

RIVISTA GIURIDICA DELL'AMBIENTE

Anno XXV Fasc. 3-4 - 2010

Novelio Furin - Enrico De Negri

PNEUMATICI O RIFIUTI?

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

Pneumatici o rifiuti?

NOVELIO FURIN ed ENRICO DE NEGRI

1. Evoluzione storica, dato normativo ed introduzione alla questione. — 2. È ora pacifico che gli pneumatici ricostruibili non sono rifiuti. Critica all'indirizzo giurisprudenziale contrario che, in verità, non menziona il dato normativo. — 3. Come stabilire il momento in cui lo pneumatico usato non è più ricostruibile, bensì fuori uso e a chi spetta effettuare tale classificazione. — 4. Conclusioni.

1. *Evoluzione storica, dato normativo ed introduzione alla questione.*

Appena entrato in vigore il D.Lgs. 22/1997, tutti gli pneumatici usati, venivano inclusi nell'elenco dei rifiuti non pericolosi, indipendentemente dal fatto che fossero ricostruibili (1) o fuori uso (2). Il

(1) Lo pneumatico ricostruito è uno pneumatico al quale è stato sostituito il battistrada usurato con materiale nuovo, dalle caratteristiche del tutto simili all'originale. La materia prima di questo processo è rappresentata dagli pneumatici usati che conservano integre le loro caratteristiche strutturali. La ricostruzione è possibile perché la struttura di uno pneumatico ha una vita utile molto più lunga del battistrada. I processi di ricostruzione sono severissimi, tecnologicamente avanzati e certificati in conformità ai protocolli fissati dalle norme ECE ONU 108 (autovetture) e 109 (veicoli commerciali). Dal 13 settembre 2006 non è più possibile commercializzare in tutto il territorio dell'Unione Europea pneumatici ricostruiti non conformi alle norme ECE ONU 108 e 109. Lo prevede la decisione 2006/443/CE del Consiglio europeo pubblicata sulla *G.U.UE* del 4 luglio 2006. Per un approfondimento tecnico sulla ricostruzione, si visiti il sito dell'AI RP (Associazione italiana ricostruttori pneumatici), www.asso-airp.it.

(2) Questi sono gli pneumatici che possono essere avviati a smaltimento o a recupero della gomma. Una forma di recupero degli pneumatici non ricostruibili e delle camere d'aria non riparabili consiste in operazioni di lavaggio del rifiuto, nella successiva separazione meccanica delle sue varie componenti (ferro, acciaio, gomma) e nella triturazione della gomma fino ad ottenere un granulato e/o una polvere di gomma, destinati a realizzare molteplici manufatti: campi di tennis e di calcio, soles di scarpe, pannelli fonoassorbenti, tappetini antishock, manti in erba sintetica, ecc.). In alternativa, vi è il recupero energetico mediante l'invio a cementifici o a inceneritori di gomme. Sull'argo-

codice CER attribuito a questi materiali era il 16.01.03 intitolato « pneumatici usati ».

Inoltre, il D.M. 5 febbraio 1998, in tema di recupero agevolato dei rifiuti non pericolosi, all'Allegato 1, Suballegato 1, prevedeva due voci: il punto 10.2, dedicato agli pneumatici non ricostruibili e il punto 10.3, relativo agli pneumatici ricostruibili. Sia gli uni che gli altri, quindi, erano sottoposti alle procedure semplificate di recupero previste dagli artt. 31 e 33 del D.Lgs. 22/1997.

Tuttavia, ci si accorse che aver inserito gli pneumatici usati ricostruibili tra i rifiuti era stato un errore con gravi ripercussioni sul piano ambientale⁽³⁾. Infatti, l'appesantimento normativo e burocratico non incentivava la ricostruzione, ma favoriva il conferimento degli pneumatici in discarica, circostanza che comporta pesanti conseguenze ambientali, tra i quali, tempi di decomposizione molto lunghi (anche più di cento anni) e problemi di « galleggiamento » per gli altri rifiuti accatastati, con pericolo d'instabilità per l'intera discarica⁽⁴⁾. Tutto ciò a fronte del fatto che la gomma è un materiale recuperabile con un notevole risparmio sia di energia che di materia prima⁽⁵⁾. Vi era, quindi, un'an-

mento, si veda GIAMPIETRO, *Il regime giuridico del recupero degli pneumatici non ricostruibili e dei granulati di gomma*, in *Ambiente*, 2004, n. 5, pp. 433 e ss.

(3) Nel 1997, la Commissione Ambiente della Camera dei Deputati approvava una risoluzione sul recupero e sul riciclaggio degli pneumatici fuori uso (atto Camera 9/7328/46, proposto dagli on. Gerardini, Zagatti, Vigni), denunciando che il problema del loro smaltimento già da anni stava assumendo in tutto il mondo proporzioni allarmanti. Riciclare pneumatici usati era, quindi, diventato un imperativo categorico in molti Stati. Inoltre, ad avviso dell'ONU, si sarebbero dovute introdurre agevolazioni fiscali e legislative per aumentare il rapporto di ricostruibilità del prodotto, poiché la ricostruzione veniva e viene ritenuta la forma di riutilizzo più conveniente per l'economia di un paese anche in relazione ai suoi effetti ritardanti la produzione di rifiuti. Infatti, per le sue benemerite ecologiche ed economiche, il settore della ricostruzione godeva e gode di particolari agevolazioni fiscali ed amministrative in molti paesi tra cui: USA, Germania, Francia, Olanda. La risoluzione impegnava il Governo ad adottare una serie di provvedimenti tesi a promuovere iniziative per valorizzare i benefici ambientali della ricostruzione, favorendo la ricerca di nuove tecniche di recupero degli pneumatici usati e lo studio di specifiche agevolazioni fiscali e amministrative. In ordine al rapporto con i produttori, la risoluzione raccomandava la stipula in tempi brevi di un accordo di programma sulla base dell'articolo 25, D.Lgs. 22/1997. Cfr. Ficco, *Gli pneumatici usati non sono più rifiuti se vengono destinati alla ricostruzione*, in *Ambiente & Sicurezza*, 2003, n. 5, p. 86.

(4) Cfr. SCARDACI, *L'attività di recupero degli pneumatici usati e le procedure semplificate*, in *Ambiente*, 2004, n. 4, p. 369.

(5) Se si considera la povertà di materie prime presenti nel nostro paese e la saturazione del territorio con la necessità di evitare il più possibile il conferimento in discarica, si comprende l'importanza che assume la ricostruzione degli pneumatici usati e lo sviluppo della tecnologia in questo settore. Si veda, in proposito, l'ineccepibile ragionamento di PERES, *La nozione di rifiuto*, in *Ambiente & Sicurezza, Il Sole 24 ore*, 2001, n. 23, Inserto, p. 28.

titesi evidente tra le potenzialità di impiego dello pneumatico usato ricostruibile e la sua destinazione a smaltimento, contrasto accentuato dal fatto che proprio il D.Lgs. 22/1997 assumeva come prioritario il recupero e il riciclo nella strategia di gestione dei rifiuti.

Per incentivare il riutilizzo degli pneumatici, si pensò che la soluzione potesse essere quella di considerarli un bene e non un rifiuto, sottraendoli, quindi, a tutti gli adempimenti burocratici connessi alla normativa in materia. Le sollecitazioni per una modifica del quadro normativo hanno iniziato a trovare riconoscimento a partire dal 2000.

Con decisione 3 maggio 2000, 2000/532/CE, entrata in vigore il 1° gennaio 2002, l'Unione Europea ha riformulato i codici rifiuto. In particolare, il codice CER 16.01.03, pur rimanendo invariato, ora non è più intitolato « pneumatici usati », bensì « pneumatici fuori uso ».

La novità è stata recepita nell'ordinamento interno con la L. 31 luglio 2002, n. 179 che, all'art. 23, intitolato « *Modifiche al decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22* », ha stabilito che al decreto Ronchi fossero apportate le seguenti modifiche: «... 1) *all'allegato A) le parole: "16 01 03 pneumatici usati" sono sostituite dalle seguenti: "16 01 03 pneumatici fuori uso"* ».

Inoltre, il secondo comma della norma in esame ha autorizzato il Ministro dell'ambiente a correggere il D.M. 5 febbraio 1998, che, come detto, individuava ai punti 10.2 e 10.3 sia gli pneumatici ricostruibili che quelli non ricostruibili come rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero. Scopo di questa modifica, quindi, era di coordinare quanto previsto dal nuovo codice CER con quanto contenuto nel D.M. 5 febbraio 1998, al fine di eliminare ogni possibile residuo dubbio per gli interpreti ed i destinatari della norma.

Dando seguito a tale previsione, il Ministero dell'ambiente, con D.M. 9 gennaio 2003, esplicitamente intitolato « *Esclusione degli pneumatici ricostruibili dall'elenco di rifiuti non pericolosi* », ha soppresso la voce 10.3 dell'Allegato 1, Suballegato 1, del D.M. 5 febbraio 1998, relativo agli pneumatici ricostruibili, i quali, quindi, sono esclusi dall'elenco dei materiali sottoposti a recupero semplificato.

Viceversa, è stato correttamente mantenuto solo il punto 10.2 che individua gli pneumatici non ricostruibili.

Tale distinzione è stata ripresa anche dal D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente), il quale, nel Titolo III della Parte IV, dedicato alla gestione di particolari categorie di rifiuti, all'art. 228

impone ai produttori ed importatori degli pneumatici l'obbligo di recuperare annualmente, singolarmente o in forma associata, una quantità degli pneumatici fuori uso, almeno pari a quella degli pneumatici immessi sul mercato e destinati alla vendita sul territorio nazionale (6). Ciò anche al fine di incentivare il recupero degli pneumatici fuori uso, con una chiara valenza ambientale.

In sintesi, a seguito delle citate modifiche legislative, si è creata una nuova e diversa classificazione degli pneumatici, così suddivisa: 1. da un lato, gli pneumatici fuori uso, considerati rifiuto a tutti gli effetti, destinati ad attività di recupero o smaltimento (codice CER 16.01.03, punto 10.2 D.M. 5 febbraio 1998 e art. 228 D.Lgs. 152/2006); 2. dall'altro, gli pneumatici usati, non considerati rifiuto e che possono essere destinati ad un'attività di ricopertura o, eventualmente, anche di riutilizzo diretto secondo le modalità previste dalla normativa di settore.

Questi ultimi, quindi, possono essere compravenduti come beni e trasferiti con D.D.T.

Infine, si osservi che il legislatore aveva vietato il conferimento degli pneumatici interi fuori uso in discarica, ai sensi dell'art. 6, lett. o), del D.Lgs. 36/2003 (7) e del D.M. 3 agosto 2005 (8). In realtà, tale divieto all'inizio era in vigore per le discariche nuove. Per le discariche già autorizzate è divenuto efficace solo dopo diverse proroghe e precisamente dal 1° gennaio 2010 (9).

(6) Vi è da precisare che la disposizione è, al momento, inapplicabile, in quanto manca il decreto del Ministero dell'ambiente previsto dal secondo comma della norma stessa e destinato a disciplinare tempi e modi di attuazione dell'obbligo in esame. In ogni caso, la previsione di una norma specificamente dedicata alla gestione degli pneumatici fuori uso rappresenta un'importante novità introdotta dal D.Lgs. 152/2006. Per facilitare l'adempimento in questione, il Codice dell'ambiente prevede che i produttori e gli importatori degli pneumatici siano esonerati dall'obbligo di tenere il registro di carico e scarico (art. 190, ottavo comma) e di iscriversi all'Albo nazionale gestori ambientali (art. 212, quinto comma), a condizione che comunque dispongano di evidenze documentali o contabili che provino il ritiro di talgli pneumatici fuori uso.

(7) Ad eccezione, stabilisce la norma, degli pneumatici usati come materiale di ingegneria e degli pneumatici fuori uso triturati a partire da tre anni da tale data, esclusi in entrambi i casi quelli per biciclette e quelli con un diametro esterno superiore a 1400 mm.

(8) Si tratta del D.M. del Ministero dell'ambiente 3 agosto 2005 (in *G.U.* 30 agosto, n. 201), intitolato « *Definizione dei criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica* ». Tale decreto stabilisce i criteri e le procedure di ammissibilità dei rifiuti nelle discariche, in conformità a quanto stabilito dal D.Lgs. 36/2003.

(9) Si veda l'art. 5, comma 1-bis, D.L. 28 dicembre 2008, n. 208, nel testo coordinato con le modifiche apportate dalla legge di conversione 27 febbraio 2009, n. 13.

2. È ora pacifico che gli pneumatici ricostruibili non sono rifiuti. Critica all'indirizzo giurisprudenziale contrario che, in verità, non menziona il dato normativo.

La dottrina ha assunto una posizione favorevole ad escludere gli pneumatici usati ricostruibili dalla disciplina dei rifiuti, in conformità al dato legislativo (10).

Per quanto riguarda la giurisprudenza costituzionale, il giudice delle leggi ha espressamente affermato che lo pneumatico ricostruibile non è rifiuto (11).

Con riferimento alla giurisprudenza di legittimità, l'orientamento più recente ed attento si è adeguato alle norme prima esaminate e ha confermato che gli pneumatici usati ricostruibili non sono rifiuti (12).

Sebbene il tenore della norma sia inconfutabile e ad esso si adeguino la dottrina e la giurisprudenza ora citate, va registrato, per completezza, anche l'orientamento contrario, ormai risalente, di parte della giurisprudenza. Infatti, vi sono alcune decisioni della Suprema Corte che, sebbene siano state pronunciate dopo gli interventi del legislatore del 2002 e del 2003, non hanno colto la portata delle riforme legislative e hanno continuato a qualificare come rifiuti tutti gli pneumatici usati, compresi quelli ricostruibili (13).

(10) Si veda RONCHI e SANTOLOCI, *La riforma dei rifiuti. I nodi critici*, Roma, 2004, p. 183; VERGINE, *Nota a Cass.*, Sez. III, 19 gennaio 2005, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2005, p. 538; FICCO, *cit.*, p. 86; COVIELLO, *Sulla distinzione fra « pneumatici fuori uso » e « pneumatici ricostruibili » ai fini dell'applicabilità della disciplina sui rifiuti*, in *Dir. e giur. agr.*, 2008, n. 5, p. 357; D'ALESSANDRIS, *Pneumatici ricostruibili e normativa applicata. Aspetti normativi e operativi*, in www.ambiente.it; DRAGANI, *Dagli pneumatici « usati » agli pneumatici « fuori uso ». L'evoluzione normativa*, in www.reteambiente.it.

(11) Cfr. Corte Cost., sent. 30 dicembre 2003, n. 378, in *Foro it.*, 2005, I, 288. Nella motivazione, il giudice delle leggi ha dato anche un significato ambientale alla propria decisione, affermando che « ...risulta quindi evidente la finalità ecologica delle operazioni di ricostruzione, che appunto mirano a prevenire e, nello stesso tempo, a ridurre l'inquinamento ambientale derivante dal deposito, dall'accumulo e dallo smaltimento degli pneumatici usati... ».

(12) Cfr. Cass. pen., Sez. III, 23 gennaio 2007, V., in *Cass. pen.*, 2008, n. 4, p. 1553 e in *Dir. e giur. agr.*, 2007, n. 5, p. 357, con nota di COVIELLO. Tale sentenza afferma espressamente che « ...la nozione di rifiuti è attualmente ristretta ai solgli pneumatici « fuori uso » (rimanendone invece esclusi, come noto, i cd. pneumatici ricostruibili) ».

(13) Si vedano: Cass. pen, Sez. III, 19 maggio 2006, C., in *Riv. pen.*, 2007, n. 2, p. 171; Cass. pen, Sez. III, 19 gennaio 2005, S., in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2005, p. 538, con nota critica di VERGINE; Cass. pen, Sez. III, 20 aprile 2004, V., in *Cass. pen.*, 2005, p. 1356. Per la giurisprudenza di merito, cfr. Trib. Grosseto, 17 maggio 2007, in *Dir. e giur. agr.*, 2008, n. 5, p. 357; Trib. Sassari, 29 marzo 2005, in *Corriere del merito*, 2005, p. 818. Per il periodo precedente all'entrata in vigore delle riforme legislative a cavallo tra 2002 e 2003, si vedano Cass. pen., Sez. III, 10 gennaio 2000, V., in *Riv. pen.*, 2000, p. 591; Cass. pen., Sez. III, 28 aprile 1997, A., in *Ragiusan*, 1998, p. 127; nella giurispru-

È interessante notare che queste pronunce non fanno riferimento alle norme prima esaminate (14). Ovvero, tali sentenze ignorano sia la L. 179/2002 che il D.M. 9 gennaio 2003 e affrontano la problematica solo in relazione all'art. 14, D.L. 8 luglio 2002, n. 138, convertito in L. 8 agosto 2002, n. 178, norma oggi abrogata e superata (15).

Come evidenziato dalla dottrina, sorprende il mancato riferimento alla normativa che ha escluso la natura di rifiuto degli pneuma-

denza di merito, si osservi Trib. Parma, 31 ottobre 1998, in *Giur. merito*, 1999, n. 2, p. 308 con nota di DE AMICIS, *Rifiuti e «pneumatici usati»: una coincidenza non necessaria*. Da ultimo, si segnala che anche l'AIRP (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) ha preso da tempo posizione sul punto, affermando in modo netto che gli pneumatici usati destinati ad essere ricostruiti non sono più rifiuti. Si veda il comunicato stampa dell'AIRP *Gli pneumatici da ricostruire non sono rifiuti. Un decreto del Ministro dell'ambiente li cancella dall'elenco*, in www.asso-airp.it.

(14) In particolare, si notino le motivazioni delle seguenti sentenze: Cass., Sez. III, 19 maggio 2006, cit.; Cass., Sez. III, 19 gennaio 2005, cit.; Cass., Sez. III, 20 aprile 2004, cit. Si riporta, per tutte, il seguente passo di Cass., Sez. III, 19 maggio 2006: « In proposito questa Corte (Cass., Sez. III, 19 gennaio 2005-9 febbraio 2005, n. 4702) ha già affermato — e qui ribadisce — che gli pneumatici usati dei quali il detentore si disfa o che vende a terzi perché siano riutilizzati previa rigeneratura o ricopertura non rientrano nella deroga alla nozione di rifiuto di cui al D.L. 8 luglio 2002, n. 138, art. 14, convertito con L. 8 agosto 2002, n. 178... ». Cfr. anche Cass., Sez. III, 20 aprile 2004, cit., che ha qualificato gli pneumatici usati come rifiuti speciali, ancorché non pericolosi, che possono essere avviati al recupero attraverso le procedure semplificate di cui al D.Lgs. 22 febbraio 1997, n. 22, art. 33.

(15) Tale norma aveva fornito un'interpretazione autentica della definizione di rifiuto da parte del legislatore nazionale, volta a restringere tale nozione e, quindi, a limitare l'applicabilità della normativa in tema di rifiuti. Oltre a stabilire quale fosse il significato delle espressioni « si disfi », « abbia deciso di disfarsi » e « abbia l'obbligo di disfarsi », la norma in questione chiariva che i residui di produzione e di consumo, di cui forniva altresì il significato, non erano da considerarsi rifiuti, bensì sottoprodotti. Lo pneumatico ricostruibile, secondo la Cassazione, non poteva essere considerato né residuo di produzione né di consumo e, quindi, in base a tale norma, doveva essere classificato come rifiuto. La Corte di Giustizia ha statuito la parziale incompatibilità di questa norma con il diritto comunitario. In ogni caso, la problematica appare superata con l'entrata in vigore della L. 179/2002 e del D.M. 9 gennaio 2003. Sull'art. 14 appena citato, nonché sull'influenza e sulla portata della sentenza della Corte di Giustizia europea ora menzionata, si sono espressi diversi autori. Per un approfondimento, si rinvia a GIAMPIETRO, *La nozione comunitaria di rifiuto e i suoi effetti penali: la Corte CE va oltre la sentenza Nisselli*, in *Ambiente*, 2005, n. 6, p. 505; GIUNTA, *Commento all'art. 50, comma 1, D.Lgs. 22/1997*, in *Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali*, a cura di GIUNTA, Padova, 2005, p. 960; VERGINE, *Quel «pasticciaccio brutto» dei rottami ferrosi (prima parte)*, in *Ambiente*, 2005, p. 10; FURIN e DE NEGRI, *Rifiuto e sottoprodotto: un nuovo intervento della Cassazione tra D.Lgs. 22/1997 e D.Lgs. 152/2006*, in questa *Rivista*, 2006, p. 471; PAONE, *Residui, sottoprodotti e rifiuti: quale futuro?*, in *Ambiente*, 2005, n. 6, p. 553; PALLOTTA, *Art. 14 sulla interpretazione autentica di rifiuto: la Corte Europea di giustizia accoglie il ricorso del Tribunale di Terni: clamorosi risvolti su tutto il sistema di applicazione della norma a livello nazionale*, in www.lexambiente.it; AMENDOLA, *Bocciatura autentica della interpretazione autentica della nozione di rifiuto. Quali conseguenze?*, in www.dirittoambiente.com; SANTOLOCI, *Rifiuti, acque e altri inquinamenti: tecniche di controllo ambientale*, Roma, 2005.

tici ricostruibili, in virtù della quale la Suprema Corte avrebbe dovuto decidere in senso esattamente contrario a quello che ha fatto (16).

3. *Come stabilire il momento in cui lo pneumatico usato non è più ricostruibile, bensì fuori uso e a chi spetta effettuare tale classificazione.*

Dunque, ai sensi dell'art. 23, L. 31 luglio 2002, n. 179 e del D.M. 9 gennaio 2003, solo gli pneumatici fuori uso sono da considerarsi rifiuti.

Al contrario, in seguito ai provvedimenti legislativi appena indicati, non sono più soggetti alla normativa sui rifiuti gli pneumatici usati ricostruibili, ovvero suscettibili di reimpiego, salvo il caso, ovviamente, che il detentore voglia disfarsene.

L'intervento del legislatore, peraltro, pone due questioni di notevole importanza: a partire da quale momento, gli pneumatici non possano più essere considerati ricostruibili; su quale soggetto gravi l'onere, con le relative responsabilità penali, civili e amministrative, di classificare lo pneumatico usato come ricostruibile e, quindi, come bene, oppure fuori uso, vale a dire, rifiuto.

Per rispondere ai quesiti imposti dal presente paragrafo, bisogna distinguere due casi: quello in cui lo pneumatico si presenti fuori uso ad una semplice ed immediata occhiata (ad es. perché lacerato in vari pezzi) e tutte le altre ipotesi, nelle quali, pur in presenza di un pneumatico più o meno degradato, non si possa definirlo fuori uso solo con una superficiale valutazione visiva.

Nel primo caso, a nostro parere, lo pneumatico è da considerarsi rifiuto nel momento stesso in cui sia visivamente riconoscibile come fuori uso. Il primo criterio per qualificare un pneumatico come rifiuto e trattarlo come tale va ravvisato, quindi, nella manifesta evidenza dell'impossibilità di procedere ad una ricostruzione.

Dal punto di vista del detentore (gommista, ecc.), ciò significa che, nel momento in cui lo pneumatico è, *ictu oculi*, non ricostruibile, tale soggetto è tenuto a conferirlo ad un operatore autorizzato, potendo, in caso contrario, incorrere nel reato di cui all'art. 256, primo comma lett. a), D.Lgs. 152/2006 (17).

Spetta, quindi, al gommista, effettuare la prima selezione, eliminando tutti gli pneumatici evidentemente fuori uso. Egli, in questa ipotesi, assume la qualifica di produttore-detentore di rifiuti. In tale veste, egli può giovare delle norme che regolano il deposito

(16) Cfr. VERGINE, cit., p. 539.

(17) Trattasi del reato di attività di gestione non autorizzata di rifiuti non pericolosi, punito con la sanzione alternativa e, quindi, obblazionabile, dell'arresto da tre mesi ad un anno o con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro.

temporaneo e, quindi, può trattenere presso di sé pneumatici fuori uso secondo i limiti temporali e quantitativi fissati dall'art. 183, lett. m), D.Lgs. 152/2006, evitando, in tal modo, che si realizzi il fatto di reato sopra indicato.

Dal punto di vista del ricostruttore, questi non può ritirare lo pneumatico che si presenti in modo manifesto fuori uso, salvo il fatto che sia in possesso delle autorizzazioni al trasporto e/o alla gestione dei rifiuti, quale recuperatore.

In assenza di tali autorizzazioni, nessuno dei due soggetti potrebbe andare esente da responsabilità penali, in quanto sia il produttore-detentore di rifiuti che lo ha conferito, sia il ricostruttore che lo ha ritirato, risponderebbero in concorso del reato, appena menzionato, di trasporto illecito e/o gestione abusiva di rifiuti, nella situazione specifica non pericolosi (18).

Esclusa l'ipotesi, sopra enunciata, in cui lo pneumatico risulti fuori uso in modo evidente, in tutti gli altri casi, va certamente affermato che gli pneumatici usati non sono rifiuti al momento del ritiro dal detentore, bensì vanno eventualmente qualificati come tali, solo a seguito di un esame tecnico che unicamente il ricostruttore, con i mezzi di cui dispone, può effettuare (19).

L'esame tecnico del ricostruttore, quindi, diviene il secondo criterio per stabilire il momento in cui un pneumatico usato divenga rifiuto e vada trattato di conseguenza (20).

In altre parole, gli pneumatici usati ritirati dai ricostruttori e depositati presso di loro, a parte i casi prima citati in cui la natura di rifiuto sia di manifesta evidenza, sono dei beni, in quanto potenzialmente ricostruibili e, quindi, riutilizzabili, e restano tali fino a quando i ricostruttori non individuino mediante una propria indagine tecnica quelli fuori uso.

(18) Cfr. Cass. pen., Sez. III, 27 marzo 2007, in *Cass. pen.*, 2008, n. 5, p. 2093.

(19) Pneumatici apparentemente inservibili, ad un esame attento, potrebbero rivelarsi ricostruibili, con il conseguente risparmio di risorse naturali. Ogni pneumatico destinato alla ricostruzione è sottoposto a diversi controlli per accertare la sua idoneità ad un'altra vita. Il primo controllo è quello tattilo/visivo, effettuato da un esperto operatore che ispeziona accuratamente lo pneumatico, sia all'esterno che all'interno, per mezzo di specifici strumenti. Il controllo dell'operatore è integrato da quello strumentale con diverse tecnologie quali ad esempio la shearografia che consente di individuare eventuali deformazioni della carcassa. Superato il primo esame, lo pneumatico viene sottoposto alla rasatura. Essa consiste nell'asportazione del battistrada residuo e nella preparazione della superficie che dovrà accogliere il nuovo battistrada. Anche in questa fase, vengono svolti ulteriori controlli sull'idoneità al recupero della carcassa.

(20) Non è, quindi, possibile parlare di rifiuti, prima di questa indagine tecnica e, solo a seguito di essa, il ricostruttore è tenuto ad avviare gli pneumatici individuati come fuori uso a recupero dei materiali, a recupero energetico o a smaltimento, mediante formulario e incarico a ditta specializzata.

Inoltre, in questa ipotesi, è il ricostruttore e non più il detentore originario che assume la qualità di produttore di rifiuti, potendo avvalersi dei limiti quantitativi e temporali in tema di deposito temporaneo.

Peraltro, è impensabile che un ricostruttore si attrezzi per distinguere gli pneumatici ricostruibili da quelli fuori uso presso ogni detentore, in quanto dovrebbe dotarsi di un servizio tecnico itinerante che permetta di valutare a domicilio l'idoneità degli pneumatici alla ricostruzione (21). Inoltre, gli pneumatici usati rappresentano una fonte di guadagno e tale circostanza vale a stimolare lo sviluppo tecnologico e la ricostruzione del maggior numero degli pneumatici possibili (22).

Si garantisce anche un maggior controllo ambientale rispetto agli pneumatici fuori uso, in quanto i ricostruttori sono relativamente pochi e trattano grosse partite degli pneumatici, mentre gli utilizzatori degli pneumatici sono numerosissimi e disparati e non offrono sempre la garanzia di un corretto smaltimento o recupero (23).

In sintesi, al di là dei casi in cui emerga in modo manifesto la non ricostruibilità dello pneumatico, nessuno pneumatico usato è rifiuto, se non dopo che sia stato valutato come tale dal ricostruttore.

4. Conclusioni.

Gli pneumatici usati non sono rifiuti.

Ai sensi dell'art. 23, L. 31 luglio 2002, n. 179 e del D.M. 9 gennaio 2003, sono rifiuti solo gli pneumatici fuori uso, ovvero quelli dei quali sia accertata la non ricostruibilità.

Il dato normativo prende atto in modo razionale sia degli interessi economici che delle esigenze di tutela ambientale, in quanto sottrarre la ricostruzione del pneumatico agli onerosi adempimenti

(21) *Contra*, sostiene che la selezione dovrebbe essere effettuata a monte, D'ALESSANDRIS, *Pneumatici ricostruibili e normativa applicata. Aspetti normativi e operativi*, in www.ambiente.it.

(22) Peraltro, senza che ciò vada a scapito della qualità o dell'affidabilità del pneumatico ricostruito, poiché la normativa prima citata ECE ONU 108 e 109 fissa standard di assoluta severità e sicurezza.

(23) I ricostruttori italiani sono circa un'ottantina, mentre solo i rivenditori autorizzati sono oltre 10.000. Così si evince dal Libro bianco degli pneumatici ricostruiti, 2005, in www.asso-airp.it. Peraltro, si osservi che l'art. 228 D.Lgs. 152/2006, norma che per il momento non è ancora efficace in attesa dell'emanazione di un D.M. attuativo, si propone di semplificare il ritiro e l'avvio a recupero degli pneumatici fuori uso da parte dei produttori e degli importatori, esonerando questi ultimi dall'obbligo di registrare tali rifiuti nei registri di carico e scarico.

della disciplina sui rifiuti, agevola la ricostruzione e consente un importante risparmio di materie prime e risorse ambientali.

Questa tesi è sostenuta dalla dottrina, dalla giurisprudenza costituzionale e, ora, anche da quella di legittimità.

Lo pneumatico diviene rifiuto in due diversi momenti, a seconda che esso sia fuori uso in modo del tutto manifesto ad un esame visivo sommario, oppure a seguito dell'esame tecnico che lo qualifichi come non ricostruibile.

Una prima selezione va effettuata dal gommista, che deve conferire ad operatore specializzato tutti gli pneumatici evidentemente fuori uso e, in tal caso, può usufruire dei limiti temporali e quantitativi previsti in tema di deposito temporaneo. Viceversa, egli potrebbe essere perseguito per attività di gestione di rifiuti non autorizzata *ex art. 256, primo comma, lett. a) D.Lgs. 152/2006*. Peraltro, anche il privato o l'Ente i quali, anziché far sostituire gli pneumatici fuori uso dei propri mezzi o conferirli ad operatore autorizzato, se ne disfino illecitamente, incorrono in sanzioni, il primo di natura amministrativa (art. 255, primo comma, D.Lgs. 152/2006) ed il secondo penale [art. 256, primo comma, lett. a), D.Lgs. 152/2006] (24).

In tutti gli altri casi, è il ricostruttore a divenire produttore di rifiuti, con conseguente obbligo di affidare ad operatore specializzato gli pneumatici che abbia individuato come fuori uso dopo averli esaminati e fatti sempre salvi i termini quantitativi e temporali fissati per il deposito temporaneo, di cui, stavolta, sarà egli a potersi avvantaggiare.

(24) Viceversa, non incorrono in alcuna sanzione, il privato o l'Ente che detengano semplicemente pneumatici usati, ma non fuori uso.

N. FURIN-E. DE NEGRI, *Pneumatici o rifiuti?*, in *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, Milano, Giuffrè, 2010, nn. 3/4, pp. 453-462.

In virtù dell'art. 23, L. 31 luglio 2002, n. 179 e del D.M. 9 gennaio 2003, gli pneumatici ricostruibili non sono rifiuti, salvo che il detentore non se ne disfi o intenda disfarsene.

Pertanto, sono rifiuti solo gli pneumatici fuori uso, ovvero quelli dei quali sia accertata la non ricostruibilità.

Lo pneumatico usato diviene fuori uso quando, già ad un semplice esame visivo, risulti non ricostruibile, perché lacerato o a pezzi. In tutte le altre ipotesi, ovvero quando vi siano dubbi se uno pneumatico sia o meno ricostruibile, spetta al ricostruttore, in base ad un esame tecnico, selezionare gli pneumatici effettivamente ricostruibili da quelli fuori uso. Solo dopo questa selezione, gli pneumatici che ulteriormente risultino non ricostruibili, dovranno essere trattati come rifiuti ed affidati dal ricostruttore ad un operatore specializzato.

Under art. 23, L. 31 luglio 2002, n. 179 and Ministerial Decree January 9, 2003, retreadable tires are not waste, unless the holder discards or he intends to discard.

Therefore, are wastes only the tires unusable, or those of which have shown that they do not retreadability.

The used tire becomes unusable when, already a simple visual inspection, is not reconstructible, because torn or pieces. In all other cases or where there are doubts whether a tire is reconstructible or not, it is for the retreader, according to a technical examination, selects the tires actually from those unusable. Only after this selection, the tires that further found not reconstructibles, will be treated as wastes and entrusted by the retreader to disposal or recovery.