

CESSAZIONE DELLA QUALIFICA DI RIFIUTO E INTEGRAZIONE DEL REATO DI TRAFFICO ILLECITO EX ART. 259 D.LGS. N. 152/2006 NEL TRACCIATO INTERPRETATIVO DELLA CASSAZIONE.

DI ENRICO FASSI

CASSAZIONE PENALE, Sez. III – 5 gennaio 2026 (ud. 2 dicembre 2025), n. 170

La presenza delle condizioni previste dall'art. 184 ter d.lgs. n. 152/2006 in tema di cessazione della qualifica di rifiuto (c.d. End of Waste), in questo caso di parti di ricambio di autoveicoli, è da interpretarsi in senso rigoroso e sulla base di precisi elementi giuridici e fattuali, con la conseguenza che ogni attività diretta al trasporto transfrontaliero di tali beni senza la relativa documentazione diretta a garantire la tracciabilità della filiera di trattamento finalizzato al recupero integra la fattispecie contravvenzionale prevista dall'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006.

1. Premessa.

La presenza delle condizioni (tassative) previste per la assunzione della qualifica di c.d. *End of Waste* risulta requisito imprescindibile affinché materiali prima classificati come rifiuti possano essere liberamente commercializzati, anche per via transfrontaliera con bolletta doganale, verso paesi situati al di fuori dell'Unione Europea.

Laddove invece manchi anche uno solo dei requisiti previsti dalla legge, consegue la irregolarità della spedizione e delle dichiarazioni effettuate in Dogana, integrandosi la contravvenzione di cui all'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006 (oltre che, nel caso concreto, il delitto di cui all'art. 479 c.p.), la quale presenta ormai un ben definito perimetro applicativo ed interpretativo.

Questo l'approdo della Cassazione con la sentenza in commento, che ha confermato la decisione di condanna di secondo grado emessa nei confronti del soggetto imputato e ricorrente, per i reati poc'anzi indicati, per avere effettuato una spedizione transfrontaliera verso un paese extra europeo, in questo caso gli Emirati Arabi Uniti, di materiali che nel corso delle investigazioni preliminari sono emersi avere le caratteristiche di rifiuti (nello specifico parti e componenti di autovetture), invece classificati dal ricorrente come destinati al reimpiego nello Stato di destinazione, mediante l'utilizzo di documentazione dichiarativa irregolare presentata alle Autorità all'atto della organizzazione del trasporto.

La netta presa di posizione del Collegio di legittimità ha superato – per quanto rilevante ai fini del presente contributo – le doglianze del ricorrente, incentrate sulla dedotta correttezza della documentazione presentata in Dogana al momento della spedizione, diretta a dimostrare da un lato la regolarità nell'acquisto dei materiali da autodemolitori e rivenditori autorizzati e dall'altro lato l'esecuzione delle operazioni idonee per la loro messa in sicurezza e bonifica, ciò che avrebbe dovuto condurre a considerare gli stessi non più come rifiuti bensì come beni destinati al reimpiego nel paese di destinazione del carico, nonché sulla asserita erronea attribuzione dei codici EER ai rifiuti oggetto di attenzione, anche alla luce della disciplina di cui al Regolamento CE n. 674/2012 che detta regole particolari per le spedizioni verso gli Emirati Arabi.

Può dunque costituire spunto interessante ripercorrere la sentenza della Suprema Corte, vuoi con riferimento alle argomentazioni spese per sostenere la integrazione della contravvenzione di cui all'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006, vuoi riguardo alla valutazione circa la sussistenza dei requisiti

generali previsti dall'art. 184 *ter* D.Lgs. n. 152/2006 in ordine alla disciplina della cessazione della qualifica di rifiuto per un materiale sottoposto ad un'operazione di recupero per il successivo riutilizzo.

2. Il traffico illecito di rifiuti all'interno del D.Lgs. n. 152/2006 quale norma di chiusura per incriminare tutte le violazioni formali connesse alla tracciabilità dei rifiuti nel caso di trasporto e spedizione.

L'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006, anche in seguito alla più recente riforma della materia ambientaleⁱ, ha una funzione di chiusura nella disciplina sul trasporto dei rifiuti, differenziandosi sia dal disposto dell'art. 256 D.Lgs. n. 152/2006, sia dal delitto di attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti *ex art. 452 quaterdecies* c.p. (con il quale sussiste un rapporto di limitata sovrapposibilità, potendo il primo costituire elemento costitutivo del secondo, andando a delineare una fattispecie di reato complesso), comprendendo un campo applicativo che riguarda principalmente violazioni di obblighi aventi carattere formaleⁱⁱ.

Il precetto punitivo è diretto a sanzionare la spedizione illecita di rifiuti fuori dal territorio nazionale, ovvero viceversa diretta verso l'Italia, originariamente pensata per impedire che rifiuti – in particolare di tipologia pericolosa – fossero destinati in paesi in via di sviluppo, oggetto dunque di un significativo tentativo di armonizzazione a livello comunitario confermato dal richiamo, all'interno del disposto normativo, all'art. 26 Regolamento CEE n. 259/1993, oggi sostituito dal rimando al Regolamento CE n. 1013/2006 ed all'art. 3, punto 26 del Regolamento UE n. 1157/2024ⁱⁱⁱ.

L'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006, alla luce della funzione preventiva avuta di mira, sanziona diverse ipotesi, attraverso il richiamo alla regolamentazione comunitaria^{iv}.

Da un lato, con il richiamo ai Regolamenti comunitari, riguarda le ipotesi di illecito trasporto transfrontaliero di rifiuti alla luce della nozione «*spedizione illegale di rifiuti*» introdotta dal Regolamento CE n. 1013/2006, che ha sostituito la precedente locuzione «*traffico illecito di rifiuti*» indicata dal Regolamento CEE n. 259/1993^v, che si configura in una pluralità di ipotesi che in sintesi possono essere ricondotte a:

- quando i soggetti obbligati omettono di eseguire le dovute notifiche, cosiccome le effettuano in maniera non conforme alla normativa, alle autorità competenti ovvero non richiedono o ottengono le autorizzazioni;
- quando la spedizione è eseguita senza il consenso delle autorità competenti interessate^{vi} ovvero effettuata con il consenso, ottenuto sulla base di frode o di dichiarazioni mendaci e false o ancora incomplete nel garantire la piena tracciabilità del flusso;
- quanto la spedizione risulta carente nella documentazione autorizzativa cosiccome di accompagnamento^{vii}, da intendersi anche come incompletezza della medesima, generando così un illecito smaltimento di rifiuti verso paesi esteri, ovvero contraria alle norme sulle importazioni ed esportazioni;
- da ultimo, quando è eseguita in violazione dell'art. 2, punto 35 del Regolamento di riferimento^{viii}.

Tutte le ipotesi di spedizione illecita riportate, inizialmente definite dall'art. 26 Regolamento CEE n. 259/1993 (poi come detto sostituito, essendo oggi applicabile per espressa previsione della fattispecie il Regolamento CE n. 1013/2006) costituiscono pertanto una c.d. norma penale in bianco, giacché per la identificazione della condotta punibile si rinvia alla fonte extra penale, in questa sede tralasciando ogni considerazione anche critica rispetto alla stratificazione della regolamentazione normativa comunitaria succedutasi nel corso del tempo^{ix}.

Così come, al tempo stesso, soprassedendo da un approfondimento correlato alla assenza di specificazione riguardo alle concrete modalità di spedizione che possano costituire una realizzazione

di un traffico illecito di rifiuti, contenendo l'art. 3, punto 26, Regolamento UE n. 1157/2024 unicamente le diverse estrinsecazioni della nozione di "*spedizione illegale*", con la conseguenza obiettiva per la quale, in presenza di un traffico di rifiuti, risulti sufficiente accertare la non conformità alle regole comunitarie, pervenendo alla integrazione del coefficiente soggettivo doloso che sorregge la spedizione transfrontaliera di rifiuti (pur essendo, data la natura contravvenzionale del reato, sufficiente un contegno soggettivo colposo).

Completa l'inquadramento della fattispecie, comunque rilevante anche nel caso di specie, la precisazione per la quale, non essendo prevista la contravvenzione tentata, anche solo il deposito della merce nel luogo di inizio della spedizione è sufficiente ad integrare il reato, tanto più se - come nel caso in oggetto - l'agente abbia presentato i beni e la documentazione a supporto della spedizione alle Dogane, giacché in tale attività rientrano tutte le operazioni accessorie che rendono giuridicamente possibile il trasporto dei beni^x.

3. La presenza di indici probatori, supportati dalla mancanza delle condizioni previste dal D.Lgs. n. 209/2003, per considerare mancante un processo di trattamento finalizzato al recupero per il successivo riutilizzo delle parti delle autovetture oggetto della spedizione con conseguente qualificazione degli stessi come rifiuti.

Se quello esposto è il contesto normativo di riferimento, richiamato dalla Cassazione, il passaggio parallelo ed oggetto di attenzione è stato quello diretto alla valutazione circa la sussistenza delle condizioni, invocate dal ricorrente e invece disattese dal Collegio, per l'assunzione da parte dei materiali oggetto della spedizione transfrontaliera della qualifica di c.d. EoW, non scevra da implicazioni di carattere pratico e nel caso concreto con riverberi anche rispetto alla (ir)regolarità della documentazione a supporto della spedizione medesima.

Anche in questo caso, i parametri presi quale riferimento dalla Suprema Corte appaiono consolidati nel riportare come l'art. 184 *ter* D.Lgs. n. 152/2006 disponga che un rifiuto cessi di essere tale quando sia stato sottoposto ad un'operazione di recupero^{xi}, incluso il riciclaggio, e soddisfi specifici criteri da adottare nel rispetto di ben precise condizioni:

- i.* che la sostanza o l'oggetto siano destinati ad essere utilizzati per scopi specifici;
- ii.* che esista un mercato o una domanda per tale sostanza od oggetto;
- iii.* che la sostanza o l'oggetto soddisfi i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispetti la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti;
- iv.* da ultimo, che l'utilizzo della sostanza o dell'oggetto non porti impatti complessivamente negativi sull'ambiente o sulla salute umana;

in caso contrario, dunque fino al momento nel quale si perviene alla cessazione della qualifica di rifiuto, continuando ad applicarsi l'integralità delle disposizioni in materia di rifiuti e sul loro trattamento, previste dalla normativa di riferimento.

E, sempre per giurisprudenza consolidata, l'onere di dimostrare le condizioni di liceità sottese all'utilizzo del rifiuto ed all'esecuzione delle operazioni volte al recupero dello stesso per un suo successivo riutilizzo nel rispetto delle condizioni indicate, spetta a chi ne invoca l'applicazione^{xii}, circostanza questa non avvenuta nel caso di specie, avendo l'A.G. del merito argomentato come l'imputato non avesse dimostrato vuoi che fosse il fornitore dei materiali definiti nella documentazione di trasporto e doganale come "*pezzi di ricambio*", vuoi che questi li avesse sottoposti al trattamento previsto dall'art. 15 D.Lgs. n. 209/2003.

È proprio con riferimento alla normativa speciale citata, ossia il D.Lgs. n. 209/2003, richiamato dall'art. 184 *ter*, IV, D.Lgs. n. 152/2006, che si ricava come - nello specifico nell'art. 2 - gli obiettivi siano quelli diretti ad individuare e disciplinare le prescrizioni da osservare per l'operatore per

favorire il recupero di veicoli o di parte di essi e della relativa componentistica, privilegiandone il reimpiego ed il riciclaggio, delineando nel successivo art. 3 le specifiche operazioni di trattamento – per revisione e collaudo - alle quali possono essere sottoposti gli autoveicoli ovvero componenti degli stessi.

Il successivo e già menzionato art. 15 D.Lgs. n. 209/2003, infine, consentirebbe il commercio delle porzioni definibili come parti di ricambio, conseguentemente alla fase di trattamento e recupero dei veicoli fuori uso, cedibili soltanto agli esercenti attività di autoriparazione per il loro riutilizzo, al tempo stesso garantendo la tracciabilità della intera operazione di trattamento, recupero e cessione.

Solo le parti di veicoli recuperate a seguito della esecuzione delle attività di messa in sicurezza, pertanto, alla presenza delle condizioni indicate dall'art. 184 *ter* D.Lgs. n. 152/2006, assumerebbero la qualifica di c.d. EoW, con quanto conseguente in punto di disciplina per la relativa circolazione anche verso paesi esteri^{xiii}.

Quanto sopra non pare avvenuto nel caso concreto, avendo il Tribunale prima e la Corte d'Appello poi, osservato come i beni si presentassero in cattivo stato di conservazione, caricati alla rinfusa nei cassoni di plastica adibiti al trasporto, privi della documentazione attestante la sottoposizione ad uno specifico processo di trattamento, revisione e collaudo previsto dal D.Lgs. n. 209/2003, con la conseguenza per la quale gli stessi non potevano che essere qualificati come rifiuti.

Anche in questo caso, la giurisprudenza consolidata ha precisato come la natura di rifiuto di un veicolo fuori uso o di parti di esso non necessita di particolari accertamenti, qualora manchi la prova circa la loro sottoposizione ad un'operazione di recupero^{xiv}, così come, più in generale, la classificazione da parte delle autorità tutorie di un materiale come rifiuto possa essere desunta anche da elementi probatori ulteriori rispetto alla analisi tecnica, quali le dichiarazioni testimoniali, i rilievi fotografici ovvero gli esiti di ispezioni e sequestri^{xv}.

La spedizione organizzata dall'imputato è stata dunque correttamente qualificata come traffico illecito di rifiuti rilevante ai sensi dell'art. 259 D.Lgs. n. 152/2006 e, al tempo stesso, valutata rilevante *ex artt.* 48 e 479 c.p. la condotta diretta alla formazione di falsa documentazione a supporto del trasporto, esibita all'autorità doganale, tale da indurre in errore il funzionario che ha formato la bolletta doganale (appunto, ideologicamente falsa), in quanto attestante l'esportazione di parti di auto invece da considerare come rifiuti.

ⁱ Che ne ha invero mutato la natura da contravvenzione a delitto, con pedissequo inasprimento del trattamento sanzionatorio connesso all'affermazione di una penale responsabilità da parte dell'agente.

ⁱⁱ TUFARIELLO, *I delitti ambientali*, Milano, 2008, p. 394.

ⁱⁱⁱ Come noto, oggetto da ultimo di modifica con l'art. 1, I, lett. g), D.L. n. 116/2025, convertito con modificazioni nella legge n. 147/2025.

^{iv} Cass. pen., Sez. III, 19 settembre 2019, n. 1429.

^v Il concetto di spedizione risulta più esteso della locuzione di trasporto, contenuto nell'art. 258, dovendosi intendere ai sensi del Regolamento n. 1013/2006, quella eseguita per finalità di smaltimento o di recupero: *i.* tra uno Stato ed un altro Stato; *ii.* tra uno Stato e territori d'oltremare; *iii.* tra uno Stato ed un territorio che non faccia parte di alcun altro Stato; [...]; *vi.* all'interno di uno stesso Stato attraverso una delle zone già elencate e che ha origine e fine nello stesso Stato; *vii.* da una zona geografica non soggetta alla giurisdizione di alcuno Stato.

^{vi} Sul punto essendo stato osservato come il relativo concetto finisca per risultare indeterminato, non precisando forme e modi e contenuto del consenso. BERNASCONI, sub art. 258, in PELLIZZER-COSTATO (a cura di), *Commentario breve al codice dell'ambiente*, Milano, 2012, p. 406. Si veda anche Cass., sez. III, 5 marzo 2015, n. 40753, che ha precisato come rientri nel concetto «l'organizzazione di una spedizione transfrontaliera non autorizzata di rifiuti speciali non pericolosi, nonostante la previsione nella disciplina eurolunitaria di specifiche procedure per la restituzione degli stessi al paese di partenza del trasporto».

^{vii} Cass.pen., Sez. III, 4 luglio 2012, n. 11837.

^{viii} Che richiama altresì le tipologie di rifiuti destinate al recupero elencate nell'Allegato II del Regolamento CEE n. 259/1993, riprese dalla normativa regolamentare successiva, ossia l'Allegato III al Regolamento n. 1013/2006, riferibile ai rifiuti rientranti nella c.d. lista verde e Allegato IV, che ricomprende i rifiuti rientranti nella c.d. lista ambra, indicativa delle tipologie contraddistinte dal codice EER identificativo della pericolosità.

^{ix} RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, Torino, 2024, p. 146; NAPOLETANO, *I reati nella gestione dei rifiuti e della bonifica dei siti inquinati*, Pisa, 2023, p. 275; FIMIANI, *La tutela penale dell'ambiente*, Milano, 2022, p. 584.

^x In questo senso Cass. pen., Sez. III, 7 maggio 2014, n. 37847.

^{xi} Laddove l'operazione di recupero può consistere anche solo nel controllo dei rifiuti per verificare se soddisfino i criteri elaborati in conformità alle condizioni declinate nell'art. 184 *ter* D.Lgs. n. 152/2006.

^{xii} Da ultimo, Cass. pen., Sez. III, 18 gennaio 2024, n. 18020; Cass., sez. III, 2 ottobre 2014, n. 3202; Cass., sez. III, 30 settembre 2008, n. 41836.

^{xiii} Cass. pen., Sez. III, 13 febbraio 2020, n. 21153.

^{xiv} Cass. pen., Sez. III, 5 febbraio 2015, n. 11030.

^{xv} Cass. pen., Sez. III, 7 giugno 2022, n. 33012; Cass. pen., Sez. III, 28 giugno 1991, n. 7705.