

Trasporto di rifiuti: sosta durante il viaggio, scarico/ricarico e stoccaggi intermedi illegali – Le nuove regole dettate dal T.U. ambientale

A cura del Dott. Maurizio Santoloci

Magistrato

Consulente giuridico del Ministro dell'Ambiente per i crimini ambientali

Membro Commissione ministeriale per la rielaborazione del T.U. ambientale

Trasporto dei rifiuti e soste intermedie ad opera del trasportatore. Un tema antico, rivitalizzato dalle nuove regole dettate dal T.U. ambientale. Nuove regole che – disciplinandolo stavolta espressamente - confermano l'esistenza del problema e delle relative prassi consolidate che vanno lette e disciplinate alla luce delle regole generali sul ciclo del trasporto.

Va premesso, per realismo generale, che molti titolari di aziende seguono una prassi (illegale) mutuata dalle vecchie consuetudini portate avanti vigente la vecchissima disciplina del DPR 915/82 (e rimasta immutata vigente il decreto n. 22/97) e continuano a conferire i propri rifiuti ad un "trasportatore tuttofare" che praticamente afferma di potersi occupare di tutto (raccolta, trasporto, stoccaggio, smaltimento etc...); l'onere del produttore/detentore sarebbe solo quello di "mettere una firma" sul formulario praticamente in bianco (o parzialmente compilato), così esonerandosi poi da ogni e qualsiasi responsabilità sull'iter successivo seguito dai rifiuti nel loro viaggio. Come conseguenza di questa illegale prassi, si è giunti ad ipotizzare che il "peso a destino" consente di omettere di indicare il peso in fase iniziale di partenza.

In realtà tale metodica è palesemente in contrasto con i principi basilari del decreto 152/06 ed espone il titolare dell'azienda ad una responsabilità penale diretta per smaltimento illegale dei propri rifiuti, in concorso con il terzo intervenuto che non è certo un "trasportatore" regolare e che comunque ben travalica sia le regole del trasporto che quello della gestione generale dei rifiuti. Il produttore/detentore, in pratica, in tal modo spedisce i rifiuti con un formulario totalmente o parzialmente in bianco verso una destinazione ignota e/o con un peso non indicato.

Ci troviamo, invece, di fronte ad un gestore illegale di rifiuti che – mascherato da trasportatore - opera in modo chiaramente antitetico alle regole disciplinatorie della normativa vigente.

In realtà questa metodica è possibile solo se il soggetto terzo è realmente abilitato per eseguire tutte le operazioni – diverse da tra loro – come gestore rispetto alle singole fasi del prelievo/trasporto + stoccaggio intermedio + destino finale (smaltimento o recupero).

Spesso si argomenta che il "trasportatore" esegue, dopo aver prelevato i rifiuti da un'azienda, uno "stoccaggio intermedio" oppure un "deposito temporaneo extraaziendale" o altre attività simili, tutte comunque caratterizzate da una sorta di **siti intermedi di scarico e ricarico**.

Va rilevato che **se il soggetto è solo e realmente un "trasportatore" e cioè un "vettore" tale ipotesi sono illegali**. In tali casi non si tratta più di un "trasporto" ma di una vera attività di più vasta "gestione" dei rifiuti in senso lato. Ed il soggetto attivo non è più infatti se il "trasportatore" è solo realmente tale, non può esercitare attività di "stoccaggio" (perché altrimenti è qualcosa in più: un gestore polivalente). E del resto le attività di stoccaggio delineate dalla norma pregressa e vigente riguardano due sole specifiche ipotesi (il deposito preliminare prima dello smaltimento e la messa in riserva prima del recupero).

Spesso si argomenta, allora, che si tratta di un accumulo di rifiuti prospettato come "deposito temporaneo" extraaziendale in itinere durante il viaggio.

Si espone a sostegno che tale deposito temporaneo viene effettuato ancora nel ciclo aziendale 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.

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, 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.

Quello che viene indicato dunque come sito intermedio è già destinazione finale primaria di tale trasporto e deve essere assistita da tutti gli adempimenti di rito, tra cui ancora il formulario ed i registri (in tal modo il far scomparire i rifiuti è attività molto meno agevole). In altre parole il «sito intermedio» non è affatto intermedio ma è un primo impianto di destinazione di quello che è di fatto e formalmente un trasporto di rifiuti fuori del ciclo aziendale.

Dunque l'ipotesi così come fraudolentemente prospettata deve essere considerata illegale, giacché il titolare del «sito intermedio» è in realtà un primo ricettore dei rifiuti come indirizzo terminale del viaggio originario.

Operata questa necessaria premessa di inquadramento generale, caratterizzata dall'esame di una realtà profondamente intrisa di illegalità a catena, resta da esaminare l'altro aspetto del sistema del trasporto che in molti casi – pur essendo alieno dai caratteri di illegalità profonda sopra esposti – tende comunque a far sì che – per motivi vari, anche in se stessi pratici e non fraudolenti – il trasportatore si fermi con il carico di rifiuti presso la propria sede per un arco di tempo vario, e poi riparta per la destinazione finale.

Ribadito ancora una volta che se in tali casi il trasportatore scarica e ricarica i rifiuti e/o li sottopone ad un qualsiasi trattamento opera uno stoccaggio illegale, resta da esaminare l'ipotesi (non rara) ove il trasportatore effettua comunque una sosta nella propria sede con il carico di rifiuti prelevato e riparta dopo un numero di ore o addirittura di giorni di mora di attesa. Come va inquadrata tale sosta a livello giuridico?

Noi abbiamo sempre sostenuto su queste pagine ed in diverse pubblicazioni e seminari che a nostro modesto avviso la sosta del trasportatore che travalica gli ordinari orari ed esigenze tecniche e logistiche de viaggio è non prevista ed illegittima, per diventare poi illegale.

E prestigiosi diversi Autori hanno anche ipotizzato in testi autorevoli uno stoccaggio illegale per una notte di sosta in sede aziendale del trasportatore con i rifiuti sul veicolo.

Ed in effetti il vero problema in passato – fermo restando che nonostante critiche ed antitesi di tesi noi siamo sempre stati convinti della irregolarità della sosta oltre i tempi strettamente tecnici – è stata l'individuazione del limite temporale oltre il quale una sosta tecnica diventava anomala e dunque illegale; quanto era ed è il tempo tecnico strettamente e fisiologicamente necessario per soste realistiche durante il viaggio?

Su questo punto – delicatissimo ma vitale – ognuno ha espresso la sua idea ed opinione. Ma non è mai esistita una linea guida ufficiale, neppure fortemente giurisprudenziale.

Oggi il T.U. ambientale è andato – invece – a disciplinare espressamente questo punto del ciclo del trasporto nell'art. 193/comma 12 il quale recita: *“La sosta durante il trasporto dei rifiuti caricati per la spedizione all'interno dei porti e degli scali ferroviari, delle stazioni di partenza, di smistamento e di arrivo, gli stazionamenti dei veicoli in configurazione di trasporto, nonché le soste tecniche per le operazioni di trasbordo non rientrano nelle attività di stoccaggio di cui all'articolo 183, comma 1, lettera l), purché le stesse siano dettate da esigenze di trasporto e non superino le quarantotto ore, escludendo dal computo i giorni interdetti alla circolazione.”*

La nuova regola è chiara. In primo luogo conferma – indirettamente – che il problema è reale ed esiste e che di base una sosta prolungata del trasportatore è – come abbiamo sempre modestamente sostenuto - uno stoccaggio. E per tale stoccaggio l'art. 193/comma 12 crea poi una deroga di eccezione, dettando i parametri. Sottinteso che se non sussistono tali parametri, si torna alla regola; e la regola è lo stoccaggio...

Vediamo adesso quali sono le condizioni per la vitalità dell'eccezione.

Da una lettura generale, la deroga sembrerebbe consentita non in generale ma solo dentro i confini chiusi delle aree di operazioni logistiche come porti e scali e comunque in fasi di trasbordo e comunque dinamiche connesse. Non è mai espressamente citata la sede del trasportatore. Tuttavia il punto inerente *“gli stazionamenti dei veicoli in configurazione di trasporto”* può essere verosimilmente intesa come comprensiva anche di tale ipotesi.

Ebbene, in tal caso la norma è chiara sui tempi massimi: *quarantotto ore, escludendo dal computo i giorni interdetti alla circolazione.*

Dunque, come principio di base rileviamo che oggi il T.U. prevede che – di massima fino a 48 ore esiste una mora di tolleranza entro la quale viene inibita la integrazione dello stoccaggio ad opera de trasportatore; termine che se – invece – viene superato porta di fatto alla sussistenza, appunto, di uno stoccaggio intermedio a suo carico e responsabilità.

Ma – a nostro avviso - queste previsioni contenute in leggi speciali vanno comunque lette ed interpretate non solo in se stesse ma anche alla luce dei principi generali del nostro ordinamento giuridico, ed in questo caso del dolo e della colpa, dei fini comunque fraudolenti e della possibile esistenza di scriminanti o cause di giustificazione.

Pertanto, se il termine di 48 ore è di base e di massima, può verificarsi ad esempio che il trasportatore sia comunque costretto poi a restare fermo nella propria azienda perché un incidente esterno, una alluvione, una manifestazione con blocchi stradali renda di fatto impossibile viaggiare in modo regolare. Ed in questo caso non si ritiene che possa scattare automaticamente il meccanismo sanzionatorio (penale) per stoccaggio abusivo, Ma – al contrario – se un controllo rilevasse che il trasporto è fermo in quel caso da poche ore ma che nell'area aziendale vi sono comunque segni e tracce di stoccaggi abusi sistemaici e/o dal riscontro di atti e dinamiche si evidenzi che anche in questo arco di tempo minore di 48 ore in quel luogo si eserciti di fatto illegalmente anche un'attività di stoccaggio, il fatto di trovarsi ancora nei termini della mora di tolleranza non esime gli organi di controllo dal contestare comunque lo stoccaggio abusivo e gli il leviti conseguenti.

Ogni caso dovrà essere esaminato per verificare se lo spirito della norma – tendente ad evitare che ci siano centri di stoccaggio di fatto invisibili durante il trasporto – è stato aggirato e se vi sono gli estremi dell'attività fraudolenta.

Maurizio Santoloci Maurizio

Pubblicato il 9 ottobre 2006