

I Veicoli nell'ambiente

(Avv. Emanuele Montini)

INDICE

1) Introduzione: scopo della normativa di settore	pag. 2
2) Definizione	pag. 6
3) Il veicolo abbandonato	pag. 10
4) Consegna del veicolo al concessionario	pag. 12
5) Obblighi	pag. 14
6) Responsabilità	pag. 20
7) Sanzioni	pag. 21
8) Pneumatici	pag. 23
9) Batterie	pag. 24
10) Oli esausti	pag. 25
11) Conclusioni	pag. 28

1) INTRODUZIONE: scopo della normativa di settore

La normativa italiana ha subito, negli ultimi anni, continue modifiche nel settore dei rifiuti ed in particolare, per quel che qui rileva, dei veicoli fuori uso, soprattutto in considerazione dell'ingente normativa europea sulla materia, che ne costituisce le linee direttive cogenti.

La Commissione Europea elaborò, agli inizi degli anni novanta, le modalità di attuazione dei principi contenuti in una sua Comunicazione del 1989, avente ad oggetto la strategia dei rifiuti. Prese vita in questo contesto l'idea di una Direttiva comunitaria in materia di veicoli fuori uso, in considerazione dell'impatto provocato dalla demolizione dei veicoli e dall'alto tasso di abbandono di carcasse di auto nell'ambiente. Si è giunti così alla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2000/53/CE del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso, ivi definiti *end-life – vehicles*.

La direttiva si prefiggeva diversi obiettivi, tra cui:

- armonizzare i provvedimenti nazionali relativi ai veicoli fuori uso, sia per ridurre al minimo l'impatto di questi veicoli sull'ambiente, sia per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno ed evitare distorsioni della concorrenza nella Comunità;
- definire un quadro giuridico unitario che assicurasse la coerenza degli approcci nazionali per il conseguimento degli scopi comunitari, con particolare riguardo alla progettazione dei veicoli in vista del loro riciclaggio e recupero, ai requisiti degli impianti di raccolta e di trattamento e al conseguimento degli obiettivi del reimpiego, riciclaggio e recupero, tenendo conto del principio di sussidiarietà e del principio secondo cui "*chi inquina paga*";
- prevenire la produzione di rifiuti prodotti dai veicoli fuori uso.

Priorità assoluta è stata data all'adozione di misure di prevenzione da utilizzare fin dalla fase di progettazione dei veicoli; a tal fine è previsto che gli Stati membri incoraggino i costruttori dei veicoli, in collaborazione con i costruttori di materiali ed equipaggiamenti, a:

- ridurre e limitare l'uso di sostanze pericolose sin dalla fase di progettazione;
- reimpiegare una quantità crescente di materiale riciclato nei veicoli al fine di sviluppare il mercato dei materiali riciclati;
- utilizzare norme di codifica dei componenti e dei materiali per facilitare l'individuazione dei materiali idonei ad essere recuperati e reimpiegati;

- fornire informazioni, per ogni tipo di veicolo nuovo immesso sul mercato, utili ad identificare i diversi componenti e l'ubicazione delle sostanze pericolose presenti sul veicolo.

La Direttiva disciplina le tre fasi della Raccolta, del Trattamento e del Reimpiego e recupero.

L'Italia ha recepito la normativa europea, dopo un deferimento della Commissione europea (assieme ad altri 7 Paesi) per non essersi adeguata alla nuova disciplina entro aprile 2002, con il D.Lgs. 24.06.2003, n. 209, il quale è stato modificato di recente dal D.Lgs. 23.02.2006, n. 149, recante "*Disposizioni correttive ed integrative*" al precedente testo, che rimane in vigore.

La legge italiana recepisce quasi testualmente gli obiettivi evidenziati in sede comunitaria, stabilendo, all'art. 2 del D.Lgs. 209/2003, che:

" 1. Il presente decreto ha lo scopo:

a) di ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, al fine di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente;

b) di evitare distorsioni della concorrenza, soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e delle medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio dei veicoli fuori uso;

c) di determinare i presupposti e le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli.

2. Ai fini di cui al comma 1, in attuazione dei principi di precauzione e dell'azione preventiva ed in conformità alla strategia comunitaria in materia di gestione dei rifiuti, il presente decreto individua e disciplina:

a) le misure volte, in via prioritaria, a prevenire la produzione di rifiuti derivanti dai veicoli e, in particolare, le misure per ridurre e per controllare le sostanze pericolose presenti negli stessi veicoli, da adottare fin dalla fase di progettazione, per prevenire il rilascio nell'ambiente di sostanze pericolose, per facilitare il reimpiego, il riciclaggio e il recupero energetico e per limitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi;

b) le prescrizioni da osservare nella progettazione e nella produzione dei veicoli nuovi per incoraggiare e per favorire il recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali, compreso lo sviluppo del mercato dei materiali di

demolizione recuperati, privilegiando il reimpiego e il riciclaggio, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire;

c) le altre azioni necessarie per favorire il reimpiego, il riciclaggio e il recupero di tutte le componenti metalliche e non metalliche derivanti dal veicolo fuori uso e, in particolare, di tutte le materie plastiche;

d) le misure volte a migliorare la qualità ambientale e l'efficienza delle attività di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di vita del veicolo, dalla progettazione dello stesso alla gestione finale del veicolo fuori uso, per garantire che il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento del veicolo medesimo avvenga senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile;

e) le responsabilità degli operatori economici."

Tali obiettivi non hanno subito modifica o specificazione alcuna nella novella del 2006. Molte delle scelte europee in questo campo erano peraltro state anticipate a livello nazionale dal Decreto Ronchi (D.Lgs. 22/1997), il principale strumento normativo per la disciplina della materia dei rifiuti e del loro smaltimento. In particolare, si sta pensando al concetto di gestione dei rifiuti come "*attività di pubblico interesse*" che deve conformarsi al principio di "*responsabilizzazione e di cooperazione di tutti i soggetti coinvolti nella produzione, distribuzione, nell'utilizzo e nel consumo dei beni da cui derivano i rifiuti*", concetto che si trova decisamente in primo piano nella normativa sui veicoli fuori uso; o anche alla previsione che le autorità competenti adottino, in tema di prevenzione della produzione di rifiuti, le iniziative dirette a favorire questi fini mediante diversi strumenti tra cui la "*promozione di accordi e contratti di programma*" (art. 3). Ancora, si vuole ricordare l'art. 5, che pare degno di nota in quanto anticipa la portata della Direttiva 2000/53 circa la necessità di assicurare la presenza di una rete integrata di impianti di smaltimento sul territorio nazionale ed istituisce l'Ambito Territoriale Ottimale, entro cui assicurare l'autosufficienza nello smaltimento dei rifiuti.

Il quadro attuale normativo di riferimento per i veicoli fuori uso è rappresentato da:

- D.Lgs. 23 febbraio 2006 n. 149 "*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*"
- D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 recante "*norme in materia ambientale*" (il c.d. codice dell'ambiente)
- D.Lgs. 24 giugno 2003 n. 209 (per i veicoli di categoria M1, N1, e per i veicoli a tre ruote – eccetto di categoria L5)

- D.M. 22 ottobre 1999 n. 460 "*Regolamento recante disciplina dei casi e delle procedure di conferimento ai centri di raccolta dei veicoli a motore o rimorchi rinvenuti dagli organi pubblici o non reclamati dai proprietari e di quelli acquisiti ai sensi degli articoli 927 – 929 e 923 del codice civile*"
- D.Lgs. 5 febbraio 1997 n. 22 (Decreto Ronchi).
- Si deve menzionare, a parte, il D.M. 2 maggio 2006, che stabilisce i "*requisiti relativi ai centri di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso non disciplinati dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209*" e successive modificazioni, ai sensi dell'art. 231 del D. Lgs. 152/2006, il quale però è ancora inefficace a causa del mancato controllo della Corte dei Conti, come da avviso pubblicato sulla G.U. n. 146 del 26 giugno 2006.

2) DEFINIZIONE

Rientrando nella più generica categoria dei rifiuti, i veicoli fuori uso devono innanzitutto presentare i requisiti oggettivo e soggettivo richiesti dall'art. 6 del D.Lgs. 22/1997 (ora art. 183 del D.Lgs. 152/2006 "*rifiuto: qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'Allegato A alla parte quarta del presente decreto e di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi*"). Tale testo classificava inizialmente "*i veicoli a motore, rimorchi e simili fuori uso e le loro parti*" (art. 7) , come rifiuti speciali non pericolosi. La Decisione 22 gennaio 2001 n. 119, successiva e modificativa della Direttiva 2000/532 relativa ai rifiuti e alla loro catalogazione, ha inciso sulla materia attribuendo a tali oggetti la qualifica di rifiuti pericolosi nei casi in cui non siano del tutto privati, appunto, delle componenti pericolose.

L'attuale codice dell'ambiente, alla parte IV, classifica i veicoli fuori uso e le loro parti, sotto il profilo della provenienza, come rifiuti speciali, alla lettera I), e sotto il profilo della pericolosità (all. D), esime solo "*i veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose*" ed i pneumatici usati. A parte sono invece qualificati gli oli esausti, i liquidi e le batterie, per cui si stabilisce un trattamento particolare.

La differenza tra il vecchio e il nuovo testo del D.Lgs. 209/2003 non è sostanziale, in quanto entrambe rimandano al Decreto Ronchi. La nuova dicitura sembra orientata ad avere una maggiore rispondenza al testo della Direttiva 2000/53 ed è la seguente:

- *art. 1: 1. Il presente decreto si applica ai veicoli, ai veicoli fuori uso, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera b), e ai relativi componenti e materiali, a prescindere dal modo in cui il veicolo e' stato mantenuto o riparato durante il suo*

ciclo di vita e dal fatto che esso e' dotato di componenti forniti dal produttore o di altri componenti il cui montaggio, come ricambio, e' conforme alle norme comunitarie o nazionali in materia.

2. Ai veicoli a motore a tre ruote si applicano solo le disposizioni di cui all'articolo 5, commi 1 e 3, e all'articolo 6. [le prescrizioni relative alla consegna e al trattamento delle vetture]

3. Ai veicoli speciali, come definiti dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, della direttiva 70/156/CEE, e successive modificazioni, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7 sul reimpiego e sul recupero.

- *art.3: 1. Ai fini del presente decreto, si intende per:*
- a) «veicoli», i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore; [pertanto, secondo l'art. 47 del c.d.s., M1= veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente; N1=veicoli destinati al trasporto di merci aventi massa massima non superiore alle 3,5 t]*
 - b) «veicolo fuori uso», un veicolo di cui alla lettera a) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modifiche; [...]*
- 2. Un veicolo e' classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera b):*
- a) 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;*
 - b) nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati;*
 - c) a seguito di specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria;*
 - d) in ogni altro caso in cui il veicolo, ancorché giacente in area privata, risulta in evidente stato di abbandono.*
- 3. Non rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi del comma 1, lettera b), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d'epoca e i veicoli di interesse storico o collezionistico o destinati ai musei, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati.*

L'art. 3 comma 2 lett. b), prima della modifica apportata dal D.Lgs. 149/2006, classificava come veicolo fuori uso anche "*il veicolo che sia stato ufficialmente privato delle targhe di immatricolazione, salvo il caso di esclusivo utilizzo in aree private di un veicolo per il quale è stata effettuata la cancellazione dal P.R.A. a cura del proprietario*". La Commissione europea ha però chiesto che fosse inibita la possibilità che veicoli radiati potessero continuare ad essere utilizzabili su aree private. A seguito della modifica del testo del D.Lgs. 209/2003 si ritiene quindi, pur non essendovi una espressa presa di posizione sul punto, che tale comportamento non sia più ammesso, anche in considerazione del fatto che attualmente la cancellazione dal P.R.A. può essere effettuata, ex art. 5 comma 8 D.Lgs. 149/2006, esclusivamente a cura del centro di raccolta o concessionario.

Rimangono in ogni caso esclusi da questa definizione, e quindi dall'applicazione della disciplina relativa, i veicoli a tre ruote di categoria L-5 [veicoli a tre ruote simmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 50 km/h; es. tricicli a motore Ape 125], motoveicoli, veicoli per trasporto di cose di massa superiore a 3,5 t, rimorchi, macchine agricole, macchine operatrici e veicoli con caratteristiche atipiche.

Prima dell'emanazione del D.Lgs. 152/2006, quindi, si veniva a creare una lacuna, consistente nella differenza tra la nozione di rifiuto accolta dal decreto Ronchi e quella di veicolo fuori uso, di molto ridotta. Ora queste categorie di veicoli sono disciplinate dagli artt. 231 e seguenti del codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006), di cui si tratteranno le eventuali differenze di normativa in ogni specifico paragrafo.

Qui vi è da specificare che, in base all'art. 231, l'obbligo di consegna del veicolo sussiste solo per il proprietario che "*intenda procedere alla demolizione*". Nel caso in cui, invece, si volesse utilizzare il veicolo in altro modo, non vi è una disposizione di legge che ne imponga la consegna ad un soggetto autorizzato allo smaltimento, in quanto esso non è ancora divenuto un rifiuto, mancando per portare a termine questo passaggio proprio l'elemento soggettivo, richiesto dalla normativa, dell'azione, intenzione o obbligo di disfarsene. Si vede subito come questa lacuna non sia consona allo spirito dell'orientamento europeo, in quanto permetterebbe l'indefinito stazionamento di rifiuti pericolosi (in quanto non privati delle componenti definite tali). Per risolvere tale problema la dottrina (si veda Livio Boiero, "*Il veicolo e l'ambiente*" ed. Maggioli) è solita applicare l'art. 56 c.p. (relativo al tentativo di reato), utilizzando la nozione di "*atti idonei diretti in modo non equivoco a commettere un fatto*" per

sopperire alla legge e desumere la volontà di demolire il veicolo da atti impliciti (quali, ad esempio, l'evidente stato di abbandono, che è situazione espressamente presa in considerazione per i veicoli disciplinati dal D.Lgs. 209/2003).

Da ultimo vi è da chiarire che i rottami ferrosi devono essere considerati rifiuti finchè non siano effettivamente riciclati in prodotti siderurgici, in modo da diventare prodotti finiti del processo di trasformazione cui sono destinati (Corte di Giustizia Comunità Europee, sent. 11 novembre 2004, causa C-457/02, Niselli, e da ultimo Cass. Pen. Sez. III, 10 novembre 2006, sent. N. 37303). Non è pertanto possibile, a parte le ipotesi di reimpiego senza trasformazioni, considerare i rottami ferrosi stessi "*materia prima secondaria per attività siderurgiche e metallurgiche*", al fine di non sottoporli alla normativa sui rifiuti .

3) IL VEICOLO ABBANDONATO

Il veicolo abbandonato è preso in specifica considerazione sia dal testo del D.Lgs.209/2003, sia da quello del D.Lgs. 152/2006:

- art. 3 comma 2 lett. b) si considerano fuori uso i veicoli "*nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati*"
- art. 5 comma 14: "*i veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quelli acquisiti per occupazione, ai sensi degli articoli 927-929 e 923 del codice civile... sono conferiti ai centri di raccolta*"
- D.Lgs. 152/2006 art. 231 comma 3. "*I veicoli a motore o i rimorchi di cui al comma 1 rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quelli acquisiti per occupazione ai sensi degli articoli 927, 928, 929 e 923 del codice civile sono conferiti ai centri di raccolta di cui al comma 1 nei casi e con le procedure determinate con decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti. Fino all'adozione di tale decreto, trova applicazione il decreto 22 ottobre 1999, n. 460.*"

Ai sensi dell'art. 1 del decreto 460/1999 gli organi di Polizia Stradale (inteso in senso lato, tutti gli organi di polizia che esercitano tali funzioni), nel momento in cui trovano su aree pubbliche o ad uso pubblico, un veicolo a motore o un rimorchio in condizioni da fare presumere lo stato di abbandono, attuano la procedura prevista dal medesimo. In questo contesto elemento determinante per attivare la procedura è stabilire se vi sia lo stato di abbandono, per cui la norma stabilisce dei criteri

presuntivi predeterminati. Il primo è la mancanza di targa di immatricolazione o del contrassegno di identificazione. La mancanza dei suddetti elementi fa presumere che il veicolo assurga ad oggetto abbandonato, per cui fa scattare automaticamente la procedura. L'altro elemento che può giustificare una presunzione, è la mancanza di parti essenziali per l'uso o la conservazione (questo parametro, pur se codificato, apre un'ampia valutazione discrezionale degli organi di polizia che ritrovano il veicolo, in quanto non sono specificati i pezzi la cui mancanza fa scattare la presunzione; tale discrezionalità è limitata solo dal fatto che dovranno essere accuratamente registrati sul verbale di constatazione i pezzi mancanti per cui si è ritenuto giustificato attivare la procedura). Il decreto prevede, peraltro, che, in questo secondo caso, si verifichi la presenza di una denuncia per furto del veicolo, a causa della prassi piuttosto diffusa di rubare delle vetture con lo scopo di utilizzarne i pezzi e successivamente abbandonarle. In tal caso il veicolo deve essere restituito al proprietario, nello stato in cui si trova.

Nel caso in cui il veicolo di cui si presume lo stato di abbandono contenga elementi che possano far individuare il proprietario, occorre notificare allo stesso:

- il verbale di ritrovamento del veicolo
- il verbale di contestazione dell'infrazione degli artt. 231 e 255 comma 1 D.Lgs. 152/2006 o dell'art. 13 D.Lgs. 209/2003
- l'ordinanza di smaltimento di rifiuto ex art. 192 del D.Lgs. 152/2006.

Contemporaneamente, il veicolo verrà temporaneamente conferito ad un centro di raccolta individuato annualmente dal Prefetto. Il veicolo sarà considerato cosa abbandonata dopo che siano trascorsi 60 giorni dalla notificazione dei suddetti atti, con le conseguenze di cui all'art. 923 c.c. (acquisto della proprietà a titolo originario), e il gestore del centro di raccolta potrà procedere a questo punto alla rottamazione, *"previo recupero delle parti ancora utilizzabili e previa cancellazione dal P.R.A."*.

Per il caso in cui il proprietario del veicolo non sia identificabile, si pubblica sull'albo pretorio il verbale di ritrovamento e, trascorsi 60 giorni, si redige il verbale di occupazione di cosa mobile, ai sensi dell'art. 923 c.c. e potranno quindi attivarsi le formalità di radiazione e demolizione.

All'art. 2 del decreto 460/1999, viene esaminato il caso in cui si sia accertata la violazione del divieto di sosta da parte di un veicolo, che permane nella violazione per i successivi 60 giorni. Allo scadere di tale termine si avvia la procedura ex artt. 927-929 c.c.. Il veicolo viene conferito per la temporanea a custodia al centro di raccolta e contemporaneamente l'organo di polizia riferisce al sindaco, il quale pubblica la notizia

del ritrovamento sull'Albo pretorio. Se è stato possibile risalire al proprietario del mezzo, gli è notificato un invito a ritirarlo entro il termine di un anno dall'ultimo giorno della pubblicazione, con l'avvertenza che in caso contrario perderà la proprietà del bene. Allo scadere del termine il veicolo può venire rottamato o venduto, a seconda delle sue condizioni e della sua funzionalità.

4) CONSEGNA DEL VEICOLO AL CONCESSIONARIO

Per assicurare una rottamazione ecologica del veicolo, la legge prevede sempre la sua consegna ad un centro autorizzato, sia da parte del detentore dello stesso che da parte degli organi pubblici che lo rinvergono, con le procedure di cui si è visto sopra in dettaglio. A questo scopo, è previsto che i centri di raccolta possano ricevere anche parti di veicoli.

In base al testo novellato dell'art. 5 comma 6 del D.Lgs. 209/2003, il veicolo destinato alla demolizione può essere consegnato o direttamente ad un centro di raccolta, ovvero, nel caso in cui il proprietario voglia acquistarne un altro, ad un concessionario o alla succursale della casa costruttrice o auto mercato che accetta la consegna e rilascia, 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."*.

Accanto a questo certificato, viene emesso dal P.R.A. (già sulla base dell'art. 46 del decreto Ronchi) un secondo, c.d. *"di radiazione"*, che attesta la cessazione del veicolo dalla circolazione per demolizione ecologica dello stesso; questo strumento rappresenta da un lato uno mezzo di pubblicità dell'operazione di rottamazione ecologica, dall'altro è reso necessario, nel nostro ordinamento, dal sistema di pubblicità dei veicoli e dal collegamento tra iscrizione nei registri e obbligazione tributaria.

A seguito delle novella legislativa del 2006, la rottamazione del veicolo deve avvenire senza costi per il detentore, nonostante il valore nullo o addirittura negativo del mezzo. Le uniche spese che dovrà sopportare sono quelle relative ai costi documentati di cancellazione dal P.R.A. e quelli di trasporto al centro di raccolta o al concessionario. Questa norma si applica a partire dalla data di entrata in vigore del decreto per i veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002, dal 1° gennaio 2007 per i veicoli immessi anteriormente; è previsto che *"nelle more del conseguimento delle obbligazioni di cui all'art. 5, i produttori sostengono, a titolo*

individuale, gli eventuali costi derivanti dal valore negativo dei veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002 (art. 15 co. 5). Altra novità introdotta da quest'articolo è la competenza esclusiva degli operatori del settore ad effettuare la cancellazione del veicolo dai registri, mentre prima era espressamente prevista la possibilità che fosse il proprietario stesso a farlo.

Le disposizioni di cui sopra non si applicano nel caso in cui al veicolo manchino delle componenti essenziali o contenga rifiuti aggiunti. Le parti la cui assenza dà origine alla disapplicazione delle norme sono enumerate dall'art.5 comma 5: il motore, parti della carrozzeria, il catalizzatore e le centraline elettroniche. L'unico dubbio che permane, in tale elencazione, è quello relativo alle parti di carrozzeria, che possono essere interpretate con la più ampia discrezionalità, inducendo magari un gestore a rifiutare il ritiro gratuito nel caso in cui sia assente anche solo uno specchietto retrovisore, e a vanificare così l'effetto della gratuità dell'operazione.

Il meccanismo di consegna e cancellazione previsto dal D.Lgs. 209/2003 ha creato alcuni inconvenienti pratici. In primo luogo la ricevuta rilasciata dal demolitore ha valore solo se rilasciata da un centro autorizzato, e il fatto che molti operatori non siano ancora in regola è un rischio che rimane in capo al detentore del veicolo. In secondo luogo, i demolitori non autorizzati non possono effettuare la cancellazione dal P.R.A., per cui molti veicoli rottamati restano in realtà iscritti nei registri.

Anche nel caso in cui il demolitore sia autorizzato, può accadere che la cancellazione del veicolo avvenga dopo il termine stabilito per legge, nel qual caso i costi dell'operazione vengono, in modo non trasparente, addebitati al proprietario del veicolo. Il 15 aprile 2003 la Commissione Politiche UE della Camera ha espresso un parere in cui si valutava l'opportunità di riportare in capo al cittadino l'obbligo di cancellazione, come implicitamente disposto dalla Direttiva 53/2000 (art. 5 par. 3), ma questa indicazione non è stata recepita neanche nelle modifiche introdotte nel 2006.

5) OBBLIGHI

Come si è visto sopra, gli operatori del settore sono soggetti messi in primo piano dalla disciplina, essendo fondamentale la loro cooperazione nel raggiungere gli scopi che la normativa si propone, e di conseguenza sono stati posti a loro carico una serie di obblighi.

I concessionari o automercati che ritirano i veicoli fuori uso, in base all'art. 5 commi 3 e 4, devono organizzare *"direttamente o indirettamente, su base individuale o collettiva, una rete di centri di raccolta opportunamente distribuiti sul territorio nazionale"*; *"nel caso in cui il produttore non ottempera a quanto stabilito al comma 3, sostiene gli eventuali costi per il ritiro ed il trattamento del veicolo fuori uso"*.

In capo al gestore del centro di raccolta o del concessionario la legge pone inoltre l'obbligo di provvedere alla cancellazione dal P.R.A. (la cancellazione *"avviene esclusivamente a cura del titolare del centro di raccolta ovvero del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, senza oneri di agenzia a carico del detentore del veicolo stesso"*) nel termine di 30 giorni naturali e consecutivi dalla consegna del veicolo e rilascio del certificato di rottamazione (il concessionario o il centro deve effettuare la cancellazione prima della consegna del veicolo al centro di raccolta). In detto termine, il concessionario deve restituire il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe dei veicoli, secondo la procedura stabilite dal D.P.R. 358/2001 (art. 5, comma 8). Il veicolo può essere cancellato dal P.R.A. solo previa presentazione della copia del certificato di rottamazione.

In caso di consegna direttamente al centro di raccolta, sarà il titolare del centro a rilasciare il certificato, completato dalla descrizione del veicolo, dall'impegno a provvedere alla cancellazione dal P.R.A. e al trattamento del veicolo.

I commi 9 e 10 dell'art. 5 prevedono ulteriori obblighi in capo al titolare del centro di raccolta: egli deve procedere al trattamento del veicolo fuori uso e annotare, nel registro di entrata ed uscita dei veicoli (da tenersi in conformità alle disposizioni del codice della strada) gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti. Allo stesso obbligo è soggetto il titolare del centro di raccolta o di altro luogo di custodia dei veicoli rimossi ai sensi dell'art. 159 c.d.s., nel caso di demolizione ai sensi dell'art. 215 c.d.s..

La novella del 2006 ha introdotto all'art. 5 il comma 15, relativo all'obbligo delle imprese esercenti attività di autoriparazione di consegnare *"ove ciò sia tecnicamente fattibile"*, i pezzi usati allo stato di rifiuto, derivanti dalla riparazione dei veicoli, ad un operatore autorizzato alla raccolta, così come definito dall'art. 3 comma 1 lett. u (ad eccezione di quelli per cui è previsto dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta). Stoccaggio e trattamento dei veicoli sono soggetti ad un severo controllo, sulla base delle direttive CEE 442/75 e 53/2000 (concetto già espresso dalla Cassazione, sez. pen. Sent. n. 1899 del 6/7/1999 *"sono da considerare rifiuti, ai sensi degli art. 7*

comma terzo lett. 1) e 51 del D.Lgs. 22/97, gli autoveicoli destinati alla rottamazione, onde la loro raccolta e il loro smaltimento, al pari di ogni altra operazione di gestione, sono soggetti ad autorizzazione amministrativa).

L'art. 6 prevede dettagliatamente (rimandando all'allegato I) le prescrizioni relative al trattamento dei veicoli, facendo riferimento sia alla clausola generale dall'art. 2 comma 2 del D.Lgs. 22/1997, sia dettando specifici obblighi da rispettare:

2. a) "effettuare al più presto le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso di cui all'allegato I, punto 5;

b) effettuare le operazioni per la messa in sicurezza, di cui al citato allegato I, punto 5, prima di procedere allo smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso o ad altre equivalenti operazioni volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;

c) rimuovere preventivamente, nell'esercizio delle operazioni di demolizione, i componenti ed i materiali di cui all'allegato II etichettati o resi in altro modo identificabili, secondo quanto disposto in sede comunitaria;

d) rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi in modo da non contaminare i successivi rifiuti frantumati provenienti dal veicolo fuori uso;

e) eseguire le operazioni di smontaggio e di deposito dei componenti in modo da non comprometterne la possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero".

3. Alla chiusura dell'impianto di trattamento, il titolare provvede al ripristino ambientale dell'area utilizzata, secondo le modalità stabilite dalla regione nel provvedimento di autorizzazione. Ai fini del ripristino ambientale e' data priorità all'utilizzo di specifiche tecniche di ingegneria ambientale.

4. Nel caso che, dopo l'avviamento dell'impianto di trattamento, la provincia competente per territorio accerta la non conformità dello stesso all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 22 del 1997 ovvero accerta il mancato rispetto delle condizioni e delle prescrizioni stabilite nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento, rilasciato ai sensi dell'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 22 del 1997, la regione competente per territorio previa diffida, sospende quest'ultima autorizzazione per un periodo massimo di dodici mesi. La stessa autorizzazione e' revocata qualora il titolare dell'impianto non provveda a conformarsi, entro il predetto termine, alle prescrizioni delle predette autorizzazioni.

5. L'ammissione delle attività di recupero dei rifiuti derivanti da veicoli fuori uso alle procedure semplificate, ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997, e' subordinata a preventiva ispezione da parte della provincia competente per

territorio, da effettuarsi entro sessanta giorni dalla presentazione della comunicazione di inizio di attività e, comunque, prima dell'avvio della stessa attività; detta ispezione, che e' effettuata, dopo l'inizio dell'attività, almeno una volta l'anno, accerta:

- a) la tipologia e la quantità dei rifiuti sottoposti alle operazioni di recupero;*
- b) la conformità delle attività di recupero alle prescrizioni tecniche ed alle misure di sicurezza fissate in conformità alle disposizioni emanate ai sensi del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, nonché alle norme tecniche previste dall'articolo 31 del medesimo decreto legislativo n. 22 del 1997.*

6. Nel caso che la provincia competente per territorio, a seguito delle ispezioni previste al comma 5, accerta la violazione delle disposizioni stabilite allo stesso comma, vieta, previa diffida e fissazione di un termine per adempiere, l'inizio ovvero la prosecuzione dell'attività, salvo che il titolare dell'impianto non provveda, entro il termine stabilito, a conformare detta attività alla normativa vigente. Affinché sia applicabile la sanzione penale prevista dall'art. 13 comma 1 (vedi infra, par. 7), è necessario un duplice presupposto: la previa diffida da parte dell'ente e la successiva sospensione dell'autorizzazione o revoca della stessa. Solo il comportamento che proseguisse dopo tali attività potrebbe avere rilievo penale (cfr. Trib. Di S. Maria Capua di Vetere, ord. 13.01.2006).

7. Le province trasmettono annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, all'APAT e all'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti di cui all'articolo 8, comma 4, i risultati delle ispezioni effettuate ai sensi del presente articolo.

8. In conformità al disposto dell'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo n. 22 del 1997, l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento prevista al comma 1 dello stesso articolo 28 e' rilasciata agli impianti di trattamento disciplinati dal presente decreto per un periodo di cinque anni ed e' rinnovabile, con le modalità stabilite al citato comma 3. Tale autorizzazione dovrà contenere, tra l'altro, un riferimento esplicito agli obblighi di cui al comma 2 del presente articolo. Nel caso di impianto di trattamento che, all'atto del rilascio dell'autorizzazione o del relativo rinnovo, e' registrato ai sensi del Regolamento (CE) n. 761/01, detta autorizzazione e' concessa ed e' rinnovabile per un periodo di otto anni.

8-bis. Il deposito temporaneo dei veicoli nel luogo di produzione del rifiuto - presso il concessionario, il gestore della succursale della casa costruttrice o l'automercato - destinati all'invio a impianti autorizzati per il trattamento, e' consentito fino a un massimo di trenta giorni.

Ancora più in dettaglio, il D.M. del 2 maggio 2006, relativo ai requisiti degli impianti di trattamento dei veicoli non regolati dal D.Lgs. 209/2003, regola l'ubicazione degli stessi (sia le aree in cui non devono essere localizzati, sia la possibilità che il Comune preveda strumenti per favorire la rilocalizzazione nelle zone da privilegiare), i requisiti strutturali, la specifica organizzazione settoriale in cui si devono articolare e infine i criteri per lo stoccaggio. Come si ricordava nell'introduzione però, queste norme non sono efficaci per il mancato controllo della Corte dei Conti.

In coerenza con gli scopi della normativa, l'art. 7 pone a carico degli operatori economici anche degli obblighi relativi alla percentuale di materiale riciclato (in base al peso medio del veicolo e al numero di veicoli/anno) e di comunicazione annuale dei dati di trattamento, tramite il formulario di dichiarazione ambientale di cui alla l. 70/1994.

Come si è detto *supra*, anche i produttori di vetture rientrano nel novero dei soggetti che contribuiscono all'aumento della percentuale di materiale ecogestito, e di conseguenza anche su di loro ricadono numerosi obblighi di informazione, per facilitare le operazioni di demolizione e l'individuazione dell'ubicazione delle sostanze pericolose (art. 10).

Infine, l'art. 11 prevede degli ulteriori obblighi di comunicazione:

- Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro delle attività produttive trasmettono alla Commissione delle Comunità europee, ogni tre anni ed entro nove mesi dalla scadenza del periodo di tre anni preso in esame, una relazione sull'applicazione delle disposizioni del presente decreto, utilizzando i dati comunicati dall'APAT, ai sensi del comma 4.
- Entro il 30 aprile di ogni anno il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette all'APAT i dati relativi alle immatricolazioni di nuovi veicoli avvenute nell'anno solare precedente, i dati relativi ai certificati di rottamazione emessi pervenuti dai centri di raccolta, dai concessionari, dai gestori delle succursali delle case costruttrici o degli automercati relativi ai veicoli fuori uso ad essi consegnati, nonché i dati relativi alle cancellazioni che pervengono dal PRA.
- I soggetti che effettuano le attività di raccolta, di trasporto e di trattamento dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali comunicano, annualmente i dati relativi ai veicoli fuori uso ed ai pertinenti materiali e componenti sottoposti a trattamento, nonché i dati relativi ai materiali, ai prodotti ed ai componenti ottenuti ed avviati al reimpiego, al riciclaggio e al recupero, utilizzando il modello unico di dichiarazione ambientale di cui alla l. 70/1994, integrato da una specifica sezione

da adottare, con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2-bis, della citata legge n. 70 del 1994.

- L'APAT trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con cadenza annuale, una relazione contenente i dati di cui ai commi 2 e 3.
- A decorrere dall'anno 2003, gli operatori economici pubblicano annualmente e rendono disponibili all'Albo nazionale delle imprese di cui all'articolo 8, comma 4, le informazioni riguardanti:
 - a) la costruzione del veicolo e dei relativi componenti che possono essere reimpiegati, recuperati e riciclati;
 - b) il corretto trattamento, sotto il profilo ambientale, del veicolo fuori uso, con particolare riferimento alla rimozione di tutti i liquidi ed alla demolizione;
 - c) l'ottimizzazione delle possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero del veicolo fuori uso e dei relativi componenti;
 - d) i progressi conseguiti in materia di recupero e di riciclaggio al fine di ridurre lo smaltimento del veicolo fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali.
- Il produttore del veicolo rende accessibili all'acquirente del veicolo le informazioni di cui al comma 5, includendole nelle pubblicazioni promozionali utilizzate per la commercializzazione dello stesso veicolo.

6) RESPONSABILITA'

Le responsabilità del detentore della vettura e dei soggetti autorizzati al ritiro della stessa, sono regolate dal comma 12 dell'art. 5, che recita: "*Il rilascio del certificato di rottamazione di cui ai commi 6 e 7 libera il detentore del veicolo fuori uso dalle responsabilità penale, civile e amministrativa connesse alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso*". Il comma successivo specifica che i certificati di rottamazione emessi in altri Stati membri e rispondenti ai requisiti minimi fissati dalla Commissione europea sono riconosciuti ed accettati sul territorio nazionale, per cui producono i medesimi effetti di scarico delle responsabilità.

7) SANZIONI

Le sanzioni previste dall'art. 13 del D.Lgs.209/2003 sono applicabili solo qualora si tratti dei veicoli individuati dall'art. 1, comma 1 e dall'art. 3 comma 1 lett. a); per tutti

gli altri veicoli si applicano le disposizioni dell'art. 231 del D.Lgs. 152/2006 (per l'individuazione specifica del tipo di veicolo si rimanda al par. 2).

Le ipotesi sanzionatorie previste dal D.Lgs. 209/2003 sono:

- √ " *1. Chiunque effettua attività di gestione dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali in violazione dell'articolo 6 (prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso), comma 2, è punito con l'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da 3.000 euro a 30.000 euro;*
- √ *2. Chiunque viola la disposizione dell'articolo 5, comma 1 (qualora il detentore del veicolo lo abbandoni o proceda alla demolizione senza consegnarlo ad un centro di raccolta), è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro. È ammesso il pagamento in misura ridotta di euro 1.666,67;*
- √ *3. In caso di mancata consegna del certificato di cui all'articolo 5, commi 6 e 7, (certificato di rottamazione) si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 300 euro a 3.000 euro. Nel caso in cui i suddetti documenti risultino inesatti o non conformi a quanto stabilito nel presente decreto, si applicano le medesime sanzioni ridotte della metà'. È ammesso il pagamento in misura ridotta di euro 1.666,67;*
- √ *4. Chiunque viola le disposizioni dell'articolo 5, commi 8, 9, 10 e 11, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro (obblighi dei centri di raccolta e dei concessionari: cancellazione dal P.R.A., trattamento dei veicoli..). È ammesso il pagamento in misura ridotta di euro 1.666,67;*
- √ *5. Chiunque produce o immette sul mercato materiali o componenti di veicoli in violazione del divieto di cui all'articolo 9 (è vietato produrre o immettere sul mercato materiali e componenti contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente) è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 euro a 100.000 euro.*
- √ *6. In caso di violazione degli obblighi derivanti dall'articolo 10, commi 1 e 3 (obblighi di comunicazione dei produttori di veicoli relativamente alle informazioni necessarie ad una corretta demolizione), si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.*
- √ *7. Chiunque non effettua la comunicazione prevista dall'articolo 11, comma 4 (comunicazione annuale sui veicoli ed i materiali trattati), o la effettua in modo incompleto o inesatto, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 euro a 18.000 euro.*
- √ *8. Per l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto e per la destinazione dei relativi proventi si applica quanto stabilito dagli*

articoli 55 e 55-bis del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.” (ora artt. 262 e 263 del D.Lgs. 152/2006), i quali prevedono che la competenza a irrogare le sanzioni amministrative pecuniarie e ad essere destinatario dei proventi derivanti dalle stesse, spetti alle provincie nel cui territorio sono state commesse le violazioni.

Per i veicoli non presi in considerazione dalla norma appena esaminata, il codice dell'ambiente, col combinato disposto degli artt. 231 e 255 (abbandono di rifiuti) stabilisce che:

- ✓ il detentore del veicolo che lo abbandoni o proceda alla sua demolizione senza consegnarlo ad un centro autorizzato è punito con una sanzione pecuniaria da euro 105 a euro 620, di cui è ammesso il pagamento in misura ridotta di euro 206,67;
- ✓ il titolare di un centro di raccolta o concessionario che non comunichi entro 90 giorni dalla consegna del veicolo o del rimorchio l'avvenuta consegna o che non consegni le targhe e i documenti di proprietà al competente ufficio del P.R.A. è punito con una sanzione pecuniaria da euro 260 a euro 1.550, di cui è ammesso il pagamento in misura ridotta di euro 516,66;

8) PNEUMATICI

L'obbligo di conformarsi alla normativa europea ha apportato una sostanziale modifica anche in questo campo. In base alla decisione 2000/532/CE del 3 maggio 2000, sono da considerare fuori uso soltanto quei pneumatici che non siano più riconducibili all'utilizzo originario. Se fino alla novella legislativa in Italia ogni pneumatico usato era considerato automaticamente un rifiuto, per la necessità di ridurre drasticamente la mole di materiali inviati alle discariche, il D.M. Ambiente 9 gennaio 2003 (e ancora prima la l. 179/2002, art. 25 comma 1 lett. l) ha dunque imposto una distinzione tra pneumatici usati e pneumatici fuori uso, sopprimendo il punto 10.3 dell'allegato al D.M. 5 febbraio 1998. Ha così eliminato la tipologia dei primi dal novero dei rifiuti non pericolosi e li ha sottratti alla relativa disciplina, in modo tale da incentivare il riutilizzo degli stessi, quando ne ricorrano i presupposti tecnici e tecnologici, tramite il processo di ricostruzione. Tale pratica è resa possibile per il fatto che la struttura degli pneumatici abbia una vita più lunga di quella del battistrada, per cui la ricostruzione consiste nella sostituzione di quest'ultimo. Sono inoltre previste norme restrittive per lo stoccaggio di pneumatici, in particolari norme di igiene e disinfestazione in caso di stoccaggio all'aperto, e per la loro gestione, che deve preservarne la ricostruibilità e monitorare documentalmente i loro spostamenti.

Tale lodevole iniziativa normativa ha creato però dei problemi pratici in ordine alla difficoltà di riconoscere subitaneamente la differenza tra le due categorie di pneumatici, soprattutto in caso di controlli presso luoghi di deposito, per poter differenziare uno stoccaggio illecito di rifiuti da uno lecito di materie prime, o di controlli di trasporti delle medesime (vedi Livio Boerio, cit. p. 76).

9) BATTERIE

Le batterie esauste rientrano nel novero dei rifiuti pericolosi, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, ed in particolare sono prese in considerazione dall'art. 235, che prevede la costituzione di Consorzi nazionali per la raccolta e trattamento delle batterie al piombo esauste e dei rifiuti piombosi.

“I consorzi svolgono per tutto il territorio nazionale i seguenti compiti:

- a) assicurare la gestione delle batterie al piombo esauste e dei rifiuti piombosi;*
- b) cedere le batterie al piombo esauste e i rifiuti piombosi alle imprese che ne effettuano il recupero;*
- c) assicurare il loro smaltimento, nel caso non sia possibile o economicamente conveniente il recupero, nel rispetto delle disposizioni contro l'inquinamento;*
- d) promuovere lo svolgimento di indagini di mercato e azioni di ricerca tecnico-scientifica per il miglioramento tecnologico del ciclo di produzione, recupero e smaltimento;*
- e) promuovere la sensibilizzazione dell'opinione pubblica e dei consumatori sulle tematiche della raccolta e dell'eliminazione delle batterie al piombo esauste e dei rifiuti piombosi”.*

In particolare, secondo la giurisprudenza, il trasporto di batterie esauste in soprannumero rispetto al quantitativo indicato nella normativa, non può trovare giustificazione nel fatto che le batterie in eccesso siano state raccolte sul territorio ove erano state abbandonate da ignoti (Cassazione Penale, Sez. III, 4 giugno 2000, n. 1134)

10) OLI ESAUSTI

Gli oli esausti sono anch'essi considerati rifiuti pericolosi, previsti dal codice dell'ambiente al numero 13 02. L'eliminazione degli oli usati continua ad essere disciplinata, in via concorrente, dal D. Lgs. 95/1992. Per olio esausto si intende qualsiasi olio industriale o lubrificante divenuto inidoneo all'uso a cui era inizialmente destinato, in particolare gli oli usati dei motori a combustione e dei sistemi di

trasmissione, nonché gli oli minerali per macchinari, turbine o comandi idraulici e quelli contenuti nei filtri usati.

Gli oli usati, secondo l'orientamento della giurisprudenza, sono a tutti gli effetti dei rifiuti, per di più pericolosi, sicché vige il principio della loro consegna obbligatoria ad un apposito Consorzio. Lo spargimento, anche di una quantità limitata, nell'ambiente, integra il reato di cui all'art. 14 del D.Lgs. 95/1992 e non è richiesta la prova di un danno concreto all'ambiente.

I consorzi svolgono per tutto il territorio nazionale i seguenti compiti:

- a) promuovere la sensibilizzazione dell'opinione pubblica sulle tematiche della raccolta;
- b) assicurare ed incentivare la raccolta degli oli usati ritirandoli dai detentori e dalle imprese autorizzate;
- c) espletare direttamente la attività di raccolta degli oli usati dai detentori che ne facciano richiesta nelle aree in cui la raccolta risulti difficoltosa o economicamente svantaggiosa;
- d) selezionare gli oli usati raccolti ai fini della loro corretta eliminazione tramite rigenerazione, combustione o smaltimento;
- e) cedere gli oli usati raccolti:
 - 1) in via prioritaria, alla rigenerazione tesa alla produzione di oli base;
 - 2) in caso ostino effettivi vincoli di carattere tecnico economico e organizzativo, alla combustione o coincenerimento;
 - 3) in difetto dei requisiti per l'avvio agli usi di cui ai numeri precedenti, allo smaltimento tramite incenerimento o deposito permanente;
- f) perseguire ed incentivare lo studio, la sperimentazione e la realizzazione di nuovi processi di trattamento e di impiego alternativi;
- g) operare nel rispetto dei principi di concorrenza, di libera circolazione dei beni, di economicità della gestione, nonché della tutela della salute e dell'ambiente da ogni inquinamento dell'aria, delle acque del suolo;
- h) annotare ed elaborare tutti i dati tecnici relativi alla raccolta ed eliminazione degli oli usati e comunicarli annualmente al Consorzio di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, affinché tale Consorzio li trasmetta ai Ministeri che esercitano il controllo, corredati da una relazione illustrativa;
- i) garantire ai rigeneratori, nei limiti degli oli usati rigenerabili raccolti e della produzione dell'impianto, i quantitativi di oli usati richiesti a prezzo equo e, comunque, non superiore al costo diretto della raccolta;

l) assicurare lo smaltimento degli oli usati nel caso non sia possibile o economicamente conveniente il recupero, nel rispetto delle disposizioni contro l'inquinamento.

Occorre sottolineare che, per quanto riguarda la raccolta, l'immagazzinamento e il trasporto, si devono applicare, data la qualità di rifiuti degli oli esausti, le disposizioni del D.Lgs. 152/006. In particolare, lo stoccaggio provvisorio in luoghi diversi da quello di produzione, in assenza della prescritta autorizzazione, è sanzionabile ai sensi dell'art. 255, comma 1.

Gli oli usati debbono essere eliminati evitando danni alla salute e all'ambiente.

E' pertanto vietato:

- ✓ Qualsiasi scarico degli oli usati nelle acque interne di superficie, nelle aree sotterranee, nelle acque marine territoriali e nelle canalizzazioni;
- ✓ Qualsiasi deposito e/o scarico di oli usati che abbia effetti nocivi per il suolo, come pure qualsiasi scarico incontrollato di residui risultanti dal trattamento degli oli usati;
- ✓ Qualsiasi trattamento di oli usati che provochi un inquinamento dell'aria superiore al livello fissato dalle disposizioni vigenti.

Per la violazione dei primi due divieti è comminato l'arresto fino a due anni o l'ammenda da euro 2.582 a euro 10.329.

Sono previste ulteriori disposizioni, diversificate a seconda del soggetto che detenga o tratti gli oli.

1. Le imprese industriali che producono oli usati o chiunque detenga una quantità superiore a 300 litri annui di oli usati sono obbligati, in particolare a:

- ✓ Stivarli in modo idoneo ad evitare qualsiasi commistione tra emulsioni ed oli propriamente detti, ovvero qualsiasi dispersione o contaminazione degli stessi con altre sostanze;
- ✓ Cedere e trasferire tutti gli oli usati detenuti al Consorzio obbligatorio degli oli usati, direttamente ovvero ad imprese autorizzate alla raccolta e/o alla eliminazione, comunicando al cessionario tutti i dati relativi all'origine ed ai pregressi utilizzi degli oli;
- ✓ Rimborsare al cessionario gli oneri inerenti e connessi all'eliminazione delle singole miscele oleose, degli oli usati non suscettibili di essere trattati e degli oli contaminati.

2. A carico degli esercenti l'attività di rivendita al dettaglio di oli e fluidi lubrificanti per motori, ivi inclusa la vendita di lubrificanti di navi e natanti sono previsti i seguenti obblighi (comma 3 art. 6 del D.Lgs. 95/1992):
- ✓ mettere a disposizione della propria clientela ed esercitare un impianto attrezzato per lo stoccaggio dell'olio usato;
 - ✓ ritirare e detenere l'olio usato estratto dai motori presso i propri impianti;
 - ✓ consentire, ove non vi provveda direttamente, e nel caso in cui non effettui la sostituzione, a titolo gratuito, che il Consorzio installi presso i locali in cui è svolta l'attività, un impianto di stoccaggio a disposizione del pubblico.
3. Infine, le officine meccaniche e i demolitori sono obbligati a ritirare dai propri clienti e detenere gli oli usati estratti nell'esercizio dell'attività propria e i filtri usati (comma 5 art. 6).

Per quanto riguarda le ultime due categorie trattate, è prevista, nel caso in cui non osservino gli obblighi prescritti per ciascuna categoria, la sanzione amministrativa da euro 285 a euro 2.582, dei cui proventi è destinatario il Comune nel cui territorio è avvenuto l'illecito ed il cui Sindaco è competente a ricevere il ricorso.

11) CONCLUSIONI

La Direttiva comunitaria, al fine di verificare l'attuazione degli obiettivi prefissati, ha ritenuto necessario acquisire dati sui veicoli fuori uso a livello comunitario. Perciò ha previsto che ogni tre anni gli Stati membri trasmettano alla Commissione una relazione sull'applicazione della direttiva per costituire così delle banche dati sui veicoli fuori uso e sul loro trattamento (art. 9).

Sotto questo aspetto particolare, è bene sottolineare che l'Italia è l'unico Paese europeo che, con il Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'ACI, dispone di un compiuto sistema di registrazione e deregistrazione dei veicoli capace di fornire dati molto attendibili in sede comunitaria sull'applicazione di una normativa da considerarsi ancora recente (anche se si ritiene un dato poco affidabile quello del peso relativo di materiale riciclato, in quanto non è richiesto da nessun'altra normativa italiana).

Negativamente, pertanto, sono da leggere eventuali modifiche dell'attuale sistema di registrazione dei veicoli, come quelle previste dal d.d.l. 2272 *bis ter* (A.C.), durante la XV^a legislatura, che se da una parte si propone una necessaria semplificazione del settore, che ancora non prevede un documento unico di registrazione, ma il doppio documento carta di circolazione e certificato di proprietà, dall'altra diminuisce le garanzie legate alla tracciabilità del veicolo e non risolve finalmente la natura del veicolo a fine vita, che deve essere considerato rifiuto dal momento della sua cancellazione dal pubblico registro, a prescindere dalla volontà di disfarsene manifestata dal proprietario.

Tornando al settore della rottamazione nel nostro Paese, l'obiettivo principale, in via di raggiungimento, è quello di arrivare, entro il 2006 a riciclare l'80% di ogni veicolo e per il 2015, e in linea con quanto previsto dalla normativa europea, al 95% di recupero nei veicoli rottamati. Quest'ultimo obiettivo non pare tuttavia di facile perseguimento in considerazione del fatto che non esiste ancora una rete di impianti capaci di recuperare i materiali dei veicoli rottamati ad alto contenuto energetico non reimpiegabili (il c.d. "*fluff*"), e la proroga al 31 dicembre 2008, prevista con il d.l. 28 dicembre 2006, n.300 (c.d. "mille proroghe"), della possibilità di ammettere a discarica questi materiali non è altro che la presa d'atto di tale incapacità.

Ma c'è anche un altro settore che non ha risposto alle aspettative. C'era infatti da augurarsi che la data di entrata in vigore dell'obbligo di raccolta gratuita dei veicoli a fine vita, prevista dall'art. 15, comma 5 (il 1° gennaio 2007 per le vetture immesse sul mercato prima del 1° luglio 2002) coincidesse con una svolta reale nel rapporto fra utenti, case automobilistiche e rottamatori. Tuttavia, a parte alcune eccezioni come gli

impianti aderenti al Protocollo "*Rete di Raccolta FIAT*", ancora si segnala il rifiuto di alcuni concessionari di ritirare il veicolo fine vita e la scorretta prassi in voga presso diversi centri di autodemolizione, di far pagare ancora oggi al proprietario di questi veicoli a fine vita, un contributo di rottamazione, oramai non più dovuto.