Diritto all'ambiente®
www.dirittoambiente.com
Testata giornalistica on line

LOGISTICA DEI RIFIUTI ED INCERTEZZE NORMATIVE

A cura del Dott. Giovanni Maione

I veicoli per il trasporto dei rifiuti solidi constano, essenzialmente, di due parti: un autotelaio ed un cassone per il contenimento dei rifiuti. Dal punto di vista tecnico tali elementi possono essere fisicamente e stabilmente connessi, in modo da costituire un'unica entità (veicolo allestito), oppure rappresentare due elementi distinti. Spesso, infatti, risulta conveniente l'utilizzo di veicoli muniti di attrezzatura per lo scarramento delle carrozzerie (cassoni scarrabili) in modo da lasciare la carrozzeria in prossimità dei centri di raccolta, continuando ad utilizzare l'autotelaio per la movimentazione di altri cassoni.

E' indiscutibile che, tra i due elementi, la componente maggiormente critica dal punto di vista ambientale sia il cassone. Svariati, infatti, sono gli inconvenienti che si possono presentare a causa di errata progettazione e/o costruzione, utilizzo improprio o inadeguata manutenzione: trafilamento di rifiuti, perdita di liquami, dispersione di rifiuti minuti, emissione di polveri, ecc.

Alla luce delle suesposte considerazioni appare quantomeno singolare che l'attuale disciplina applicativa riservi un regime di favore nei confronti di tale componente laddove le due parti siano fisicamente disgiunte (carrozzerie mobili). Inoltre la concorrenza di dette regole con la normativa introdotta dal Dlgs 285/92, pure carente sul punto, ingenera una situazione di incertezza applicativa a tutto discapito della tutela ambientale nel trasporto dei rifiuti.

Iscrizione all'Albo Nazionale gestori ambientali

Come stabilito dall'art. 212, comma 5, del Dlgs 152/06, *"L'iscrizione all'Albo e' requisito per lo svolgimento delle attività di raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi prodotti da terzi, di raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi,…"*. Inoltre, l'art. 3 del DM 406/98[1] prescrive che: *"Le*

[1] L'art. 212, comma 10, del Dlgs 152/06, nelle more dell'emanazione del nuovo decreto, stabilisce che *"continuano ad applicarsi, per quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dell'ambiente 28 aprile 1998, n. 406"*

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Riproduzione vietata
La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 18-08-2000 n° 248

imprese che intendono effettuare attività di raccolta e trasporto di rifiuti devono corredare la domanda di iscrizione di cui al comma 2 con la seguente, ulteriore, documentazione:
a) attestazione a mezzo di perizia giurata, redatta da un ingegnere o da un chimico o da un medico igienista iscritto all'ordine professionale, dell'idoneità dei mezzi di trasporto in relazione ai tipi di rifiuti da trasportare;…".

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera g), del medesimo decreto, i contenuti della perizia sono stati fissati con delibera n° 4 dal Comitato Nazionale dell'Albo gestori rifiuti del 27/09/2000. Tale delibera, all'art. 5 (rubricato come *carrozzerie mobili*), stabilisce che *"L'accertamento del perito deve essere effettuato su almeno una delle carrozzerie della stessa tipologia proposte"*. In pratica gli autotelai dotati di dispositivo per lo scarramento, che nella fattispecie rappresentano dei meri vettori, devono essere oggetto di perizia per singolo esemplare. Mentre le carrozzerie mobili, all'interno delle quali avviene il deposito dei rifiuti, possono essere periziate per tipologia. Francamente non si comprende la logica che sottende a tale scelta. Poiché, come vedremo nel seguito, non sono più possibili successivi controlli, sarebbe auspicabile, almeno nella fase iniziale dell'istruttoria tecnica, una verifica puntuale di tutte le attrezzature in dotazione all'azienda.

Tra le caratteristiche delle carrozzerie da riportare in perizia, *"ritenute indispensabili al fine di un regolare trasporto di rifiuti"*, la citata delibera indica come tassative: *"il materiale e lo spessore delle pareti, l'altezza delle sponde, la copertura, il dispositivo di ribaltamento posteriore, la possibilità o meno di fenditure nelle giunzioni, la possibilità di bonifica"*.

Mancano, invero, elementi essenziali in base ai quali è possibile stabilire se un contenitore sia adatto o meno al trasporto di determinate tipologie di rifiuti (tenuta stagna, serbatoi per la raccolta di reflui, presenza di centine, organi di compattazione, …) e qualora, in sede di perizia, il tecnico incaricato si limiti ai cennati punti, vengono a mancare, agli organi di controllo, gli elementi per accertare che il trasporto sia tecnicamente adeguato a tutelare l'ambiente ed, addirittura, per distinguere un'attrezzatura dall'altra, stante la genericità delle descrizioni che si incontrano nell'applicazione pratica. Infatti negli atti autorizzativi rilasciati dalle Sezioni regionali si riscontrano diciture del tipo "N° 10 cassoni numerati da 1 a 10".

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Riproduzione vietata
La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 18-08-2000 n° 248

Omologazione

La trasformazione degli autotelai di tipo commerciale viene realizzata da allestitori esterni, sulla base delle indicazioni e dei nullaosta delle case costruttrici. Inoltre l'allestimento e la trasformazione di un veicolo sono curate, generalmente, da un progettista qualificato e le relazioni di calcolo sono acquisite agli atti dall'ufficio competente al rilascio del certificato di omologazione/approvazione.

In definitiva, i veicoli attrezzati per il trasporto di rifiuti, con carrozzerie stabilmente installate, sono sottoposti ad un rigoroso iter finalizzato alla verifica del rispetto delle prescrizioni vigenti.

In particolare si distinguono due fasi:

- Omologazione del tipo: ai sensi dell'art. 75 del Dlgs 285/92, il veicolo privo di carrozzeria (autotelaio), al termine di una procedura tecnico-amministrativa, viene riconosciuto conforme alle prescrizioni della normativa vigente. In alternativa il costruttore ne dichiara la conformità al prototipo omologato (art.76 del Dlgs 285/92);
- Approvazione in unico esemplare: a seguito dell'allestimento dell'autotelaio, il veicolo è soggetto a preventivo accertamento tecnico per poter essere ammesso alla circolazione (art. 75 del Dlgs 285/92).

Nel caso di veicoli attrezzati con carrozzerie mobili, invece, fermo restando l'obbligo di omologazione dell'autoveicolo portante, nulla è richiesto in ordine alla verifica dei requisiti delle suddette attrezzature scarrabili. In altri termini, tali attrezzature devono essere compatibili con il veicolo, sulla scorta di quanto indicato nella carta di circolazione, ma non sono sottoposte ad omologazione.

Revisione periodica

La cosiddetta revisione periodica, prescritta dall'art. 80 del Dlgs 285/92, è il controllo tecnico al quale sono soggetti gran parte dei veicoli in circolazione. Benché concepita a tutela della sicurezza stradale, essa, alla luce delle considerazioni sviluppate precedentemente, dispiega i suoi effetti positivi anche in termini di difesa delle matrici ambientali. Infatti tra le verifiche prescritte, elencate

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Riproduzione vietata
La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 18-08-2000 n° 248

all'allegato VIII del DPR 495/92, è richiesto che: *"La carrozzeria ed il telaio devono essere in buono stato d'uso e manutenzione. In particolare il telaio non deve presentare rotture, anche se localizzate"*. In sede di revisione, dunque, si procederà all'accertamento relativo all'assenza di danni alla carrozzeria quali, ad esempio: sponde del cassone danneggiate, telone strappato, lesioni, corrosioni, ecc.

A tale controllo, prescritto anche per i rimorchi ed i semirimorchi, non vanno sottoposti i cassoni scarrabili e le casse mobili o container.

Controlli su strada

Il controllo su strada dell'idoneità dei veicoli al trasporto di rifiuti, da parte degli organi preposti, si concretizza, innanzitutto, nella verifica formale della corrispondenza tra i dati riportati nel provvedimento di iscrizione (tipologia del veicolo e numero della targa) e quelli risultanti dalla documentazione a corredo dell'automezzo. Fatta salva, naturalmente, la facoltà di contestare eventuali violazioni alle prescrizioni contenute nel suddetto provvedimento (ad es. per difetto di manutenzione).

Nel caso delle carrozzerie mobili, invece, non è possibile tale verifica formale poiché le stesse non sono univocamente identificate e la corrispondenza tra il contenuto dell'atto autorizzativo ed il trasporto oggetto di verifica è possibile soltanto per mezzo di approfondimenti tecnici. In buona sostanza l'organo di controllo dovrebbe acquisire le perizie ed accertarsi materialmente della veridicità dei dati controllando l'altezza delle sponde, il materiale e lo spessore delle pareti, ecc. Se a ciò si aggiunge che la verifica delle caratteristiche richieste in fase istruttoria, come già accennato, non è sufficiente, a garantire che il trasporto avvenga in conformità alle regole di buona tecnica se ne conclude che, nella fattispecie in esame, è praticamente impossibile attuare una puntuale attività di sorveglianza, con la conseguenza di vanificare (quanto meno in parte) la ratio della disciplina generale sui rifiuti.

Giovanni Maione

Pubblicato il 13 ottobre 2007

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Riproduzione vietata
La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 18-08-2000 n° 248

Diritto all'ambiente®
www.dirittoambiente.com
Testata giornalistica on line

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Riproduzione vietata
La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 18-08-2000 n° 248