www.dirittoambiente.net

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

Un quesito sul carico di rifiuti respinto dal sito di destinazione per problemi tecnici o logistici senza illegalità di fondo

Rispondono il Dott. Maurizio Santoloci e la Dott.ssa Valentina Vattani

DOCUMENTI 2009
INformazione

RISPOSTE A QUESITI

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

Domanda: vorrei esporre un quesito in merito all'articolo pubblicato su questa testata in data 03.06.09, inerente un eventuale carico di rifiuti respinto dal destinatario. Poniamo il caso, sicuramente non remoto, che un carico di rifiuti venga respinto per impreviste difficoltà tecniche o logistiche dell'impianto, quindi non per irregolarità o colpe imputabili a produttore o trasportatore. In tale situazione, può concretizzarsi la possibilità, o la necessità, di dirottare il carico direttamente presso un altro impianto in grado di ricevere il rifiuto (senza che questo debba essere riportato al produttore, da questi ripreso in carico e quindi rispedito con un nuovo formulario): come sarebbe possibile questa operazione, a mio modesto avviso regolare, qualora il destinatario iniziale del formulario trattenesse una copia del formulario, pur non dovendo registrare alcunchè sul proprio registro di carico-scarico? In una situazione di questo tipo, qualora ripeto il diniego allo scarico non sia imputabile ad alcuna evidenza di irregolarità, ma ad oggettive difficoltà operative, il carico respinto non dovrebbe essere riaccompagnato da tutte le tre copie del formulario, lasciando all'impianto una fotocopia dello stesso, ad attestazione dell'accaduto?

Risposta (a cura del Dott. Maurizio Santoloci e della Dott.ssa Valentina Vattani): La dinamica esposta nel quesito corrisponde ad una prassi di fatto molto diffusa sul territorio, e che in virtù della consolidata ed incontestata consuetudine applicativa è ritenuta regolare e legittima sulla base del "codice così fan tutti…". Ma ci chiediamo se realmente tale prassi è legittima.
In concreto le cose vanno che ad esempio (come capita spesso in alcune regioni) il camion arriva al sito finale di destinazione di recupero o smaltimento, ma il titolare di questa dice che non può ricevere il rifiuto perché il sito è pieno o perché ha difficoltà strutturali o logistiche (a volte anche perché il mittente non paga da tempo...) ed il veicolo viene dirottato direttamente ad un altro impianto...
Però normativamente ci sembra una pratica scorretta, perché la norma non fa distinzione tra le cause di respingimento del rifiuto (e quindi si può trattare sia di una irregolarità del rifiuto trasportato come di un problema dell'impianto ricevente) e quindi sembra logico che in ogni caso quindi il rifiuto debba essere riportato al sito di partenza per poi far individuare al produttore/detentore mittente un nuovo destinatario e fargli compilare le nuove quattro copie del formulario.

Ma proviamo a ragionare seguendo l'interpretazione opposta, e vediamo cosa succede alla luce delle regole e dei principi generali sul trasporto dei rifiuti verso il recupero o smaltimento. Ed ipotizziamo il caso – primario ed importante – dei rifiuti industriali.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

Come principi generali va ribadito che – contrariamente a quanto si crede nelle prassi comuni e quanto stabilisce il "codice così fan tutti…", nel sistema nazionale ed europeo del trasporto rifiuti verso il sito finale:

- il dovere e l'onere totale di garantire il viaggio del rifiuto industriale e del suo corretto smaltimento ricade in capo a produttore iniziale e questo onere non può essere "ceduto" contrattualmente a nessuno in via civilistica;
- dunque, è dovere ed onere del produttore di tali rifiuti trovare il sito finale di recupero o smaltimento, assicurarsi che possa e voglia ricevere il carico, stabilire di conseguenza un accordo contrattuale ed alla fine indirizzare i rifiuti verso tale sito del quale - naturalmente – deve verificare anche ed anzi per prima cosa la regolarità formale;
- a questo punto il produttore se può portare con propri mezzi i rifiuti (produttore di rifiuti non pericolosi) seguendo le regole vigenti esegue il trasporto in proprio previa iscrizione "light" all'Albo, ma se tale eventualità non sussiste di regola si deve rivolgere ad un corriere;
- il corriere in questo caso è il trasportatore professionale di rifiuti conto terzi iscritto all'Albo con procedura ordinaria;
- tra il produttore di rifiuti e tale trasportatore è logico che interverrà un contratto civilistico inerente – appunto – il trasporto e solo il trasporto;[1]

---

[1] Dal volume *"Rifiuti Solidi e Liquidi - Trasporto, stoccaggio, depositi & dintorni…"* - edizione 2009 di Maurizio Santoloci e Valentina Vattani (Diritto all'ambiente - Edizioni: http://www.dirittoambientedizioni.net/): " (…) Deve esistere un rapporto civilistico preliminare tra produttore e sito finale nonché tra produttore e trasportatore? A nostro avviso, si. Infatti, affinché sussista un'ipotesi di "trasporto" in senso stretto, l'attività del trasportatore deve limitarsi a tale esclusiva e precisa funzione. Cioè, si presume esista una serie di rapporti civilistici sottostanti che valgono a qualificare un soggetto quale "trasportatore" ai sensi della parte IV del decreto n. 152/2006. Ciò in quanto lo "schema base" del regime giuridico in esame presuppone che il produttore-detentore, prima di disporre il trasporto, abbia stabilito un contatto diretto con il titolare del sito di destinazione finale definendo un rapporto contrattuale di natura civilistica per il conferimento dei rifiuti e che l'accordo sia stato raggiunto. Il successivo ed ulteriore (e separato) rapporto civilistico (contratto) tra produttore-detentore e trasportatore è poi necessario per inviare i rifiuti verso questo sito predeterminato; ma tale nuovo rapporto contrattuale è possibile e lecito solo ove il tale trasportatore sia regolarmente iscritto all'Albo nazionale gestori ambientali e il rapporto contrattuale tra il produttore-detentore ed il "trasportatore" viene limitato al "trasporto" in senso stretto verso una destinazione già prefissata e concordata. Dunque in questo schema, coerentemente con quanto sancito dalla Cassazione, il viaggio non può che essere unico e diretto.

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

- tale corriere – come tutti i corrieri – non può certo assumere decisioni in proprio su destinazione ed altri elementi sul viaggio ma deve limitarsi ad eseguire contrattualmente le disposizioni del mittente produttore (è ipotizzabile che un corriere di merci normali quando va a ritirare il pacchetto a domicilio dal cliente decida lui dove ed a chi va spedito il pacchetto?);
- pertanto, il corriere (leggi: trasportatore di rifiuti professionale conto terzi iscritto all'Albo) nell'accettare tale tipo di contratto compilerà la parte del formulario che lo riguarda ma è evidente che i dati su qualità/quantità (che lui certo non può conoscere…) e soprattutto destinazione e destinatario (che lui certo non può scegliere…) sono a carico del mittente produttore.

A questo punto, e con questi presupposti, inizia il viaggio del rifiuto. Se un corriere ordinario accerta che il destinatario del pacco spedito dal mittente è respinto dal destinatario, cosa fa? Decide lui di consegnarlo ad altro destinatario a sua scelta magari simile o affine? O deve riconsegnare il pacco al mittente?

Ed il corriere dei rifiuti (leggi: trasportatore di rifiuti professionale conto terzi iscritto all'Albo) quando giunge al sito di destino ed accerta che il destinatario del carico di rifiuti spedito dal mittente è respinto dal destinatario, cosa fa? Decide lui dove "dirottare" il carico? Con quali poteri? E' un trasportatore (corriere legato al mittente da un contratto di trasporto) o è un soggetto che ha preso in carico la gestione di quei rifiuti e quindi assume a questo punto anche un ruolo ed una funzione decisionale parallela, aggiuntiva o addirittura sostitutiva al mittente produttore iniziale? Ed è ipotizzabile giuridicamente che un trasportare di rifiuti che sia realmente solo tale diventi ad un certo punto anche gestore degli stessi come trasportatore tuttofare?[2] Sulla base di quale principio?

Ma se il soggetto contattato preliminarmente dal produttore-detentore effettua sia il "trasporto" che la gestione finale del carico di rifiuti presso un proprio sito con la sua impresa, oppure se lo stesso soggetto ritira il carico di rifiuti e si attiva in prima persona per cercare il sito finale di destinazione e definire l'accordo contrattuale per riversarvi i rifiuti, evidentemente in tali casi non è solo un "trasportatore" ma un "gestore polivalente". E tale figura è ben diversa dal semplice "trasportatore" che, appunto, deve limitarsi a "trasportare" (…)".

[2] Dal volume *"Rifiuti Solidi e Liquidi - Trasporto, stoccaggio, depositi & dintorni…"* - edizione 2009 di Maurizio Santoloci e Valentina Vattani sopra citato: " (…) È regolare il conferimento dei rifiuti ad un "trasportatore tuttofare"? Certamente no. Anche se in realtà questa prassi è ancora oggi molto diffusa. Molti titolari di aziende seguono una prassi (illegale) mutuata dalle vecchie consuetudini portate avanti vigente la pregressa disciplina del DPR 915/82 e continuano a conferire i propri rifiuti ad un "trasportatore tuttofare" che praticamente afferma

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

Ma continuiamo a cercare di seguire la "logica" di questa prassi diffusa. Cosa succede allora nel sito finale? Abbiamo tre copie del formulario dove il mittente produttore iniziale (che secondo i principi generali sopra esposti ha l'onere di garantire sotto sua diretta responsabilità il corretto recupero o smaltimento di quei rifiuti) che ha disposto l'invio di tali rifiuti a tale sito X e così ha compilato e firmato il formulario (assumendosi anche tutte le conseguenti responsabilità sanzionatorie); poi nel sito finale succede che il titolare del medesimo (violando evidentemente un accordo civilistico preventivo che per forza di cosa ci deve essere stato tra lui ed il mittente, altrimenti il mittente entra già in una situazione di imprudenza e negligenza – e quindi "colpa" – per aver inviato i suoi rifiuti verso un sito del quale non era certo della ricettività) rifiuta il rifiuto… E cosa succede? L'autista del camion decide lui che quel carico di rifiuti industriali (magari molto pericolosi) a questo punto saranno portati verso un altro sito Y. Sulla base di quale potere questo accade non ci è dato sapere. E come sceglie tale nuovo sito? Quali sono i parametri e le regole da adottare? Quanto deve essere distante e che tipo di sito deve essere? Inoltre: decide l'autista da solo, in vece del mittente produttore? O telefona a quest'ultimo ed insieme decidono la nuova destinazione? E questa seconda ipotesi sulla base di quale regola giuridica? Chi firma cosa in tal caso, per formalizzare il tutto ed assumersi quelle responsabilità sanzionatorie (magari anche penalmente rilevanti) che all'origine erano del produttore iniziale? L'autista? E costui a questo punto subentra in prima persona nei rapporti decisionali e gestori del ciclo del rifiuto e si assume in via diretta e personale tutte le responsabilità in ordine al buon fine del viaggio (incluse quelle penali)? Oppure entra in gioco anche il titolare della ditta di trasporto che nel frattempo sta in ufficio e non può firmare nulla? Ed il mittente produttore iniziale nel primo caso (decisione autonoma dell'autista senza essere avvertito) viene sollevato da ogni responsabilità da quel momento e

---

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 anche con i principi basilari dell'attuale decreto 152/2006 (così come era in contrasto con la disciplina delineata dal precedente "Decreto Ronchi") 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 quelle 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 opera in modo chiaramente antitetico alle regole disciplinatorie della normativa vigente. (…)".

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

l'autista subentra in sua vece nei regimi sanzionatori? E nel secondo caso (accordo via telefonica comune) chi resta e/o diventa responsabile da quel momento in poi? Ancora: e se poi anche il secondo sito di destinazione non può (o non vuole) ricevere il carico di rifiuti, che succede? Ancora una volta l'autista decide da solo (o in contatto telefonico con il primo mittente) di scegliere un terzo sito? E così via?

Potremmo continuare a lungo con una serie di altri interrogativi, ai quali è sempre stato difficile dare una risposta (anche in sede processuale) quando questa prassi diffusa è stata utilizzata per creare un sistema di dirottamenti a catena di carichi di rifiuti da un sito all'altro in modo strumentale e fraudolento, con l'effetto poi di far perdere le tracce dei rifiuti medesimi in un gioco di scatole cinesi entro le quali – passaggio dopo passaggio – tutti perdono e diluiscono progressivamente le proprie e dirette responsabilità e nessuno (apparentemente) va a rispondere di nulla.

Infatti con questo collaudato sistema si indirizzano soprattutto rifiuti industriali pericolosi dapprima verso un sito finale che (in genere in accordo fraudolento o altre volte in buona fede perché mai avvertito) respinge il carico; a questo punto l'autista decide nuovo sito di destino ed anche lì nuovo rifiuto del rifiuto… E via verso altro sito in un numero infinito di deviazioni, percorsi e contro percorsi entro i quali poi ognuno scarica fittiziamente la responsabilità sul soggetto terzo ed infine l'ultimo anello della catena (il più labile sotto il profilo sanzionatorio) prospetta buona fede ed equivoco e tutti restano (o pensano di restare) esenti da responsabilità. Laddove – invece – sussiste un concorso doloso ben studiato ed occultato dietro la cortina fumogena dei respingimenti strumentali. Ed i rifiuti – intanto – sono spariti, o man mano declassificati o introitati negli "smaltimenti in bianco".

Ma tornando al problema di interpretazione generale, noi restiamo dell'idea che comunque ed in ogni caso, quando il carico di rifiuti viene respinto dal sito di destinazione, seppur non ci sono irregolarità o illegalità sottostanti, il carico debba essere restituito al mittente e cioè al produttore iniziale sul quale graverà ancora l'obbligo (non delegabile o cedibile a terzi) di ricominciare ad attivarsi per garantire a sua cura ed onere il corretto recupero o smaltimento di quei rifiuti.

D'altra parte proprio nelle prescrizioni elencate nella domanda di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali per lo svolgimento delle attività di trasporto rifiuti si precisa chiaramente che: "*È fatto obbligo al trasportatore di sincerarsi dell'accettazione dei rifiuti da parte del destinatario prima di iniziare il trasporto, e, comunque, di riportare il rifiuto all'insediamento di provenienza se il destinatario non lo riceve…*", per cui l'indicazione contenuta nella Circolare 04/08/98 GAB/DEC/812/98 paragrafo 1 lettera m), ove si suggerisce che: "*nel caso in cui il trasportatore sia costretto a cambiare destinatario, ad*

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

esempio perché quello previsto è impossibilitato a ricevere il rifiuto, il nuovo percorso e il nuovo destinatario, nonché i motivi della variazione, devono essere riportati nell'apposito spazio del formulario riservato alle «annotazioni" va, a nostro avviso, interpretata – alla luce della prescrizione sopra riportata - nel senso che se il carico di rifiuti viene (per qualsiasi motivo) respinto dal destinatario che è stato indicato espressamente dal mittente la variazione del percorso iniziale da annotarsi sul formulario nell'apposito spazio riguarda il "viaggio di ritorno" che il trasportatore deve fare per riportare i rifiuti al sito di partenza (e che rappresenta un prolungamento del percorso inizialmente previsto per quel carico di rifiuti) ed il destinatario di quel viaggio diventa, dunque, il produttore/detentore mittente.

Pubblicato il 14 giugno 2009

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

www.dirittoambiente.net

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

Vuoi esprimere anche tu una opinione sull' argomento?
Vuoi inviarci il tuo parere, un'esperienza concreta, un documento che pensi possa essere utile per il dibattito sul tema? Scrivi a:

redazione@dirittoambiente.net

DOCUMENTI **2009**
IN*formazione*

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.