

Un problema ambientale spesso sottovalutato

I rifiuti da incidente stradale: fonte silente di inquinamento ambientale diffuso e di pregiudizio alla sicurezza stradale

*A cura del Dott. Maurizio Santoloci
Magistrato
e del Dott. Francesco Falciola
Dirigente Sezione Polizia Stradale di Terni*



L' infortunistica stradale rappresenta una questione di assoluta rilevanza nell' ambito delle emergenze a forte impatto sociale¹ che viene però trattata essenzialmente con riferimento ai danni alle persone e alle cose, trascurando le conseguenze determinate in termini ambientali dagli incidenti stradali che rappresentano invece, sotto questo profilo, una fonte di produzione di rifiuti e quindi la prima fase di quella filiera che deve concludersi con lo smaltimento. In via di prima approssimazione rileviamo "rifiuti stradali evidenti" (lamierati, frammenti di vetro, strutture plastiche, tessuti, gomme) e "rifiuti stradali evanescenti" (per lo più liquidi: lubrificanti, carburanti, refrigeranti) che si distinguono anche in base alla sorte: i primi vanno ad integrare l' "arredo" degli spazi adiacenti al piano viabile dopo essere stati rimossi dal punto dell' incidente, gli altri rimangono sul fondo stradale in attesa di una dispersione apparente favorita dai transiti veicolari e dalle precipitazioni atmosferiche.

Talvolta, per favorirne la dispersione, i rifiuti liquidi cosparsi sul piano viabile vengono trattati con materiale assorbente, comunque non biodegradabile, che si sostanzia a sua volta in rifiuto, da recuperare e smaltire. Ma si tratta comunque di dispersione solo apparente e non solo in senso ambientale. Lo sversamento di rifiuti liquidi sul piano viabile, come conseguenza dell' incidente, determina inoltre un pregiudizio alla sicurezza della circolazione stradale in quanto compromette il *coefficiente di aderenza* ² in modo rilevante soprattutto quando il fondo è bagnato. Non a caso il 7% circa dei sinistri stradali con morti e feriti, avviene in quegli stessi luoghi dove si sono verificati in precedenza incidenti stradali, a causa del non corretto ripristino delle condizioni di sicurezza della sede stradale, compromessa dalla permanenza di rifiuti non apparenti e, quindi, tali da concretizzare gli estremi di quella nozione di "insidia o trabocchetto" delineata dalla giurisprudenza che esclude la responsabilità in capo al conducente che incorra in un evento infortunistico per effetto dell' emergenza di un fatto imprevisto ed imprevedibile, come appunto non può che essere la repentina riduzione del coefficiente di aderenza di un settore stradale a causa della presenza di liquidi oleosi miscelati con l' acqua piovana o che, peggio, in presenza di asfalto drenante, si insidiano nei vuoti del piano viabile per poi riemergere in superficie sospinti dall' acqua piovana per effetto del differente peso specifico.

¹ Nell' anno 2007 si sono registrati 230.871 incidenti con morti e/o feriti per un totale di 5.131 persone decedute e 325.850 feriti . In leggera flessione i dati relativi all' anno 2008: 218.963 incidenti con morti e/o feriti per un totale di 4.731 persone decedute e 310.739 feriti. (fonte ISTAT)

² = *Rapporto tra l' aderenza in un certo istante ed il carico verticale sopportato dal pneumatico, considerando l' aderenza come l' intensità massima della forza tangenziale che un pneumatico può trasmettere al terreno oltre la quale si ha il fenomeno dello slittamento o dello strisciamento.*

Ma chi deve “ripulire” la strada da questi particolari rifiuti?

Chi paga tale “pulizia”³?

Chi è responsabile della gestione della filiera dei rifiuti da incidente stradale?

La risposta al primo quesito si rinviene nella legislazione stradale che, su un piano generale, individua nell’ art. 14 del C.d.S. , tra i compiti degli enti proprietari delle strade⁴, la manutenzione e la *pulizia* delle strade, mentre l’ art. 15, sanzionando *comunque* il deposito di rifiuti o materie di qualsiasi specie, l’ insudiciare e l’ imbrattare la strada , individua, tra l’ altro, la fonte di una responsabilità civile extracontrattuale a carico del conducente (e del solidalmente obbligato) che abbia determinato un incidente con la propria condotta, nell’ ipotesi di un ulteriore evento dannoso subito da terzi e legato a quella condotta originaria da un nesso di causalità⁵. Responsabilità ulteriormente avvalorata dall’ art. 161 del C.d.S. nella parte in cui viene sanzionata la condotta di chi, non avendo potuto evitare la caduta o lo spargimento sul piano viabile di materie viscide, infiammabili o *comunque* atte a creare pericolo o intralcio alla circolazione, non abbia provveduto immediatamente ad adottare le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione e libero il transito. La norma in esame impone anche, al comma 3°, l’ obbligo per il conducente di informare l’ ente proprietario della strada o un organo di polizia. A fugare ogni eventuale dubbio in ordine all’ individuazione del soggetto tenuto a sobbarcarsi gli oneri della pulizia post incidente del piano viabile e quindi del ripristino delle condizioni di sicurezza “ante incidente”, interviene l’ art. 211 del C.d.S. che delinea il procedimento sanzionatorio avviato dall’ agente accertatore nell’ ipotesi della commissione di una violazione, come è il caso di quella prevista dall’ art. 15 del C.d.S., dalla quale consegue la sanzione accessoria dell’ obbligo di ripristino dei luoghi, ovverosia delle condizioni di sicurezza “ante incidente”.

La risposta al secondo quesito si ricomprirebbe in quella al primo ove non fosse considerato il sistema R.C.A. obbligatoria sul quale, in virtù della copertura assicurativa del rischio da incidente stradale, ricadono anche le spese dovute al ripristino delle condizioni di sicurezza del piano viabile. Di contro i prezzi corrisposti dall’ assicurazione R.C.A. solo raramente compensano tali spese, semplicemente perché quasi mai vengono sostenute: i “rifiuti stradali evidenti” albergano infatti lungo le adiacenze delle strade, mentre quelli “evanescenti” rimangono ad inquinare ed alterare la piattaforma stradale, ponendosi come il presupposto di altri eventi infortunistici, talvolta “inspiegabili” nella dinamica.

³ È probabilmente il timore del mancato ristoro delle spese sostenute per la pulizia “post incidente” della sede stradale, unito ad una sorta di “quasi certezza” dell’ impunità, che allontana dai propri oneri/obblighi i soggetti tenuti a tale incombenza.

⁴ A.N.A.S., Province, Comuni.

⁵ E’ il caso dell’ incidente che abbia determinato uno sversamento di sostanze oleose sul piano viabile a causa del quale un altro utente, anche a distanza di giorni, abbia perso il controllo del veicolo condotto incorrendo in un altro incidente.

La risposta al terzo quesito comporta la lettura della questione sotto la lente della legislazione ambientale.

Va in primo luogo osservato che – naturalmente – se i rifiuti da incidente stradale (solidi e/o liquidi) vengono riversati oltre il ciglio della strada nelle cunette laterali da chiunque o comunque vengono spazzati via o dispersi nelle aree vicine, chiunque operi tali illecite attività (conducente o anche dipendenti di enti privati o pubblici intervenuti) deve rispondere delle sanzioni derivanti da tali azioni.



Un caso tipico di rifiuti da incidente stradale poi abbandonati oltre la carreggiata

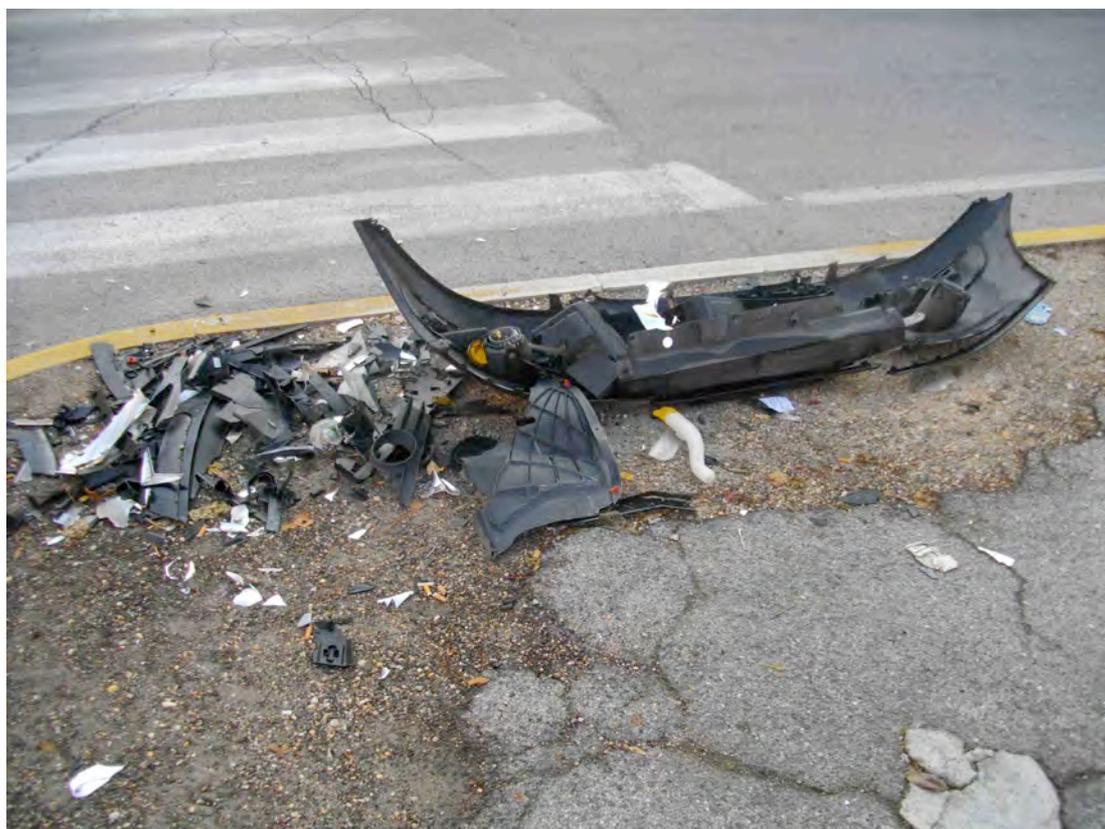
Si possono verificare – in teoria – diversi casi.

Nei casi ordinari, laddove sussiste un incidente stradale nel contesto del quale non vi è la necessità e l'obbligo di far intervenire una forza di polizia o mezzo di soccorso (si pensi agli "ordinari" incidenti nei quali con soli danni alle cose i conducenti risolvono amichevolmente

© Copyright riservato www.dirittoambiente.net - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

la controversia e si accordano per la redazione a firma comune di un atto di ricostruzione e di assunzione di responsabilità condivisa), e laddove nel contempo non vi sia stata caduta o spargimento sul piano viabile di materie viscite, infiammabili o *comunque* atte a creare pericolo o intralcio alla circolazione, è possibile comunque che pezzi di residui dei veicoli e/o dei materiali trasportati siano stati riversati sulla strada senza creare intralci e pericoli per la circolazione. Al termine della compilazione di accordo comune dei documenti relativi all'incidente, i conducenti si possono legittimamente allontanare dal luogo del sinistro. Ma che fine devono fare in questi casi i materiali residuali derivanti dall'incidente (pezzi di autovettura, vetri frantumati, materiali trasportati danneggiati durante l'impatto)? È legittimo che i predetti conducenti dopo aver risolto le questioni civilistiche tra di loro, lascino sul posto da un lato della strada (pur senza creare intralcio alla circolazione) tali materiali o, peggio, li riversino nelle cunette laterali o altrove?



Frantumi da incidente stradale spostati sul marciapiede dopo una definizione amichevole di sinistro e poi abbandonati sul posto

La risposta deve essere certamente negativa. In base ai principi generali della normativa dettata dalla parte quarta del T.U. ambientale questi sono rifiuti. E la natura di tale materiale residuale come rifiuto non può essere certo azzerata dal fatto che la trasformazione dei beni in oggetti appunto residuali non è avvenuta per espressa volontà diretta dei relativi proprietari ma a causa di un evento di incidente che è certamente involontario come comportamento soggettivo. Perché altrimenti dovremmo dedurre in via paradossale che chiunque sulla pubblica strada per un evento non voluto (ad esempio scivolato sulla buccia di banana) crea un cumulo di materiali residuali (frantuma alcune borse di bottiglie di vetro appena acquistate) sarebbe legittimato ad abbandonare sul marciapiede o sul ciglio della strada il cumulo di materiali residuali derivanti da tale personale incidente, con una legittimazione impropria di un diritto di abbandonare qualsiasi cosa derivi da un nostro comportamento involontario ma che comunque diventa materiale appunto residuale. Lo stesso dicasi per un soggetto che sta trasferendo un televisore dalla casa di campagna alla casa di città e lungo il percorso cade spaccando il televisore: può legittimamente a questo punto abbandonare il televisore danneggiato sul marciapiede.



Riteniamo che negli esempi manualistici appena citati i soggetti che involontariamente hanno comunque determinato la creazione di materiali residuali debbano comunque a loro cura ed onere portare via tali materiali dall'area pubblica, in quanto in caso contrario si tratterebbe di abbandono di rifiuti.

Paradossalmente anche il proprietario del cane portato a passeggio ha l'obbligo di recuperare con la paletta gli escrementi del proprio animale altrimenti incorre in precise sanzioni. Riteniamo dunque che medesimo obbligo incombe sui soggetti coinvolti in un incidente stradale nel contesto del quale pur non essendo intervenuto alcun organo pubblico hanno essi determinato l'insorgenza di materiali residuali che è loro preciso obbligo rimuovere ed avviare ad un corretto smaltimento o recupero secondo le regole generali della norma sui rifiuti. Altrimenti dovranno rispondere di abbandono dei rifiuti medesimi.



Il tettino di un camion ed altri rifiuti da incidenti stradale abbandonati a lato della strada e ricoperti dal vegetazione secca

Sussiste inoltre il caso, molto più frequente e diffuso, dell'incidente stradale che ha provocato lo spargimento di rifiuti solidi e/o liquidi sulla strada e nel contesto del quale sono intervenuti organi pubblici per accertare la dinamica, soccorrere i feriti e mettere in sicurezza l'area in questione.

In questo caso riteniamo che nel mondo dell'urgenza, stante anche la difficoltà derivante dall'operazione di rimozione, questo compito spetti all'ente proprietario della strada e non direttamente ai conducenti dei mezzi (altro discorso è per il pagamento successivo degli oneri derivanti da tali operazioni, sui quali poi interverranno le procedure civilistiche derivanti dalle norme di settore e delle regole specifiche nel campo, tra cui quelle concernenti la R.C.A. obbligatoria).

Resta sottinteso che in tutti questi casi scatta la competenza obbligatoria di tutti gli organi di polizia giudiziaria intervenuti, in primo luogo della Polizia Stradale, date le sue specifiche competenze, sia quale organo al quale è attribuito, in via principale, l'espletamento dei servizi di polizia stradale, tra i quali rientra la rilevazione degli incidenti stradali, sia quale organo di polizia giudiziaria che rileva, proprio nell'espletamento di tale funzione tipica, una fattispecie di rilevanza penale connessa al T.U. ambientale.

Dunque, in questi casi è regola e prassi che l'ente pubblico preposto a tale incombenza spesso non provvede direttamente con proprio personale dipendente ma concede in appalto i lavori di ripulitura del manto stradale a ditte terze specializzate. Conseguenza in via logica che tali ditte devono essere considerate in quel frangente per forza di cose come detentori di rifiuti che vanno a prelevare e comunque trattare in quel momento sulla strada, non certamente come produttori.

Infatti a livello meramente formale i produttori di quei rifiuti restano i conducenti e comunque i proprietari dei veicoli coinvolti nell'incidente e dai quali mezzi sono derivati quei materiali residuali. E proprio per questo motivo a loro poi in momento successivo potrà essere, secondo i casi, imputata ed addebitata a livello civilistico la spesa per la ripulitura.

Seguendo questa costruzione dinamica, consegue che la ditta in questione deve allinearsi da quel momento a tutte le regole sostanziali e procedurali previste dalla parte quarta del T.U. in materia di rifiuti per il corretto trasporto, smaltimento o recupero appunto di tali rifiuti derivanti da incidenti stradali.

Nella ipotesi, che purtroppo nella prassi quotidiana non è totalmente teorica, in cui il personale di enti pubblici o di aziende private appaltanti con estrema leggerezza provveda di fatto a riversare i materiali solidi e liquidi derivanti da incidenti stradali nelle cunette laterali

o comunque a spargerli in modo improprio nelle aree circostanti, ad esempio “spazzando” i solidi e dilavando in modo improprio i liquidi, riteniamo che, trattandosi comunque di enti o aziende, dovranno rispondere del reato di smaltimento abusivo di rifiuti e non di abbandono come privato cittadino in quanto essi soggetti in quel momento per ruolo istituzionale o contrattuale (secondo i casi) hanno l’obbligo di provvedere al corretto smaltimento o recupero di tali rifiuti.

Maurizio Santoloci e Francesco Falciola

Publicato il 20 novembre 2010

