

Va inoltre ricordata – sempre in proiezione estera - l'attività della Guardia di finanza risultante dalla nota trasmessa dal comando generale nel febbraio 2016²⁵.

Quanto alla documentazione di provenienza giudiziaria acquisita dalla Commissione, la si troverà in parte citata nei paragrafi che seguono, dedicati ad alcune tipologie ricorrenti di illecito esaminate attraverso casi significativi o paradigmatici di tipologie di illecito ma anche di limiti nell'applicazione concreta delle norme che si è ritenuto opportuno evidenziare.

4.1 Alcune tipologie di illecito

4.1.1 Importazione ed esportazione di rifiuti speciali costituiti da abbigliamento derivanti dai circuiti di raccolta differenziata

Sulla questione la Commissione ha acquisito informazioni dall'ARPA Toscana²⁶, che ha riferito della situazione specifica del territorio di Prato, nel quale insistono – in

²⁵ Doc. n. 1107/1-2; nella nota si riferiva: si riferiva: “nel mese di giugno 2015, il Gruppo di Bari ha sequestrato presso il locale scalo portuale, 47,4 tonnellate di parti di veicoli industriali e ricambi usati, trasportati a bordo di due automezzi con targa bulgara provenienti dalla Grecia, formalmente spediti da due ditte della Bulgaria ad un destinatario dello Stato africano del Benin. Il riscontro fisico del carico permetteva di accertare, contrariamente a quanto dichiarato nella documentazione doganale di accompagnamento, che le parti di auto usate non erano state bonificate di tutte le componenti potenzialmente inquinanti e, pertanto, trasportate in violazione del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152. A conclusione delle attività, il legale rappresentante della ditta importatrice africana è stato segnalato alla locale Autorità Giudiziaria per il reato di cui all'art. 259 ("Traffico illecito di rifiuti") del citato Decreto. Nel mese di luglio 2015, il Nucleo di polizia tributaria ed il II Gruppo di Genova, hanno scoperto un'associazione per delinquere finalizzata al traffico illecito di rifiuti, con l'aggravante della transnazionalità. L'attività investigativa, condotta anche attraverso riscontri doganali svolti su container e spedizioni di automezzi radiati per l'esportazione, ha consentito di identificare diversi soggetti italiani e di origine africana, responsabili di un traffico internazionale di RAEE (rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) e batterie esauste per autoveicoli, in prevalenza esportati verso l'Africa occidentale. È emerso, inoltre, il coinvolgimento di imprese localizzate in Liguria e nelle Province di Bergamo, Como e Napoli, riconducibili ad alcuni degli indagati, operanti nel settore dei trasporti e delle spedizioni marittime. A conclusione delle indagini sono stati denunciati all'Autorità Giudiziaria 27 soggetti, di cui 7 persone giuridiche, per violazione, tra gli altri, degli artt. 259 (traffico illecito di rifiuti) e 260 (attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti) del D.Lgs. 152/2006, aggravati dal requisito della transnazionalità (ai sensi degli artt. 3 e 4 della Legge 146/2006), con la contestuale richiesta di sequestro di 50 automezzi, 8 terreni, 3 fabbricati, 21 rapporti finanziari, 7 società e relative azioni e quote societarie, per un valore complessivo pari ad oltre 3,3 milioni di euro. Sempre nel mese di luglio del 2015, il Gruppo di La Spezia, nell'ambito di un'attività di servizio volta alla repressione dei traffici illeciti di merce in esportazione dal locale porto mercantile, ha individuato un container destinato al Marocco, al cui interno sono state rinvenute parti di autoveicoli rottamati e non bonificati. Al termine dell'operazione sono stati sottoposti a sequestro 15.700 Kg. di merce, con la denuncia a piede libero alla locale Autorità Giudiziaria di 2 soggetti, per violazione dell'art. 259 del D.Lgs. n. 152/2006 (traffico illecito di rifiuti)”

particolare nei comuni di Prato e Montemurlo, diverse decine di impianti di selezione e recupero.

I rifiuti in questione arrivano nel territorio pratese anche da Paesi dell'Unione europea ed extra UE (prevalentemente Paesi OCSE).

Gli impianti sono in possesso di autorizzazioni sia in procedura semplificata (articolo 216 del decreto legislativo n. 152 del 2006, in prevalenza) che in procedura ordinaria (articolo 208 del decreto legislativo n. 152 del 2006).

Come ha riferito ARPAT “presso tali impianti i rifiuti in questione subiscono minime operazioni di trattamento che consistono prevalentemente in operazioni di riconfezionamento (talvolta senza aprire i cosiddetti sacchetti originali) per essere poi destinati prevalentemente in Tunisia, dove subiscono l'effettivo trattamento di recupero e selezione finalizzato ad ottenere indumenti usati ed altri accessori di abbigliamento da destinare ai cicli di post consumo.

L'ARPAT, dipartimento di Prato, ha collaborato nel corso degli ultimi anni con l'Agenzia delle dogane di Livorno, che è uno dei principali luoghi di imbarco di detti rifiuti verso la Tunisia. A seguito di tali verifiche è stato accertato che i rifiuti costituiti da sacchetti originali hanno una composizione merceologica variabile nella percentuale di materiali non tessili. Si tratta prevalentemente di scarpe, borse, cinture, etc. ma anche di altre tipologie di materiali che vengono raccolti con varie modalità operative dai sistemi di raccolta differenziata urbana dei rifiuti di abbigliamento in genere. E' stato riscontrato che le percentuali di materiali diversi dagli indumenti usati e dai materiali tessili possono raggiungere anche il 30 per cento in peso.

L'importazione avviene con la documentazione di cui all'allegato VII del regolamento CE 1013/2006: successivamente, senza che su questi rifiuti vengano eseguite operazioni finalizzate a farne cessare la qualifica di rifiuti mediante operazioni di selezione ed igienizzazione degli abiti usati e degli altri accessori di abbigliamento tessile, gli stessi rifiuti vengono spediti in Tunisia con le medesime modalità, talvolta accompagnati dalla sola documentazione fiscale”.

In pratica, riferisce l'Agenzia “viene compilato un nuovo allegato VII, dove il generatore del rifiuto è l'impianto italiano (pratese), ma in realtà il rifiuto spedito è quello originario e che doveva essere trattato e recuperato dallo stesso impianto. Considerato che trattasi di rifiuti che per composizione non possono essere classificati con il codice B3030 dell'allegato IX della Convenzione di Basilea, ovvero il cosiddetto “elenco verde” di cui all'allegato III del regolamento CE 1013/2006, nel caso di spedizione transfrontaliera finalizzata al loro recupero, il trasporto non potrebbe essere accompagnato dal documento di cui all'allegato VII del medesimo regolamento.

Di fatto la norma in questione prevede che ai rifiuti costituiti dai cosiddetti sacchetti originali debba essere applicata la modalità di spedizione prevista dall'articolo 4, ovvero notifica preventiva ed autorizzazione scritta.

Quello che è stato accertato è il fatto che il flusso di rifiuti provenienti dai Paesi dell'Unione europea o extra UE è accompagnato dal solo allegato VII del regolamento CE 1013/06, ma il recupero non viene eseguito presso gli impianti ubicati nel territorio pratese, ma da questi, attraverso la compilazione di nuovi allegati VII (anche se non

nella totalità dei casi), vengono inviati all'effettivo recupero presso impianti e/o aziende prevalentemente tunisine”.

Come osserva ARPAT “oltre che non avere la corretta tracciabilità del rifiuto, dalla sua origine fino all'effettivo luogo di recupero, prerogativa obbligatoria della normativa comunitaria e nazionale, i soggetti che ricevono i rifiuti per poi riesportarli in Tunisia senza eseguire nessuna operazione di trattamento, applicano costi di ricarico sulle fatture di acquisto. In pratica in Tunisia vengono trasferiti ingenti quantitativi di rifiuti (cosiddetti sacchetti originali) che in minima parte vengono recuperati per essere destinati a cicli di post consumo. Si perde la tracciabilità del rifiuto e non si hanno notizie sull'effettivo destino degli scarti della cernita che rappresentano un'ingente quantità di rifiuti. E' molto probabile che il loro destino siano discariche abusive in Tunisia”.

In tal modo si completa l'effetto negativo delle condotte illecite sul piano economico e ambientale.

Si è dunque in presenza di una modalità di gestione che costituisce spedizione illegale di rifiuti, sanzionata penalmente dall'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006; peraltro, condotte sistematiche e ripetute da parte di più soggetti coinvolti nelle spedizioni, al fine di conseguire un ingiusto profitto, ben possono integrare il delitto di traffico illecito di rifiuti di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006: in tal senso si è orientata la direzione distrettuale antimafia di Firenze.

4.1.2 Esportazione di terre contaminate derivanti da spazzamento di strade

Un precedente giurisprudenziale significativo è costituito da sentenza resa ad esito di giudizio abbreviato dal giudice dell'udienza preliminare del tribunale di Milano, in un caso relativo a plurime violazioni delle norme in tema di smaltimento dei rifiuti, contestate a sei imputati²⁷.

E' stata ritenuta sussistente l'attività organizzata per il traffico illecito dei rifiuti di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 per aver gli imputati, in concorso fra loro, ritirato, presso il comune di Milano e da altri comuni della regione Lombardia e della regione Piemonte, come rifiuti urbani – non pericolosi – aventi codice CER 20.03.03²⁸, complessivi 48.766.720 chilogrammi di terre di spazzamento strade, aventi alta concentrazione di idrocarburi totali superiore ai 1.000 mg/kg; che successivamente al ritiro, gestivano con la sola vagliatura presso il proprio impianto – autorizzato a diverse operazioni, e successivamente volturate a seguito di due cessioni di gestione della società – e li conferivano in più impianti - discariche sia in Italia, che all'estero (Germania), classificandoli come rifiuti speciali non pericolosi – CER 19.12.09²⁹ o 19.12.12 o 20.03.03;

²⁷ Doc. 1064/3, pp. 55ss

²⁸ CER 20.03.03: 20 riferito ai rifiuti urbani (domestici e assimilabili prodotti da attività commerciali e industriali nonché delle istituzioni) inclusi i rifiuti della raccolta differenziata; 03 riferito agli altri rifiuti urbani; 03 riferito ai Residui della pulizia stradale.

²⁹ CER 19.12.09: 19 riferito ai rifiuti prodotti da impianti di trattamento rifiuti, impianti trattamento delle acque reflue fuori sito, nonché dalla potabilizzazione dell'acqua e della sua preparazione per uso

falsificazione dei formulari per il trasporto dei rifiuti, in quanto disponevano ed effettuavano 86 trasporti di rifiuti pericolosi con formulari dichiaranti il falso o inesatti, ed esattamente 1.794.025 chilogrammi di rifiuti pericolosi con alta concentrazione di idrocarburi totali oltre la soglia di tolleranza, 1.000 mg/kg, omettendo il codice CER a specchio;

attività di gestione dei rifiuti pericolosi in assenza di autorizzazione presso il predetto impianto; nello specifico ritiravano terre di spazzamento strade, classificandole come rifiuto urbano non pericoloso CER 20.03.03, per un totale di 48.766.720 chilogrammi, nonostante fossero pericolosi, aventi concentrazione di idrocarburi notevolmente al di sopra della soglia tollerata dei 1.000 mg/kg;

gestione di rifiuti in violazione di prescrizioni dell'autorità amministrativa, in particolare depositavano eternit contenente amianto in area non autorizzata e procedevano alla messa in riserva dei rifiuti sia in ingresso che in uscita dal vaglio all'aperto in area non autorizzata.

Gli imputati rispondono dei reati di cui sopra, rispettivamente in qualità di amministratori della società proprietaria dell'impianto – in quanto nel tempo sono intervenute due cessioni di attività gestione rifiuti – in qualità di amministratori della società di intermediazione del rifiuto, e in qualità di amministratori della società di trasporto.

Nell'individuazione degli elementi necessari alla configurazione della condotta attività organizzata per il traffico illecito dei rifiuti di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, il tribunale sottolineava come le predette società avessero “costituito un insieme integrato, che nel complesso si occupava dell'intera filiera dei rifiuti”: l'ottenimento di un ingiusto profitto consegue tipicamente a una strutturazione di attività illecita nel ciclo dei rifiuti, in questo caso anche con terminali esteri costituiti dalle discariche tedesche.

4.1.3 Raccolta e trasferimento illecito all'estero di veicoli fuori uso

La “mobilità territoriale” finalizzata alla commissione di illeciti – e la conseguente necessità di coordinamento tra controlli portuali e controlli a terra (e nel retroterra illecito di raccolta delle materie) sono attestate da una vicenda analiticamente descritta nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari³⁰ a carico di due soggetti italiani e uno egiziano, emesso dalla procura della Repubblica di Roma il 28 ottobre 2014:

“A) del delitto di cui agli articoli 110 del codice penale, 260 decreto legislativo n. 152 del 2006, perché, in concorso fra loro, Porzi nella qualità di titolare della ditta individuale Officine Metalmeccaniche e Agricole con sede in Cisterna di Latina (ditta autorizzata a eseguire manutenzioni e riparazioni meccaniche di autoveicoli e allo smaltimento di un quantitativo massimo di 30 chilogrammi o di 30 litri giornalieri di rifiuti pericolosi derivanti da tale attività), Serour nella qualità di titolare della ditta

industriale; 12 inerente rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti, ad esempio selezione, triturazione, compattazione, riduzione in pellet non specificati altrimenti; 09 relativo ai minerali, come ad esempio la sabbia e la roccia da scavo.

³⁰ Doc. n. 630/3

individuale Omar Import Export di Serour Walid con sede in Roma (ditta non iscritta all'Albo nazionale gestori ambientali), Carrai nella qualità di legale rappresentante della casa di spedizioni Tradexport srl con sede in Livorno, al fine di conseguire un ingiusto profitto, con più operazioni e attraverso l'allestimento di mezzi e attività continuative organizzate, gestivano abusivamente ingenti quantitativi di rifiuti; in particolare, Porzi cedeva i rifiuti, consistenti in parti provenienti dalla demolizione di autoveicoli usati, contaminati dalla presenza di olio idraulico in gran quantità e non correttamente sottoposti alle prescritte attività di demolizione e trattamento per la promozione del riciclaggio, dei quali Serour e Carrai, nelle rispettive qualità, curavano il trasporto e l'esportazione.

Fatti commessi in Cisterna di Latina e La Spezia, fino al febbraio 2014.

B) della contravvenzione di cui agli articoli 110 del codice penale, 259 decreto legislativo n. 152 del 2006, perché, in concorso fra loro nelle rispettive qualità descritte sub a), effettuavano una spedizione di rifiuti costituente traffico illecito ai sensi del Regolamento 1013/2006 CE, presentando alla dogana di La Spezia per l'esportazione in Turchia, con bolletta doganale EX/A n. 32136/T del 4 dicembre 2013, di 28 colli di merce consistenti in kg. 7.500 di parti di veicoli non messi in sicurezza come previsto dal decreto legislativo n. 209 del 2003, ed in particolare motori di autocarri ancora contenenti oli e filtri (rifiuti pericolosi con codice CER 16.01.21*, non consentiti alla ditta Porzi), una cabina dell'autocarro ancora provvista di parabrezza, parti plastiche, sedileria e sospensioni (rifiuti con codice CER 16 01 06, non consentiti alla ditta Porzi), varie parti di autovetture e autocarri quali portiere, paraurti, serbatoi (codice CER 16 01 19 e 16 01 17), contenuti nel container GETU 4304571, in pessimo stato di conservazione e contaminati dal quantitativo di olio disperso nel container e dunque da classificarsi come rifiuti; in particolare, la spedizione di cui sopra avveniva in modo del tutto clandestino, in quanto i rifiuti non venivano qualificati come tali, ma come parti ed accessori di autoveicoli.

Fatti commessi in Cisterna di Latina (data di produzione e prelievo dei rifiuti) e La Spezia, in data anteriore e prossima e fino al 4 dicembre 2013, quando la merce veniva presentata alla dogana della Spezia per l'esportazione.

C) del delitto di cui agli articoli 61 n. 2, 110, 483 del codice penale, in concorso previo accordo fra loro, per commettere il reato di cui al capo che precede, attestavano falsamente nella bolletta doganale di esportazione indicata al capo b), che la merce oggetto di esportazione consisteva in 'parti di ricambio autocarri e di autoveicoli' e che 'trattasi di materiale bonificato e che non contiene parti inquinate e/o pericolose olio cambio motore differenziale liquidi refrigeranti o liquidi freni come decreto legislativo n. 209 del 2003' (dunque non rientrante tra i rifiuti di cui al regolamento CE 1013/2006 e relativi allegati), dichiarazione quest'ultima resa con distinte attestazioni a firma di Porzi e di Serour allegate alla citata bolletta.

Fatti commessi nelle stesse circostanze di cui al capo che precede".

Analoga vicenda è quella risultante dagli atti giudiziari, trasmessi a questa Commissione dal tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto (ME), da cui risulta il rinvio a giudizio a carico di otto imputati sia per le condotte di cui all'articolo 259 che per quelle previste dall'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006³¹.

³¹ Doc. 597/2

Da quanto emerso in sede di indagine, gli imputati, a vario titolo coinvolti in un'attività di autodemolizione, gestivano veicoli fuori uso e rifiuti costituiti dai relativi componenti, in particolare reimpiegavano motori di autoveicoli intrisi di olio e grassi minerali, e contenenti filtri, olio, cinghie, manicotti, e cavi elettrici; effettuando la spedizione dei suddetti rifiuti in Senegal senza autorizzazione, e attribuendo codici CER falsi, non qualificando i rifiuti come pericolosi. Il capo di imputazione relativo al traffico transfrontaliero veniva stralciato all'udienza preliminare, ma le condotte, relative al traffico illecito, rimanevano contestate e ricomprese nel capo relativo alla violazione dell'articolo 260, così formulato: "al fine di conseguire ingiusti profitti, con più operazioni e attraverso l'allestimento di mezzi e attività continuative organizzate, cedevano, ricevevano, trasportavano, esportavano e comunque gestivano abusivamente ingenti quantitativi di rifiuti. In particolare: 1) effettuavano attività di trattamento di veicoli fuori uso e procedevano alla pressatura, senza avere previamente effettuato la messa in sicurezza e demolizione, occultavano altresì all'interno degli abitacoli degli stessi veicoli, prima di sottoporli alle operazioni di pressatura, rottami prevalentemente ferrosi provenienti da attività di raccolta dei rifiuti, così ottenevano illeciti profitti derivanti dal risparmio delle spese di messa in sicurezza, di demolizione e di smaltimento di rifiuti ferrosi; 2) effettuavano attività di triturazione di paraurti e di legno in assenza delle necessarie autorizzazioni (anche in materia di immissioni in atmosfera); 3) effettuavano attività di pressatura di cassonetti della immondizia, in area esterna all'impianto, utilizzando una pressa mobile in assenza di autorizzazioni e senza previamente rimuovere i materiali gommosi; 4) effettuavano spedizione illecita (in Senegal) di rifiuti pericolosi, nello specifico componenti di veicoli fuori uso quali, sedili, pneumatici, motori usati e non bonificati (intrisi di olio, muniti del filtro olio, di minerale esausto, di motorino di avviamento, di cinghie, di manicotti, di tubi di alimentazione, di cavi elettrici)".

Questa è una delle ipotesi di concorso tra articoli 259 e 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, in quanto la spedizione dei veicoli fuori uso in Senegal costituisce parte delle condotte qualificate come traffico illecito.

In tale provvedimento è individuabile, inoltre, una delle condotte ricorrenti nei casi di traffico transfrontaliero dei rifiuti: la falsificazione dei codici CER da attribuire ai rifiuti in fase di trasporto e spedizione.

Va inoltre rilevato come nel procedimento penale qui citato emergano illeciti tipici relativi alla gestione degli autoveicoli fuori uso: in particolare in violazione dell'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 209 del 2003, perché gli imputati "nell'effettuare reiterata attività di trattamento di veicoli fuori uso, procedevano alla pressatura senza avere previamente effettuato attività di messa in sicurezza e demolizione, e occultavano altresì all'interno degli abitacoli degli stessi veicoli, prima di sottoporli alle operazioni di pressatura, rottami, prevalentemente ferrosi, provenienti da attività di raccolta dei rifiuti".

4.1.4 Raccolta e trasferimento illecito in Africa di RAEE

Un caso rilevante di contrasto al traffico transfrontaliero di rifiuti si è concretato nella cosiddetta «operazione Freon», con attività di indagine condotta dal Corpo forestale

dello Stato, ed esiti giudiziari consolidati dal passaggio in giudicato della sentenza del tribunale di Torino del 31 maggio – 30 luglio 2013, a carico di una pluralità di imputati, italiani e stranieri (provenienti da Nigeria, Costa d'Avorio, Marocco ma stabilmente insediati in Italia): undici imputati sono stati condannati per il delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e altri reati contravvenzionali³².

Lo schema illecito prevedeva il prelievo di RAEE presso isole ecologiche a aziende del torinese, la messa a disposizione di terreni, anche di piccole dimensioni, da parte di una pluralità di soggetti per lo stoccaggio dei rifiuti, e la spedizione degli stessi in Nigeria e Costa d'Avorio.

L'indagine aveva preso avvio con il monitoraggio di un'area in viale Falchera, alla periferia di Torino: la capacità investigativa risiede, come in casi analoghi, nel saper risalire da violazioni "minori", a una realtà illecita ampia e articolata.

In questo caso la prima identificazione dei soggetti che si muovevano nell'area è stata associata al riscontro, presso l'Agenzia delle dogane di Genova, della loro veste di esportatori di container da quel porto verso Paesi africani. In seguito gli investigatori avevano proceduto alla videosorveglianza dell'area di viale Falchera accertando un intenso movimento di RAEE, poi caricati su container; sia i mezzi utilizzati in loco che i container sono stati anche tracciati mediante sistemi GPS, rivelando la spola dalle isole ecologiche della zona, e il trasporto verso Genova.

Il sequestro nel porto di Genova di container contenenti rifiuti – televisori, elettrodomestici, parti di veicoli – falsamente dichiarati come materiali «for use» ha confermato l'esistenza del traffico illecito. Non è stato possibile, per evidenti limiti investigativi internazionali, accertare chi fossero i destinatari all'estero dei rifiuti; peraltro durante il processo, nel corso dell'esame dibattimentale, un imputato ivoriano ha confermato di avere ricevuto fondi da un destinatario in Costa d'Avorio, per occuparsi della raccolta di quei rifiuti in Italia.

In sintesi, dunque, come si legge in sentenza, "il sistema instaurato in viale Falchera, oltre a consentire un traffico di rifiuti verso l'estero, favoriva un sistema di 'smaltimento' parallelo dei RAEE da parte di produttori, rivenditori, installatori, distributori, che, per non sostenere costi di smaltimento, o anche solo di trasporto in appositi centri di raccolta, consegnavano i loro RAEE a soggetti disposti a ritirarli, i quali li avrebbero destinati all'area di viale Falchera".

Il traffico transfrontaliero di rifiuti presupponeva dunque un sistema di raccolta, stoccaggio e trasporto che aveva come centro quell'area, punto di arrivo e partenza dei RAEE reperiti nel territorio attarverso un insieme di soggetti scarsamente visibili.

Il caso è esemplare sia per la natura e strutturazione dell'attività illecita, sia per la conferma del retroterra criminale ambientale dei porti liguri, sia per la qualità positiva dell'attività di indagine, che, come detto, è stata in grado di collegare tra loro illeciti minori, in vista di una più ampia ricostruzione (il contrasto ai traffici transfrontalieri di rifiuti si deve evidentemente basare anche su una perspicace attività di controllo su strada) assistita da attività di accertamento di tipo documentale, di osservazione diretta, di natura tecnologica.

³² La sentenza è stata acquisita dalla Commissione come Doc. n. 209/2

4.1.5 Ship dismantling

La Commissione, nell'ambito dell'approfondimento relativo al traffico transfrontaliero di rifiuti, ha incontrato il fenomeno dello *ship dismantling*.

Si tratta una pratica illecita, presente sulla scena internazionale ormai da diversi anni, concernente l'acquisto di unità navali poste in stato di abbandono nei porti nazionali con l'obiettivo di rimorchiarle in paesi extracomunitari, adottando, allo scopo, la prassi di falsificazione dei porti di destinazione cui condurre le imbarcazioni, ove poi procedere al loro smantellamento in impianti economicamente convenienti e non conformi ad alcuna normativa europea di tutela ambientale. La condotta è diretta all'elusione delle normative sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti con il fine ultimo del risparmio di quei costi da sostenere qualora le imbarcazioni fossero smaltite all'interno del territorio nazionale o all'estero secondo gli standard ambientali dell'Unione europea e dell'OCSE.

Le attività di polizia giudiziaria espletate da alcune capitanerie di porto hanno confermato come tali attività costituiscano una realtà economica strutturata, di difficile individuazione e contrasto.

La Capitaneria di porto di Ancona ha dato notizia alla Commissione, attraverso la trasmissione di una relazione³³ di un significativo fenomeno legato a queste pratiche ma anche di una dimostrata efficacia investigativa.

La scoperta è derivata dalla vendita all'incanto di una motonave – denominata “Fiona” n. Imo 8008814, battente bandiera di Malta e in seguito del Togo – ormeggiata presso la banchina n. 2 del porto di Ancona.

Il natante era attraccato sin dall'11 giugno 2009 presso lo scalo anconetano, in quanto posto sotto sequestro conservativo *inaudita altera parte* dalla sezione lavoro del tribunale di Ancona a seguito del mancato pagamento delle retribuzioni arretrate dei membri dell'equipaggio.

La motonave Fiona veniva sottoposta al procedimento di espropriazione forzata, regolato dal capo II del titolo V del codice della navigazione e venduta all'incanto il 20 marzo 2012. Successivamente alla vendita si svolgeva un incontro presso gli uffici della Capitaneria di porto di Ancona nel quale il nuovo proprietario, il rappresentante dell'ente tecnico, il responsabile delle operazioni di rimorchio e il responsabile di un cantiere greco notiziavano il Corpo dell'intenzione di sottoporre l'imbarcazione a procedure di *refitting*³⁴. Allo scopo, la nave in questione sarebbe stata rimorchiata da altra imbarcazione, battente bandiera italiana, presso un cantiere navale greco al Pireo.

Alla luce della dichiarata volontà di riutilizzo dell'imbarcazione, trovandosi al di fuori della normativa transfrontaliera di rifiuti, la capitaneria procedeva all'*iter* autorizzativo previsto per il viaggio: visita della nave con successivo provvedimento di detenzione; autorizzazione a procedere verso il cantiere di riparazione; notifica del provvedimento al paese di destinazione.

Il convoglio, nonostante l'autorizzazione al viaggio prevedesse quale paese di destinazione la Grecia, proseguiva la navigazione verso le coste turche, in particolare

³³ Doc. n. 98/2

³⁴ Per *refitting*, in materia navale, si intendono tutti quegli interventi finalizzati alla riqualificazione di un natante, tanto da un punto di vista estetico, quanto da un punto di vista funzionale.

presso la baia di Nemrut, area ove, secondo quanto noto alla capitaneria, insistevano delle zone di demolizione di unità navali a cielo aperto, in violazione delle normative dei paesi membri dell'Unione europea, nonché dell'OCSE.

Veniva trasmessa alla procura della Repubblica di Ancona notizia di reato per violazione degli articoli 483 (falsità ideologica) e 650 (inosservanza di provvedimenti dell'autorità) del codice penale.

Le autorità marittime anconetane, da controllo espletato con il sistema AIS – utilizzato per la tracciabilità ed il monitoraggio delle rotte navali – rilevavano la motonave Fiona come mai attraccata presso il porto del Pireo, circostanza riscontrata da una nota del Ministero dell'interno del nucleo speciale del corpo delle capitanerie di porto, da cui risultava che l'imbarcazione era stata condotta nell'area di smantellamento navi di Aliaga, in Turchia.

Sulla base di tale accertamento la capitaneria di porto procedeva ad integrazione della notizia di reato per violazione dell'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Una serie di controlli incrociati presso le autorità marittime, rivelava il coinvolgimento dei medesimi soggetti in analoga operazione con la motonave denominata “Babà T”, imbarcazione che era stata acquistata circa tre mesi prima della “Fiona” e trasferita dallo stesso rimorchiatore, avendo anche in quel caso dichiarato in maniera mendace il porto di destinazione del Pireo per operazioni di *refitting*, mentre la reale destinazione era stata lo stesso porto di Aliaga in Turchia per procedere, al contrario, alla demolizione della nave.

Il riscontro del medesimo *modus operandi* induceva la Capitaneria di porto a monitorare tutti gli spostamenti del rimorchiatore, individuandolo ormeggiato in quel periodo presso il porto di Crotone, dove si trovava in attesa dell'autorizzazione al trasferimento di due *supply vessel* denominati “Diciotto” e “Diciannove”, battenti bandiera del Belize, presso un cantiere turco ad Izmir per procedere a dichiarata operazione di *refitting* delle due imbarcazioni.

Giunta l'autorizzazione, il rimorchio procedeva al trasferimento proseguendo la navigazione – anche in tale circostanza – presso la Baia Nemrut ad Aliaga.

La scoperta del fenomeno seriale comportava l'ulteriore integrazione della notizia di reato per violazione dell'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, essendo accertate le plurime operazioni, la compartecipazione di più soggetti, l'utilizzo in maniera continuativa di mezzi ed attività, nonché il dolo specifico dell'ingiusto profitto, costituito dal ricavo ottenibile dalla differenza tra gli onerosi costi di smaltimento del territorio nazionale e i costi – decisamente esigui – dello smaltimento “a cielo aperto” in territorio turco.

Il fenomeno così come ricostruito consente di rilevare quali possono essere le condotte spia da cui dedurre tale attività illecita, nonché le tecniche elusive della normativa sul trasferimento transnazionale dei rifiuti. A monte si pone la criticità, già dedotta in premessa, concernente l'abbandono delle navi, oggetto, in molteplici casi, sia della disciplina giuslavoristica sia di quella ambientale.

Altro aspetto peculiare consiste nella mendace dichiarazione della destinazione dell'imbarcazione alle operazioni di *refitting*, favorita dal fatto che l'autorizzazione prevede un controllo solo *ex ante* sul trasferimento, non sussistendo in tema un obbligo di controllo nel paese di destinazione circa la reale operazione di ripristino del natante.

L'attività illecita sin qui descritta è complementare, per quanto riguarda i flussi rilevanti per il nostro Paese, alla problematica dell'abbandono delle navi nei porti, criticità rilevata quale prassi consolidata nei casi in cui, giunta l'imbarcazione nel porto italiano di destinazione e non essendo più nella disponibilità l'armatore straniero di gestirla ulteriormente – per problemi finanziari, carenze manutentive gravi o condizioni altamente precarie del natante - la pratica economicamente più vantaggiosa è sbarazzarsi della nave, appunto abbandonandola nel porto di destinazione.

4.1.6 Polietilene in esportazione verso Hong Kong

Un esempio positivo di funzionamento del dispositivo di prevenzione, controllo e repressione dei traffici illeciti è costituito dalla vicenda riferita alla Commissione dall'Agenzia delle dogane con nota del 12 dicembre 2017³⁵.

“In data 13 febbraio 2017 presso l'ufficio delle dogane di Genova 1/SOT Voltri è stata presentata una bolletta doganale di esportazione nella quale venivano dichiarati 15.500 chilogrammi di ‘cascami, ritagli e avanzi di materie plastiche’ (polietilene) per la destinazione ad Hong Kong.

Sulla base di specifici profili di rischio inseriti nel circuito doganale di controllo telematico dell'Agenzia dall'ufficio analisi dei rischi della direzione centrale antifrode e controlli, la dichiarazione doganale è stata selezionata per l'ispezione fisica (indicazione VM), per controllare l'eventuale presenza di rifiuti altamente inquinanti. I dati della bolletta doganale sono stati infatti ritenuti dal sistema informatico di controllo doganale, pertinenti alle ipotesi di rischio formulate preventivamente dalla direzione centrale antifrode, per parametri e criteri connessi alla possibilità che con la dichiarazione di codice merceologico inerente cascami ed avanzi, venissero in realtà presentati per l'esportazione rifiuti e/o rifiuti pericolosi. A seguito del controllo documentale e dell'ispezione fisica condotta dai funzionari doganali di Genova, è emerso che i prodotti presentati per l'esportazione non erano stati sottoposti ad alcuna preparazione per il riutilizzo o il riciclaggio, né ad alcun processo che avesse determinato una modifica della natura del bene.”

La dogana chiedeva alla ditta esportatrice ed ai suoi rappresentanti, dopo avere vincolato la spedizione in esame presso l'area portuale, la presentazione di documentazione integrativa: “i controlli esperiti facevano rilevare che il materiale presentato per l'esportazione sarebbe stato effettivamente lavorato - a destinazione - presso una società in Cina e non ad Hong Kong come dichiarato. Tra la documentazione integrativa la società esportatrice ha fornito, inoltre, una serie di dichiarazioni con le quali ha sostenuto che la merce non era da considerarsi rifiuto, bensì ‘sottoprodotto’, ma dall'esame dei documenti acquisiti dall'Ufficio doganale di Genova, è emerso che le integrazioni fornite dall'azienda esportatrice non erano sufficienti a dimostrare che la plastica fosse stata trattata regolarmente dal punto di vista ambientale.

Per quanto sopra descritto, inoltrava alla procura della Repubblica di Genova la comunicazione di notizia di reato a termini dell'articolo 347 del codice di procedura

³⁵ Nota 12 dicembre 2017 del Dirigente dell'Ufficio intelligence – Direzione centrale antifrode e controlli dell'Agenzia delle dogane, acquisita dalla Commissione come Doc. n. 2573/2.

penale, ravvisando a carico del rappresentante legale della società esportatrice: il reato di cui all'articolo 259, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, per aver effettuato una spedizione illecita di rifiuti, poiché non scortata dal formulario ex allegato VII al regolamento CE 1013/2006 e da tutta la relativa documentazione necessaria per la spedizione transfrontaliera di rifiuti, in quanto la merce rinvenuta in sede di verifica doganale, in difetto dei requisiti di legge cumulativamente qualificanti i sottoprodotti e priva dei requisiti necessari a riconoscere la cessazione dello stato di rifiuto è da considerarsi rifiuto; il reato di cui all'articolo 256, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, per aver effettuato una un'attività di commercio di rifiuti in difetto della prescritta iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali di cui all'articolo 212, comma 5, del medesimo decreto; la violazione dell'articolo 483 del codice penale, per avere dichiarato il falso in atto pubblico - dichiarazione doganale di esportazione - avendo rilasciato documentazione atta ad indicare nella dichiarazione doganale e di trasporto una merce diversa rispetto all'intero contenuto del carico, ed in particolare per aver falsamente dichiarato attraverso l'espressa indicazione del codice "Y923" che la merce in esportazione non è soggetta alle disposizioni del regolamento CE n. 1013/2006".

L'analisi della posizione soggettiva dell'esportatore e dei suoi precedenti specifici, condotta mediante la banca dati antifrode - B.D.A. dell'Agenzia delle dogane ha evidenziato, inoltre, che allo stesso soggetto erano stati contestati gli stessi reati dall'ufficio delle dogane di Genova 2/SOT Passo Nuovo per una spedizione del tutto analoga di più di 18.000 chilogrammi di "polimeri di etilene in forme primarie" presentata il 29 novembre 2016, anche essa selezionata dal circuito doganale di controllo affinché venisse eseguita una verifica fisica della merce (VM).

Una conferma della necessità di verifica incrociata di tutti i dati disponibili, in questo caso accessibili ai funzionari della dogana solo in quanto già in possesso della medesima amministrazione.

4.1.7 Ricezione organizzata e spedizione transfrontaliera illecita di rifiuti non bonificati

Il 26 settembre 2017 il giudice per le indagini preliminari del tribunale di Roma ha depositato un'ordinanza applicativa di misure cautelari³⁶ a carico di sette indagati (con contestuale sequestro di due aziende e somme di denaro) per il delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006; sono altresì contestate le contravvenzioni di cui agli articoli 256 e 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006, una serie di delitti di falso, l'illecito impiego dei proventi del delitto.

L'articolazione dell'addebito provvisorio principale, basata sulle indagini svolte dalla capitaneria di porto di Civitavecchia³⁷ è assai chiara:

³⁶ Acquisita dalla Commissione come Doc. 2370/1-2

³⁷ Lo sviluppo delle indagini è ampiamente riportato in una nota del 21 marzo 2016 della Capitaneria di Porto trasmessa alla Commissione e acquisita come Doc. n. 1147/1-2; un caso analogo più risalente nel tempo, di spedizioni illecite dal porto di Gaeta, è documentato nei Docc. n. 1105/1 (procura della Repubblica di Cassino) e 762/1-2 (Capitaneria di porto di Gaeta).

“al fine di conseguire un ingiusto profitto consistente nel vendere come rifiuti destinati a recupero (ovvero come cosiddetto ‘pronto forno’ da destinare alle fonderie) rifiuti non bonificati, e quindi di valore economico notevolmente inferiore e comunque non avviabili a recupero (o utilizzo in fonderia), con più operazioni e attraverso l’allestimento di mezzi ed attività continuative e organizzate, ricevevano, trasportavano, cedevano, esportavano e importavano o comunque gestivano abusivamente ingenti quantitativi di rifiuti pericolosi e non, anche mediante spedizioni marittime transfrontaliere. In particolare: effettuavano, in ambito extra UE - Cina, Pakistan, Indonesia e Corea - numerose e ripetute spedizioni marittime transfrontaliere, illegali, di rifiuti tal quali, non bonificati, ovvero eterogenei (cosiddetti ‘mischiotti’), per i quali, in sede di accertamenti tecnici ex articolo 360 codice di procedura penale, è stato analiticamente rilevato un livello di contaminazione di PCB, solventi ed idrocarburi ben oltre i limiti consentiti dal decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e che escludono la possibilità di classificare detti rifiuti come recuperabili e che al contrario avrebbero dovuto essere destinati a trattamento e/o a smaltimento”; e, preventivamente, “ricevevano, accettando consapevolmente, rifiuti non bonificati contenenti altre sostanze inquinanti e pericolose quali grassi e olii (carter motoristici, radiatori di auto fuori uso, pompe sommerse e motori elettrici a bagno d’olio, compressori frigo, etc.), ovvero, come nel caso del sequestro di 31 tonnellate di pallini del tiro al volo, tipologie di rifiuti che i loro impianti ovvero le loro aziende non sono autorizzate a ricevere né tantomeno a trattare”.

L’articolazione territoriale vede le condotte illecite poste in essere nei porti di Civitavecchia e Livorno, oltre che in Castiglione in Teverina (VT), sede della TMR srl e Orvieto (TR), sede della Alluminio Frantumati Srl.

Risultano di particolare interesse, sotto un profilo sistematico, due ulteriori contestazioni: quella del delitto tentato di cui all’articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, configurato nell’aver gli imputati, dopo aver subito alcuni sequestri di rifiuti, cercato una diversificazione delle attività illecite, sia aumentando la commercializzazione dei rifiuti mediante vettori terrestri in ambito nazionale ed europeo, sia mediante tramite la ricerca di potenziali investimenti all’estero per l’apertura di nuovi impianti e di quelle che la procura della Repubblica definisce “aziende ponte” in prossimità di porti di Germania e Polonia; quella del delitto di cui all’articolo 452-*septies* del codice penale, introdotto con la legge 22 maggio 2015, n. 68), che gli inquirenti individuano, qualificandoli come “ostacoli documentali” nella presentazione alla polizia giudiziaria procedente formulari di rifiuti diversi da quelli che avrebbero dovuto essere acquisiti come prova.

4.2 Problemi applicativi

4.2.1 Mancata applicazione di norme contravvenzionali per ritenuta “buona fede”

Un esempio della difficoltà di applicazione delle norme incriminatrici si rinviene in una recente sentenza del tribunale di Milano, acquisita dalla Commissione³⁸.

L'imputato all'epoca dei fatti era preposto di una sede secondaria di una società egiziana, in Italia; presso la sede italiana si svolgeva, tra le attività, anche quella di import di accessori usati di automobili, esportazione e commercio di tutti i tipi di macchinari ed equipaggiamenti industriali, linee di produzione, mezzi di trasporto leggeri e pesanti, autoarticolati, automobili, pezzi di ricambio nuovi e usati, con imballo secondo le regole internazionali che regolano ciò per il trasporto via mare, aerea o terra, con containers in forma di pacchi, pezzi o unità per l'importazione e l'esportazione di tutti i tipi di macchinari necessari all'industria, pezzi di ricambi; lo smontaggio di tutti i macchinari industriali, veicoli leggeri e pesanti, e il successivo montaggio per la commercializzazione ed esportazione di parti di ricambio; presso la sede italiana venivano ricevuti veicoli usati destinati all'esportazione in paesi prevalentemente extra Unione europea, in special modo in Egitto, sede principale della società, previa la prevista bonifica dei veicoli e il loro smontaggio, per essere poi collocati in container e spediti dal porto di Genova.

In sede decisoria il tribunale, pur ritenendo accertato che la situazione di fatto constatata appariva compatibile con una procedura di radiazione per esportazione di veicoli e che le attività del vasto compendio in cui si praticavano attività di autodemolizione e di gestione rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi costituiti da veicoli fuori uso (CER 16.01.04*) e dai relativi componenti e materiali, sosteneva che l'imputato avesse agito in buona fede ritenendo, come dallo stesso riferito, di non essere tenuto a munirsi della autorizzazione ambientale, sul presupposto che la merce esportata non fosse qualificabile come rifiuto.

Altri fattori, quale la non sufficiente chiarezza del dato normativo e l'assenza di una giurisprudenza di legittimità, come di merito, sul punto, unitamente al fatto che nel periodo di attività in Italia l'imputato si è rapportato in modo trasparente con le autorità amministrative, senza che da esse venisse mai sollevato alcun dubbio sulla legittimità del suo operato, portavano il giudice a ritenere che l'imputato fosse incorso in errore scusabile ai sensi dell'articolo 5 del codice penale come interpretato dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 364 del 1988.

Il tribunale ipotizzava che l'errore scusabile, in cui riteneva incorso l'imputato, fosse dovuto alla poca chiarezza della normativa in materia di veicoli fuori uso; secondo il tribunale di Milano l'imputato “seppur imprenditore e quindi soggetto qualificato, è cittadino straniero, proveniente peraltro da Paese extra Unione europea, che ha aperto in Italia una sede secondaria della sua società costituita in Egitto” potesse valersi delle cennate interpretazione dell'articolo 5 del codice penale, con la sua conseguente assoluzione perché il fatto non costituisce reato.

³⁸ Docc. n. 1967/1-2 e 1976/1-2 (Tribunale di Milano, sezione X penale, sentenza 11 novembre – 12 dicembre 2016).

Si può cogliere in questa decisione un duplice ordine di problemi: i limiti investigativi che non hanno portato, pur in presenza di violazioni alle norme in materia ambientale inerenti un'attività impreditoriale transnazionale, a procedere ad accertamenti sull'eventuale sussistenza del delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006; e l'orientamento interpretativo espresso anche in una fattispecie tipicamente da "attività d'impresa" – lecita o illecita – applica il criterio esclusivo della responsabilità penale della "buona fede" nelle contravvenzioni (unici reati effettivamente contestati).

4.2.2 Traffico illecito transfrontaliero di rifiuti e competenza

Proseguendo l'analisi, di particolare rilievo risulta il momento consumativo nei reati di traffico illecito transfrontaliero dei rifiuti, allo scopo evidenziando la vicenda in cui il tribunale di Ancona, con sentenza del 16 giugno 2014, si è trovato a dover dichiarare il proprio difetto di competenza per tale aspetto³⁹.

Il caso trae origine da un accertamento avvenuto nel porto di Ancona che aveva condotto all'esercizio dell'azione penale nei confronti di 58 soggetti imputati per avere, con più operazioni, mediante l'allestimento di mezzi ed attività continuative, ceduto, esportato, trasportato e gestito abusivamente rifiuti pericolosi. Nella specie acquistavano veicoli radiati dal PRA per demolirli e, senza bonificarli, procedevano alla vendita e alla spedizione transfrontaliera dei rifiuti, attraverso la redazione di documenti doganali falsi, allo scopo di lasciar credere che i veicoli nei container fossero "interi" o "usati", piuttosto che rifiuti speciali pericolosi. I veicoli in ultimo venivano destinati alla commercializzazione nei paesi di destinazione. Tali spedizioni venivano contestate sia nel capo di imputazione per l'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, sia nel capo di cui all'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006 risultando la condotta di spedizione violativa dell'articolo 26 del regolamento CE n. 259/93; veniva inoltre contestata la condotta di cui all'articolo 476 del codice penale, consumata e accertata in Ancona.

Il tribunale dichiarava la propria incompetenza motivando nel senso che la fattispecie di reato di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 rinviene il proprio momento consumativo nel luogo in cui avviene la reiterazione delle condotte illecite, in quanto elemento costitutivo del reato.

Ne consegue che la fattispecie delittuosa contestata di cui all'articolo 260 può intendersi già esaurita con la predisposizione ed organizzazione di tutti i mezzi necessari al compimento delle predette operazioni, costituendo l'attività di redazione dei documenti doganali falsi condotta temporalmente successiva ed oggetto di autonoma contestazione. Peraltro, veniva espressamente contestato agli imputati di aver proceduto, all'interno delle proprie sedi legali, non solo, in linea generale, alla predisposizione dei trasporti dei rifiuti pericolosi, ma anche alla redazione della documentazione falsa.

Per tali motivi, individuato tra i vari reati connessi quello contestato all'articolo 260 del decreto legislativo 152 del 2006 come, fattispecie più grave, veniva dichiarata

³⁹ La sentenza è stata acquisita dalla Commissione come Doc. n. 620/2

l'incompetenza per territorio del tribunale di Ancona con trasmissione dei relativi fascicoli a ciascuna delle procure territorialmente competenti⁴⁰.

Si tratta di una vicenda che rende palese come la riconduzione delle condotte penalmente rilevanti nel retroterra, diminuisce l'efficacia delle attività di contrasto e di indagine svolte da polizie giudiziarie specializzate negli ambiti portuali.

4.2.3 L'applicazione del decreto legislativo n. 231 del 2001

La Commissione ha inteso verificare la concreta applicazione del decreto legislativo n. 231 del 2001, mediante una rilevazione concernente l'attività di prevenzione e repressione dei traffici illeciti di rifiuti degli uffici doganali, con particolare riferimento alle notizie di reato trasmesse alle competenti procure della Repubblica per violazione dell'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006, che, ai sensi dell'articolo 25-undecies, comma 2.2.e-f, del decreto legislativo n. 231 del 2001, costituisce presupposto per l'applicazione della responsabilità amministrativa da reato delle persone giuridiche.

L'Agenzia delle dogane⁴¹ ha segnalato:

“Nel merito, si evidenzia che dalla raccolta dei dati inerenti l'applicazione del decreto legislativo 231 del 2001, in ordine alla responsabilità del soggetto giuridico – impresa coinvolta nel traffico illecito di rifiuti - emerge una singolare criticità e vulnerabilità del dispositivo di prevenzione e contrasto, riguardante la scarsa deterrenza delle misure afflittive e sanzionatorie effettivamente applicate.

Sono state infatti condotte ricerche, per il tramite degli Uffici doganali territoriali, richiedendo alle procure della Repubblica destinatarie delle comunicazioni di notizia di reato, riscontri afferenti ai casi per i quali il pubblico ministero avesse iscritto il soggetto giuridico nel modello separato dal Mod. 21 r.g.n.r. previsto dal decreto legislativo 231 del 2001.

Fermi restando gli esiti di approfondimenti da condurre sulle basi dati del Ministero di giustizia e considerato che la rilevazione condotta da questa unità non è da considerarsi esaustiva, si evidenzia che per una media di 100 c.n.r. annue redatte dagli uffici doganali per condotte illecite riferibili ad imprese commerciali o industriali, gli uffici del pubblico ministero hanno proceduto all'iscrizione del soggetto giuridico nel registro separato soltanto per una parte minoritaria dei contesti, non superiore al 10 per cento del totale dei procedimenti sul totale nazionale”.

⁴⁰ Altra questione, riguardante anche il reato di cui all'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006 è stata rilevata dalla Commissione nell'ambito dell'approfondimento territoriale sulla Liguria (su cui v. anche il successivo § 4.2.7); si legge nella Relazione (p. 125): “un problema segnalato dai magistrati inquirenti della Spezia quanto ai traffici transfrontalieri, è il criterio di competenza territoriale che induce la procura ‘portuale’ a svolgere solo gli atti urgenti – iscrizione della notizia di reato, eventuale sequestro e relativa convalida – con successiva trasmissione per competenza alla procura del circondario in cui il trasporto è iniziato. Se questo consente indagini efficaci trattandosi presumibilmente di individuare soggetti che operano in quel territorio, impedisce tuttavia alla procura ‘portuale’ di avere un quadro delle realtà criminali implicate nel traffico transfrontaliero.”

⁴¹ Doc. n. 2429/1-2, nota del 6 novembre 2017 a firma del direttore centrale Maurizio Montemagno.

Il campione è significativo, laddove si consideri il volume delle notizie di reato trasmesse all'autorità giudiziaria dall'Agenzia, risultante dalla tabella che segue

NOTIZIE DI REATO PER VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA AMBIENTALE - ANNI 2011-2016			
ANNO	N.R. art. 259 D. Lgs 152/2006	C.N.R. art. 260 D. Lgs 152/2006	Totale C.N.R.
2011	74	2	76
2012	86	6	92
2013	123	4	127
2014	109	3	112
2015	99	3	102
2016	90	2	92
Totale 2011-2015	581	20	601

Fonte: Banca Dati Antifrode

Come si osserva nella citata nota “la mancata iscrizione del soggetto giuridico comporta l'impossibilità di adottare misure preventive cautelari contro l'azienda in pendenza del procedimento penale, rinviando misure afflittive soltanto al termine del procedimento penale che si concluda con sentenza di condanna della persona fisica responsabile e con applicazione di sequestro di quote del capitale-patrimonio aziendale. Queste criticità potrebbero rendere vulnerabile il dispositivo di contrasto nazionale, rendendo programmabile la violazione delle prescrizioni ambientali - sulla base di valutazioni economiche, tipicamente aziendali, con il parametro ‘costo-beneficio’ - da parte di società attive nella importazione ed esportazione di rifiuti. Solo in una parte minoritaria dei casi, infatti, il giudice del procedimento accerterebbe il deficit organizzativo di impresa al termine del procedimento penale - condizione necessaria per disporre misure sanzionatorie a carico del soggetto giuridico; le pene minori previste a carico della persona fisica eventualmente condannata per il reato ambientale, completano il quadro di riferimento in ordine alla mancanza di conseguenze effettive delle condotte antigiridiche poste in essere dalle persone fisiche e dai soggetti giuridici”.

Questione ulteriore, che pure riguarda l'effettività del contrasto agli illeciti e si collega al tema dell'accesso alle informazioni, è quello, ivi pure segnalato, della difficoltà “per gli uffici territoriali nel ricevere notizia in ordine allo stato dei processi (sentenza di primo grado, sentenza passata in giudicato, ecc) a seguito delle c.n.r. depositate”⁴².

4.2.4 Traffico transfrontaliero di materiali inerti tra Ticino e Lombardia

⁴² Si potrebbe peraltro ora ipotizzare un mirato utilizzo da parte dell'Agenzia delle dogane, a tal fine, dell'art. 335 comma 3-ter c.p.p., introdotto dalla legge 23 giugno 2017 n. 103, che prevede: “senza pregiudizio del segreto investigativo decorsi sei mesi dalla data di presentazione della denuncia ovvero della querela, la persona offesa può chiedere di essere informata dall'autorità che ha in carico il procedimento circa lo stato del medesimo”