

Trattamento dei veicoli fuori uso: competenze dei concessionari e degli autodemolitori

Il problema della nozione di rifiuto del veicolo da demolire, il deposito temporaneo tra i vari soggetti attivi e le procedure di competenza

A cura del Dott. Maurizio Santoloci

Magistrato

Membro della Commissione Ministeriale per la revisione del T.U. ambientale

■ Premessa

La materia della disciplina dei veicoli fuori uso, al pari di gran parte della normativa relativa ai rifiuti, presenta molteplici aspetti di dubbi interpretativi ed applicativi e si presta – di conseguenza – a diversificate prassi di attuazione. Da ciò si originano spesso equivoci di lettura della norma e dei principi procedurali connessi.

Vale – dunque – la pena tracciare qualche riflessione sul delicato tema, che peraltro è storicamente portante nel contesto della disciplina dei rifiuti fin dagli albori della sua originaria e pregressa emanazione, anche stante la tipologia di materiale, le quantità interessate, le conseguenze ambientali connesse e la molteplicità degli operatori di settore coinvolti.

■ La normativa di riferimento

Le norme alle quali si deve far riferimento per la disciplina di settore vanno ricercate a due livelli paralleli e sinergici: da un lato, come base, la specifica direttiva comunitaria e dall'altro – tuttavia – anche il decreto connesso di recepimento nel nostro ordinamento interno.

Queste due fonti normative sono dunque i due punti di riferimento essenziali e primari per la regolamentazione della materia.

La Direttiva è quella del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (del 18 settembre 2000, n. 2000/53/CE) - meglio conosciuta come Direttiva “ELV” (End of Life Vehicle) – e tale testo contiene indicazioni e misure volte a prevenire la produzione di rifiuti da veicoli, ad incoraggiare il reimpiego, il riciclo e altre forme di recupero, nonché la

predisposizione di informazioni affinché il trattamento dei rifiuti sia ispirato a criteri di eco-compatibilità. Inoltre essa impone agli Stati membri di introdurre misure per assicurare che gli operatori economici istituiscano sistemi per la raccolta, il trattamento ed il recupero dei veicoli fuori uso: in particolare assicurando che l'ultimo detentore e/o proprietario possa conferire il veicolo fuori uso ad un impianto di trattamento autorizzato senza incorrere in spese per il fatto che il veicolo non ha più valore di mercato o ha valore di mercato negativo. Lo stoccaggio ed il trattamento dei veicoli fuori uso è inoltre soggetto a un severo controllo, conformemente ai requisiti stabiliti dalla Direttiva 2006/12/CE (relativa ai rifiuti).

La Direttiva 2000/53/CE è stata recepita a livello nazionale con il decreto legislativo n. 209/2003, poi novellato ed integrato mediante il decreto legislativo n. 149 del 23 febbraio 2006 che reca “*Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209 recante attuazione della direttiva 2000/53/CE in materia di veicoli fuori uso*” e con il quale si è provveduto a recepire i rilievi formulati nel parere motivato complementare inviato dalla Commissione europea allo Stato italiano nell'ambito della procedura di infrazione n. 2003/2204 per inesatta attuazione delle disposizioni contenute nella Direttiva 2000/53/CE.

Tuttavia, poiché la disciplina comunitaria non contempla tutte le categorie dei veicoli, con il decreto legislativo n. 152 del 2006 si è reso necessario predisporre l'articolo 231 quale necessario complemento della particolare disciplina introdotta con il decreto legislativo n. 209 del 2003 al fine di evitare carenze della disciplina complessiva. Per cui l'articolo 231 del decreto legislativo citato, che riproduce quasi integralmente il precedente art. 46 del c.d. decreto Ronchi, trova applicazione nelle ipotesi non disciplinate dal decreto legislativo n. 209/03 (così come evidenziato anche dalla Corte di Cassazione Penale – Sez. III – nella sentenza del 18 giugno 2007, n. 23790)

■ Quand'è che un veicolo è classificato fuori uso e, quindi, costituisce un rifiuto ai sensi dell'art. 183, comma 1, lett. a), D. Lgs. n. 152/2006?

Il momento in cui un bene cessa di essere primario e di uso comune e diventa formalmente “rifiuto” è sempre oggetto di sfumature e dibattiti interpretativi, anche perché molto spesso la nozione sociale e di comune uso del rifiuto non corrisponde al “rifiuto” in senso giuridico previsto dalla norma di settore. Di conseguenza, nella fattispecie, è necessario attenersi strettamente alle linee guida del sistema legislativo specifico per individuare questo esatto punto di evoluzione giuridica del bene. E tale evoluzione nel caso in esame è più formale che sostanziale (al contrario di altri beni ove - invece - è il punto di fatto che genera “l'evoluzione”: si pensi all'ordinario abbandono di un bene comune tramite il disfarsi che trasforma quel singolo bene in quel momento ed in quelle condizioni spazio/temporali in un “rifiuto”...).

Per i veicoli, invece, questo non accade giacché – ad esempio – il fatto di abbandonare in un lasso temporale e spaziale un veicolo su strada o su un terreno non lo trasforma automaticamente in un rifiuto (come potrebbe accadere ad esempio per un televisore), ma in

questo caso si deve poi aggiungere e seguire una procedura per rendere formale tale “abbandono” e rendere dunque vitale l’evoluzione giuridica del bene e dunque la insorgenza della qualifica di “rifiuto”. Tanto è vero che se nelle more di tale procedura poi il titolare si fa parte attiva e riprende il bene, questo non sarà mai stato un rifiuto nonostante il gesto oggettivo e dinamico del pregresso abbandono.

A questo punto, qual è l’esatto punto di rottura giuridica che deve verificarsi perché un veicolo diventi “rifiuto” in senso formale?

In primo luogo va sottolineato che un “veicolo fuori uso” per definizione giuridica è un “rifiuto”, e tale certezza si trae dalla lettura dell’art. 3, comma 1 lett. b) del D.Lgs. n. 209/2003 nel qualche si specifica – tra le definizioni - che « *veicolo fuori uso* » è: “*un veicolo (...) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi*” della normativa sui rifiuti.

Si veda, poi, il punto formale dell’evoluzione del bene, giacché un veicolo è classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera b), articolo citato: “*Con la consegna ad un centro di raccolta, effettuata dal detentore direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso oppure con la consegna al concessionario o gestore dell’automercato o della succursale della casa costruttrice **che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del presente decreto rilascia il relativo certificato di rottamazione al detentore***”(art. 3, comma 2, lett. a), D. Lgs. n. 209/2003).

La conseguenza di questa equazione giuridica è chiara: un veicolo diventa formalmente “rifiuto” a tutti gli effetti nel momento dinamico della consegna ai soggetti appena indicati, ma – va sottolineato – con le finalità e le procedure anch’esse appena indicate (finalità di rottamazione ed emissione e consegna del certificato di rottamazione). Infatti – ad esempio – la consegna di un veicolo usato ad un concessionario per permuta e successiva rivendita a terzo acquirente da parte di quest’ultimo non sortisce certo l’effetto di trasformare detto veicolo in un “rifiuto”. Analogamente – ed in via astrattamente teorica – un veicolo usato potrebbe essere consegnato e venduto al titolare di un centro di rottamazione ad esempio per esporlo come articolo di pubblicità o marketing o collezione, senza finalità di rottamazione, anche in questo caso il veicolo non verrebbe trasformato in un “rifiuto”.

Quindi, il certificato di rottamazione è il vero snodo formale della evoluzione in questione tra veicolo e “rifiuto”.

■ **Quand’è che deve essere rilasciato il certificato di rottamazione?**

La risposta a questa domanda è automatica sulla scorta delle argomentazioni appena sopra espresse. Infatti va sottolineato che “*Al momento della consegna del veicolo destinato alla demolizione, il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell’automercato rilascia al detentore, in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo, apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all’allegato IV, completato della descrizione dello stato del veicolo consegnato nonché dell’impegno a*

provvedere alla cancellazione dal P.R.A.” (art. 5, comma 6, primo periodo, D. Lgs. n. 209/2003).

Il certificato di rottamazione è, dunque, un documento previsto dalla normativa che deve essere rilasciato all'intestatario del veicolo all'atto della consegna del veicolo stesso. E tale rilascio rappresenta lo snodo fondamentale del passaggio di qualificazione giuridica del bene. Da questo momento, quindi, il veicolo fuori uso è giuridicamente un “rifiuto”.

Il rilascio del “certificato di rottamazione” libera il proprietario del veicolo da ogni responsabilità penale, civile e amministrativa connessa alla proprietà ed alla corretta gestione dello stesso.

■ Qual è il ruolo del concessionario, del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato in questo contesto?

In base a quanto disposto dall'art. 5, comma 8, del D. Lgs. n. 209/2003 **il concessionario, il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, entro 30 giorni naturali e consecutivi dalla consegna del veicolo ed emissione del certificato di rottamazione, dovrà provvedere alla cancellazione dal PRA; egli, poi, dovrà consegnare il veicolo al centro di raccolta autorizzato, in nome e per conto del quale ha emesso il certificato di rottamazione.**

Ad una prima lettura sommaria della norma sembrerebbe di poter dunque dedurre che il concessionario assume di fatto la funzione e la qualifica, ancorché limitata, di un vero gestore di rifiuti, alternativa o comunque parallela o quantomeno sinergica a quella del demolitore. Ma, con un esame di approfondimento maggiore dei vari punti della previsione normativa, non sembra affatto essere così, ed anzi si può trarre al contrario la deduzione opposta in base alla quale la funzione del concessionario è totalmente inesistente in via autonoma rispetto al demolitore ed appare, invece, strettamente connessa a questo e priva di possibilità di operatività autonoma.

Infatti tale assunto appare a nostro avviso chiarissimo dalla riflessione che deriva grazie all'inciso: “*in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo*”, inciso che è specificatamente inserito nella dinamica procedurale dell'art. 5, comma 6, della norma in esame, laddove il rilascio al detentore del veicolo in via di consegna del certificato di rottamazione non avviene affatto in via autonoma e diretta (e cioè autogestita in toto) da parte del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, ma questi rilasciano il fondamentale certificato di rottamazione - in nome e per conto del centro di raccolta -; risulta dunque evidente che il soggetto primario di tale procedura è sempre e comunque il centro di raccolta e cioè il demolitore e soltanto in via eventuale e subordinata si può ricorrere ad una specie di intermediazione indiretta attraverso le altre tre figure sopra citate che in se stesse non rilasciano il certificato in proprio ma sempre nel contesto di una specie di delega virtuale del rottamatore al quale devono dunque

essere sempre e necessariamente collegate per poter regolarmente svolgere la funzione procedurale in esame.

Tale costruzione giuridica è ulteriormente confermata dalla lettura del primo comma dell'art. 5 D. Lgs. n. 209/2003 che chiarisce bene il rapporto tra regola ed eccezione. E tale rapporto è sempre estremamente importante nel contesto della normativa ambientale giacché troppo spesso le prassi hanno valorizzato ed enfatizzato le eccezioni fino a trasportarle di fatto in regole nella percezione comune. E così si rischia di fare anche in questo settore. Infatti il citato comma 1 dell'art. 5 stabilisce che come regola di base “il veicolo destinato alla demolizione è consegnato dal detentore ad un centro di raccolta”; e questa è la regola primaria; poi segue l'eccezione santificata da un “ovvero” per cui “nel caso in cui il detentore intende cedere il predetto veicolo per acquistarne un altro, può essere consegnato al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato” ma - si badi - non in senso assoluto e fine a se stesso ma sempre con il fine primario della “successiva consegna ad un centro di raccolta”; ed ecco dunque che il demolitore diventa di nuovo punto nodale e chiusura del cerchio. Va sottolineato che il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato potranno attivare tale procedura soltanto qualora intendano “accettarne la consegna e conseguentemente rilasciare il certificato di rottamazione”. Senza tale finalità questi soggetti non possono operare giuridicamente entro il contesto della normativa sui rifiuti e sulle autodemolizioni.

Da ciò si trae una conseguenza che a noi appare logica: nel contesto specifico della normativa in esame e nella dinamica della disciplina dei veicoli fuori uso, mentre può esistere un centro di raccolta senza un concessionario, non può esistere un concessionario senza un connesso centro di raccolta.

In questo contesto dinamico riteniamo possibile una procedura in base alla quale il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato può avvalersi – attraverso formale convenzione - di un servizio integrato di ritiro e gestione degli autoveicoli destinati alla rottamazione da parte di un centro autorizzato di trattamento, tale per cui il ritiro del bene/rifiuto avvenga presso la concessionaria al momento della consegna del veicolo, sollevando così, mediante tale procedura, il concessionario da una impropria gestione del veicolo da demolire ed impegnando quest'ultimo alla solo formale emissione del certificato di rottamazione, alle registrazioni previste dalla norma ed all'onere della cancellazione al P.R.A.

■ Il deposito temporaneo presso il concessionario

Altro equivoco interpretativo deriva dalla applicazione del deposito temporaneo presso il concessionario, il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato.

Tale istituto è disciplinato dall'art. 6, comma 8bis, D. Lgs. n. 209/2003 e tale norma prevede appunto che presso tali soggetti “*Il deposito temporaneo dei veicoli nel luogo di*

produzione del rifiuto - presso il concessionario, il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato - destinati all'invio a impianti autorizzati per il trattamento, è consentito fino a un massimo di trenta giorni.”

In primo luogo appare a nostro avviso evidente un punto: i tre soggetti indicati possono attuare questo deposito temporaneo di tipo particolare (che sfugge ad alcune regole ordinarie del deposito temporaneo in senso stretto) nella loro posizione di qualifica formale (e per certi versi fittizia) di “produttori” dei rifiuti costituiti dagli autoveicoli da loro appena ritirati e trasformati come tali dalla consegna del certificato di rottamazione al pregresso detentore. Tuttavia anche questo deposito temporaneo è strettamente vincolato al successivo invio dei veicoli verso gli impianti di trattamento e comunque non può superare i 30 giorni.

Abbiamo detto che tale deposito temporaneo sfugge per tale contesto temporale alla regola di base dell'istituto, ma le altre regole generali del deposito temporaneo per forza di cose vanno applicate in modo ineludibile anche a questo deposito temporaneo. Tra queste vi è senz'altro quella che prevede che l'accumulo deve essere obbligatoriamente effettuato nel luogo di produzione dei rifiuti e non può assolutamente essere spostato neppure parzialmente in altro sito extraaziendale anche se di proprietà della stessa azienda. Il che significa che i tre soggetti in questione sono obbligati a detenere i veicoli/rifiuti da loro ricevuti all'interno della stretta area aziendale recintata senza possibilità di poter attivare altri siti in aree esterne che altrimenti diventerebbero veri e propri stoccaggi con necessità di specifica autorizzazione ai sensi della parte quarta del D. Lgs. n. 152/2006.

■ Il deposito temporaneo può essere eseguito in area diversa fuori dal luogo di produzione? Dopo un trasporto di rifiuti dal luogo di produzione verso il sito esterno (di proprietà della medesima azienda o terzo) si può realizzare ancora un deposito temporaneo?

Assolutamente no. Contrariamente alle prassi comuni ed a quanto si ritiene in genere, sulla base di applicazioni pratiche illegali (anche sotto il profilo penale), il deposito temporaneo non può essere attuato dopo il trasporto.

Il deposito temporaneo è un'attività che, come ribadito dalla Corte Europea di Giustizia e dalla nostra Corte di Cassazione, “*deve interpretarsi in modo restrittivo*” e dunque non può essere esteso più di tanto rispetto agli stretti confini genetici che lo caratterizzano nelle sue finalità di fondo. Quindi, il luogo di ubicazione topografica deve essere lo stretto perimetro aziendale non in senso lato ma limitato formalmente e sostanzialmente a luogo di produzione inteso in senso appunto restrittivo (e dunque un trasporto che varchi tali stretti confini, seppur da un'area aziendale ad altra area, magari con l'artificio della sede legale distaccata e/o altro similare, sarebbe antitetico con il principio in questione).

Deve trattarsi di un'attività strettamente chiusa, sottinteso anche a livello strutturale/topografico, all'interno del ciclo aziendale. Ma si sottolinea che non può

considerarsi “interno” il viaggio su strada soggetto alle regole del Codice della Strada per raggiungere da una sede periferica la sede centrale aziendale.

Il deposito temporaneo è una alternativa di esclusione rispetto alle ipotesi di stoccaggio costituite dal “deposito preliminare” o “messa in riserva” (come appare evidente anche dalla formulazione della citata voce D 15 dell’allegato B e voce R 13 dell’allegato C alla parte IV del decreto legislativo 152/2006, nonché dalla struttura delineata nell’art. 183).

Ove un’azienda decida di ricorrere, invece, a tali due ipotesi di stoccaggio nell’area interna anche di produzione dei rifiuti, può accedere ai connessi e regolari regimi autorizzatori ed attuare regolarmente la prassi conseguente, realizzando così, secondo i casi, un “deposito preliminare” prima dello smaltimento o “messa in riserva” prima del recupero. Chiaramente le due ipotesi, deposito temporaneo o stoccaggi (nelle due possibilità) sono alternative.

Si argomenta spesso, a sostegno dell’ipotesi di sito di deposito temporaneo di fatto extraaziendale, che tale deposito temporaneo viene effettuato ancora nel ciclo stesso ma topograficamente e fisicamente fuori del recinto aziendale per esigenze tecniche, cosicché il tragitto tra l’ubicazione muraria dell’azienda e il terreno del presunto deposito temporaneo dovrebbe essere interpretato come una sorta di “spostamento interno al ciclo aziendale” e non come un “trasporto in senso stretto” perché l’operazione resterebbe sempre chiusa dentro la nicchia della gestione di produzione aziendale. Oppure si accede ad interpretazioni estensive che misurano il “luogo di produzione” in aree vaste purché “riservate” da titolo unico di proprietà o gestione, fino ai tracciati autostradali.

In altre parole, il deposito temporaneo verrebbe semplicemente ubicato in via differita a livello topografico per esigenze tecniche connesse, magari, a mancanza di spazio nell’area aziendale e/o altre esigenze di fatto o tecniche.

In realtà il deposito temporaneo deve essere effettuato dentro il luogo di produzione ed i rifiuti non devono uscire fuori dalle mura strette dell’azienda o dai confini stretti del cantiere, giacché ogni altra ipotesi fa cessare automaticamente i presupposti del deposito temporaneo e la fuoriuscita dei rifiuti dal cancello del luogo di produzione è già attività di gestione degli stessi e deve essere considerata a tutti gli effetti di legge trasporto in senso stretto e soggetta ai regimi di rito, tra cui il formulario (l’art. 183 del decreto legislativo 152/2006 definisce il “*luogo di produzione dei rifiuti*” in modo chiaro: « *uno o più edifici o stabilimenti o siti infrastrutturali collegati tra loro all’interno di un’area delimitata in cui si svolgono le attività di produzione dalle quali sono originati i rifiuti* »).

Dunque, è logico ritenere che quando un rifiuto viaggia, e quindi viene formalmente trasportato ai sensi della parte IV del decreto 152/2006 da una sede periferica aziendale alla sede centrale, si realizza in partenza un deposito temporaneo nella sede locale, un trasporto successivo con formulario e nella sede centrale uno stoccaggio intermedio.

Ma come devono essere qualificati i depositi temporanei realizzati fuori dal luogo di produzione di rifiuti e dunque extraaziendali? Si deve dedurre che tali ipotesi sono sempre illegali?

Si. In sede di seminari e convegni è stato molto dibattuto il problema dei depositi temporanei extra aziendali. Va sottolineato e ribadito che senza alcun dubbio il deposito temporaneo per principio nazionale ed europeo non può assolutamente mai uscire dallo stretto luogo di produzione dei rifiuti e come tale intendiamo la ristrettissima area aziendale entro la quale i rifiuti sono stati prodotti. Si richiama in questo senso il principio della limitazione del luogo topografico di produzione dei rifiuti e il concetto del “piè di macchina” espresso da alcuni autori in attività convegnistiche. Appare quindi assolutamente non ipotizzabile a livello nazionale che per qualunque motivo un deposito temporaneo, di qualunque natura, entità e qualità, possa essere in qualche modo ubicato fuori dello stretto confine aziendale del luogo di produzione.

Va altresì ribadito che non essendo attività soggetta ad alcun regime autorizzatorio, è contestualmente inipotizzabile che una pubblica amministrazione, qualunque essa sia, deroghi ai principi generali nazionali ed internazionali e decreti una anomala ed irrituale attività autorizzatoria sul deposito temporaneo che cesserebbe così di essere quella eccezione assolutamente particolare che già sopra abbiamo visto ed esaminato come assolutamente derogatoria rispetto al sistema dello stoccaggio e della discarica.

Si richiamano in tal senso anche le sentenze sul tema della Corte di Cassazione e della Corte di Giustizia Europea. Dunque già appare inusuale che una pubblica amministrazione crei una deroga sulla deroga e quindi inventi un regime autorizzatorio per una eccezione che prescinde da ogni autorizzazione proprio perché è un'eccezione e non la regola.

Ma volendo creare una norma moderna ed agile che tenga conto della realtà concreta della vita sociale e lavorativa, certamente non può ignorarsi che esistono alcune attività di piccolo livello che sono impossibilitate a creare qualche volta depositi temporanei negli stretti luoghi di produzione. Però la normativa nazionale ed europea non consente neppure in queste ipotesi limitate e marginali una deroga al principio generale. Per cui appare assolutamente non ipotizzabile che una deroga - benché modesta - venga creata in un sistema normativo locale, giacché varando tale principio non vi sarebbe poi alcun confine per estenderlo da parte di altre amministrazioni in quanto piccolo, medio o grande l'entità del flusso dei rifiuti al quale la deroga sarebbe indirizzata non farebbe più alcuna differenza.

Ne consegue che, la deroga sulla deroga appare assolutamente impossibile.

Abbiamo assistito ad episodi autorizzatori o disciplinatori di alcune province che in diverse sedi (tra cui accordi di programma) hanno creato forme anomale di deposito temporaneo, autorizzandone la fuoriuscita dallo stretto luogo di produzione. Tali ipotesi sono state oggetto di fortissime ed aspre critiche in quanto si prestano ad una distonia totale con il sistema normativo nazionale ed internazionale, ma soprattutto, grazie a questa anormalità, creano i presupposti pericolosissimi affinché attività fraudolente possano basarsi su tali principi amministrativi, certamente varati in buona fede, per creare schermi a favore delle loro attività.

Infatti essendo depositi temporanei tutto il flusso dei rifiuti che dalle fonti di produzione fino a tali siti arriva verso dette località appare svincolato per forza di cose dal formulario dei rifiuti e dal registro di carico e scarico. Quindi si tratta di un principio che viene ricercato dalle forme criminali con estremo interesse per giustificare viaggi di rifiuti

non classificabili come trasporti e stoccaggi intermedi da classificare invece come depositi temporanei al di fuori del recinto aziendale e cioè del “piè di macchina”.

In tal senso va sottolineato all’attenzione delle Pubbliche amministrazioni che ogni distonia, ogni leggerezza amministrativa o legislativa che interessa il deposito temporaneo costituisce una realtà normativa o disciplinatoria che può essere utilizzata come riflesso indiretto a enorme e devastante vantaggio delle forme di criminalità organizzata in materia di rifiuti (al di là naturalmente degli intenti positivi e del tutto alieni delle amministrazioni che redigono tali atti con finalità di risolvere problemi sociali ed aziendali).

Tutto questo salvo quanto previsto dall’art. 230 del D.Lgs n. 152/2006 ma limitatamente ai rifiuti derivanti dalle attività di manutenzione delle infrastrutture.

Perchè dopo un trasporto non si può ipotizzare una forma di deposito temporaneo ma inevitabilmente uno stoccaggio?

Ipotizzare una forma di deposito temporaneo fuori dall’azienda non soltanto è anomalo ed illegale rispetto alla normativa sul deposito temporaneo, ma anche rispetto alla normativa sul trasporto. Infatti, se il deposito temporaneo è attività derogatoria ed eccezionale antecedente alla gestione, e se la gestione è in primo luogo raccolta e poi trasporto, infine smaltimento o recupero, è inevitabile che il trasporto in se stesso è già a metà del sistema di gestione. Se il deposito temporaneo è prima della gestione, come si può ipotizzare che un trasporto avvenga a metà tra la produzione del rifiuto e il deposito temporaneo? Questo non è concepibile, ed infatti il deposito temporaneo in se stesso essendo per definizione prima della gestione e dunque ben prima del trasporto, non potrà mai schematicamente essere identificato come sito di destinazione dedicato per ricevere un flusso di rifiuti attraverso il trasporto, giacché nessun titolare di deposito temporaneo potrà mai firmare la terza e quarta copia per ricevuta dello scarico della massa dei rifiuti. Il deposito temporaneo infatti è la “fonte” del trasporto, e come tale deve collocarsi prima del trasporto, non potendo essere intermedio o addirittura finale rispetto ad un’attività di trasporto. Quindi una previsione normativa od autorizzatoria amministrativa che preveda il deposito temporaneo extra aziendale non solo viene in urto con la normativa specifica su tale principio, ma crea una forma anomala di trasporto con un formulario altrettanto atipico ed anomalo, che andrebbe a riversare i rifiuti verso un sito dedicato non ipotizzabile nella normativa né nazionale né europea. Come potrebbe infatti ipotizzarsi che il titolare del deposito temporaneo firmi la terza e quarta copia di un formulario per ricevere i rifiuti che in realtà dovrebbero partire proprio da questa fonte di deposito temporaneo? E se poi il soggetto è il medesimo, cioè il produttore dei rifiuti che crea un’attività a monte e poi un deposito temporaneo a valle, come può ipotizzarsi che esso produttore realizzi un formulario in ordine alla propria attività e trasporti rifiuti prima della gestione e quindi realizzi il formulario prima della fase in cui il formulario è previsto?

Dunque, un concessionario, un gestore della succursale della casa costruttrice o dell’automercato a nostro avviso non può ipotizzare di realizzare un deposito temporaneo dei veicoli/rifiuti ritirati ed accumulati in altra area esterna alla sua azienda, anche se di sua proprietà ed anche se poco distante o addirittura sul lato opposto della strada.

■ **Un veicolo fuori uso/rifiuto può transitare direttamente da un concessionario, gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato ad un frantumatore?**

A nostro avviso no, dovendo necessariamente detto veicolo/rifiuto prima transitare verso un demolitore per poi eventualmente arrivare al frantumatore.

Ma in cosa consiste la “frantumazione” del veicolo e quando può essere effettuata?

La “frantumazione” consiste nelle operazioni per la riduzione in pezzi o in frammenti, tramite frantumatore, **del veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione**, allo scopo di ottenere residui di metallo riciclabili, separandoli dalle parti non metalliche destinate al recupero, anche energetico, o allo smaltimento (si veda art. 3, comma 1, lett. n), D. Lgs. n. 209/2003).

Essa, quindi, deve essere effettuata solo dopo le avvenute operazioni di messa in sicurezza e di demolizione svolte presso un impianto a ciò autorizzato (e, quindi, la frantumazione può avvenire presso lo stesso impianto dove il veicolo è stato messo in sicurezza e sottoposto alle operazioni di demolizione, qualora tale impianto sia altresì autorizzato ad effettuare tale ulteriore operazione, o presso un altro impianto che è autorizzato solo ad esercitare attività di frantumazione).

Appare dunque logico da detta costruzione giuridica che soltanto il demolitore può effettuare tali operazioni che appaiono assolutamente preliminari e pregiudiziali rispetto alla frantumazione che altrimenti andrebbe a condensare in modo improprio nella propria attività tutta la massa del veicolo in antitesi con i principi generali del riciclo, del recupero, della prevenzione dei danni ambientali e della salubrità pubblica. Resta sottinteso che in capo ad una stessa azienda possono coincidere formalmente le due funzioni di demolitore e frantumatore, fermo restando che nella dinamica tecnica e procedurale la seconda dovrà essere sempre necessariamente successiva alla prima.

Maurizio Santoloci

Pubblicato il 18 gennaio 2008