



LE GIORNATE DI POLIZIA LOCALE E SICUREZZA URBANA

**CONVEGNO E MOSTRA ESPOSITIVA INTERNAZIONALE
DI TECNOLOGIE, SOLUZIONI E SERVIZI**

41ª EDIZIONE - 15-16-17 settembre 2022

LA GESTIONE DEI VEICOLI IN STATO DI ABBANDONO

OSVALDO BUSI

SESSIONE

AS2 - POLIZIA AMBIENTALE: COSA FARE, COME FARE

15/09/2022 – 9.30-13.00

La gestione dei veicoli in stato di abbandono. Dal prelievo su strada alla definitiva demolizione Dott Osvaldo Busi

La situazione dei veicoli abbandonati nel nostro è grave Paese, da nord a sud si rinvencono **auto abbandonate** ovunque; spesso sono nascoste nei boschi ricoperte dalla vegetazione, con un **negativo impatto** sull'**ambiente** circostante.

I dati Eurostat mostrano che il numero totale di veicoli fuori uso segnalati nell'Unione Europea ha raggiunto i 6,1 milioni nel 2018, in netto aumento rispetto agli anni precedenti.

I veicoli abbandonati rappresentano un flusso considerevole di rifiuti, sia in termini qualitativi che quantitativi. Proprio l'importanza della materia, e considerata la necessità di pervenire ad una regolamentazione comune in tutti i Paesi dell'Unione, è stata approvata, la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, trasposta nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 24.6.2003, n. 209.

Il D.Lgs.209 del 2003 ha subito una serie di modifiche sia attraverso l'emanazione del D.Lgs.23 febbraio 2006, n.149 sia recentemente dal D.Lgs. n.119 del 2020.

L'obiettivo, contenuto nella **Direttiva 2000/53/Ce** del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente ai veicoli fuori uso e recepito in Italia con il **D. Lgs. n. 209/2003**, finora non è ancora stato raggiunto a differenza di quello dell'85% di reimpiego e riciclaggio.

Le finalità del D.Lgs. 209 del 2003, sono la riduzione dell'impatto generato sull'ambiente dalla gestione dei veicoli fuori uso, il corretto funzionamento del mercato interno, evitando distorsioni della concorrenza, e lo sviluppo delle attività legate al recupero e al riciclaggio dei materiali provenienti dai veicoli.

Per attuare tali obiettivi, secondo il principio della "responsabilità condivisa", viene previsto il coinvolgimento nella gestione dei veicoli fuori uso di tutti gli operatori interessati: - produttori di veicoli e componenti, concessionari, operatori addetti alla raccolta e imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, e di riciclaggio.

1.Normative di riferimento

La materia di che trattasi è disciplinata dai seguenti atti normativi:

1. **D.M. Interno 22 ottobre 1999, n. 460** "Regolamento recante disciplina dei casi e delle procedure di conferimento ai Centri di Raccolta dei veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e di quelli acquisiti ai sensi degli articoli 923, 927 e 929 del codice civile";
- 2.**D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209** (Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso);
3. **D.Lgs. n. 149 del 23 febbraio 2006 recante** "Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, recante attuazione della direttiva 2000/53/CE in materia di veicoli fuori uso"
- 4.**D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152** (Norme in materia ambientale);
- 5.**D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119** "Attuazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso" che rinnova la disciplina della gestione dei veicoli fuori uso (VFU) modificando il D.lgs. 209/2003.

1.1. D.M. Interno 22 ottobre 1999, n. 460 "Regolamento recante disciplina dei casi e delle procedure di conferimento ai Centri di Raccolta dei veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e di quelli acquisiti ai sensi degli articoli 923, 927 e 929 del codice civile";

Il D.M. 460 del 1999 contiene la descrizione della procedura per la rimozione dei veicoli qualificabili come rifiuto rinvenuta su area pubblica e si applica indistintamente a tutte le tipologie di veicoli

Il predetto Decreto Ministeriale nel dare attuazione al disposto dell'art. 46, c. 3 del D. Lgs. 22/97 c.d. "Ronchi", stabiliva che con decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero del Tesoro, dell'Ambiente e dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato e dei Trasporti e della Navigazione, fossero determinati casi e procedure con i quali i veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quindi acquisiti per occupazione ai sensi degli artt. 927-929 e 923 del c.c. venissero conferiti ai centri di raccolta autorizzati allo smaltimento ai sensi degli artt. 27-28 del decreto medesimo.

Dall'esame del D.M. rinveniamo quattro procedure diverse di intervento da seguire:

- a) rinvenimento su strade di veicolo a motore o rimorchio in condizioni da far presumere lo stato di abbandono (art. 1 D.M. 460/99);
- b) sosta vietata senza obbligo di rimozione protrattesi per oltre 60 giorni (art. 2, c. 1, 2, 3 e 4 D.M. 460/99);
- c) sosta protratta per oltre sessanta giorni su area pubblica destinata a parcheggio a pagamento di veicolo a motore o rimorchio senza effettuazione dello stesso in conformità alle relative tariffe (art. 2, c. 5, D.M. 460/99);
- d) sosta vietata con obbligo di rimozione (artt. 159 e 215 del codice della strada).

A.1. Rinvenimento di veicolo a motore o rimorchio che si presume abbandonato.

Uno primo aspetto che un operatore di polizia, deve affrontare in caso di rinvenimento di veicoli abbandonati, è quello di verificare lo stato di abbandono del veicolo e dunque la sua riconducibilità alla nozione di rifiuto, con conseguente applicazione della procedura contenuta nel D.L.gs.152/2006.

Ricordiamo che i veicoli fuori uso (VFU) sono da considerarsi, ai sensi dell'art. 184 comma 3, lett. j) D.Lgs n. 152/2006, rifiuti speciali.

La Corte di Cassazione Penale, sezione III, con la sentenza n. 15302 del 23.04.2021, è intervenuta per chiarire se un veicolo fuori uso possa o meno ritenersi rifiuto pericoloso e, quindi, quali caratteristiche deve presentare per essere ricondotto in quella particolare categoria di rifiuti.

I rifiuti, in base alla loro origine si distinguono in rifiuti urbani e rifiuti speciali.

In base alla loro pericolosità e all'interno della categoria dei rifiuti speciali che in tale sede interessa, i rifiuti si dividono in **rifiuti speciali pericolosi** ossia i rifiuti speciali che contengono al loro interno un'elevata concentrazione di sostanze inquinanti e i **rifiuti speciali non pericolosi** definiti tali i rifiuti che non contengono al loro interno sostanze considerate pericolose.

L'art. 184 del D.Lgs. n. 152/2006, fornisce una distinzione tra le varie categorie di rifiuti ma la disposizione di legge deve essere coordinata ed interpretata unitamente all'allegato "D" del decreto che contempla, tra i rifiuti pericolosi con il codice CER 16 01 04* i veicoli fuori uso generici e, tra i rifiuti non pericolosi con il codice CER 16 01 06, i veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose.

A.1.2. Quali sono gli elementi indicativi dello stato di abbandono?

Il D.M. in argomento affrontò la materia fornendo per la prima volta delle indicazioni in merito; infatti un elemento sintomatico dello stato di abbandono lo si rinviene nella mancaza della targa di immatricolazione o del contrassegno di identificazione, anche se in passato la mancanza di tale requisito rappresentava un indizio seppur importante ma non sufficiente per far diventare il veicolo un rifiuto.

Un ulteriore elemento alternativo rispetto a quello sopra descritto, lo si rinviene dallo stato di conservazione del veicolo. Per mancanza di parti essenziali per l'uso e la conservazione, facciamo riferimento ad esempio, alla mancanza del motore o di sue parti, la mancanza delle ruote, del volante, la distruzione del parabrezza o dei vetri laterali o posteriori, tali da far sì che il veicolo venga qualificato come "fuori uso" e quindi rifiuto.

Con sentenza n. 11030 del 16 marzo 2015, la Corte di Cassazione ha fornito indicazioni utili al fine di chiarire il momento in cui un veicolo assume la qualifica giuridica di rifiuto, nonché le condizioni alle quali il medesimo può essere classificato come rifiuto pericoloso.

I giudici della suprema Corte partendo dall'art. 227, comma 1, lett. c), D.Lgs. n. 152/2006, in base al quale *"Restano ferme le disposizioni speciali, nazionali e comunitarie relative alle altre tipologie di rifiuti, ed in particolare quelle riguardanti ... c) veicoli fuori uso ... decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209"*, nonché dall'art. 231, D.L.gs. n. 152/2006, che costituisce complemento necessario del D.Lgs. n. 209/2003 in quanto dedicato ai veicoli fuori uso non specificamente disciplinati dal D.Lgs. n. 152/2006, secondo una pregressa giurisprudenza (Cass. Pen., Sez. III, n. 1188 del 16 gennaio 2012), hanno individuato le ipotesi in cui un veicolo può considerarsi fuori uso, in particolare:

1. *quando il proprietario se ne disfi o abbia deciso abbia l'obbligo di disfarsene*, in quanto *rileva la volontà di abbandono da parte del proprietario e la oggettiva inidoneità del veicolo a svolgere la sua funzione* (Cass. Pen., Sez. III, n. 20492 del 19 maggio 2014)

2. *il veicolo deve essere ufficialmente privato della targa, anche prima della consegna al centro di raccolta. Il requisito dello "stargamento" del veicolo costituisce uno degli elementi per la qualificazione di un veicolo fuori uso quale rifiuto. Nel caso in cui i veicoli siano ancora targati spetta al giudice valutare se, nel caso concreto, sussistano altri requisiti che consentono di ritenerli rifiuti ancorché targati, ovvero la volontà di disfarsi dei mezzi da parte del detentore, nonché l'evidente stato di abbandono. Gli ermellini con la pronuncia n. 6667 del 22 febbraio 2012, in tema di veicoli fuori uso, hanno statuito che le vetture assumono il carattere di rifiuti speciali fin dal momento in cui vengono dismesse dal proprietario o possessore, e non può pertanto ritenersi valido il principio secondo cui i mezzi dotati di targa non possano mai essere considerati rifiuti. Pertanto un veicolo dismesso per essere trattato come rifiuto pericoloso è necessario non solo che esso sia fuori uso, ma anche che contenga liquidi o altre componenti pericolose, perché altrimenti esso rientra nella categoria classificata con il codice CER 16.01.06. In conclusione la Corte ha statuito che "per qualificare veicolo fuori uso come rifiuto pericoloso non occorrono particolari accorgimenti quando risulti, anche soltanto per le modalità di gestione, che lo stesso non è stato sottoposto ad alcuna operazione finalizzata alla rimozione dei liquidi e delle altre componenti pericolose".*

3. Il veicolo deve risultare in evidente stato di abbandono, anche su area privata.

Alla luce di queste considerazioni, l'operatore di polizia a seguito o di una segnalazione da parte di un cittadino a d'ufficio, deve in ogni caso svolgere una attività investigativa, tesa a **verificare i presupposti di presunzione dello stato di abbandono**, in particolare:

- deve trattarsi di veicolo a motore o di rimorchio;
- il rinvenimento deve essere effettuato da parte di un organo di polizia stradale e deve avvenire su area ad uso pubblico. Per aree ad uso pubblico sono da intendersi, come da circolare del Ministero dell'Interno n. M/2413/25 del 12 giugno 2000, oltre alla pubblica via anche le aree destinate alla sosta a pagamento, i parcheggi di scambio a tariffazione oraria, con o senza sbarra, nonché strade private aperte a pubblico transito.

A.2. Fase di accertamento

Nell'effettuare un controllo su un VFU l'operatore di polizia può trovarsi di fronte ad una casistica operativa che comporta diverse tipologie di approccio operativo, di seguito indicate:

A.2.1. Approccio c.d. classico

Questa situazione è quella contenuta nell'articolo 1, commi 1 e 3, del DM 460/99 e riguarda:

- a) il rinvenimento su aree ad uso pubblico di veicoli provvisti di targa o di altri elementi identificativi;**
- b) il rinvenimento su aree ad uso pubblico di veicoli privi di targa o di altri elementi identificativi.**

a) Veicoli provvisti di targa o di altri elementi identificativi su aree ad uso pubblico.

Se l'operatore di P.M. si trova di fronte ad un veicolo che ha gli elementi identificativi che gli consentono di risalire al proprietario; quest'ultimo deve procedere a:

- a. accertare la proprietà e la provenienza (cioè verificare se il veicolo sia o meno oggetto di furto) tramite la propria C.O.;
- b. qualora il veicolo non risulti oggetto di furto, deve redigere un verbale di constatazione di veicolo in presunto stato di abbandono. Il predetto verbale quale atto redatto da un pubblico ufficiale, assolve sia ad una funzione certificativa, sia ad una funzione procedimentale, perché è dalla data della sua compilazione (ovvero della sua notifica al proprietario del veicolo) che si conteggiano termini e scadenze.
- c. notificare al soggetto proprietario un atto di avviso e un invito a rimuovere il veicolo entro e non oltre sette giorni dalla notificazione dello stesso. Il termine concesso al proprietario o a chi ne detiene il possesso non è previsto da alcuna disposizione per favorire la ripresa in possesso del veicolo da parte dell'avente titolo, nel tentativo di ridurre tempi di giacenza su suolo pubblico dello stesso, nonché per limitare i costi a carico dell'Amministrazione;
- d. trascorso predetto termine di sette giorni dall'avvenuta notificazione dell'atto di cui sopra senza che il proprietario abbia provveduto a rimuovere il veicolo, lo stesso viene rimosso ai sensi dell'articolo 159, comma 5, del Codice della Strada, previo ulteriore accertamento sull'eventuale provenienza furtiva, e inviato presso il Centro di raccolta. Dell'operazione di rimozione e di affidamento del veicolo al Centro di raccolta, si redige il relativo verbale.
- e. trascorsi sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione dello stato d'uso del mezzo, ovvero, in caso di non identificabilità del proprietario, dalla pubblicazione all'albo pretorio del verbale di rinvenimento del veicolo stesso, senza che il proprietario o altro avente diritto lo abbia reclamato, e dopo avere effettuato un'ulteriore verifica sulla eventuale provenienza furtiva, l'Ufficio interessato trasmette al Centro di raccolta il nulla-osta alla demolizione del veicolo in quanto lo stesso assume la condizione di cosa abbandonata, quindi di rifiuto a tutti gli effetti. Sarà cura del centro di raccolta provvedere alla "radiazione" e, quindi, alla consegna delle targhe presso l'ufficio competente, prima dell'effettiva demolizione del veicolo, salvo che il Comune non ne disponga la vendita, tenuto conto delle condizioni e della funzionalità del veicolo stesso. Trascorsi i 60 giorni, il veicolo si considera cosa abbandonata ai sensi dell'art. 923 del c.c. (e quindi viene considerato 'rifiuto' ex TUA ed è suscettibile, come tale, di occupazione. Verificato lo status di rifiuto, si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste dagli artt. 231 e 255, comma 1, TUA, ovvero dagli artt. 5, comma 1 e 13, comma 2, del D. Lgs. n. 209/2003 a seconda della tipologia di veicolo.
- f. Nel caso in cui nei 60 giorni il proprietario del veicolo si presenta al centro di rottamazione indicatogli dagli agenti operanti a seguito alla notifica del verbale di constatazione dimostrando così che non voleva abbandonare il veicolo rinvenuto.

b) Procedura con veicoli sprovvisti di targa e elementi identificativi su area pubblica

Nel caso in cui l'operatore di P.M. si trova di fronte ad un veicolo privo di qualsiasi elemento identificativo (mancanza di targhe e numero di telaio), per il quale sia impossibile risalire al proprietario e se la verifica sulla eventuale provenienza furtiva risulta negativa, quest'ultimo procede a constatare lo stato di abbandono con la conseguente rimozione e invio al Centro di raccolta. Entro il primo giorno feriale successivo alla scadenza del termine di 60 giorni, decorrenti dalla data del rinvenimento del veicolo stesso e non da quella della sua effettiva rimozione, salvo che le due date non siano coincidenti, l'ufficio trasmette al centro di raccolta il nulla osta alla demolizione.

Spesso un problema operativo legato all'applicabilità del decreto in esame che si presenta all'operatore è costituito dalla mancanza di un centro autorizzato. Come sappiamo il decreto richiede che il centro di raccolta ove conferire i veicoli presunti abbandonati deve rientrare tra quelli individuati annualmente dai prefetti con le modalità di cui all'art. 8 del D.P.R. 571/82, nonché essere anche autorizzato.

La Direzione generale del Ministero dell'Ambiente, con propria circolare n. M/2413/25 del 18 luglio 2000 chiari che l'elenco" predisposto dalla Prefettura ha una valenza meramente ricognitiva dei soggetti autorizzati, in assenza dei quali in una provincia è da ritenere legittimo l'avvalimento di soggetti autorizzati ubicati in altra provincia. In tale contesto, ha chiarito anche come la dicitura "sono conferiti ai centri di raccolta", oggi contenuta nell'art. 231 del D Lgs 152 del 2006, sembrerebbe eliminare ogni dubbio interpretativo circa l'obbligatorietà di ricevere il bene in questione, a differenza di quanto ritenuto per i veicoli sotto sequestro, relativamente ai quali l'iscrizione nell'elenco della Prefettura è subordinata proprio alla disponibilità, manifestata dai soggetti pubblici e privati, di svolgere l'attività di custodia.

A.2.2. Approcci particolari

2.2.1 Veicolo provento di furto

L'operatore di P.M. rinviene un veicolo in presunto stato di abbandono, se dal controllo viene accertata la provenienza furtiva del veicolo, ove non vi sia la necessità di espletare ulteriori indagini (ad esempio nel caso in cui sia necessario effettuare rilievi dattiloscopici su un veicolo con il quale è stato commesso un reato, si procede a contattare la persona che ha sporto denuncia di furto e/o l'intestatario del veicolo. Se quest'ultimo comunica che si porterà sul posto del rinvenimento il personale operante resta sul luogo fino all'arrivo dell'interessato. Al suo arrivo procederà alla immediata restituzione del veicolo con la contestuale redazione del verbale di rinvenimento e restituzione del veicolo. Il Comando effettuerà al più presto la comunicazione alla Polizia di Stato per la cancellazione della targa dalla lista dei veicoli di provenienza furtiva inseriti nel sistema SDI.

Se non è stato possibile contattare la persona interessata (denunciante o intestatario del veicolo) o la stessa abbia dichiarato la propria impossibilità a raggiungere il posto del rinvenimento in tempo utile, ovvero si sia rifiutata, il personale redigerà un verbale di sequestro ai fini probatori, ex articolo 354 c.p.p., da inoltrare nei termini previsti (48 ore) alla Procura della Repubblica presso il Tribunale per la convalida, inserendo nel verbale l'indicazione della depositaria giudiziaria presso la quale il veicolo stesso è stato depositato. Copia del verbale di sequestro dovrà essere notificato al denunciante e/o intestatario del veicolo al fine di renderlo edotto dell'avvenuto rinvenimento. Contestualmente si procede alla redazione di comunicazione di notizia di reato contro ignoti per violazione articolo 648 c.p.

A.2.2.2. Veicolo in sosta vietata per oltre 60 giorni.

L'articolo 2 del DM 460/99 prevede il caso in cui sia stato accertato il protrarsi della sosta vietata ai sensi degli articoli 6, 7, 157, 158, e 175 del Codice della Strada per oltre 60 giorni di un veicolo a motore o di un rimorchio su un'area ad uso pubblico, ovvero laddove il predetto veicolo sia stato lasciato in sosta su aree a tariffazione oraria per un periodo continuativo di 60 giorni senza il pagamento del corrispettivo dovuto.

In genere questa ipotesi si verifica a seguito di reiterate verbalizzazioni della violazione relativa al divieto di sosta, per cui la prova sarà data dall'esistenza di una pluralità di verbalizzazioni temporalmente collocate, senza necessaria soluzione di continuità, nell'arco temporale dei 60 giorni.

- a) Dopo la rituale verifica se il veicolo risulta oggetto o meno di furto, anche se il veicolo si trovi in condizioni tali da non far presumere lo stato di abbandono e sia regolarmente assicurato l'operatore di p.m. dopo aver redatto verbale di rinvenimento e contestuale rimozione del veicolo riferisce al Sindaco.
- b) Il Sindaco dispone la pubblicazione all'Albo Pretorio ai sensi degli artt 927 e 928 C.C. e ove il proprietario del veicolo sia identificabile dai pubblici registri, si provvede a notificare allo stesso l'invito a ritirare il veicolo nel termine indicato nell'art. 929 c.c., con l'esplicita avvertenza della perdita della

proprietà in caso di omissione. La restituzione, ove richiesta, è subordinata al pagamento delle spese di prelievo, di custodia e del procedimento.

- c) Trascorso un anno dalla pubblicazione all'Albo Pretorio senza che il proprietario abbia chiesto la restituzione del veicolo previo versamento delle spese, l'ufficio trasmette al Centro di raccolta il nulla osta alla demolizione ovvero in relazione alle condizioni del veicolo lo rimette alla valutazione dell'amministrazione per l'eventuale vendita.

A.2.2.3. Veicolo in sosta prolungata a pagamento

La stessa procedura si applica anche al caso di veicoli a motore e rimorchi lasciati in sosta su aree 'a pagamento' per un periodo continuativo di 60 giorni senza l'effettuazione del pagamento delle somme dovute, in conformità alle tariffe previste. Essa, dunque, sarà la stessa prevista per l'ipotesi di sosta vietata reiterata per un periodo superiore a 60 giorni (rimozione del veicolo al sessantunesimo giorno; conferimento al centro di rottamazione autorizzato; relazione al Sindaco; pubblicazione all'Albo secondo la procedura di cui agli artt. 927 e ss. del c.c. e contestuale notizia del rinvenimento al proprietario del veicolo; rottamazione o vendita dello stesso a seconda di ciò che sia più conveniente per il Comune). Perché quest'ultima ipotesi scatti, è necessario che la morosità nel pagamento si protragga per un periodo di 60 giorni "continuativi".

A.2.2.4. Veicolo con targa straniera

In caso di rinvenimento di un veicolo in presunto stato di abbandono con targa straniera immatricolato in uno Stato che non fornisce le generalità del proprietario, o che non procede alla notificazione degli atti ovvero in ogni caso in cui non sia stato possibile risalire al proprietario del veicolo, l'operatore di polizia deve:

- a) verificare se il veicolo è di provenienza furtiva e, in caso negativo, effettuare la rimozione del veicolo e il suo conferimento presso il Centro di raccolta;
- b) l'ufficio deve inviare una comunicazione alla sede diplomatica interessata, e per conoscenza al Ministero degli Esteri della custodia del veicolo presso il centro di raccolta, avvisando che in assenza di notizie relative al veicolo in questione entro 60 giorni dalla data della comunicazione, si procederà alla demolizione ai sensi del D.M. 460/99;
- c) Trascorsi 60 giorni, e dopo un ulteriore accertamento per verificare l'eventuale provenienza furtiva, in caso negativo, l'ufficio trasmette il nulla osta alla demolizione al Centro di raccolta;
- d) Contestualmente sono ritirate le targhe estere che vengono spedite alla sede diplomatica dello Stato estero al fine dell'adozione degli atti consequenziali.

A.2.2.5. Veicolo intestato a proprietario deceduto

Se l'operatore di P.M. rinviene un veicolo che ha gli elementi identificativi che consentano di risalire al proprietario, quest'ultimo deve procedere a:

- a. accertare la proprietà e la provenienza (cioè verificare se il veicolo sia o meno provento di furto) tramite la C.O.
- b. qualora il veicolo non risulti provento di furto, deve redigere un verbale di constatazione di veicolo in presunto stato di abbandono;
- c. se dalla verifica del proprietario del mezzo risulta che quest'ultimo è deceduto, occorre procedere alla ricerca degli eredi legittimi notificando a quest'ultimi l'atto di avviso e l'invito a rimuovere il veicolo entro e non oltre sette giorni dalla notificazione dello stesso. Il termine concesso al proprietario o a chi ne detiene il possesso non è previsto da alcuna disposizione per favorire la ripresa in possesso del veicolo da parte dell'avente titolo, ma solo nel tentativo di ridurre i tempi di giacenza su suolo pubblico dello stesso, nonché quello di limitare i costi a carico dell'Amministrazione;
- d. trascorso predetto termine di sette giorni dall'avvenuta notificazione dell'atto di cui sopra senza che l'erede abbia provveduto a rimuovere il veicolo, lo stesso viene rimosso ai sensi dell'articolo 159, comma 5, del Codice della Strada, previo ulteriore accertamento sull'eventuale provenienza furtiva, e inviato al centro di raccolta. Dell'operazione di rimozione e di affidamento del veicolo al centro di raccolta, viene redatto un apposito verbale.
- e. Trascorsi sessanta giorni dalla data di notifica dell'atto di avviso di cui al punto d) e dopo avere effettuato un'ultima verifica sulla eventuale provenienza furtiva, l'Ufficio interessato trasmette al centro di raccolta il nulla-osta alla demolizione del veicolo in quanto lo stesso assume la condizione di cosa abbandonata, quindi di rifiuto a tutti gli effetti. Spetta al centro di raccolta provvedere alla "radiazione" e, quindi, alla consegna delle targhe presso l'ufficio competente, prima dell'effettiva demolizione del veicolo.

- f. Nell'ipotesi che gli eredi abbiano effettuato la rinuncia all'eredità, la procedura prevista dal DM 460/99 si applicherà nei confronti del curatore dell'eredità, nominato ai sensi dell'articolo 528 C.C. In mancanza di nomina del curatore è consigliabile contattare l'Agenzia del Demanio al fine di valutare l'acquisizione del veicolo e la disponibilità a sostenere le relative spese.

A.2.2.6. Veicolo in presunto stato di abbandono su area privata

Se il veicolo è rinvenuto su area diversa da quella considerata ad uso pubblico ai sensi dell'articolo 2 del Codice della Strada non è possibile applicare le disposizioni speciali del DM 460/99.

Il classico esempio è quello di un inquilino di un condominio che segnala al comando di p.m. la presenza, negli spazi condominiali, di un veicolo a motore, con finestrino posteriore sfondato, con vegetazione all'esterno, con retrovisore esterno destro divelto, priva di pneumatici e con parti di carrozzeria arrugginita, in evidente stato di abbandono e disuso.

Primo aspetto che si pone all'operatore è quello di capire se si è in presenza o meno di un rifiuto. Un'auto abbandonata è un rifiuto speciale pericoloso anche se è ancora dotata di targa e come precedentemente detto per la giurisprudenza un veicolo può considerarsi fuori uso:

- a) quando il proprietario se ne disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsene;
- b) veicolo ufficialmente privato della targa (anche prima della consegna al centro di raccolta);
- c) veicolo che risulti in evidente stato di abbandono, anche su area privata. Per l'art. 3 comma 2 lettera d), del D.Lgs. n.209 del 2003, un veicolo può classificarsi fuori uso, quindi rifiuto ai sensi dell'art 183, comma 1, let. a) del D.Lgs 152 del 2006, quando ancorché giacente in area privata, risulta in evidente stato di abbandono.

Non basta un altro aspetto che deve tener presente l'operatore è l'uso degli spazi condominiali per la sosta esclusiva da parte di uno specifico condomino che, nel nostro caso, detiene, su area in comune, autovettura ferma da anni, piena di sporcizia e priva di pneumatici e con parti di carrozzeria arrugginita.

L'area sulla quale è detenuto il veicolo in argomento è di proprietà del condominio, e come tutti i beni condominiali, il suo utilizzo è regolamentato dall'art. 1102 cod. civ. in base al quale ciascun condomino è libero di utilizzare gli spazi comuni, in quanto anche propri, in base ai millesimi, purché non ne alteri la destinazione e non impedisca anche agli altri condomini di farne «pari uso». Il parcheggiare da parte di un condomino la propria autovettura in uno spazio comune per parecchio tempo costituisce abuso agli effetti dell'articolo 1102 del Codice civile, in quanto, impedisce agli altri condomini di partecipare all'utilizzo dello spazio comune, ostacolandone il libero e pacifico godimento ed alterando l'equilibrio tra le concorrenti ed analoghe facoltà.

I cortili e le aree condominiali destinate a parcheggio, rispetto ai quali manchi un'espressa riserva di proprietà nel titolo originario di costituzione del condominio, rientrano tra le parti comuni dell'edificio condominiale, a norma dell'art. 1117 c.c.

Nel nostro caso essendo in presenza di un abuso commesso da un condomino sulle cose comuni, i condomini possono richiedere un intervento dell'Amministratore, il quale ha disposizione tre strumenti:

- a) La sanzione condominiale;
- b) Il ricorso all'Autorità Amministrativa ovvero segnalare agli organi di controllo l'abuso commesso;
- c) Il ricorso all'Autorità Giudiziaria.

Con riferimento alla presenza di una autovettura ferma da anni, piena di sporcizia e priva di pneumatici e con parti di carrozzeria arrugginita abbandonata in area condominiale si ritiene che possano individuarsi profili di irregolarità alle disposizioni di cui al D.Lgs 209/2003, nonché al D.Lgs 152/2006 a seconda della tipologia di veicolo.

Pertanto:

- a) L'amministratore del condominio, di propria iniziativa o a segnalazione dei condomini interessati potrà, in prima battuta, diffidare il proprietario del veicolo fuori uso abbandonato a rimuovere lo stesso a tutela dell'uso e della gestione degli spazi comuni, nel caso di inadempimento l'amministratore attiverà le procedure sanzionatorie previste, non ultimo la segnalazione agli organi di controllo.
- b) l'organo di controllo trovandosi in area privata non soggetta ad uso pubblico non può utilizzare la procedura prevista dal D.M. 460/1999, ma potrà attivare la procedura di rimozione in considerazione del fatto che l'art 192 del D.Lgs 152/2006 vieta l'abbandono e il deposito incontrollato del rifiuto essendo tale il veicolo fuori uso.
- c) L'operatore di polizia segnala la situazione al Sindaco, il quale dovrà emanare ai sensi dell'art. 192 D.Lgs. n.152/06, l'ordinanza di rimozione e smaltimento del veicolo.
- d) In caso verifica dell'inottemperanza all'ordinanza emessa dal Sindaco l'operatore di polizia, ai sensi dell'art.192,comma 3, del D.Lgs.n.152/06 denuncerà all'A.G. competente il soggetto intestatario con conseguente sanzione di cui all'art 255 c. 3 del D.lgs 152/2006 che prevede l'arresto fino ad un anno.

A.2.2.7. Veicolo sottoposto a fermo amministrativo.

Il fermo amministrativo è un atto con il quale le amministrazioni o gli enti competenti (Comuni, INPS, Regioni, Stato, ecc.), tramite i concessionari della riscossione, “bloccano” un bene mobile del debitore iscritto in pubblici registri (ad esempio autoveicoli) o dei coobbligati, al fine di riscuotere i crediti non pagati che possono riferirsi a tributi o tasse oppure a multe relative ad infrazioni al Codice della Strada.

Il fermo amministrativo comporta:

1. Divieto di circolazione per un determinato periodo;
2. Divieto di demolizione, esportazione o radiazione del veicolo;
3. Divieto di circolazione e radiazione, anche in caso di vendita del veicolo; o eventuale vendita forzata del veicolo da parte dell’Agenzia entrate riscossione in caso di difetto di pagamento.

Il veicolo sottoposto a Fermo Amministrativo è soggetto al divieto di rottamazione e di vendita e quindi non può circolare, non può essere radiato dal PRA, esportato o rottamato, esso deve essere custodito in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ad esempio garage o cortile privato ecc.

Pertanto non è possibile demolire un veicolo se è iscritto un fermo amministrativo anche se lo stesso è interessato dall’annotazione della sospensione del fermo amministrativo che consente la circolazione del veicolo, ma non l’attivazione della pratica di radiazione per demolizione.

Tuttavia il divieto di radiazione dei veicoli con fermo amministrativo, secondo quanto riportato dalla Direzione Centrale dei Servizi Delegati ACI-PRA di Roma, con la circolare n°10649 del 01/09/09, **non si applica** nei seguenti casi:

- a) quando il veicolo ha subito danni ingenti o è andato distrutto (per es. per incendio, incidente stradale, ecc.). In tali casi è necessario allegare alla richiesta una dichiarazione di un’autorità pubblica competente attestante la non utilizzabilità del veicolo;
- b) quando la richiesta proviene da altra Pubblica Amministrazione;
- c) quando il certificato di rottamazione riporta una data antecedente all’iscrizione del fermo amministrativo;
- d) quando vi è il nulla osta alla demolizione rilasciata dallo stesso Concessionario che ha iscritto il fermo amministrativo.

Per quanto concerne il caso del rinvenimento di un veicolo in presunto stato di abbandono dopo i rituali controlli svolti dal personale di polizia risulta che lo stesso è gravato da “fermo amministrativo” ai sensi dell’articolo 86 del D.P.R n. 602/73, l’ufficio di p.m.:

- a) notifica al proprietario del veicolo un invito a rimuovere il veicolo informando, contestualmente, sia il soggetto che ha posto il fermo sia il PRA.
- b) Trascorso inutilmente il termine di 7 giorni, si procede alla rimozione “d’ufficio” del veicolo e al suo conferimento presso il centro di raccolta;
- d) Trascorsi infruttuosamente 60 giorni dalla data di notifica dell’invito a rimuovere il mezzo senza che siano pervenute comunicazioni da parte dei predetti uffici, si trasmette al centro di raccolta il nulla osta alla demolizione, che sarà effettuata previa radiazione delle targhe al P.R.A.

A.2.2.8. Veicolo con perdita di possesso

Se durante un controllo l’operatore di polizia rinviene un veicolo abbandonato con annotazione di perdita di possesso al P.R.A., dopo le verifiche preliminari, l’organo di polizia operante notifica all’intestatario risultante al P.R.A. l’invito a rimuovere il bene, in qualità di ultimo proprietario.

E’ pertanto interesse di quest’ultimo proprietario esibire i documenti necessari al fine di consentire, eventualmente, agli agenti accertatori di escluderlo da qualsiasi responsabilità e consentire l’esatta individuazione dell’effettivo responsabile dell’abbandono o, comunque, procedere alla demolizione, mettendo in atto i passaggi indicati nella procedura ordinaria

2. D.Lgs. 24 giugno 2003 n.209, recante” Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso” successivamente modificato dal D.Lgs. n. 149 del 23 febbraio 2006 ed in seguito dal D.Lgs. 3 settembre 2020 n.119, di attuazione dell’articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso.

Il settore della demolizione dei veicoli è regolamentato a livello comunitario dalla Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000. Tale direttiva stabilisce misure che hanno il duplice scopo di eliminare rifiuti provenienti da veicoli a motore e componenti di veicoli giunti al termine del ciclo di vita e promuovere il riuso, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli.

Il D.Lgs.n. 209 del 2003 si occupa della disciplina dei veicoli fuori uso, prevedendo un apposito regime sanzionatorio, limitatamente :

- a) ai veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 (veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente);
- b) N1 (veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5), di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE;
- c) i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore.

L'art. 3, comma 1, lettera b) del predetto D.Lgs. definisce veicolo "fuori uso" quel veicolo, appartenente alle categorie M1, N1 o veicoli a 3 ruote immatricolati come ciclomotori, a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 6 del d.lgs. 22/97, attualmente articolo 183, comma 1, lettere a) e b) del d.lgs. 152/06, e in quanto tale il suo "smaltimento" avviene:

1. con la consegna ad un centro di raccolta, effettuata direttamente dal detentore o tramite il concessionario o il gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che ritira un veicolo destinato alla demolizione;
2. nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici e non reclamati, ossia i veicoli rinvenuti su aree ad uso pubblico in condizioni di abbandono (articolo 3, comma 2, lettera b), e cioè privi della targa o del contrassegno di identificazione (numero telaio) oppure di parti essenziali, su cui non sia pendente una denuncia di furto, e i veicoli rinvenuti su aree ad uso pubblico in sosta vietata da oltre 60 giorni;
3. a seguito di specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria (articolo 3, comma 2, lettera c);
4. in ogni altro caso in cui il veicolo, ancorché giacente in area privata, risulta in evidente stato di abbandono.

L'art. 13 del d.lgs. 203/2009 contiene le sanzioni in caso di abbandono di veicoli, atteso che esso si applica solo ai veicoli delle categorie internazionali M1, N1 ed ai veicoli a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore.

Con il **Decreto Legislativo n. 149** del 23/2/2006, sono state apportate alcune modifiche al D.Lgs. n. 209/2003, modifiche che si sono rese necessarie per uniformare alcune disposizioni contenute nel D.Lgs.n. 209/2003 alla Direttiva CE 2000/53, ciò per evitare l'apertura di procedura di infrazione comunitaria. Tra le novità introdotte da questo provvedimento vi sono quelle che riguardano le procedure connesse alla demolizione e alla radiazione al PRA del veicolo da parte del centro di raccolta o del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato.

Il c. 2 dell'art. 3 del D. Lgs n. 209/2003, modificato dal D.lgs. n. 149/2006, ora prevede che *"un veicolo è classificato fuori uso con la consegna a un centro di raccolta, effettuata dal detentore direttamente, o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso, oppure con la consegna al concessionario o gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione, rilascia il relativo certificato di rottamazione"*.

Altra modifica apportata dal D. Lgs. n. 149/2006, al c.1 dell'art. 5 del D.Lgs. n. 209/2003, prevede che il veicolo destinato alla **demolizione è consegnato dal detentore a un centro di raccolta** o, nel caso in cui il detentore intende cedere tale veicolo per acquistarne un altro, **può essere consegnato al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato per la successiva consegna** (entro 30 giorni) ad un centro di raccolta (inteso come impianto di trattamento autorizzato ai sensi del D. Lgs.n.152 del 2006), qualora detto concessionario o gestore intenda accettare la consegna. Al momento della consegna del veicolo il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato rilascerà al detentore **il certificato di rottamazione emesso in nome e per conto del centro di raccolta**, nel quale è indicato l'impegno a provvedere alla cancellazione dal PRA.

Viene, inoltre, modificato il termine per la richiesta al PRA della formalità di radiazione da parte dei suddetti soggetti, che non è più di tre giorni ma di 30 giorni (naturali e consecutivi) dalla data di consegna del veicolo e di contestuale emissione del certificato di rottamazione.

Il D. Lgs. n. 149 del 2006 ha previsto, inoltre, che alla formalità di radiazione per demolizione debba essere allegata copia del certificato di rottamazione (che dovrà essere conforme ai requisiti indicati nell'allegato IV del citato Decreto) il cui originale è stato consegnato al detentore del veicolo. Il rilascio del certificato di rottamazione (di fatto la distruzione del mezzo verrà effettuata successivamente) libera il detentore del veicolo fuori uso da responsabilità penali, civili o amministrative connesse alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo.

Dal 27 settembre 2020 a seguito dell'entrata in vigore del **D.Lgs. n.119/2020** recante *"Attuazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849 che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso"* sono state apportate diverse novità al D.L. n.209 del 2003, in particolare:

- a) All'art.5, dopo il comma 1, viene aggiunto il comma 1-bis che prevede che: *“Il veicolo destinato alla demolizione ed accettato dal concessionario, dal gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, con i documenti del detentore del veicolo necessari alla radiazione dal PRA, è gestito dal predetti soggetti, ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera bb) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, conformemente all'art. 6, comma 8-bis, ai fini del successivo trasporto al centro di raccolta autorizzato”*. Con questa novità consegue che il veicolo accettato dal concessionario, con i documenti necessari alla radiazione dal PRA, dev'essere gestito in regime di “deposito temporaneo” ai fini del successivo trasporto al centro di raccolta.
- b) il legislatore del 2020 ha previsto l'obbligo da parte degli autodemolitori di munirsi di un **sistema di pesatura** per i **veicoli fuori uso** (modifica dell'art. 7, comma 2-bis del D.Lgs.n 209/2003), in particolare viene introdotto l'obbligo di comunicazione annuale *del peso effettivo dei veicoli fuori uso ottenuto dal sistema di pesatura posto all'ingresso del centro di raccolta* ed i dati relativi ai veicoli trattati ed ai materiali derivanti da essi ed avviati al recupero, avvalendosi del modello di dichiarazione ambientale di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70, che, a tale fine, e' modificato con le modalità previste dalla stessa legge n. 70 del 1994. Sono tenuti alla predetta comunicazione anche tutti coloro che esportano veicoli fuori uso o loro componenti.
- c) A seguito della modifica apportate all'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 209/2003, viene previsto che il veicolo fuori uso deve essere trattato **entro 10 giorni lavorativi** dall'accettazione del veicolo, anche se non è ancora stata riconsegnata la targa al PRA.
- d) Ulteriore novità è stata apportata nell'apparato sanziatorio con la sostituzione dell'art.13, comma 7, che ha stabilito che *“Chiunque non effettua la comunicazione prevista dall'articolo 11, comma 3, o la effettua in modo incompleto o inesatto e' punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 euro a 18.000 euro. Nel caso di mancata presentazione della predetta comunicazione si applica altresì la sospensione dell'autorizzazione per un periodo da due a sei mesi. La comunicazione effettuata in modo incompleto o inesatto può essere rettificata o completata entro e non oltre il termine di sessanta giorni dalla data di presentazione prevista per la stessa comunicazione”*.

3. Il D.L.gs. n.152 del 2006

L'art.231 del D.Lgs. n.152 del 2006, costituisce il completamento della disciplina introdotta con il D. Lgs. n. 209/2003, al fine di evitare una *vacatio juris* della disciplina complessiva in quanto contiene la disciplina per la rottamazione dei veicoli a motore o dei rimorchi non rientranti nella disciplina dettata dal D.Lgs. n.209 del 2003, in particolare riguarda:

1. I veicoli per il trasporto di persone con più di 8 posti a sedere oltre il conducente;
2. I tricicli di categoria L5;
3. I rimorchi;
4. Le macchine agricole;
5. Veicoli di massa superiore a 3,5 ton.

Questi veicoli devono essere in stato di abbandono e possono essere considerati rifiuti se rientrano nella definizione di rifiuto contenuta nell'art.183 del T.U.A.

In forza di questo articolo il proprietario di uno dei suddetti veicoli che intende procedere alla sua demolizione può scegliere di consegnarli a un centro di raccolta per la messa in sicurezza, per la demolizione, per il recupero dei materiali e per la rottamazione autorizzato oppure in caso di cessione o di nuovo acquisto può consegnarli o ai concessionari o alle succursali delle case costruttrici per la successiva consegna ai centri autorizzati.

3.1.Registro telematico per i veicoli fuori uso

L'art.48, comma 1, lett *d-bis*) del D.L. n.36/2022, convertito nella legge n.79 del 2022, ha abrogato l'art.231, comma 8, del D.Lgs. n.152 del 2006, che prevedeva l'obbligo gravante su determinati soggetti, di annotare gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti relativi ai veicoli fuori uso sul registro c.d “di entrate /uscita dei veicoli”, previsto dall'art.264 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada. Alla luce di tali modifiche l'art.264 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada risulta formalmente abrogato, tuttavia le disposizioni riguardante la tenuta dei registri di entrate /uscita dei veicoli sono tutt'ora in vigore, solo per i veicoli che rientrano nel campo di applicazione del D.Lgs. n.209 del 2003, dall'art.2, comma 2, del D.Lgs.n.119 del 2020, che ne richiama

l'applicazione nelle more dell'adozione del regolamento recante la disciplina del registro unico dei veicoli fuori uso.

Sempre a seguito dell'abrogazione dell'art.231, comma 8, del D.Lgs. n.152 del 2006, che a differenza del D.Lgs. n.209 del 2003 non prevede l'uso del registro unico telematico.

Pertanto a causa di tali modifiche l'obbligo dell'annotazione degli estremi della ricevuta avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti riguardanti il veicolo fuori uso sul registro di entrata/uscita dei veicoli non è più previsto per i rimorchi, i mezzi pesanti, i motocicli rientranti nel campo di azione del D.Lgs. n.152 del 2006, mentre permane per i veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente, per i veicoli a motore per il trasporto di merci aventi massa non superiore a 3,5 ton, veicoli a motore a tre ruote, con esclusione dei tricicli a motore.

Sul punto è intervenuta la Direzione Generale per la Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che preso atto del vuoto normativo e della necessità di un univoco sistema di gestione dei veicoli fuori uso, nelle more di una modifica legislativa istitutiva del registro unico telematico, ha sollecitato le imprese a continuare ad utilizzare il registro entrate /uscita dei veicoli", previsto dall'art.264 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada.

Il Consiglio dei Ministri nella seduta del 7 luglio corrente anno ha approvato il regolamento che introduce la disciplina del **Registro Unico Telematico per i veicoli fuori uso** e le tanto attese disposizioni di **semplificazione in materia di radiazione per demolizione**,

Questo provvedimento è destinato a dare attuazione all'art.5, comma 10, del D.Lgs. n.209 del 2003, il quale stabilisce che, al fine della demolizione dei veicoli, "gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti relativi al veicolo fuori uso sono annotati dal titolare del centro di raccolta, dal concessionario o dal gestore della casa costruttrice o dell'automercato sull'apposito registro unico telematico dei veicoli fuori uso, istituito presso il centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", da tenersi in conformità alle disposizioni emanate con D.P.R. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."

Il regolamento con i suoi 6 articoli disciplina il "registro unico telematico" istituito presso il CED della Direzione Generale per la motorizzazione. Il Registro conterrà i dati trasmessi volta per volta dai centri di raccolta, dai concessionari o dai gestori delle case costruttrici o degli automercati. Ad esso possono accedere ai fini dell'effettuazione dei controlli le autorità di polizia.

Il Registro è articolato in due sezioni, la prima è dedicata ai "veicoli iscritti al PRA, la seconda ai "veicoli non iscritti al PRA".

Il concessionario, il gestore della casa costruttrice o dell'automercato o del centro di raccolta al momento della presa in carico del veicolo fuori uso deve inserire le generalità, l'indirizzo di residenza e gli estremi di identificazione dell'intestatario del veicolo ovvero dell'avente titolo o del detentore, nonché della persona da questi eventualmente delegata"; gli stessi devono indicare altresì il centro di raccolta al quale intende conferire il veicolo fuori uso, al fine di consentire al medesimo di visualizzare i dati già annotati e di inserire quelli di propria pertinenza.

Il legislatore, inoltre, individua le sanzioni applicabili in caso di omessa registrazione del veicolo preso in carico e di omesso rilascio del certificato di rottamazione (art. 13, comma 4, D. lgs. 209/2003 e art. 256, comma 7, D. L. gs n. 152/2006).

Nell'ambito delle misure di semplificazione del procedimento amministrativo di cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA l'art.3 ha previsto che il centro di raccolta, anche su delega del concessionario o del gestore della casa costruttrice o dell'automercato, provveda a creare il fascicolo digitale, contenente la richiesta alla quale vanno allegati, in formato digitale, la carta di circolazione e il certificato di proprietà, ove presente in formato cartaceo, ovvero il documento unico, il certificato di rottamazione e ogni altra eventuale documentazione necessaria. Una volta sottoscritto il fascicolo digitale questo viene trasmesso dal centro di raccolta in via telematica al CED della Direzione Generale per la motorizzazione e quest'ultimo, verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV), nella sezione "veicoli iscritti al PRA" del "registro unico telematico" e nella banca dati del PRA, consente, attraverso le procedure di validazione messe a disposizione dal sistema informativo del PRA, la stampa della ricevuta di avvenuta cancellazione del veicolo fuori uso secondo le disposizioni contenute nel decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98. Il comma 5 dell'art.3 stabilisce che il centro di raccolta debba provvedere alla distruzione della carta di circolazione, ovvero del documento unico, e delle targhe con le modalità e le scadenze temporali stabilite con il decreto del direttore della Direzione Generale per la motorizzazione di cui al successivo articolo 6, comma 3, nonché alla distruzione del certificato di proprietà, se presente in formato cartaceo, secondo le modalità e le scadenze temporali stabilite dall'ACI.

4.Apparato sanzionatorio

Nel rinvenire un veicolo abbandonato è fondamentale individuare la categoria di classificazione dello stesso, al fine di adottare la normativa specifica.

Occorre quindi distinguere tra:

1) Veicoli appartenenti alle categorie M1/N1 e veicoli a tre ruote

Al proprietario di un veicolo appartenente alle suddette categorie, valutato come rifiuto, sarà applicata la sanzione di cui al combinato disposto degli artt 5, comma 1 e 13, comma 2, del d.lgs. 209/03. In particolare l'articolo 5, comma 1, del d.lgs. 209/2003 prevede che il detentore del veicolo destinato alla demolizione deve provvedere a consegnarlo ad un centro di raccolta ovvero, nel caso in cui il detentore intenda cedere predetto veicolo per acquistarne un altro, può affidarlo al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, per la successiva consegna ad un centro di raccolta, qualora detto concessionario o gestore intenda accettarne la consegna e conseguentemente rilasciare il certificato di rottamazione. L'inosservanza a questa disposizione comporta la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 13 del citato decreto 209: sanzione da € 1.000,00 a € 5.000,00, con pagamento in misura ridotta pari ad € 1.666,65,

Tale sanzione, si applicherà sia al detentore, sia al proprietario di un veicolo rinvenuto in stato di abbandono su suolo pubblico, considerato che in questo caso viene in evidenza il mancato conferimento ad un centro di raccolta .

2) Veicoli appartenenti ad altre categorie

In questa fattispecie vi rientrano i veicoli fuori uso che non rientrano nel campo di applicazione del d.lgs. 209/2003 e sono disciplinati dal D.Lgs.n. 152 del 2006, per i quali la mancata consegna da parte del detentore ad un centro di raccolta è sanzionata dall'articolo 255, comma 1, del D.lgs. 152 del 2006. In particolare la sanzione in misura ridotta è pari ad € 1.200 in caso di rifiuto pericoloso e ad €. 600 nel caso di rifiuto non pericoloso. La stessa sanzione si applica in caso di rinvenimento di qualsiasi tipologia di veicolo abbandonato su area privata.

	Articolo violato (articolo sanzionatorio)	Sanzione
Veicolo fuori uso (categoria M1 – N1) non consegnato al centro di raccolta – abbandono su area pubblica Quale detentore o proprietario di veicolo a motore di categoria M1 o N1 (specificare tipologia del mezzo, marca, modello e targa se presente o telaio) non lo consegnava ad un centro di raccolta per le operazioni previste dalla legge ma lo abbandonava su suolo pubblico.	Articolo 13 comma 2 in relazione all'articolo 5 comma 1 D.lgs. 209/03	S.A.P. da €.1.000,00 a €.5.000,00 P.M.R. €. 1.666,67
Veicolo fuori uso categoria diversa da M1 – N1 non consegnato al centro di raccolta – abbandono (rifiuto pericoloso) Quale detentore o proprietario di veicolo a motore o rimorchio (indicare tipologia del mezzo, marca, modello e targa se presente o telaio), non bonificato e pertanto costituente rifiuto speciale pericoloso , non lo consegnava ad un centro di raccolta per le operazioni previste dalla legge ma lo abbandonava su suolo pubblico.	Articolo 231 comma 1 in relazione all'articolo 255, comma 1, D.lgs.152/06	S.A.P da da €300,00 a €3.000,00 Sanzione aumentata fino al doppio
Veicolo fuori uso categoria diversa da M1 – N1 non consegnato al centro di raccolta – abbandono su area pubblica-Rifiuto non pericoloso Quale detentore o proprietario di veicolo a motore o rimorchio (indicare tipologia	Articolo 231 comma 1 in relazione all'articolo 255 comma 1 D.lgs.152/06	S.A.P da da €300,00 a €3.000,00 P.M.R. €600,00

del mezzo, marca, modello e targa se presente o telaio) bonificato, in quanto privo di sostanze pericolose e quindi rifiuto non pericoloso (parti di carrozzeria, scocca ecc.) non lo consegnava ad un centro di raccolta per le operazioni previste dalla legge ma lo abbandonava su suolo pubblico		
--	--	--

5. La parte VI bis del d.lgs. n. 152 del 2006

La disciplina sanzionatoria degli illeciti amministrativi e penali in materia di tutela ambientale, contenente gli artt. da 318-bis a 318-octies - è stata introdotta dall'art. 1, comma 9, legge n. 68 del 2015. Deve trattarsi di contravvenzione e non delitto, e alla materia, deve trattarsi di reati ambientali previsti dal medesimo TUA. Il meccanismo estintivo delle contravvenzioni punite dal d.lgs. n. 152 del 2006 segue lo stesso schema procedurale delineato dagli artt. 19, e segg., d.lgs. n. 758 del 1994, per le contravvenzioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro.

L'art. 318-bis, del D.lgs. n. 152 del 2006, pone una precisa linea di confine di tale meccanismo estintivo rispetto alla fattispecie "premiale" prevista, dall'art. 452-decies cod. pen. (ravvedimento operoso), a beneficio degli autori dei delitti ivi previsti, definendo l'ambito di applicazione delle successive norme alle sole contravvenzioni sanzionate dal medesimo decreto n. 152, cit., a condizione che non abbiano cagionato danno o pericolo concreto e attuale di danno alle risorse ambientali, urbanistiche o paesaggistiche protette. L'art. 318-ter, "Prescrizioni" ha lo scopo di eliminare la contravvenzione accertata. In specie l'organo di vigilanza, nell'esercizio delle funzioni di polizia giudiziaria di cui all'art. 55 c.p.p., ovvero la polizia giudiziaria impartisce al contravventore un'apposita prescrizione fissando per la regolarizzazione un termine non superiore al periodo di tempo tecnicamente necessario» (nel caso previsto dall'art. 318-ter, D.lgs. n. 152 del 2006, la prescrizione deve essere «tecnicamente asseverata»). Il termine può essere prorogato, «a richiesta del contravventore, per un periodo non superiore a sei mesi, con provvedimento motivato che è comunicato immediatamente al pubblico ministero»:

- a) «in presenza di specifiche e documentate circostanze non imputabili al contravventore che determinino un ritardo nella regolarizzazione» nel caso previsto dall'art. 318-ter;
- b) «per la particolare complessità o per oggettiva difficoltà dell'adempimento» nel caso previsto dall'art. 20. Il termine di sei mesi stabilito dall'art. 318-ter non è prorogabile.

Copia della prescrizione è notificata o comunicata anche al rappresentante legale dell'ente nell'ambito o al servizio del quale opera il contravventore.

Con la prescrizione l'organo accertatore può imporre specifiche misure atte a far cessare situazioni di pericolo ovvero la prosecuzione di attività potenzialmente pericolose.

Resta fermo l'obbligo dell'organo accertatore di riferire al pubblico ministero la notizia di reato relativa alla contravvenzione, ai sensi dell'art. 347 del c.p.p. l'esame diretto delle norme che scansionano il procedimento estintivo delle contravvenzioni in materia ambientale previste dal d.lgs. n. 152 del 2006.

Tale scansione prevede, come visto, dei passaggi ben precisi:

- a) accertamento del fatto-reato costitutivo del potere/dovere di impartire una prescrizione (contravvenzione che non ha cagionato danno, o pericolo concreto e attuale di danno, alle risorse ambientali, urbanistiche o paesaggistiche protette; tale potere deve essere tenuto distinto dal dovere immanente di eliminare le conseguenze dannose e pericolose del reato che è rimesso all'iniziativa dell'autore del reato e non è subordinato all'emanazione di alcuna prescrizione);
- b) adozione della prescrizione asseverata che indichi, ai fini della regolarizzazione, l'oggetto dell'obbligazione e il termine per il suo adempimento;
- c) comunicazione al PM del fatto—reato e della prescrizione con obbligo di immediata iscrizione della notizia di reato;
- d) verifica alla scadenza del corretto e tempestivo adempimento dell'obbligo (e dunque della eliminazione della violazione);
- e) in caso positivo: ammissione del contravventore al pagamento, entro trenta giorni, di una somma pari a un quarto del massimo dell'ammenda stabilita per la contravvenzione; pagamento tempestivo dell'obbligazione; comunicazione al PM;
- f) in caso negativo: comunicazione al PM dell'inadempimento della prescrizione;
- g) sospensione del procedimento penale dalla data di iscrizione della notizia di reato fino alla comunicazione di uno degli esiti indicati alle lettere e) ed f) che precedono.

L'adozione della prescrizione non preclude, però, l'autonoma iniziativa del PM che ben può chiedere l'archiviazione del procedimento se ritiene l'infondatezza della notizia di reato (art. 318-sexies, d.lgs. n. 152

del 2006) oppure esercitare l'azione penale se ritiene che la contravvenzione non sia oblabile a cagione del danno già provocato ovvero del pericolo concreto e attuale di danno. In entrambi i casi il controllo del giudice sulla decisione del PM (inazione/azione) è successivo alle determinazioni di quest'ultimo. Il PM, infatti, è totalmente estraneo al rapporto che si instaura tra il contravventore e l'organo di vigilanza o la polizia giudiziaria che impartisce le prescrizioni in totale autonomia, senza che il rappresentante della pubblica accusa possa interloquire sulle modalità e i contenuti dell'obbligo, né sui tempi dell'adempimento. Eventuali proroghe possono essere accordate al contravventore direttamente dall'organo di vigilanza e sono comunicate al PM a soli fini informativi non allo scopo di aprire un'interlocuzione con lui (art. 318—ter, d.lgs. n. 152 del 2006). Allo stesso modo, il PM che acquisisca *'aliunde'* la notizia di una contravvenzione astrattamente oblabile, dopo averla iscritta nel registro delle notizie di reato, la deve trasmettere all'organo di vigilanza o alla polizia giudiziaria senza ulteriori deleghe o indicazioni di sorta; dell'esito di tale trasmissione egli deve essere solo tenuto informato (art. 318-quinquies, d.lgs. n. 152 del 2006). Il sindacato sulla correttezza dell'operato dell'organo di vigilanza/polizia giudiziaria può (e deve) essere effettuato dal giudice penale solo all'esito delle determinazioni del PM in ordine all'esercizio dell'azione penale; prova ne sia che l'adempimento tardivo (purché congruo) della prescrizione (e dunque l'inadempimento) oppure l'eliminazione delle conseguenze dannose o pericolose della contravvenzione con modalità diverse da quelle indicate dall'organo di vigilanza (e, dunque, in violazione delle prescrizioni specificamente impartite) non ostano alla possibilità del contravventore di accedere all'oblazione (ancorché pagabile in misura superiore) sia in sede di indagini preliminari, sia in sede dibattimentale. Del resto, il giudice è tenuto a verificare in ogni momento la sussistenza dei presupposti non tanto del corretto esercizio dell'azione quanto, piuttosto, delle condizioni che consentono al contravventore di beneficiare del meccanismo estintivo del reato al di fuori dei casi previsti dall'art. 162-bis cod. pen.

In conclusione, deve essere affermato il principio di diritto che la prescrizione impartita ai sensi dell'art. 318-ter, d.lgs. n. 152 del 2006, non è un provvedimento amministrativo, ma un atto tipico di polizia giudiziaria non autonomamente né immediatamente impugnabile davanti al giudice penale, restando ogni questione devoluta al giudice penale successivamente all'esercizio dell'azione penale o alla richiesta di archiviazione. Quali le direttive per gli organi accertatori?

Nel caso di notizie di reato a carico di ignoti non si applicano gli articoli 318 bis e seguenti se e fino a quando non vi sarà individuazione del responsabile; momento in cui gli enti accertatori dovranno provvedere a comunicare il nominativo degli indagati al fine consentire il passaggio della notizia dal registro ignoti al registro noti e dovrà essere attivata la procedura prevista dalla parte VI bis.

Nei casi di reati in cui l'osservanza della prescrizione non dipenda dalla sola volontà del contravventore ma da fattori da lui non esigibili (ad esempio da una successiva attività dell'amministrazione quale ad esempio una autorizzazione) la procedura degli articoli 318 bis e seguenti non si applica; il processo segue le vie ordinarie con la trasmissione degli atti alla procura della Repubblica (articoli 137 comma 1; 256 comma 1 nella parte in cui punisce chi effettua una attività di raccolta, trasporto, recupero, smaltimento, commercio ed intermediazione di rifiuti in mancanza della prescritta autorizzazione). N

Nei casi di reato a condotta istantanea non si applica la procedura degli articoli 318 bis e seguenti; il processo segue le vie ordinarie con la trasmissione degli atti alla procura della Repubblica.

In tali casi gli organi accertatori possono comunque impartire le prescrizioni necessarie ad eliminare le conseguenze della violazione, con immediata comunicazione all'ufficio di Procura delle direttive impartite, e del susseguente adempimento o inadempimento delle prescrizioni, della eventuale ricorrenza dei requisiti di cui all'articolo 131 bis al fine di consentire le eventuali valutazioni definitive di competenza dell'ufficio requirente.

Nei casi in cui sia possibile con la prescrizione eliminare la condotta antiggiuridica, ed in cui ci si trovi in presenza di reati permanenti, si darà inizio alla procedura degli articoli 318 bis e seguenti, in tal caso: le forze dell'ordine ed organi di vigilanza potranno procedere in maniera disgiunta. Sarà preferibile che agiscano in maniera congiunta laddove vi sia bisogno di una specifica competenza tecnica aggiuntiva per la formulazione della prescrizione asseverata. Le forze dell'ordine ed organi di vigilanza dovranno verificare se le contravvenzioni abbiano cagionato danno o pericolo concreto di danno alle risorse ambientali, urbanistiche o paesaggistiche protette, tramite una analisi accurata dello stato di fatto complessivo dei luoghi interessati, e se necessario di quelli contigui (es. sottosuolo aerea). Con riferimento alla specifica valutazione dell'esistenza di un pericolo dovrà verificarsi se in virtù di leggi scientifiche o per massime di esperienza sia possibile, probabile o certo che esso si possa verificare nell'attualità. Nei casi dubbi gli organi accertatori dovranno contattare il Pm di turno.

6. Classificazione dei veicoli fuori uso, dei rifiuti provenienti dalla messa in sicurezza e smantellamento e corretta identificazione attraverso l'Elenco europeo dei rifiuti

I veicoli fuori uso detti ELV, (End of Life Vehicle), appartenenti in base all'Elenco Europeo dei rifiuti di cui alla decisione 2000/532/CE e successive modificazioni, sono identificati dal capitolo 16.01 "veicoli fuori uso"

appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento dei veicoli fuori uso e dalla manutenzione dei veicoli”.

In particolare, l'Elenco individua in maniera dettagliata tutti i rifiuti derivanti dalla gestione dei veicoli fuori uso (allegato D alla parte IV del D.Lgs. 152/2006) classificando anche le tipologie di rifiuti derivanti dalla messa in sicurezza dei veicoli e dalle operazioni di promozione del riciclaggio come lo smantellamento.

Nel dettaglio, nel capitolo 16.01, sono previste le seguenti voci:

- 16.01.03 pneumatici fuori uso
- 16.01.04* veicoli fuori uso
- 16.01.06 veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose
- 16.01.07* filtri dell'olio
- 16.01.08* componenti contenenti mercurio
- 16.01.09* componenti contenenti PCB
- 16.01.10* componenti esplosivi (ad esempio “air bag”)
- 16.01.11* pastiglie per freni, contenenti amianto
- 16.01.12 pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16.01 11
- 16.01.13* liquidi per freni
- 16.01.14* liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose
- 16.01.15 liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 16 01 14
- 16.01.16 serbatoi per gas liquido
- 16.01.17 metalli ferrosi
- 16.01.18 metalli non ferrosi
- 16.01.19 plastica
- 16.01.20 vetro
- 16.01.21* componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16.01.07 a 16.01.11, 16.01.13 e 16.01.14
- 16.01.22 componenti non specificati altrimenti
- 16.01.99 rifiuti non specificati altrimenti
- 16.01.07* filtri dell'olio

Volendo, pertanto ricostruire in maniera corretta il percorso dei veicoli in entrata ed in uscita dagli impianti di trattamento, avremo il seguente flusso:

- veicoli radiati in entrata agli impianti ⇒ codice 16.01.04*
- carcassa del veicolo messa in sicurezza ⇒ codice 16.01.06
- pneumatici ⇒16.01.03
- filtri dell'olio ⇒16.01.07*
- componenti contenenti mercurio ⇒16.01.08*
- componenti contenenti PCB ⇒16.01.09*
- componenti esplosivi (ad esempio “air bag”) ⇒16.01.10*
- pastiglie per freni ⇒ 16.01.11*
- se contenenti amianto oppure 16.01.12 se prive di amianto
- liquido per freni ⇒ 16.01.13*
- liquido antigelo ⇒16.01.14* se contenenti sostanze pericolose oppure 16.01.15
- serbatoi per gas liquido ⇒16.01.16

6.1.1. Caratteristiche degli impianti di trattamento dei veicoli fuori uso

I centri di trattamento dei veicoli fuori uso, siano essi impianti di demolizione o impianti di frantumazione, devono essere costituiti da specifici settori corrispondenti alle singole fasi di gestione dei veicoli ed essere dotati di idonea recinzione lungo tutto il perimetro. Va rilevato che alcuni settori sono comuni alle due tipologie di impianti. Ogni settore operativo deve essere progettato, nel rispetto delle norme sia ambientali che di sicurezza, tenendo conto delle attività poste in essere, e adeguatamente dimensionato in funzione delle operazioni effettuate.

L'impianto deve garantire la presenza di personale qualificato ed adeguatamente addestrato nel gestire gli specifici rifiuti evitando rilasci nell'ambiente nonché sulla sicurezza e sulle procedure di emergenza in caso di incidenti.

Le dimensioni e le caratteristiche dell'impianto di demolizione, inoltre, devono essere tali da garantire:

- l'adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli;
- lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori;

- lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, dei liquidi e dei fluidi derivanti dal veicolo fuori uso, quali carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso;

- l'adeguato stoccaggio dei pneumatici fuori uso.

L'organizzazione dell'impianto di demolizione deve prevedere il seguente schema:

- settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
- settore di trattamento del veicolo fuori uso;
- settore di deposito delle parti di ricambio;
- settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
- settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi;
- settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili;
- settore di deposito dei veicoli messi in sicurezza.

Per quanto riguarda gli impianti di frantumazione devono essere garantiti:

- adeguato stoccaggio dei rottami ferrosi in ingresso;
- adeguati presidi ambientali nel settore in cui avviene la frantumazione;
- adeguato stoccaggio dei rifiuti in uscita all'impianto di frantumazione.

L'organizzazione dell'impianto di frantumazione deve prevedere il seguente schema:

- settore di conferimento delle carcasse da trattare;
- settore di trattamento delle carcasse;
- settore di stoccaggio del frantumato ferroso;
- settore di stoccaggio dei metalli non ferrosi;
- settori di stoccaggio dei materiali non metallici.

6.1.2..Sezione di conferimento negli impianti di demolizione e di frantumazione

Sia gli impianti di demolizione che quelli di frantumazione devono avere una sezione di conferimento dotata di sistema di pesatura dei rifiuti in ingresso.

I veicoli fuori uso vengono consegnati all'impianto di demolizione e stoccati nel settore di conferimento in attesa della definitiva radiazione dopo la quale possono essere sottoposti ai successivi trattamenti.

All'impianto di frantumazione, invece, vengono conferite le carcasse bonificate che possono essere state sottoposte o meno ad un processo di adeguamento volumetrico.

Va evidenziato che, nella maggior parte dei casi, gli impianti di frantumazione non sono dedicati all'esclusivo trattamento dei veicoli fuori uso, ma ricevono anche carcasse trattate di apparecchiature elettriche ed elettroniche pertanto, lo stoccaggio preliminare alla frantumazione dovrà essere effettuato separando le diverse tipologie di rifiuti.

La superficie dedicata al conferimento deve avere dimensioni tali da consentire un'agevole movimentazione dei mezzi e delle attrezzature in ingresso ed in uscita.

La superficie del settore di conferimento deve essere impermeabile e dotata di sistemi di raccolta dei reflui che, in maniera accidentale, possano fuoriuscire o dagli automezzi o dai serbatoi e deve essere dotata di una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi nelle apposite canalette e quindi nei pozzetti di raccolta.

Deve essere garantito il controllo dei rifiuti in ingresso attraverso la messa a punto di:

- a) procedure di preaccettazione, consistenti, in particolare, nella verifica della presenza e della corretta compilazione dei formulari di accompagnamento oltre che della corrispondenza tra documentazione di accompagnamento e rifiuti mediante controllo visivo;
- b) procedure per l'ammissione allo stoccaggio finalizzate ad accertare le caratteristiche del rifiuto in ingresso.

Il gestore dell'impianto deve, anche, sorvegliare il rispetto da parte del trasportatore, delle norme di sicurezza, dei segnali di percorso e delle accortezze per eliminare i rischi di rilasci e perdite di rifiuti. L'autorizzazione dell'impianto deve contenere la capacità di stoccaggio in modo da garantire che la stessa non venga superata e che i rischi per l'ambiente o per la salute siano ridotti al minimo.

In questa area non deve essere consentito l'accatastamento dei veicoli.

Al momento del conferimento di veicoli dotati di impianto di condizionamento, nel Registro di carico e scarico dei rifiuti di cui all'art. 190 del D.Lgs 152/2006 deve essere annotato nel campo "note" la dicitura: "impianto di condizionamento presente".

6.1.3. Sezione di messa in sicurezza del veicolo

Le operazioni di messa in sicurezza devono essere effettuate utilizzando apposite attrezzature, quali ponti di sollevamento dotati di sistemi pneumatici di aspirazione e serbatoi di contenimento dei liquidi estratti in modo da limitare il più possibile l'intervento manuale degli operatori. I pezzi smontati contaminati da oli devono essere stoccati su basamenti impermeabili. La messa in sicurezza del veicolo deve comprendere

l'asportazione degli elementi ambientalmente critici in esso presenti (combustibile, batteria, oli motore, sospensioni idrauliche, idroguida, ammortizzatori, liquido freni, liquido refrigerante, CFC e HFC condizionatori), e la rimozione delle parti recuperabili. L'area di trattamento deve essere dotata di apposita copertura e pavimentazione impermeabile agli oli minerali, costruita con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli e con una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e quindi, in pozzetti di raccolta. I materiali ed i componenti selezionati devono essere depositati negli appositi cassoni, divisi per tipologia e classificazione commerciale. I materiali da avviare al riciclaggio e/o smaltimento devono essere stoccati, per tipologie omogenee, in containers, cassoni scarrabili o cassonetti per il successivo conferimento agli impianti di recupero.

6.1.4. Sezione di rottamazione

La fase di rottamazione avviene in area appositamente identificata con caratteristiche idonee ad evitare sversamenti dei residui liquidi eventualmente presenti nella carcassa del veicolo, ponendo attenzione al rispetto dei limiti stabiliti dalle norme per le emissioni sonore. Le carcasse rottamate possono essere stoccate accatastate una sull'altra, oppure sottoposte ad adeguamento volumetrico mediante l'utilizzo di pressa oleodinamica o altra attrezzatura equivalente. Le carcasse pressate, i così detti "pacchi", devono essere stoccate in cumuli in attesa di conferimento alle successive fasi di gestione. Lo stoccaggio in cumuli deve avvenire in aree confinate ed essere realizzato su basamenti impermeabili, resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, tali da permettere la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante.

6.1.5. Sezione di frantumazione

L'area di trattamento deve essere dotata di apposita copertura e pavimentazione impermeabile costruita con una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e, quindi, in pozzetti di raccolta. Il processo di frantumazione consiste nella riduzione in frammenti della carcassa del veicolo sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza, in un frantoio, e nel successivo recupero dei metalli ferrosi, per via magnetica. Nel settore di frantumazione deve essere previsto un adeguato sistema di abbattimento delle polveri.

6.1.6.. Sezione di deposito delle parti di ricambio nell'impianto di demolizione

Le parti di ricambio ritenute utili per il reimpiego, previa verifica di idoneità, devono essere stoccate separatamente dai rifiuti e selezionate per tipologia.

5.1.7. Sezioni di stoccaggio negli impianti di demolizione e di frantumazione

All'interno di un impianto di demolizione o di frantumazione lo stoccaggio dei rifiuti deve avvenire in zone diverse, a seconda della tipologia del rifiuto che deriva dalla bonifica e dal trattamento dei veicoli o delle carcasse bonificate.

La fase di stoccaggio deve:

- avvenire in modo che sia evitata ogni contaminazione del suolo e dei corpi ricettori superficiali e/o profondi;
- garantire la separazione fra l'area in cui avviene il processo di trattamento e quella in cui i rifiuti vengono stoccati per il successivo conferimento ad impianti di recupero o smaltimento;
- • garantire che i pezzi smontati siano stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli siano stoccati su basamenti impermeabili;
- limitare la formazione degli odori e la dispersione di aerosol e polveri.