

NORMATIVE

Le perizie tecniche dei mezzi ed il rinnovo dell'iscrizione all'Albo Gestori Rifiuti di Aldo Cocolo

Il Comitato Nazionale dell'Albo delle Imprese che effettuano la gestione dei rifiuti ha emanato il 27 settembre 2000 la delibera con protocollo 004/CN/ALBO del 24 ottobre 2000 sull'argomento: Contenuti dell'attestazione, a mezzo di perizia giurata, dell'idoneità dei mezzi di trasporto di cui all'**articolo 12, comma 3, lettera a)**, del decreto ministeriale **28 aprile 1998 n°406**.

L'**articolo 1** (generalità) conferma che l'idoneità dei mezzi di trasporto dei rifiuti deve essere attestata a mezzo di perizia giurata, redatta da ingegnere, chimico o medico igienista iscritti all'ordine professionale; esso precisa dettagliatamente come debbano essere esposte dette perizie alle sezioni regionali dell'Albo Gestori Rifiuti, in modo che abbiano una struttura uniforme in tutte le regioni d'Italia e permettano di individuare facilmente una serie di dati necessari ai funzionari dell'Albo per una rapida e sicura valutazione. È importante che la perizia riporti, tra le altre informazioni, l'elenco dei rifiuti che il veicolo è idoneo a trasportare ed individuati dal codice **CER** a sei cifre, definiti nel loro stato fisico (liquido – solido – fangoso palabile – fangoso pompabile) che deve essere compatibile con la struttura del veicolo (cisterna o cassone) e con i suoi sistemi di carico e scarico (per caduta – tramite benne e polipi – con pompe travaso – per aspirazione su cisterne operanti sotto vuoto per mezzo di depressori); i codici **CER** devono essere inoltre nelle classi e sottoclassi alle quali appartengono perché deve essere facilmente individuato il processo produttivo da cui provengono i rifiuti.

I rifiuti pericolosi devono essere anche caratterizzati, per il trasporto su strada, dalla classe di rischio **ADR** cui appartengono.

Viene poi sottolineata l'importanza sul fatto che la perizia attesti la presenza, sull'allestimento del veicolo, di aperture e dispositivi che permettano di scaricare, pulire, bonificare e ispezionare agevolmente e completamente i contenitori dei rifiuti, qualsiasi forma e dimensione abbiano; il periziante deve inoltre precisare le condizioni in cui effettuare il trasporto in relazione alle diverse tipologie di rifiuti per i quali è richiesta l'iscrizione, ed al loro stato fisico.

Segnaliamo che il Comitato Nazionale dell'Albo permette di attestare con un'unica perizia l'idoneità tecnica di più veicoli allestiti, purché sempre identificati e descritti in modo completo e tali che l'unico elenco dei rifiuti trasportabili sia valido per tutti. Per esempio una perizia non potrà comprendere veicoli allestiti per rifiuti pericolosi e veicoli allestiti solo per rifiuti non pericolosi, in quanto l'elenco dei rifiuti riportato, non sarebbe valido per entrambe le categorie di trasporto. Così pure non è il caso di comprendere nella stessa perizia veicoli allestiti con cisterna per trasporto liquidi e veicoli allestiti per trasporto di solidi. Ad ogni modo poter raggruppare più veicoli con allestimenti omogenei in una stessa perizia consente di ridurre le spese.

È anche il caso di ricordare che non è più necessario presentare all'Albo Gestori Rifiuti le perizie relative al sito di ricovero automezzi e le perizie sanitarie dei veicoli adibiti al trasporto di rifiuti; tali attestazioni giurate erano previste dal **Decreto Interministeriale 324 del 21 giugno 1991**, ma poi sono state eliminate con il **DM 406 del 28 aprile 1998**. Anche questa iniziativa ha ridotto la burocrazia e le spese. L'articolo 2 (attribuzioni del responsabile tecnico) ricorda che tra gli obblighi del Responsabile Tecnico c'è quello di controllare che i veicoli allestiti mantengano inalterate le caratteristiche di funzionamento richiamate nelle relative perizie; inoltre deve vigilare che i trasporti dei rifiuti avvengano secondo le modalità riportate sulle perizie.

Il Responsabile Tecnico è tenuto a dare, senza indugio, comunicazione al legale rappresentante dell'impresa ed alla sezione regionale dell'Albo dei fatti che dovessero rendere i veicoli allestiti inadeguati al trasporto.

L'articolo 3 (rifiuti classificati come merci pericolose ed altri rifiuti) ricorda che qualora le tipologie di rifiuti da trasportare rientrino nel campo di applicazione della disciplina del trasporto delle merci pericolose, la perizia deve indicare per ogni codice di rifiuto la corrispondente classe di rischio **ADR**, come già detto, mentre il trasporto deve avvenire con le modalità previste dall'**articolo 168 del Codice della Strada**.

A questo proposito tuttavia la norma non è del tutto chiara e definita perché da un lato il Decreto Ronchi divide i rifiuti in pericolosi e non pericolosi in relazione all'attività che li ha generati e per i danni che possono cagionare agli esseri viventi e all'ambiente, dall'altro la normativa internazionale **ADR** disciplina il trasporto di merci pericolose su strada; ma l'aggettivo "pericoloso" non ha lo stesso significato nei due casi. Può essere infatti, che un rifiuto sia pericoloso per l'ambiente (**DL 5 febbraio 1997 n° 22 – Decreto Ronchi**) ma non lo sia per il trasporto su strada (ADR). In buona sostanza, alcuni rifiuti pericolosi secondo il Decreto Ronchi sono sostanze "sconosciute" all'ADR, e allora con quali modalità devono essere trasportati? La ragione ci deve spingere ad assumere in ogni caso gli atteggiamenti più cautelativi in presenza di pericoli. Tuttavia è auspicabile una disciplina unica dei rifiuti basata sulle distinzioni già fissate dal Decreto Ronchi, chiarendo che

le disposizioni dell'ADR (come per esempio tabelle colore arancio, tabelle di rischio, patentini specifici per gli autisti, ecc.) si applichino solo nei casi in cui l'analisi chimica eseguita su campione del rifiuto stabilisca specifici rischi per il trasporto su strada.

Lo stesso articolo 3 stabilisce poi che se i rifiuti da trasportare, allo stato liquido o fangoso, non rientrano nel campo di applicazione della disciplina per il trasporto delle merci pericolose (anche in questa ipotesi la norma lascia spazio ad interpretazioni contrapposte in quanto sembrerebbe comprendere anche materie pericolose per il Decreto Ronchi che però non comportano pericolo ai fini ADR), il loro trasporto può essere effettuato con veicoli allestiti per lo spurgo pozzi neri, con altre cisterne (purtroppo non meglio identificate) idoneamente attrezzate per il carico e lo scarico, oppure con cisterne costruite per il trasporto di merci pericolose a condizioni predefinite dal progettista e/o dal costruttore (purtroppo non è specificato se debbano essere ancora in regola con la normativa ADR, quindi si potrebbe pensare anche a cisterne originariamente ADR, ma poi declassate); la condizione comune (non solo i veicoli per spurgo pozzi neri) è comunque che detti veicoli siano immatricolati con idoneo titolo autorizzativo. Analogamente i rifiuti solidi, granulati e polverulenti possono essere trasportati con carrozzerie non deteriorabili a contatto del carico, facilmente bonificabili, attrezzate per facili operazioni di carico e scarico, a tenuta e con valvole di protezione alla sovrappressione. La considerazione che sorge spontanea è se il termine "possono" utilizzato in tutti i casi, lasci spazio anche all'utilizzo di altri allestimenti non meglio identificati, quando invece ci aspetteremmo una norma che individui in modo inequivocabile con quali allestimenti si possono trasportare i rifiuti e con quali no, per non incoraggiare interpretazioni ed atteggiamenti disinvolti da parte degli operatori: ci sembra di essere di fronte ad una norma precisa e organica che tuttavia lascia più di una possibilità di elusione.

Lo stesso articolo 3 chiarisce, per chi ne avesse bisogno, che i mezzi allestiti per il trasporto dei rifiuti di origine animale (le botti agricole, per intenderci) non possono essere destinate al trasporto di altri tipi di rifiuto. Per la massima chiarezza si dice che con le botti agricole non si possono trasportare rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, né effettuare lo spurgo dei pozzi neri.

Gli **articoli 4, 5, 6 e 7** dettagliano le informazioni che il perizante deve riportare nella sua esposizione in relazione alla tipologia degli allestimenti ed all'aspetto fisico delle materie da trasportare, nonché le verifiche di funzionamento.

Particolare attenzione merita l'articolo 8 (disposizioni transitorie e finali) perché ci fa opportunamente ricordare che, alla scadenza dei cinque anni dalla data di convalida della prima iscrizione all'Albo Gestori Rifiuti, ogni Azienda deve provvedere al rinnovo dell'iscrizione, presentando alla sezione dell'Albo della sua regione la relativa domanda. Essa deve essere corredata di tutti i tipi di allegati presentati la prima volta, comprese le perizie, integrata dagli eventuali elementi che avessero nel frattempo costituito oggetto di aggiornamento di iscrizione.

Il **comma 1 dell'articolo 8** stabilisce che le perizie già rilasciate alla data di adozione della presente delibera restano valide per la durata dell'iscrizione, cioè fino alla scadenza dei primi cinque anni, e che in occasione della domanda di rinnovo devono essere ripresentate ex novo e conformi alla presente delibera. Al momento del successivo rinnovo (il secondo) non sarà più necessario rifare le perizie per i veicoli già iscritti; varrà invece l'autocertificazione resa ai sensi e per gli effetti della legge 15/68 dal Responsabile Tecnico e dal legale rappresentante dell'impresa, che verificano ed attestano il permanere sui veicoli allestiti delle caratteristiche originali e già periziate.

Rammentiamo e raccomandiamo di non aspettare l'ultimo momento per rinnovare l'iscrizione all'Albo Gestori Rifiuti; anzi, la norma stabilisce che le domande di rinnovo debbano essere presentate sei mesi prima della scadenza. L'Aspi può aiutarvi allo scopo. Per evitare spiacevoli situazioni vi invitiamo a verificare la data di emissione delle polizze fideiussorie e quella di scadenza dei cinque anni di iscrizione, perché il metodo di accettazione delle polizze da parte del Ministero dell'Ambiente non è del tutto logico e spieghiamo perché:

1. Il Ministero dell'Ambiente accetta la domanda di iscrizione e chiede l'emissione delle polizze fideiussorie ad una certa data;
2. L'Azienda stipula la polizza fideiussoria ad una data successiva e la presenta al Ministero dell'Ambiente;
3. Dopo qualche tempo il Ministero dell'Ambiente delibera l'accettazione della polizza e ne da comunicazione all'Azienda, facendo decorrere i cinque anni di iscrizione dalla data della delibera;
4. La data della delibera è però certamente successiva all'emissione della polizza, di conseguenza scade prima la polizza dell'iscrizione.

Riteniamo che l'Albo Gestori rifiuti debba rapidamente emanare nuove disposizioni per eliminare questa situazione anomala, che comunque interessa soprattutto il Ministero dell'Ambiente. Tuttavia è possibile la sovrapposizione per un breve periodo di due polizze a copertura dello stesso rischio, dove la nuova delle due viene emessa in 2° rischio rispetto a quella in scadenza; il Ministero dell'Ambiente è più garantito, mentre l'impresa potrebbe avere il vantaggio economico di emettere una nuova polizza a costo contenuto piuttosto che integrare una vecchia polizza emessa a tassi elevati. Normalmente l'efficacia di una nuova polizza deve decorrere dalla scadenza della precedente e non prima. Anche in queste circostanze l'Associazione ASPI si è attivata per aiutarvi e per consentirvi di stipulare nuove polizze direttamente con le Compagnie accreditate, assicurando agli associati cospicui risparmi grazie alla trattativa collettiva ed esclusiva.

Le procedure sono estremamente semplici ed attuabili anche per corrispondenza. Altra nota importante in tema di polizze fideiussorie è che la legge finanziaria del 2001, all'art. 145 comma 50, stabilisce che sono abilitate ad emettere garanzie a favore di Enti Pubblici ed Istituzioni anche alcune Società finanziarie accreditate; l'effetto di tale disposizione sarà una ulteriore riduzione del tasso per calcolare il premio quinquennale delle polizze, a Vostro esclusivo vantaggio.

CONSIDERAZIONI

Siamo di fronte ad uno dei casi in cui le norme che vi riguardano sono emanate in modo incompleto ed inadeguato a fare chiarezza sui comportamenti da assumere. Ciò fornisce la riprova della necessità di costituire una forte Associazione di categoria che deve essere consultata per la preparazione di regole chiare nell'interesse di tutti ed a tutela delle Vostre professionalità.