

SMALTIMENTO DEGLI OLI ESAUSTI CONTENUTI NEI VEICOLI FUORI USO: NORMATIVA APPLICABILE E CASI GIURISPRUDENZIALI

INTRODUZIONE

Il D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209¹ (“Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”) prevede, fra l’altro, norme per il trattamento dei veicoli fuori uso, i quali sono oggetto di modalità di gestione specifiche per evitare pericoli e danni alla salute umana ed all’ambiente.

L’art. 6 del decreto stabilisce le prescrizioni cui gli impianti di trattamento² devono attenersi per quanto concerne la gestione dei veicoli fuori uso. Tale articolo richiama in primo luogo il D.Lgs. n. 22/1997 (ex “Decreto Ronchi”, oggi sostituito dal D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152³, “Norme in materia ambientale” e successive modifiche, c.d. Testo Unico Ambientale o T.U.A.) e l’Allegato I al D.Lgs. n. 209/2003; nel successivo comma 2, elenca una serie di ulteriori obblighi che detti impianti sono tenuti a rispettare:

- effettuare al più presto le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso di cui all’allegato I, punto 5 (vedi *infra*);
- 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;
- rimuovere preventivamente, nell’esercizio delle operazioni di demolizione, i componenti ed i materiali di cui all’allegato II⁴ etichettati o resi in altro modo identificabili, secondo quanto disposto in sede comunitaria;
- rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi in modo da non contaminare i successivi rifiuti frantumati provenienti dal veicolo fuori uso;
- eseguire le operazioni di smontaggio e di deposito dei componenti in modo da non comprometterne la possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

L’art. 13 del decreto legislativo prevede severe sanzioni in caso di mancata osservanza delle prescrizioni di cui sopra (arresto da sei mesi a due anni e ammenda da 3.000 euro a 30.000 euro).

L’allegato I al D.Lgs. n. 209/2003 contiene una serie di norme tecniche con riferimento ai “Requisiti relativi al centro di raccolta e all’impianto di trattamento dei veicoli fuori uso”. L’art. 5 è specificamente dedicato alle modalità con le quali l’impianto di trattamento deve procedere alla messa in sicurezza del veicolo fuori uso; fra queste, ve ne sono alcune specificamente dedicate agli oli. In particolare trattasi di:

- rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni fissate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, di olio motore, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate. Durante l’asportazione devono essere evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo;
- rimozione del filtro-olio che deve essere privato dell’olio, previa scolatura; l’olio prelevato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro deve essere depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego.

La normativa di riferimento in materia di oli usati tuttavia non si esaurisce nelle prescrizioni contenute nel D.Lgs. n. 209/2003. Occorre richiamare, infatti, anche il D.Lgs. 27 gennaio 1992, n. 95⁵, che armonizza le prescrizioni esistenti per quanto attiene alle competenze ed alle modalità di svolgimento delle attività di raccolta e di eliminazione, con particolare attenzione alla tutela della salute e dell’ambiente, nonché del recupero e del riciclaggio. Alcune delle

¹ Pubblicato in Suppl. ord. n. 128 alla Gazz. Uff., 7 agosto 2003, n. 128. Il D.Lgs. n. 209/2003 è stato successivamente modificato dal D.Lgs. n. 149/2006 e dal D.L. n. 59/2008;

² Impianti autorizzati nei quali si svolgono “le attività di messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di recupero o di preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti effettuate, dopo la consegna dello stesso veicolo, presso un impianto di cui alla lettera o)” (art. 3, comma 1), lettera f) D.Lgs. n. 209/2003; cfr. altresì lettera o) del medesimo comma);

³ Pubblicato in Suppl. ord. n. 96 alla Gazz. Uff., 14 aprile 2006, n. 88;

⁴ Trattasi, a titolo esemplificativo, di piombo, cromo esvalente, mercurio, cadmio;

⁵ “Attuazione delle direttive 75/439/CEE e 87/101/CEE, relative all’eliminazione degli oli usati”, in Suppl. Ord. alla Gazz. Uff. 15 febbraio 1992, n. 38;

prescrizioni del decreto in oggetto sono state abrogate ad opera dell'art. 254, comma 1, lett. o) del D.Lgs. n. 152/2006⁶, ma l'impianto fondamentale rimane inalterato. L'art. 236, comma 1 del T.U.A. conferma inoltre l'operatività del Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati (C.O.O.U.), costituito nel 1982 (D.P.R. 23 agosto 1982, n. 681). Occorre però rilevare che, poiché fra le norme del D. Lgs. n. 95/1992 abrogate dal T.U.A. rientrano quelle relative alle sanzioni, si dovrà fare riferimento alle norme sanzionatorie previste dal Testo Unico.

Com'è agevole notare, il contesto normativo in cui si inserisce la disciplina degli oli usati è estremamente articolato, ed un'ulteriore elemento di complessità deriva dal fatto che il richiamato D.Lgs. n. 95/1992 non qualifica esplicitamente tali sostanze come rifiuti, rendendo di non immediata comprensione il rapporto con la disciplina generale del T.U.A. Infatti l'art. 1, comma 3 del citato decreto, statuendo che *“Per quanto non disposto dal presente decreto si applicano alla raccolta, immagazzinamento e trasporto degli oli usati e nel momento della loro consegna alle imprese autorizzate alla rigenerazione, le norme in vigore per i rifiuti”*, pur nell'intento di esplicitare il raccordo fra le due normative, di fatto rimarca la distinzione fra la nozione di “olio usato” e quella di rifiuto. Se poi si pone mente al fatto che l'art. 177, comma 1 del T.U.A. precisa che *“La parte quarta del presente decreto disciplina la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati anche in attuazione delle direttive comunitarie sui rifiuti, sui rifiuti pericolosi, sugli oli usati, sulle batterie esauste, sui rifiuti di imballaggio, sui policlorobifenili (PCB), sulle discariche, sugli inceneritori, sui rifiuti elettrici ed elettronici, sui rifiuti portuali, sui veicoli fuori uso, sui rifiuti sanitari e sui rifiuti contenenti amianto. Sono fatte salve disposizioni specifiche, particolari o complementari, conformi ai principi di cui alla parte quarta del presente decreto, adottate in attuazione di direttive comunitarie che disciplinano la gestione di determinate categorie di rifiuti”*, è agevole comprendere le difficoltà dovute al fatto che la disciplina speciale sugli oli minerali, pur essendo frutto del recepimento di normative comunitarie, non regola la *“gestione di determinate categorie di rifiuti”*, bensì quella degli “oli usati”, rendendo quindi problematica la sua qualificazione in termini di *“disposizione specifica, particolare o regolamentare”* rispetto a quelle relative alle diverse tipologie di rifiuti.

L'ultimo intervento normativo riguardante gli oli usati è la Direttiva 98/2008/CE⁷, recepita in Italia dal D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205⁸, che abroga la direttiva 75/439/CEE: essa ricalca la definizione di “oli usati” contenuta nel D.Lgs. n. 95/1992 (art. 3, n. 3) e li inserisce nel novero dei “rifiuti pericolosi” (cfr. art. 21).

Della tematica del corretto trattamento dei veicoli fuori uso, ed ancor prima della loro effettiva qualificazione come rifiuti, si è occupato il Tribunale della Spezia, sez. Penale, con ordinanza emessa in sede di riesame il 14 luglio 2010 (Proc. 57/2010 mod. 18).

FATTO

La Polizia Giudiziaria (Agenzia delle Dogane, in collaborazione con A.R.P.A.L., Agenzia Regionale per la protezione dell'Ambiente Ligure), procedeva a controllare alcuni containers diretti in Tunisia contenenti merce descritta come motori usati e parti di ricambio per autoveicoli: dai controlli emergeva che detti motori non erano stati bonificati, e che pertanto contenevano ancora oli minerali e filtri olio. La P.G. riteneva conseguentemente che tali motori costituissero rifiuti pericolosi contenenti olio (codice CER [Catalogo Europeo dei Rifiuti] 16 07 08).

Il Pubblico Ministero in data 24 giugno 2010 ravvisava nei confronti del legale rappresentante della società di demolizione di autoveicoli (proprietaria della merce spedita) ed all'intermediario dell'operazione di spedizione i reati di spedizione all'estero di rifiuti (art. 259, comma 2, D.Lgs. n. 152/2006) e di trasporto di rifiuti senza formulario (art. 258, comma 4, D.Lgs. n. 152/2006). Alla luce di ciò, il P.M. chiedeva al Giudice delle Indagini Preliminari presso il Tribunale della Spezia il sequestro preventivo di 8.840 kg di rifiuti pericolosi (motori contenenti oli minerali).

Il G.I.P. accoglieva la richiesta del P.M. in data 3 maggio 2010, ed il sequestro preventivo veniva eseguito dalla P.G. il 26 maggio 2010.

L'indagato proponeva tempestiva richiesta di riesame, senza enunciazione dei motivi. All'udienza, il difensore sosteneva che i motori non costituissero rifiuti, bensì pezzi di ricambio, ed in quanto tali assoggettati alla normativa del D.Lgs. n. 209/2003: tale decreto sanziona infatti, agli artt. 6, comma 2 e 13, comma 1, la condotta di chi, nel procedere alla demolizione di veicoli fuori uso, non provveda alla messa in sicurezza degli stessi. In particolare, la difesa sosteneva che l'art. 5.1 lettere e) e f) dell'Allegato I al medesimo decreto prevede che l'olio motore debba essere

⁶ *“Gli articoli 4, 5, 8, 12, 14 e 15 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95. Restano valide ai fini della gestione degli oli usati, fino al conseguimento o diniego di quelle richieste ai sensi del presente decreto e per un periodo comunque non superiore ad un triennio dalla data della sua entrata in vigore, tutte le autorizzazioni concesse, alla data di entrata in vigore della parte quarta del presente decreto, ai sensi della normativa vigente, ivi compresi il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, il decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, e il decreto 16 maggio 1996, n. 392, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 173 del 25 luglio 1996. Al fine di assicurare che non vi sia soluzione di continuità nel passaggio dalla preesistente normativa a quella prevista dalla parte quarta del presente decreto, i provvedimenti attuativi dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, continuano ad applicarsi sino alla data di entrata in vigore dei corrispondenti provvedimenti attuativi previsti dalla parte quarta del presente decreto”*;

⁷ In G.U.C.E. 22 novembre 2008, n. 312;

⁸ *“Disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive”*, in Suppl. Ord. Alla Gazz. Uff. 10 dicembre 2010, n. 269/L;

rimosso “a meno che esso non sia necessario per il reimpiego delle parti interessate”. La stessa previsione vale per il filtro-olio. La liceità della condotta veniva in sostanza fondata sulla destinazione al reimpiego/recupero dei motori trasportati, in quanto tali non privati dell’olio e dei filtri-olio.

DIRITTO

Il Tribunale del Riesame ritiene pienamente sussistente il *fumus commissi delicti*, sulla scorta delle risultanze degli atti. Il Tribunale ritiene infatti che “... il reato che più propriamente si attaglia alla richiesta in esame sia quello – non contestato – di cui agli artt. 6, comma 2 e 13, comma 1 d.lvo 209/2003, che sanziona la condotta di chi, nel procedere alla demolizione di veicoli fuori uso, non provveda alla messa in sicurezza degli stessi, condotta che comporta fra l’altro – Allegato I, art. 5.1, lett. e) e f) stesso d.lvo – la rimozione dell’olio motore e del filtro ...”. I motori, invece non costituiscono rifiuti bensì pezzi di ricambio, assoggettati pertanto al D.Lgs. n. 209/2003.

Conseguentemente, il Tribunale sostiene che i reati ipotizzati dal P.M. riguarderebbero non tanto il trasporto di motori contenenti olio, “... quanto piuttosto direttamente il trasporto di olio motore e di filtri olio quali rifiuti”. Ciononostante, rimane confermata l’illiceità penale della condotta in esame. Si legge nell’ordinanza che “... se infatti il testo dell’art. 5.1 lettera f) dell’allegato I del d.lvo 209/2003 sembra legittimare il mantenimento del filtro olio all’interno del motore per il solo fatto che il motore è destinato al reimpiego, non altrettanto deve dirsi per l’olio trovato all’interno dei motori di cui ci si occupa ... la difesa non ha offerto alcun elemento per ritenere che l’eliminazione dell’olio dai motori spediti in Tunisia ne avrebbe compromesso le possibilità di riutilizzo ...”. E’ stato inoltre ravvisato il *periculum in mora*. Alla luce di tali considerazioni, viene confermato il sequestro preventivo impugnato.

GIURISPRUDENZA

La giurisprudenza si è espressa recentemente in materia con un’altra sentenza riguardante un caso simile. Trattasi della pronuncia del Tribunale di Latina n. 347 del 20 maggio 2010.

La fattispecie (sequestro di rottami ferrosi – fra cui filtri dell’olio - provenienti principalmente da carcasse di veicoli imbrattati d’olio e grasso, stoccati in containers diretti in Cina e classificati come “materie prime secondarie”⁹ da soggetto autorizzato al recupero di materiali ferrosi) sottoposta all’attenzione dei giudici è molto simile a quella oggetto della sentenza del Tribunale della Spezia. Tuttavia, il reato contestato nel caso specifico non afferisce al D.Lgs. n. 209/2003, bensì al D.Lgs. n. 152/2006¹⁰, in quanto viene ravvisata la fattispecie criminosa di traffico illecito di rifiuti ai sensi dell’art. 259 del citato decreto. Si legge infatti che “... Integra il reato di traffico illecito di rifiuti ai sensi dell’art. 259 D.Lgs. 152/2006 chi effettua una spedizione transfrontaliera di materiale ferroso ossia di veicoli fuori uso in violazione delle prescrizioni di cui al D.Lgs. 209/2003 che richiedono la rimozione dei componenti pericolosi e dei fluidi, oli e filtri dell’olio, sì da non contaminare i successivi residui della frantumazione, comunque finalizzata all’ottenimento di soli residui di metallo riciclabili ...”.

Il diverso riferimento normativo utilizzato nelle due pronunce sottende una differente valutazione della condotta contestata. Infatti, pur presupponendone entrambe l’illiceità, la condotta di cui all’art. 259 D.Lgs. n. 152/2006 ha come oggetto i rifiuti, mentre quella di cui al D.Lgs. n. 209/2003 afferisce a pezzi di ricambio (quali i motori), che in quanto tali sono assoggettati alla normativa di quest’ultimo decreto, che prevede la rimozione dei componenti pericolosi e dei fluidi, oli e filtri dell’olio, sì da non contaminare i successivi residui della frantumazione¹¹.

Dott.ssa Giulia Guagnini
Dicembre 2010

⁹ Per la definizione di “materia prima secondaria” cfr. art. 181-bis D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni ed integrazioni;

¹⁰ Cfr. nota 3;

¹¹ Per quanto riguarda le differenze di sanzioni, l’art. 259 del D.Lgs. n. 152/2006 prevede la pena dell’ammenda da millecinquecentocinquanta euro a ventiseimila euro e l’arresto fino a due anni, con aumento della pena in caso di spedizione di rifiuti pericolosi e confisca obbligatoria del mezzo di trasporto, mentre in base all’art. 13 del D.Lgs. n. 203/2009 si ha l’ammenda da tremila euro a trentamila euro e l’arresto da sei mesi a due anni.