



AMBIENTEROSA
consulenze ambientali

Amministratore Unico: Avv. Rosa Bertuzzi
sede PC: Vicolo Pantalini, 7/9 29121 Piacenza
sede MI: Via Burlamacchi 16, Porta Romana, 20135 Milano
P. Iva 01711730331
rosabertuzzi@ambjenterosa.net
PEC: ambjenterosa@legalmail.it
www.ambjenterosa.net

di Avv. Rosa Bertuzzi e dott. Isacco Barbuti

IL CICLO DI VITA DEI VEICOLI FUORI USO –VEICOLO/V.F.U.-

Gli obblighi/diritti del custode giudiziario

Dalla qualifica di rifiuto pericoloso all'End of Waste

L'originario veicolo, poi divenuto un VFU – rifiuto speciale pericoloso -, dopo la bonifica cessa di essere un rifiuto, può essere commercializzato (da non dimenticare il pagamento delle spese di custodia a favore della depositaria giudiziaria)

La recente sentenza della **Corte di Cassazione Sez. III penale n. 15302 del 23 aprile 2021**, torna a parlare della qualifica di rifiuto per i veicoli fuori uso, ed in particolare sulla loro diversa caratterizzazione come rifiuti pericolosi o non pericolosi. In particolare il principio di diritto ancora una volta confermato dal Giudice di legittimità stabilisce che la natura di rifiuto pericoloso di un veicolo fuori uso non necessita di particolari accertamenti, quando risulti, anche soltanto per le modalità di raccolta e di deposito, che lo stesso non è stato sottoposto ad alcuna operazione finalizzata alla rimozione dei liquidi o delle altre componenti pericolose.

Il caso di specie vedeva il produttore di rifiuti (veicoli fuori uso), condannato in concorso con il trasportatore dei rifiuti stessi, per il reato previsto dall'art. 256, comma 1, lett. b) del Testo Unico Ambientale (D. Lgs. 152/2006) per aver effettuato un trasporto non autorizzato di carcasse di veicoli non bonificati, provenienti da un centro di raccolta non autorizzato al loro recupero.

Il ragionamento dei giudici di primo grado, confermato poi dalla sentenza in questione, ha portato a ritenere che tali carcasse di veicoli, non essendo stati sottoposti alle procedure di bonifica, come disciplinate dall'Allegato I del D. Lgs. 209/2003 "*Attuazione della Direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso*", erano da considerarsi rifiuti pericolosi, con codice C.E.R. 16 01 04. In particolare, innanzitutto, un veicolo è da considerarsi fuori uso quando il proprietario se ne disfi oppure abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsene, oppure quando lo stesso veicolo è destinato alla demolizione, ufficialmente privato delle targhe di immatricolazione, nonché quando lo stesso risulta in evidente stato di abbandono (ancorché giacente in area privata). In secondo luogo, poiché tali veicoli, oltreché integrare la definizione di rifiuto, ancora contenevano liquidi e sostanze pericolose, quali oli combustibili dei circuiti idraulici e frenanti, oltreché componenti meccaniche quali marmitte e motori, erano a tutti gli effetti pericolosi.

In punto di diritto quindi la Cassazione, oltre che confermare la necessità di procedere alla corretta gestione, tramite bonifica, ai fini di escludere la pericolosità del veicolo fuori uso, ha altresì stabilito che l'accertamento dell'omissione di tali operazioni non richiede particolari attività di indagini scientifiche, potendosi ricavare la presenza delle componenti pericolose all'interno dei veicoli già dalle modalità in cui

questi sono raccolti e depositati, quando da queste è evidente che i veicoli stessi non sono ancora stati sottoposti ad alcun trattamento.

Quindi, in sostanza, un veicolo diventa rifiuto nel momento in cui si realizzano le condizioni di cui all'art. 183, comma 1, lett. a) T.U.A. e del D. Lgs. 209/03. Più precisamente tale veicolo sarà considerato pericoloso oppure non pericoloso a seconda che sia stato sottoposto a bonifica oppure no.

A questo punto occorre prendere in esame una seconda recente sentenza della **Suprema Corte, la n. 2260 del 20.01.2021**, che ha preso posizione in merito alla fase 'successiva' del ciclo di vita dei veicoli fuori uso. In particolare, sulla cessazione della qualifica di rifiuto di un veicolo, a seguito delle opportune operazioni di messa in sicurezza.

Nel caso di specie di cui alla sentenza da ultimo citata, il legale rappresentante di una S.r.l. veniva condannato per il reato previsto dall'art. 259 del Testo Unico Ambientale per aver effettuato un'esportazione in Libia di quattro automezzi integri e non bonificati. In questo caso il giudizio della Corte non verteva sulla distinzione tra rifiuto pericoloso e rifiuto non pericoloso, bensì sulla distinzione tra rifiuto (pericoloso) ed End Of Waste (E.O.W.) come definito dall'art. 184-ter del T.U.A. In altre parole in questo caso la Suprema Corte ha offerto spunti utili per definire quando un veicolo fuori uso cessa di essere considerato come rifiuto. Da un punto di vista normativo, un rifiuto cessa di essere tale se sottoposto ad un'operazione di recupero e soddisfatti i criteri specifici indicati dall'art. 184-ter cit. ovvero: a) la sostanza o l'oggetto sono destinati a essere utilizzati per scopi specifici; b) esiste un mercato o una domanda per tale oggetto; c) la sostanza o l'oggetto soddisfano i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispetta la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti; d) l'utilizzo di tale sostanza o oggetto non porterà ad impatti complessivi negativi sull'ambiente o sulla salute umana.

In applicazione della normativa citata, la Corte ha ribadito innanzitutto la necessità di effettuare le operazioni di messa in sicurezza previste dall'allegato I del D. Lgs. 209/2003. Successivamente, La Corte ha stabilito che le parti e le componenti dei veicoli recuperate a seguito della messa in sicurezza cessano di essere qualificate come rifiuto, sempreché soddisfino gli altri criteri stabiliti dall'art. 184-ter T.U.A. Da qui si ricava in particolare che, per poter vendere (ed esportare) parti di ricambio recuperate da un veicolo fuori uso, non è possibile pensare di vendere i veicoli integri e non bonificati. Innanzitutto perché, senza alcuna operazione di messa in sicurezza e recupero delle componenti, le stesse mantengono la qualifica di rifiuto, in secondo luogo perché, se tale rifiuto non viene privato delle componenti pericolose, tale rifiuto è altresì pericoloso.

Di conseguenza, sulla base delle due sentenze citate si ricava che un veicolo che si trova 'a fine vita' che si trovi in evidente stato di abbandono (o nelle altre situazioni richiamate di cui all'art. 183 T.U.A. o di cui al D. Lgs. 209/2003) viene considerato rifiuto e, se non sottoposto a bonifica, rifiuto pericoloso. Successivamente al trattamento da parte di un impianto autorizzato, che provvede al recupero delle varie parti ottenute dalla messa in sicurezza, tali parti cessano di essere qualificate come rifiuto (art. 184-ter T.U.A.) e possono quindi essere alienate come beni. Beninteso nel rispetto delle norme di cui all'art. 15, comma 8 del D. Lgs. 209/2003: *"Le parti di ricambio attinenti alla sicurezza del veicolo derivanti dal trattamento del veicolo fuori uso sono cedute solo agli esercenti attività di autoriparazione per essere riutilizzate. Ciascuna impresa di autoriparazione è tenuta a certificarne l'idoneità e la funzionalità"*.

Naturalmente l'espletamento di tutte le operazioni necessarie per la corretta gestione del veicolo fuori uso, ivi inclusa la fase di deposito e custodia del veicolo stesso, comporta una serie non indifferenti di costi e oneri per il gestore del centro di raccolta. Tali spese vengono generalmente poste a carico del proprietario che conferisce il veicolo presso il centro di raccolta, al fine della radiazione dal PRA e del suo definitivo smaltimento. Tuttavia non è raro che i veicoli da portare a successivo smaltimento siano veicoli sottoposti a sequestro nell'ambito di un procedimento penale o amministrativo. In questo caso, tali veicoli, a prescindere dalle loro condizioni intrinseche, non possono essere considerati acriticamente come 'rifiuti', ciò perché, come chiarito anche, da ultimo, dalla **sentenza T.A.R. Campania n. 537 del 02.03.2021**, per tali veicoli non sussiste alcun obbligo, né intenzione di disfarsene. Al contrario, tali veicoli risultano vincolati alla

disponibilità dell'autorità giudiziaria sino alla definizione del loro destino (nello specifico, confisca o restituzione) per cui non è in alcun modo possibile procedere con le operazioni di bonifica, messa in sicurezza e demolizione sopra richiamate.

In questi casi, al contrario, i veicoli sottoposti a sequestro devono necessariamente essere conferiti presso un deposito giudiziale autorizzato, il quale dovrà custodire tali veicoli sino al momento in cui per essi verranno disposti a la confisca, con conseguente possibilità di procedere alla demolizione, oppure la restituzione. Anche in questo caso, tuttavia, occorre far fronte alle spese di custodia del deposito, i quali sono generalmente posti a carico del proprietario del veicolo sequestrato. Tuttavia, come spesso accade, il proprietario del veicolo si disinteressa del proprio mezzo e non provvede alla refusione delle spese del deposito, di fatto disinteressandosi completamente del destino dello stesso. In questi casi è il Comune a procedere con l'anticipazione delle spese di deposito in luogo del proprietario. Con conseguente diritto di rivalersi su quest'ultimo per la riscossione delle somme anticipate. Per procedere a ciò, a seguito dell'entrata in vigore della Legge di Bilancio per il 2020, L. 27 dicembre 2019 n. 160, è possibile per il Comune nominare fra i propri dipendenti uno o più funzionari responsabili della riscossione, che possono svolgere tutti i compiti dell'Ufficiale giudiziario relativamente alla riscossione delle entrate tributarie e quindi tutte le azioni relative alla fase esecutiva (es. pignoramenti mobiliari e immobiliari). Per poter essere nominati Responsabili della riscossione occorre il rispetto di determinati requisiti, tra cui il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, l'assenza di condanne penali e l'inclusione all'interno dell'elettorato attivo. L'ultima norma citata sostituisce la precedente disposizione normativa (D.L. 13 maggio 2011 n. 70, convertito con modificazioni dalla L. 12 luglio 2011, n. 201) che prevedeva che gli ufficiali della riscossione potevano essere abilitati solo con concorso nazionale bandito dai Ministeri dell'Interno e delle Finanze.

In questo modo il Legislatore ha inteso fornire una maggiore tutela ai gestori delle depositi giudiziali e gli Enti locali tenuti all'anticipazione delle spese di deposito, accelerando ed agevolando le procedure di riscossione delle somme da questi anticipate.