio più grande è un altro: una volta diventate "attori principali" del sistema le case automobilistiche potrebbero imporre contratti "capestro" alla rete degli autodemolitori, riducendo i margini e le capacità operative del nostro sistema. Per questo abbiamo chiesto ed ottenuto che gli Stati Membri possano redigere un modello di contratto e che la Commissione ne definisca le linee guida garantendo termini e condizioni equi, trasparenti e non discriminatori.

Come funzionerà quindi lo schema EPR?

Sarà compito di ogni Stato membro definirne il funzionamento. Di sicuro chi consegna il veicolo a fine vita ad un impianto di demolizione non dovrà in nessun caso pagare alcuna somma. Le case produttrici dovranno pagare agli autodemolitori la differenza fra i costi di ritiro e demolizione e i ricavi della vendita di ricambi e di materiali avviati a riciclo (metalli, plastiche). Se il mercato del riciclo sarà stabile crediamo che questa differenza non sia grande e che il settore possa sostenersi con la vendita di materiali e prodotti. Ma la responsabilità dei costruttori diventa chiara in questo modo. Oggi il mondo delle case automobilistiche non ha versato un euro al sistema. E' solo stato sanzionato dall'Antitrust Europea, per 476 milioni di euro, per aver fatto cartello nel non applicare la direttiva esistente. Ma sono soldi andati alle casse della Commissione non al sistema dei demolitori.

Invece le norme sull'ecodesign?

Si tratta dell'altro pilastro del nuovo Regolamento, coerente con l'EPR e l'economia circolare. I produttori dovranno progettare e costruire veicoli in modo tale che sia più facile riusare parti di ricambio, riciclare i materiali, riducendo gli scarti non riciclabili e riusabili da avviare e recupero energetico e discarica. Se tutto questo avverrà, il nostro sistema di impianti lavorerà molto meglio, e sarà più facile raggiungere e garantire nel tempo gli obiettivi di riuso/riciclo (85%) e quelli di recupero complessivo (95%). Le auto in futuro cambieranno caratteristiche, sia per l'aumento graduale delle quote di auto elettriche, sia per effetto del nuovo regolamento. Ma sarà un cambiamento graduale ed il sistema degli autodemolitori è pronto per la sfida.

Veniamo alla questione “fermo amministrativo”, di cosa si tratta?

Si tratta di una vicenda che ha dell'incredibile. In Italia una quota compresa fra 1,5 e 4 milioni di veicoli (sono due dati di due fonti attendibili entrambe), è sottoposta a fermo amministrativo. Ovvero lo Stato ha posto una specie di ipoteca su questi beni per garantire un debito fiscale dei proprietari. Purtroppo solo in parte questi provvedimenti si risolvono con il pagamento del debito e la cancellazione del fermo. In molti casi il proprietario o sparisce oppure denuncia la scomparsa del veicolo. Fino alla recente modifica di legge, i veicoli abbandonati potevano essere rottamati con procedure farraginose. Ora la nuova normativa prevede alcune opzioni per cui i proprietari stessi e per i Comuni possano avviare questi veicoli (spesso non più utilizzabili) a rottamazione. Sono percorsi complessi formalmente che richiedono un nuovo ruolo dei Comuni che per questo avranno bisogno di linee guida ma ci attendiamo un “flusso” di veicoli a fine vita nuovo di circa 1 milione di veicoli nei prossimi 2/3 anni. Una buona notizia per il nostro sistema.