



La cannibalizzazione dei veicoli e il ruolo svolto dalla criminalità.

Simona Lauri OdG Milano

Intervista a Giuseppe Giove, Generale Div. Arma CC (r.f.i. in ris.)



Continua questo mese l'intervista al Gen. Giuseppe Giove riguardante l'abbandono dei veicoli definiti "rifiuti" e l'eventuale ruolo svolto dalla criminalità nel settore, l'eventuale traffico o gestione illecita e la cannibalizzazione dei veicoli.

Ricordo ai nostri lettori che il Gen. Giove è Generale di Divisione dell'Arma dei Carabinieri (ris.). Già Comandante Regione Carabinieri Forestale Emilia Romagna e Lombardia, ha espletato numerose indagini di rilievo nazionale e transazionale con Procure territoriali ed antimafia.

Ingegnere ambientale, Avvocato. Insignito del Premio Nazionale "Ambiente e Legalità" per la lotta alle Ecomafie nel 2016, è stato direttore della rivista *"Silvae"*, autore di testi (*"Gli Atti Polizia Giudiziaria"*, *"La Tutela dell'Ambiente nel Ciclo dei Rifiuti"*, *"Profili del Nuovo Diritto Agrario e dell'Ambiente"*) e di numerose pubblicazioni in campo ambientale e agroalimentare. **Ha fatto parte di importanti Commissioni di studio sulle questioni ambientali**

Ringrazio infinitamente il Generale Giove per la pazienza, ma soprattutto per aver trovato il tempo da dedicare ai nostri lettori.

Quando un veicolo abbandonato può definirsi rifiuto e quali norme vengono applicate in caso di abbandono di veicoli fuori uso?

Partiamo prima di tutto dal concetto di rifiuto. Il concetto di rifiuto, sia secondo la Direttiva U.E. sia secondo il nostro Testo Unico ambientale, **non è necessariamente legato alla perdita economica del bene** poiché può essere rifiuto anche ciò che ha rilevanza economica. **Per rifiuto si intende qualsiasi sostanza o oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi.** La Cassazione ha sancito che costituisce rifiuto **"sia il veicolo di cui il proprietario si**

disfi o abbia l'obbligo di disfarsi, sia quello destinato alla demolizione, ufficialmente privato delle targhe di immatricolazione, anche prima della materiale consegna ad un centro di raccolta, sia infine, quello che risulti in evidente stato di abbandono, anche se giacente in area privata" evidenziando quindi che **il veicolo si "trasforma" in rifiuto nello stesso momento in cui viene dismesso.**

L'art.3 comma 2 del D.Lgs. 209/93 sancisce inoltre che **un veicolo è da considerarsi fuori uso con la consegna ad un centro di raccolta**, effettuata dal detentore direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso





o tramite il concessionario o il gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del decreto, rilascia il relativo certificato di rottamazione.

Altro concetto di veicolo fuori uso previsto dalla citata disciplina è legato a casi previsti in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati, a provvedimenti specifici dell'autorità amministrativa o giudiziaria ed in ogni altro caso in cui il veicolo giacente in area privata, risulta in evidente stato di abbandono.

Non rientrano nella definizione di rifiuto i veicoli d'epoca, ossia i veicoli storici ed i veicoli di interesse storico e collezionistico o destinati a musei, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati.

In particolare un veicolo abbandonato può essere soggetto alla disposizione di cui al D.Lgs. 209/93 (modificato dal D.lgs. 149/2006 e dal recente D.lgs. 119/2020) e dal D.Lgs. 152/2006 (T.U.A. recentemente modificato dal D.Lgs. 116/2020) a seconda del tipo di mezzo che viene rinvenuto in stato di abbandono.

L'applicazione del decreto

209/2003 e ss.mm si ha per i veicoli di categoria M1 (art.147 co.2 lett. b C.d.S.) ovvero per veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti al sedere, oltre al sedile del conducente, **ai veicoli N1** ovvero a quelli destinati al trasporto merci aventi massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate **ed ai veicoli a tre ruote L2-L4**, la cui cilindrata è inferiore od uguale a 50 cm cubi ovvero con potenze massime inferiori o uguali a 4 KW.

Per gli altri veicoli si applica il Codice dell'Ambiente.

Esiste un ruolo preciso della criminalità in questo settore?

Per spiegare l'approccio della criminalità sull'argomento basta riflettere su una operazione investigativa e sul nome della operazione "Cannibal Cars" che col termine "cannibalizzazione" esprime perfettamente cosa può succedere ai veicoli fuori uso. **L'indagine, condotta dai colleghi Carabinieri Forestali del Nucleo Investigativo di Polizia Ambientale e Forestale del Gruppo di Bari** (con la partecipazione





di ben 50 Carabinieri della Specialità e della Territoriale per la esecuzione dei provvedimenti cautelari) e con la collaborazione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli-Direzione Centrale Antifrode e Controlli, **ha permesso agli investigatori di localizzare e bloccare traffici di veicoli e parti degli stessi in esportazione.** I tre arresti effettuati a cui si aggiungono il sequestro di n. 4 aziende site in Palo del Colle, Ruvo di Puglia e Andria oltre a diverse decine di mezzi pesanti ed al sequestro per equivalente di beni per un totale di oltre un milione e settecentomila euro, **in esecuzione di un'ordinanza cautelare emessa**

dal GIP di Bari, su delega della Direzione Distrettuale Antimafia del Capoluogo pugliese sono emblematici del sistema. Oltre ai tre arrestati, di cui uno egiziano e gli altri due di Ruvo di Puglia e Andria, **sette persone sono state denunciate a piede libero**: per tutti l'accusa principale è di traffico internazionale organizzato di rifiuti pericolosi tra Italia, Egitto, Iran e Libia. Gli arrestati, insieme alle persone denunciate, **avevano costituito un Gruppo criminoso dedito**, tra l'altro, **al traffico organizzato di rifiuti speciali pericolosi e non (art. 260 T.U.A.)** ed in particolare **di:**

- **Veicoli fuori uso interi**

[semirimorchi, autocarri cassonati e furgonati anche adibiti ad usi speciali (frigorifero, betoniera), ecc.], non più idonei alla circolazione su strada in quanto non marcianti ed inutilizzabili, costituenti rifiuti speciali pericolosi;

- **Parti di veicoli fuori uso** (cabine, assali, pneumatici, serbatoi, motori, alberi di trasmissione, semiscocche, tettucci, marmitte, impianti frenanti, ecc) in ingenti quantità, costituenti rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, in quanto mai sottoposti alle operazioni di trattamento previste (es. messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di

recupero o di preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati) quali attività da eseguirsi ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti;

- **Parti di veicoli fuori uso attinenti alla sicurezza** (semiassi, sospensioni, ammortizzatori, impianti frenanti, impianto sterzante, air bag, cinture) non sottoposti alle prescritte operazioni di revisione, quindi costituenti rifiuto;

In pratica, i soggetti indagati utilizzavano i rispettivi complessi aziendali (beni, mezzi e persone) per cannibalizzare i





veicoli fuori uso (costituenti rifiuto) mediante il taglio a pezzi degli stessi, così **ottenendo parti di essi che venivano esportati** tal quali, dichiarandoli falsamente come parti di ricambio, ossia non rifiuto, **ma costituenti in realtà ancora rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi**, poiché commercializzati senza essere stati sottoposti alle operazioni di trattamento ossia bonifica e messa in sicurezza presso un centro di demolizione autorizzato.

Ammontava a circa 3.500.000 chilogrammi la quantità di rifiuti gestita illegalmente, in particolare verso paesi Asiatici e Africani; più nello

specifico, l'organizzazione agiva mediante operazioni costituite da numerose spedizioni transfrontaliere attraverso i Porti di Bari, Genova e Salerno, dirette principalmente verso Iran, Libia, Egitto.

Inoltre, ammontava a oltre € 1.700.000 il valore accertato dei profitti illeciti, derivanti dal risparmio di spesa per la mancata attivazione delle corrette procedure di gestione e recupero dei rifiuti prescritte dalla legge e dai ricavi delle vendite illecite dei rifiuti stessi.

Ingente il danno all'ambiente, derivato dalla circolazione dei suddetti rifiuti, sporchi e non



bonificati con presenza di gravi inquinanti come PCB – PCT, piombo, cadmio, mercurio, sostanze lesive per l’ozono nonché sostanze petrolifere contaminate, così **generando potenziali rischi per l’ambiente sia in fase di trasporto che in caso di un eventuale riutilizzo di tali parti.** Inoltre, il trasferimento di rifiuti non bonificati in Africa fa sì che, ove anche una parte di essi dovesse esser riutilizzata o recuperata, tutto il resto **potrebbe andare ad alimentare le numerosissime discariche a cielo**

aperto trasferendo su quell’ambiente i costi risparmiati in Italia.

L’esecuzione delle misure cautelari è stata possibile a seguito di lunghe e complesse indagini condotte con l’ausilio di intercettazioni ambientali e telefoniche ed articolatasi **su una serie di sequestri condotti negli anni nei Porti di Genova, Salerno e Bari**, per singole esportazioni illecite da considerarsi come segmentali rispetto alla fattispecie illecita



finale del traffico organizzato transfrontaliero punita dal Codice dell'ambiente.

Questa operazione, che si aggiunge ad altre condotte, oltre che dall'Arma, anche dalla Polizia di Stato, dalla Guardia di Finanza e dalle Polizie Municipali, **è emblematica dell'impegno che le istituzioni devono approfondire per affrontare un fenomeno molto delicato** e della necessità che sia i cittadini sia le componenti delle filiere autoveicolari collaborino alla affermazione dei principi di

legalità.

L'operazione peraltro è anche emblematica, a mio parere, della necessità di affrontare, anche legislativamente, la problematica del Sistema di Gestione e Qualità dettata dalle Norme ISO in modo tale da proteggere con più efficienza i tanti operatori onesti del settore spesso in difficoltà sia per la presenza di gruppi criminali sia per norme talvolta molto articolate a cui non è sempre facile adempiere.