

I VEICOLI FUORI USO E IL REATO DI ATTIVITÀ DI GESTIONE DI RIFIUTI NON AUTORIZZATA

di Giulia Montanara

Corte di Cassazione, Sez. III – 9 luglio 2024 (dep. 17 dicembre 2024), n. 46245

L'attività di raccolta di veicoli fuori uso in assenza di autorizzazione integra la violazione dell'art. 256, comma primo, lettera b) D.Lgs. n. 152/2006. La attribuzione a tale genere di rifiuti del predicato della pericolosità non necessita di particolari accertamenti quando risulti, anche soltanto per le modalità di raccolta e deposito, che lo stesso non è stato sottoposto ad alcuna operazione finalizzata alla rimozione dei liquidi o delle altre componenti pericolose.

1. La vicenda processuale.

La sentenza in esame ha ad oggetto il ricorso per cassazione proposto dall'imputato nei confronti della pronuncia emessa dalla Corte di appello di Catanzaro in data 1° dicembre 2023, che confermava la sentenza del Tribunale di Vibo Valentia del 12 aprile 2021 e dichiarava il ricorrente responsabile del reato di cui all'art. 256 D.Lgs. n. 152/2006, condannandolo alla pena congiunta dell'arresto e dell'ammenda.

Secondo la contestazione, l'imputato avrebbe depositato all'interno di un'area nella propria disponibilità una considerevole quantità di autovetture fuori uso e in stato di abbandono, collocate direttamente sul suolo e senza che fosse stata attuata alcuna misura volta a salvaguardare il terreno sottostante da eventuali infiltrazioni di percolato dalle stesse stillante, integrando così con la propria condotta il reato di attività non autorizzata di gestione di rifiuti, anche di natura pericolosa.

Con un unico motivo di ricorso, l'interessato eccepiva innanzitutto l'indeterminatezza del capo d'imputazione, con conseguente nullità del decreto di citazione a giudizio e dei successivi atti del procedimento; venivano inoltre rilevate sia l'avvenuta erronea qualificazione come rifiuti delle vetture in esame, non essendo le stesse destinate alla rottamazione, sia l'omessa valutazione dell'occasionalità dell'attività contestata; da ultimo, il ricorrente si doleva del fatto che non fosse stata presa in considerazione, ai fini della concessione delle circostanze attenuanti generiche, la disposta bonifica del sito in cui erano stati rinvenuti i veicoli.

La Suprema Corte, analizzate le doglianze eccepite, condivideva le conclusioni raggiunte dei Giudici di merito circa l'attribuzione della qualifica di rifiuto alle autovetture coinvolte, che erano correttamente considerate "fuori uso" in conformità al disposto dell'art. 3 D.Lgs. n. 209/2003 e atteso che deve ritenersi rifiuto "sia il veicolo di cui il proprietario si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi, sia quello destinato alla demolizione, ufficialmente privo delle targhe di immatricolazione, anche prima della materiale consegna a un centro di raccolta, sia quello che risulti in evidente stato di abbandono, anche se giacente in area privata".

Veniva altresì valutato adeguato l'accertamento – avente carattere fattuale e quindi non sindacabile con il giudizio di legittimità – della condizione di veicolo fuori uso riconosciuta ai mezzi, a cui il Tribunale, prima, e la Corte di Appello, poi, erano pervenuti sulla base della verifica

del degradato stato di conservazione delle vetture, molte delle quali prive di parti meccaniche e di elementi della carrozzeria.

La condotta tenuta dal ricorrente e consistita nella raccolta di veicoli fuori uso, e quindi di rifiuti, in assenza di autorizzazione è stata, dunque, adeguatamente ritenuta idonea a configurare il reato contravvenzionale di cui all'art. 256, comma 1, lett. b) T.U.A.; la Cassazione precisava che il requisito delle pericolosità da assegnare a tali rifiuti non esige peculiari accertamenti – ad ogni modo non suscettibili di sindacato in sede di terzo grado di giudizio – laddove emerga che gli stessi, anche considerate solamente le modalità di raccolta e deposito, non siano stati sottoposti ad alcuna operazione finalizzata alla rimozione dei liquidi o di altre componenti pericolose (come nel caso di specie, in cui era stata constatata la presenza di sostanze liquide provenienti dalle autovetture e riversate sul suolo).

La Corte di legittimità dichiarava pertanto il ricorso inammissibile, essendo il suo articolato motivo in parte manifestamente infondato e in parte inammissibile, e condannava l'imputato al pagamento delle spese del procedimento e di una somma in favore della Cassa delle Ammende.

2. La disciplina dei veicoli fuori uso: il D.Lgs. n. 209/2003, il T.U.A. e il rispettivo apparato sanzionatorio.

Affinché possa essere attribuito a un veicolo lo status di rifiuto ed applicata la relativa normativa, è necessario siano soddisfatti i presupposti delineati dalle disposizioni – e dalle rispettive interpretazioni giurisprudenziali – che nel corso del tempo sono state dettate in argomento, di cui si intende qui ripercorrere gli aspetti maggiormente rilevanti.

La definizione di veicolo fuori uso è contenuta nell'art. 3 D.Lgs. n. 209/2003 (Attuazione della direttiva comunitaria 2000/53/CE in tema, per l'appunto, di veicoli fuori uso), che al comma 1, lett. b) prevede che venga inteso come tale il veicolo a fine vita che costituisce rifiuto ai sensi della normativa ambientaleⁱ, mentre al successivo comma 2 precisa i casi in cui un veicolo è classificato come fuori uso.

In sintesi, le ipotesi in cui un veicolo è definito fuori usoⁱⁱ, e quindi acquisisce la qualifica di rifiuto, comprendono:

- a) la consegna a un centro di raccolta oppure a un rivenditore, con rilascio al detentore del certificato di demolizione;
- b) il rinvenimento da parte di organi pubblici di veicoli a motore non reclamati;
- c) l'emissione di un provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria;
- d) ogni altro caso in cui il veicolo appaia in evidente stato di abbandono, anche se giacente in area privata.

Con riguardo al manifesto stato di abbandono in cui versa il veicolo, la giurisprudenza di legittimità pronunciata sul puntoⁱⁱⁱ ha chiarito che la verifica di tale condizione esonera il Giudice dalla necessità di indagare l'intenzione del detentore, posto che è considerato fuori uso sia il veicolo di cui il proprietario si disfi volontariamente o poiché essendone obbligato, a prescindere dalla presenza della targa (sebbene, in questa ultima ipotesi, debba essere inequivoca la destinazione all'abbandono), sia quello destinato alla demolizione (se siano evincibili lo stato di rilevante degrado e l'impossibilità per il veicolo di circolare), privo di targa e anche prima della materiale consegna a un centro di raccolta, sia, infine, il veicolo evidentemente abbandonato, anche se collocato in un'area privata.

Grava invece in capo all'interessato l'onere di fornire la prova dell'assenza della volontà di disfarsi del bene^{iv}, come nei casi di detenzione del veicolo ai fini di riparazione o di riferibilità familiare o personale dei mezzi.

Il Testo Unico Ambientale, in conformità a quanto disposto dal precedente Decreto Ronchi, ha integrato la disciplina dei veicoli fuori uso prevista dal D.Lgs. 209/2003 e con l'art. 231 ha dettato disposizioni con riferimento alle tipologie di veicoli^v non contemplate dal decreto che ha recepito la normativa comunitaria.

I veicoli fuori uso sono, inoltre, espressamente inclusi tra i rifiuti speciali dall'art. 184, comma 3, lett. i) D.Lgs. 152/2006 e l'allegato D alla Parte IV li qualifica alternativamente come rifiuti pericolosi (CER 16 01 04* veicoli fuori uso) o non pericolosi (CER 16 01 06 veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose).

Le pronunce giurisprudenziali hanno, per la verità e sin dall'origine, distinto tra il veicolo fuori uso unitariamente inteso, da una parte, e le componenti di tale veicolo (quali, a titolo esemplificativo, accumulatori e oli esausti dei circuiti idraulici e frenanti), dall'altra parte, statuendo che la natura di rifiuto pericoloso possa essere riconosciuta sia alle parti del veicolo effettivamente pericolose sia al veicolo in quanto tale, qualora lo stesso non sia stato bonificato tramite la completa eliminazione dei materiali inquinanti, dei liquidi o delle altre componenti pericolose^{vi}.

Ancora a proposito di pericolosità, è stato chiarito che rappresentano dati obiettivi di valutazione della stessa le concrete modalità di conservazione del veicolo e la presenza o meno di mezzi necessari per lo svolgimento di attività di bonifica, essendo pacifico (e non comportando la necessità di particolari accertamenti) che un veicolo ancora contenga liquidi e componenti pericolose se non è stato previamente sottoposto ad alcun trattamento volto a rimuoverli^{vii}.

Concentrando ora l'analisi sul previsto apparato sanzionatorio, sia il D.Lgs. n. 209/2003 sia il D.Lgs. n. 152/2006 descrivono le condotte che attengono ai veicoli fuori uso e che possono avere rilevanza sia in sede amministrativa che penale.

Innanzitutto, l'attività di gestione dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali, effettuata in violazione delle regole da osservare nelle operazioni di trattamento degli stessi veicoli, configura il reato contravvenzionale previsto dall'art. 13, comma 1 D.Lgs. n. 209/2003.

L'art. 13, comma 2 D.Lgs. n. 209/2003 punisce, invece, con sanzione amministrativa pecuniaria la condotta di demolizione dei veicoli fuori uso in assenza di consegna ad un centro di raccolta autorizzato o ad un rivenditore.

All'interno del T.U.A., gli artt. 255, comma 1 e 256, comma 2 prevedono ulteriori due ipotesi contravvenzionali nei casi di abbandono o deposito incontrollato dei veicoli fuori uso commessi, rispettivamente, da qualunque detentore o da detentori "qualificati", ossia i titolari di imprese e i responsabili di enti.

L'attività di raccolta di veicoli fuori uso posta in essere in assenza della prescritta autorizzazione e da parte di qualunque detentore può integrare, infine, la contravvenzione di attività di gestione non autorizzata di rifiuti (sia pericolosi che non) di cui all'art. 256, comma 1 D.Lgs. n. 152/2006, come confermato dalla sentenza in commento.

3. La conferma della Suprema Corte.

Illustrate la disciplina normativa e la correlata applicazione giurisprudenziale in tema di veicoli fuori uso, peraltro in linea con i principali contributi dottrinali^{viii}, emerge con evidenza come la sentenza esaminata si inserisca nell'uniforme panorama delle pronunce che sono progressivamente intervenute a trattare i più rilevanti aspetti dell'argomento.

Viene difatti riaffrontata la questione concernente la qualificazione dei veicoli fuori uso come rifiuti, allineandosi a quanto sin ora stabilito dalla giurisprudenza circa le condizioni che consentono l'applicabilità dell'art. 3 D.Lgs. n. 209/2003 (ossia che si tratti di un veicolo di cui il

proprietario intenda o abbia l'obbligo di disfarsi, o che sia destinato alla demolizione oppure che risulti in evidente stato di abbandono).

Sono inoltre ribaditi i principi affermati con riguardo all'integrata violazione dell'art. 256, comma 1, lett. b) T.U.A. in caso di attività di raccolta di veicoli fuori uso in assenza di preventiva autorizzazione, nonché di attribuzione a tali rifiuti della caratteristica della pericolosità laddove si evinca chiaramente che i veicoli non sono stati destinatari di attività finalizzate alle loro bonifica da elementi pericolosi.

Sulla base delle risultanze degli accertamenti fattuali raggiunti nei giudizi di merito, la riconducibilità del caso di specie al reato di cui all'art. 256, comma 1, lett. b) D.Lgs. n. 152/2006 è stata – secondo la Suprema Corte correttamente – desunta dal chiaro stato di abbandono e deterioramento dell'elevato numero di autoveicoli raccolte e rivenute nell'area nella disponibilità dell'imputato, dalla evidente inidoneità dei mezzi a circolare, in quanto privati di parti meccaniche, e dalla loro natura pericolosa, stante la presenza di materiale liquido non rimosso e che fuoriusciva dai veicoli e si riversava sul suolo.

La sentenza commentata ha pertanto contribuito a rafforzare gli orientamenti da tempo consolidati nella giurisprudenza di legittimità e che, almeno per il momento, non sembrano essere interessati da tematiche oggetto di dibattito o di interpretazioni controverse.

ⁱ L'attuale riferimento è all'art. 183, comma 1, lett. a) T.U.A., mentre l'originaria formulazione rimandava all'art. 6 D.Lgs. n. 22/1997.

ⁱⁱ Occorre precisare che rientrano nel campo di applicazione del D.Lgs. n. 209/2003 non indistintamente tutte le tipologie di veicoli ma soltanto quelle riportate nell'art. 3, comma 1, lett. a) dello stesso decreto, ossia i veicoli a motore destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti a sedere, i veicoli destinati al trasporto merci aventi massa non superiore a 3,5 t, nonché i veicoli a motore a tre ruote. Sono inoltre esclusi dalla definizione di rifiuto, ai sensi dell'art. 3, comma 3, i veicoli d'epoca e quelli di interesse storico e collezionistico.

ⁱⁱⁱ Tra le molte, Cass. pen., Sez. III, 8 giugno 2009, n. 23701, Cass. pen., Sez. III, 10 giugno 2010, n. 22035, Cass. pen., Sez. III, 24 aprile 2015, n. 17121, Cass. pen., Sez. III, 10 agosto 2017, n. 39066 e Cass. pen., Sez. III, 23 aprile 2021, n. 15302.

^{iv} Cass. pen., Sez. III, 10 ottobre 2016, n. 47262.

^v Si tratta dei motoveicoli, dei veicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere, dei veicoli per il trasporto merci con massa superiore a 3,5 t, dei rimorchi, dei tricicli di categoria L5 e delle macchine agricole.

^{vi} In questo senso si vedano Cass. pen., Sez. III, 27 luglio 2011, n. 29973, Cass. pen., Sez. III, 28 gennaio 2015, n. 3951 e Cass. pen., Sez. III, 7 agosto 2017, n. 38949.

^{vii} Di recente, Cass. pen., Sez. III, 22 ottobre 2024, n. 38811.

^{viii} Per un'analisi approfondita si rimanda a P. FIMIANI, *La tutela penale dell'ambiente*, Milano, 2022, pp. 491-504 e a S. NESPOR - L. RAMACCI (a cura di), *Codice dell'ambiente. Profili generali e penali*, Milano, 2022, pp. 2640-2641.