

Un tema rilevante oggetto di frequenti malintesi interpretativi ed applicativi

**IN CASO DI TRASPORTO DI RIFIUTI (TUTTI) SENZA ISCRIZIONE ALL'ALBO
E DI TRASPORTO DI RIFIUTI PERICOLOSI SENZA FORMULARIO O CON DATI
INESATTI, SONO OBBLIGATORI (PRIMA) IL SEQUESTRO DI INIZIATIVA DELLA PG
E (POI) IN SENTENZA LA CONFISCA DEL VEICOLO?
O TALE REGOLA VALE SOLO PER IL TRAFFICO DEI RIFIUTI?**

*A cura del Dott. Maurizio Santoloci
Magistrato*

DOCUMENTI

2010

INformazione

Il trasporto illecito di rifiuti rappresenta aspetto fondamentale in tutto il contesto della normativa di settore per quanto concerne le violazioni. In questo ambito il sistema sanzionatorio presenta alcuni aspetti di particolare rilevanza, che sono spesso oggetto di malintesa lettura ed interpretazione applicativa.

Uno di tali aspetti, di carattere assolutamente prioritario, è certamente costituito dal problema del **sequestro e della confisca obbligatoria dei veicoli utilizzati per il trasporto illecito**. Molti, infatti, ritengono che la confisca obbligatoria riguardi soltanto l'ipotesi del traffico illecito dei rifiuti. E, di conseguenza, ritengono pertanto che anche il sequestro in flagranza di reato sia da ricollegare esclusivamente a tali ipotesi di traffico.

Questo è totalmente inesatto e fuorviante, ed espone spesso l'operatore di polizia giudiziaria ad una mancata attuazione degli obblighi di legge; peraltro, questa errata interpretazione ha determinato una prassi interpretativa diffusa anche in ordine al delicato tema della confisca definitiva dei veicoli in caso di sentenza di condanna o di patteggiamento.

Vale la pena, dunque, su questo tema svolgere qualche riflessione.

L'errore interpretativo ed applicativo, in verità piuttosto diffuso sia tra le forze polizia che tra molti altri operatori del diritto, trova forse radice nel fatto che la confisca obbligatoria è prevista nell'articolo 259, secondo comma, del T.U. ambientale che riguarda il traffico illecito dei rifiuti; e dunque, ad una prima lettura veloce, si tende a ricollegare la procedura di confisca esclusivamente, appunto, con il traffico illecito di rifiuti (dal titolo dell'articolo entro il quale si trova detta previsione normativa).

Ma, se andiamo a leggere attentamente e puntualmente questo articolo, ci appare subito evidente che non è affatto così. Infatti il secondo comma dell'articolo 259 non recita che la confisca del veicolo è previsto esclusivamente per i reati connessi a punto al primo comma dell'articolo medesimo, ma anche per altri tipi di violazioni: ed esattamente per quelle relative al trasporto illecito di cui agli articoli 256 e 258/comma 4, anche per i quali consegue obbligatoriamente la confisca del mezzo di trasporto.

Vediamo l'articolo di legge:

Art. 259 - Traffico illecito di rifiuti

1. Chiunque effettua una spedizione di rifiuti costituente traffico illecito ai sensi dell'art. 26 del regolamento (CEE) 1° febbraio 1993, n. 259, o effettua una spedizione di rifiuti elencati nell'Allegato II del citato regolamento in violazione dell'articolo 1, comma 3, lettere a), b), c) e d), del regolamento stesso è punito con la pena dell'ammenda da millecinquecentocinquanta euro a ventiseimila euro e con l'arresto fino a due anni. La pena è aumentata in caso di spedizione di rifiuti pericolosi.

2. Alla sentenza di condanna, o a quella emessa ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati relativi al traffico illecito di cui al comma 1 o al trasporto illecito di cui agli articoli 256 e 258, comma 4, consegue obbligatoriamente la confisca del mezzo di trasporto.

Seguiamo bene, dunque, il sistema dei rinvii. Infatti, il primo articolo richiamato è quello di cui all'articolo 256 del medesimo T.U.

Vediamo cosa prevede.

Art. 256 - Attività di gestione di rifiuti non autorizzata

1. Chiunque effettua una attività di raccolta, **trasporto**, recupero, smaltimento, commercio ed intermediazione di rifiuti **in mancanza della prescritta autorizzazione, iscrizione o comunicazione** di cui agli articoli 208, 209, 210, 211, 212, 214, 215 e 216 è punito:

- a) con la pena dell'arresto da tre mesi a un anno o con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro se si tratta di rifiuti non pericolosi;
- b) con la pena dell'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro se si tratta di rifiuti pericolosi.

2. (...)
3. (...)
4. (...)
5. (...)
6. (...)
7. (...)
8. (...)
9. (...)

Appare evidente che il richiamo al “trasporto illecito” di cui all'articolo 256 non può che riferirsi alla ipotesi sopra enunciata del **trasportatore che effettua, appunto, attività di trasporto di rifiuti (naturalmente tutti indifferentemente: pericolosi o non pericolosi) senza iscrizione all'Albo**. Dunque, la mancata attivazione del regime autorizzatorio per il trasporto dei rifiuti **costituisce comunque e sempre reato**, indipendentemente dal fatto se poi il trasporto riguarda i rifiuti pericolosi o non pericolosi.

Conferma in ordine alla nostra tesi proviene anche dalla Suprema Corte: Cassazione Penale - Sezione III Sentenza del 22 dicembre 2006 n. 42227: “In tema di gestione dei rifiuti, anche dopo la entrata in vigore del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, in caso di condanna per il reato di raccolta, trasporto, recupero, smaltimento, commercio ed intermediazione dei rifiuti in difetto di autorizzazione, di cui all'art. 256 del citato decreto n. 152, va disposta la confisca del mezzo di trasporto ex art. 259, comma secondo, stesso decreto”.¹

¹ Dal volume “Rifiuti Solidi e Liquidi - Trasporto, stoccaggio, depositi & dintorni...” di Maurizio Santoloci e Valentina Vattani (Diritto all'ambiente-Edizioni: <http://www.dirittoambientedizioni.net/>): “ (...) Il sequestro e la confisca definitiva dei veicoli utilizzati per il trasporto quando sono obbligatori? Per tutti i casi di reati connessi alla mancata iscrizione all'Albo e per le violazioni inerenti il formulario in caso di rifiuti pericolosi in ipotesi di sentenza di condanna o, e questo va particolarmente sottolineato, anche in caso di sentenza di applicazione della pena ex art. 444 c.p.p. (per il cosiddetto “patteggiamento”) è obbligatoria la confisca del mezzo di trasporto. Questo principio appare assolutamente importante e conferma che la Polizia Giudiziaria non può esimersi dal sequestrare obbligatoriamente i mezzi nella

Non solo. Ma, a nostro avviso, va evidenziato fino alla nota sentenza dalla Corte Europea di Giustizia sulla illegittimità dell'esonero dall'obbligo d'iscrizione, per i trasportatori in proprio di rifiuti non pericolosi da essi prodotti, il problema non sussisteva per tale categoria. Ma dopo tale sentenza, soprattutto dopo che il T.U. ambientale vigente - recependo il principio della sentenza in questione - ha imposto anche per i produttori in proprio di rifiuti non pericolosi che trasportano i rifiuti medesimi l'iscrizione all'Albo², dato che non sussiste una sanzione diversificata per tale iscrizione (anche se in se stessa la procedura di iscrizione risulta agevolata), appare oggettivo ed evidente che tale sanzione si applica anche in tale ipotesi.

palese flagranza di reato di trasporto illecito di rifiuti, essendo detto sequestro fisiologicamente propedeutico alla successiva confisca dibattimentale.

Sul tema la Corte di Cassazione Penale, Sez. III, con la sentenza n. 35879 del 19 settembre 2008 ha affermato che: « ...la confisca del mezzo va disposta, non solo nella ipotesi di trasporto illecito di rifiuti di cui all'art. 256, di trasporto di rifiuti senza formulario o con formulario con dati incompleti o inesatti, ovvero con uso di certificato falso durante il trasporto, ma anche per le attività organizzate per il traffico illecito dei rifiuti allorché tali attività siano compiute utilizzando mezzi di trasporto.» poiché « ...i mezzi di trasporto impiegati per il traffico illecito di rifiuti costituiscono non già lo strumento contingentemente utilizzato per la commissione del reato, ma lo strumento essenziale che integra gli estremi della fattispecie astratta di reato, atteso che l'art. 53 bis d.lgs n. 22 del 1997 [ora art. 260 D.Lgs. n. 152/2006] punisce una serie di condotte che devono essere realizzate attraverso la predisposizione di mezzi e attività continuative organizzate, quali sono gli autocarri in sequestro...».

Pertanto si deve precisare che, in relazione all'ipotesi di reato di attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti, la confisca del mezzo di trasporto utilizzato per detta attività è obbligatoria anche se tale misura non è espressamente menzionata dall'art. 260 del D. Lgs. n. 152/2006. (...)

² Dal volume **"Rifiuti Solidi e Liquidi - Trasporto, stoccaggio, depositi & dintorni..."** sopra citato: "(...) Il D. Lgs. n. 152/2006 ha previsto una grande novità in adesione alla sentenza della Corte Europea sul trasporto "in conto proprio"... Come avviene - quindi - l'iscrizione di chi esercita il trasporto in conto proprio ex art. 212, comma 8, D. Lgs. n. 152/2006? Questo tipo di iscrizione, non previsto dal D.Lgs 22/97, riguarda i produttori iniziali di rifiuti non pericolosi che effettuano operazioni di raccolta e trasporto dei propri rifiuti e produttori iniziali di rifiuti pericolosi che effettuano operazioni di raccolta e trasporto di trenta chilogrammi o trenta litri al giorno dei propri rifiuti pericolosi, a condizione che tali operazioni costituiscano parte integrante ed accessoria dell'organizzazione dell'impresa dalla quale i rifiuti sono prodotti (così come disposto dopo le modifiche apportate dal D.Lgs. n. 4/2008). Con questa norma l'ordinamento italiano si adegua alle disposizioni comunitarie relative al trasporto dei rifiuti, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia UE 9 giugno 2005, causa C-270/2003.

Ai fini dell'iscrizione l'impresa deve:

- presentare apposita domanda conforme al modello contenuto nell'allegato A alla Delibera del Comitato Nazionale 3 marzo 2008, n. 1;
- corredare la domanda firmata dai legali rappresentanti o titolari dell'impresa dal documento di identità in corso di validità dei firmatari, da una attestazione di pagamento di 10,00 euro (ai sensi del decreto ministeriale 16/06/2008) quali diritti di segreteria, da una attestazione di pagamento di 50,00 euro, quali diritti annuali e da una marca da bollo del valore corrente. (...)

Quindi, noi riteniamo che **la sanzione di cui all'articolo 256, comma uno, si applica in caso di mancata iscrizione all'Albo ordinario per i trasportatori di rifiuti conto terzi, ma anche in caso di mancata iscrizione dei trasportatori in proprio di rifiuti non pericolosi da essi prodotti** che operano in modo sistematico il trasporto dei medesimi in caso di mancata iscrizione all'Albo con il rito semplificato previsto dal medesimo T.U. ambientale. A livello sanzionatorio non vi è alcuna differenza tra le due mancate iscrizioni. Tale norma non prevede solo il caso del trasporto “conto terzi” ma il “trasporto” in generale. E se **la sanzione è identica per ambedue le ipotesi**, consegue ed appare evidente che anche la confisca dei veicoli è altrettanto pacifica ed obbligatoria.

Ma seguiamo ancora bene il sistema dei rinvii. Infatti la seconda norma richiamata è quella di cui all'articolo 258, comma 4, del medesimo T.U.

Vediamo cosa prevede.

Art. 258 - Violazione degli obblighi di comunicazione, di tenuta dei registri obbligatori e dei formulari

1. (...)
2. (...)
3. (...)
4. **Chiunque effettua il trasporto di rifiuti senza il formulario di cui all'articolo 193 ovvero indica nel formulario stesso dati incompleti o inesatti è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da milleseicento euro a novemilatrecento euro. Si applica la pena di cui all'art. 483 del codice penale nel caso di trasporto di rifiuti pericolosi. Tale ultima pena si applica anche a chi, nella predisposizione di un certificato di analisi di rifiuti, fornisce false indicazioni sulla natura, sulla composizione e sulle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti e a chi fa uso di un certificato falso durante il trasporto.**
5. (...)

Orbene, appare evidente che tale richiamo si riferisce, testualmente ed oggettivamente, al trasporto di rifiuti senza formulario o con formulario con dati incompleti o inesatti. Ma – sempre evidentemente – solo **al caso dei rifiuti pericolosi**, per i quali tali inadempimenti sono **comunque reato**, mentre **per i rifiuti non pericolosi la sanzione è amministrativa** e non potrebbe applicarsi tale principio procedurale. E' questo (per i rifiuti pericolosi) il “trasporto illecito” previsto dal secondo comma dell'art. 259 citato.

Dunque, in pratica, la confisca del veicolo sarà obbligatoria in caso di trasporto di rifiuti pericolosi sia se il formulario non esiste, sia se esiste ma è incompleto o inesatto, sulla base di tale richiamo. Mentre ciò non accadrà per il trasporto di rifiuti non pericolosi.

Ma – attenzione – se il titolare non è iscritto all'Albo e trasporta solo rifiuti non pericolosi, comunque la confisca sarà obbligatoria (sia nel caso di trasporto conto terzi che in conto proprio di rifiuti non pericolosi da lui prodotti) sulla base del sopra citato art. 256, comma uno (naturalmente a maggior ragione lo sarà se senza iscrizione trasporta rifiuti pericolosi).

Non inganni il richiamo all'art. 483 del Codice Penale (reato di falso). Infatti leggendo l'art. 258, 4° comma del D.Lgs. n. 152/2006, si può notare come la norma non fissi direttamente la pena applicabile, ma rinvii alle pene previste dall'art. 483 del codice penale. Va segnalato che il richiamo operato dall'art. 258, 4° comma del D.Lgs. 152/2006 all'art. 483 del codice penale deve oggi intendersi quale mero rinvio *quoad poenam*, ossia come riferimento alla determinazione quantitativa della pena prevista dal delitto di false attestazioni a pubblico ufficiale (reclusione fino a due anni). Infatti, già sotto la vigenza decreto Ronchi la giurisprudenza di legittimità era intervenuta chiarendo espressamente che “il particolare rigore sanzionatorio penale, nel caso di trasporto di rifiuti pericolosi, si traduce nel richiamo *quoad poenam* del delitto ex art. 483 c.p.” (Cass. pen., sez. III, 4 maggio 2000, n. 1134). Il prevalere di questa opzione interpretativa ha consentito di superare i limiti insiti nella diversa ricostruzione del rinvio all'art. 483 c.p. come *quoad factum*: infatti, se si fosse trattato di un richiamo al precetto del delitto di falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico, la sanzione penale sarebbe stata circoscritta alle sole azioni di falsificazione del documento di trasporto, con esclusione dei casi di effettuazione di trasporto di rifiuti pericolosi senza formulario. Alcuni, ritengono che sulla base di tale rinvio la norma punisca solo il falso del formulario. Ma in realtà in questo caso appare dunque evidente che **il richiamo è solo *quoad poenam***, e riguarda solo la pena e non anche il precetto e dunque la previsione sostanziale dell'art. 483 c.p. Dunque, **è solo la pena di tale articolo** di rinvio (reato delitto) che va “ritagliata” ed applicata in calce alle previsioni dell'art. 258/ comma 4 T.U. ambientale.

Tuttavia, va precisato che il quinto comma del citato art. 258 T.U. ambientale riporta una norma di deroga che può generare equivoci. Vediamola.

Art. 258 - Violazione degli obblighi di comunicazione, di tenuta dei registri obbligatori e dei formulari

1. (...)
2. (...)
3. (...)

4. Chiunque effettua il trasporto di rifiuti senza il formulario di cui all'articolo 193 ovvero indica nel formulario stesso dati incompleti o inesatti è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da milleseicento euro a novemilatrecento euro. Si applica la pena di cui all'art. 483 del codice penale nel caso di trasporto di rifiuti pericolosi. Tale ultima pena si applica anche a chi, nella predisposizione di un certificato di analisi di rifiuti, fornisce false indicazioni sulla natura, sulla composizione e sulle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti e a chi fa uso di un certificato falso durante il trasporto.

5. **Se le indicazioni di cui ai commi 1 e 2 sono formalmente incomplete o inesatte ma i dati riportati nella comunicazione al catasto, nei registri di carico e scarico, nei formulari di identificazione dei rifiuti trasportati e nelle altre scritture contabili tenute per legge consentono di ricostruire le informazioni dovute, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da duecentosessanta euro a millecinquecentocinquanta euro. La stessa pena si applica se le indicazioni di cui al comma 4 sono formalmente**

incomplete o inesatte ma contengono tutti gli elementi per ricostruire le informazioni dovute per legge, nonché nei casi di mancato invio alle autorità competenti e di mancata conservazione dei registri di cui all'articolo 190, comma 1, o del formulario di cui all'articolo 193.

Ad un primo esame, sembrerebbe che tale deroga, con sanzione minore di tipo amministrativo, si possa applicare a tutti i trasporti dei rifiuti, ivi inclusi quelli pericolosi, con una specie di depenalizzazione del reato-base se si tratta di questo che in pratica è errore materiale... Ed invece, no.

Perché la Corte di Cassazione, smentendo a suo tempo tale tipo di originaria interpretazione, ha decisamente stabilito che tale ipotesi minore si applica solo al già depenalizzato caso del trasporto dei rifiuti non pericolosi e che mai tale principio si può applicare al trasporto dei rifiuti pericolosi, che resta sanzionato sempre e solo con il reato-base. Al quale è agganciata la confisca obbligatoria del veicolo...

Si veda al riguardo:

- Cassazione penale - Sezione III Sentenza n. 1134 del 4/5/2000 (Pres. Papadia – Rel. Postiglione): “Ai sensi dell’art. 52 comma terzo del D.Lgs n. 22 del 1997, il trasporto di rifiuti pericolosi senza il prescritto formulario o con il formulario contenente dati inesatti o incompleti, è punito con la pena prevista dall’art. 483 cod. pen. Dal particolare rigore sanzionatorio della norma deve dedursi che, nella applicabilità – in determinate, meno gravi ipotesi – della sanzione amministrativa ex art. 52 comma 4 comunque non rientra la condotta relativa al trasporto dei rifiuti definiti pericolosi, in virtù della delicatezza dell’attività rispetto alla quale il Legislatore ha intesa prevedere – adeguatamente sanzionandoli – obblighi stringenti”.
- Cassazione Penale, sez. III, 29 maggio 2000 (c.c. 3 marzo 2000 n. 1040, Laezza): “Il trasporto di batterie esauste (rifiuti pericolosi) con formulario nel quale non sia indicato il percorso d’instradamento, in difformità di quanto previsto dal modello stabilito con D.M. 1 aprile 1998, n. 145, dà luogo alla configurabilità del reato di cui all’art. 52, comma 3, del D.L.vo 5 febbraio 1997, n. 22. Mancando la possibilità di dedurre inequivocabilmente il percorso d’instradamento dei rifiuti trasportati, quando nei relativi formulari manchi la prescritta indicazione di detto percorso, non è possibile la degradazione dell’illecito penale di cui all’art. 52, comma 3, del D.L.vo 5 febbraio 1997, n. 22 nell’illecito amministrativo di cui al successivo comma 4 dello stesso articolo”.

Questa severità della Cassazione anche sulle più modeste violazioni in materia di trasporto di rifiuti pericolosi dovrebbe far riflettere sulla importanza fondamentale che la norma e la giurisprudenza ricollegano al formulario, da molti considerato una “bolla” ed un fastidioso pezzo di carta formale da siglare con trascuratezza.

Va ancora sottolineato che, in via eccezionale, le confische obbligatorie in esame **non sono previste solo per la sentenza di condanna ma anche per quella di patteggiamento**. Il che documenta ancora di più il regime di estrema gravità sanzionatoria che l'ordinamento ricollega a tali fattispecie.

Resta da svolgere una riflessione su un punto finale: il sequestro dei veicoli in flagranza di reato nei casi di confisca obbligatoria sopra evidenziati: è necessario tale sequestro? E chi deve eseguirlo?

A nostro avviso il sequestro è necessario, dato che la confisca in sede giurisdizionale penale successiva è obbligatoria e non può il giudice procedere a confisca se il bene non è sequestrato. E comunque non avrebbe senso – in via sostanziale – continuare a far detenere al contravventore legalmente il veicolo che la norma poi vuole sottrarre in via definitiva al contravventore stesso proprio per evitare prosecuzione e/o reiterazione del reato. Le due cose sono in palese controsenso. Sulla competenza: noi riteniamo (ed è questa una nostra posizione antica) che un organo di PG in flagranza palese di reato non possa rinviare a momento successivo e ad altro organo (il magistrato) un sequestro per impedire che la prosecuzione e/o reiterazione del reato, lasciando nelle mani del contravventore il veicolo con il rischio che l'illecito venga portato ad ulteriori conseguenze e/o replicato e/o il veicolo venga sottratto alla confisca obbligatoria successiva prevista dalla norma.³

³ Dal volume **“Tecnica di Polizia Giudiziaria Ambientale”** di Maurizio Santoloci (Diritto all'ambiente-Edizioni: <http://www.dirittoambientedizioni.net/>): “(...)Deve essere la P.G. o il P.M. ad eseguire il sequestro? Molto spesso, nei reati ambientali, la P.G. non procede in sede di intervento al sequestro e preferisce limitarsi ad informare il P.M. magari chiedendo al suo ufficio di provvedere alla redazione del provvedimento. Diciamolo francamente: in genere questa prassi è scelta per evitare di procedere in proprio, con tutte le incombenze ed i (presunti) rischi del caso, preferendo investire il P.M. con conseguente esonero di ogni propria responsabilità. Chiariamo sul punto alcuni concetti. È logico che il P.M. è il dominus dell'attività investigativa ed è il titolare primario di tutti gli atti connessi, sequestro incluso. Ed è quindi logico che, in linea generale, la titolarità primaria e principale dell'istituto del sequestro ricade in mano al P.M..

È dunque corretto che laddove l'intervento del P.M., in relazione al caso concreto ed alle circostanze dello stesso, possa essere tempestivo, la P.G. informi (urgentemente) il suo ufficio della opportunità di procedere al sequestro con seguente decisione del P.M. stesso sulla opportunità o meno di agire in tal senso. Ma è altrettanto logico, nella realtà delle cose, che il P.M. non può essere onnipotente e che non può, specialmente nei grandi uffici giudiziari, seguire all'istante tutte le prassi richieste per i sequestri con la necessaria tempestività. Ed è dunque anche per tali motivi che il codice di procedura penale prevede, parallelamente alla funzione primaria del P.M. in questo campo, anche una parallela funzione autonoma e di iniziativa della P.G. che in pratica assume nelle proprie mani un ruolo dai connotati specifici e personali che deve per forza di cose attivare e che non può limitarsi a rimbalzare semplicemente di nuovo al P.M. (altrimenti il codice di procedura non avrebbe dedicato alcuni articoli ai sequestri di iniziativa della P.G. ed avrebbe limitato la previsione all'attività del P.M., relegando la polizia giudiziaria ad un ruolo di mera esecuzione materiale su disposizione del pubblico ministero). Il codice di procedura individua, invece, un momento operativo-temporale del tutto autonomo per la P.G. nel contesto del quale il P.M. non può, in via realistica, intervenire in tempo in relazione al caso concreto e crea una operatività del tutto autonoma, specifica, completa per la polizia giudiziaria entro la quale la P.G. agisce, e deve agire, con decisioni ed

In ordine alla importanza prioritaria del sequestro, da noi sempre sostenuta su queste pagine ed in ogni sede seminariale e didattica, si registrano anche autorevoli documenti istituzionali che confermano le nostre «vecchie» teorie.

Uno dei documenti più significativi al riguardo è stato redatto a suo tempo dalla Commissione «Ecomafia» del Ministero dell' Ambiente presieduta dal Ministro Sen. Edo Ronchi. Infatti la «Sottocommissione strategico-operativa» (coordinatore Cons. Maurizio Santoloci) nel documento finale elaborato durante la riunione del 22 ottobre 1997 sviluppa il tema della valorizzazione del sequestro operato dalla P.G. e della successiva confisca obbligatoria in sede dibattimentale dei veicoli utilizzati per il trasporto/traffico illecito di rifiuti in caso di condanna ma anche in caso di patteggiamento nel contesto del D.L.vo n. 22/97. Si legge nel documento: «(...) viene resa di fatto obbligatoria la procedura di sequestro da parte della polizia giudiziaria dei veicoli utilizzati per il trasporto/traffico illecito già nella primissima fase degli accertamenti (e ciò nella flagranza del reato) (...) Tale fase procedurale è importantissima, in quanto fornisce in mano all'operatore di polizia uno strumento agile di intervento sia per assicurare la fonte di prova del reato sia, soprattutto, per impedire che il reato venga portato ad ulteriori conseguenze. La successiva confisca (e quindi sottrazione definitiva del veicolo dal patrimonio del soggetto responsabile) costituisce epilogo finale di tale procedura e rappresenta, al di là della qualità/quantità della sanzione irrogata o patteggiata, un formidabile strumento di intervento sia repressivo che nel contempo deterrente per tutti coloro che operano illegalmente nel settore in questione (...)»; «(...) il sequestro come atto dovuto in sede di prime indagini rappresenta svolta determinante nella lotta alla criminalità organizzata o comunque alla prassi di illegalità diffusa (...)»; «(...) la sottocommissione auspica un incremento della operatività della Polizia giudiziaria diffusa del territorio che ricorra sempre più frequentemente ai necessari sequestri in flagranza di reato,

iniziative autonome scelte di volta in volta per ogni singolo caso; iniziative che soltanto in un secondo tempo saranno sottoposte al vaglio del magistrato per una convalida.

Ma questa area di operatività autonoma non è, e non può essere, scelta o meno dalla P.G.: essa esiste e va gestita. In questa area temporale la P.G. ha un grande potere-dovere discrezionale, legato naturalmente al rispetto delle leggi e delle procedure di rito, sui modi e mezzi di azione; potere-dovere che va di volta in volta gestito secondo le esigenze del caso concreto con opportune motivazioni logiche.

Il sequestro si inserisce in questo momento di azione temporale.

Se il caso presenta rischi immediati e non vi è il tempo ed il modo di avvisare il P.M. o comunque, secondo i casi concreti, vi è comunque rischio nella mora di attesa che si va a creare, allora la P.G. non solo può ma deve agire in prima persona e di iniziativa. Nella flagranza di un reato di furto, è inimmaginabile che la P.G., individuati e bloccati i responsabili, non proceda subito - di iniziativa - al sequestro della refurtiva e dei mezzi serviti per l'esecuzione del reato. Nella flagranza di un reato di grave danno ambientale accade spesso esattamente il contrario. Con conseguenze a volte irrimediabili.

Dunque l'operatività della P.G., nel rispetto delle funzioni primarie del P.M., va comunque gestita in modo attivo proprio perché è prevista espressamente dal c.p.p. e corrisponde evidentemente ad esigenze procedurali irrinunciabili. La P.G. può e deve, dunque, attivare sia il sequestro probatorio sia il sequestro preventivo di iniziativa (troppo spesso sottovalutato ed invece importante e di facile attuazione anche da parte dell'agente di P.G.). (...)"

per lo meno nei casi più evidenti e di maggiore pericolosità. Sul punto la Sottocommissione ritiene utile evidenziare che recentemente le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, con una sentenza basilare, hanno stabilito che quando il sequestro non viene eseguito dalla polizia giudiziaria e, trattasi di sequestro sostanzialmente come atto dovuto, l'operatore di polizia giudiziaria potrebbe essere esposto al reato di omissione di atto d'ufficio (...)».

Il codice di procedura penale prevede in flagranza di reato il sequestro ad iniziativa della PG. Perché avrebbe dovuto prevederlo se poi la PG non lo attua? Per quale motivo un organo di PG non procede al sequestro e chiede al magistrato di farlo in via successiva? Se le esigenze cautelari sussistono al momento della flagranza, ed in tale momento la norma sostanziale e procedurale consente il sequestro, perché non si opera in tal senso e si rinvia al provvedimento successivo del magistrato? Mutano, forse, in queste more le esigenze cautelari e/o le regole sostanziali e procedurali?

Fin qui gli aspetti procedurali e rituali. Sotto un profilo pratico e sostanziale, e per certi versi realistico, non vi è dubbio – a nostro avviso – che diverse ipotesi tra quelle previste dalla norma appaiono fonte di maggiori gravi danni ambientali concreti e necessitano di particolare rigore in sede di accertamento e repressione.

L'ipotesi della mancata iscrizione all'Albo è realmente prioritaria. Alcuni ritengono che si tratti di una mera formalità burocratica, e che apparirebbe sproporzionata la sanzione penale (e soprattutto la procedura di sequestro in flagranza del veicolo con successiva confisca definitiva) per un soggetto che è responsabile di un illecito di “pura forma”. Questo concetto – che porta spesso a prassi troppo benigne verso gli abusivisti sistematici – ha determinato consuetudini di tolleranza ormai non più accettabili sotto ogni profilo.

Non si tratta di “reati formali” ma profondamente sostanziali. Infatti, **chi non si iscrive all'Albo opera tale scelta per restare “invisibile” al sistema di controllo e di precauzione del T.U. ambientale** e dunque **libero di smaltire illegalmente i rifiuti in modo silente ed occulto senza lasciare alcuna traccia**. Per i rifiuti pericolosi è palese il danno che si viene a creare per l'ambiente e la salute pubblica da chi, per tutta la sua lunga vita lavorativa, sarà comunque dedito (ed obbligato di fatto) a spargere tali rifiuti in modo illegale sul territorio. **Ma non si sottovaluti anche il caso dei rifiuti non pericolosi**. Vediamo due esempi.

Si pensi ad un demolitore edile che ancora oggi insiste a non volersi iscrivere all'Albo, nonostante la estrema modestia dell'esborso economico (poche decine di euro) e della procedura per lui ridotta ai minimi possibili. **Perché non si iscrive? Verosimilmente per poter gettare i rifiuti edili dove vuole e senza controllo...** Ora, un demolitore edile che non è iscritto all'Albo deve per forza di cose in tutta la sua lunga vita lavorativa disfarsi dei rifiuti derivanti dalla sua attività in modo illegale perché senza iscrizione non può recarsi presso nessun centro di recupero o smaltimento regolare... Proviamo a calcolare la grande massa di rifiuti da demolizione che costui riversa in terreni, rive dei fiumi, acque pubbliche, cave abbandonate, aree boscate ed altri siti del territorio in un anno; ed in tutti gli altri anni futuri del suo lavoro. L'incidenza ambientale è davvero rilevante.

E moltiplichiamo questa singola massa di rifiuti per il numero dei demolitori edili non iscritti a livello nazionale che seguono la stessa strada: ci rendiamo conto che in modo silente il danno ambientale complessivo è davvero importante. Senza considerare – poi – che in molti di questi carichi magari c'è eternit sbriciolato o altri rifiuti pericolosi miscelati al frantume edile sparso ovunque.

Ancora: gli autospurgo abusivi non iscritti all'Albo. Perché non si iscrivono? **Per poter andare a riversare i liquami trasportati dove vogliono senza controlli...** Anche qui lo stesso calcolo. Premesso che **un autospurgo con titolare non iscritto all'Albo non potrà mai entrare in un depuratore comunale (sia in deroga automatica che in deroga espressa) o in un impianto di trattamento rifiuti liquidi**, per tutta la sua vita lavorativa dovrà riversare i rifiuti domestici e/o industriali prelevati in pozzi, terreni, acque pubbliche, ed altri siti territoriali sempre in modo illegale. Proviamo a calcolare la massa di liquami che in un anno questo soggetto riversa nelle falde, sui terreni e nelle acque superficiali; e moltiplichiamo tale massa per tutta la sua vita lavorativa. Ed infine calcoliamo tale danno moltiplicando per il numero degli autospurghisti abusivi che operano sul territorio nazionale. E' un impatto ambientale silenzioso, poco visibile ma devastante.

Dunque, la norma non è esagerata, ma è corretta e tende a prevenire e reprimere fenomeni che sembrano solo di illegalità formale, ma che in realtà sottintendono forti illeciti sostanziali. Non applicare le norme in modo puntuale in sede di controllo significa – peraltro - agevolare la continuazione indisturbata di tali fenomeni e garantire l'impunità a chi ha deciso di operare in modo illegale a livello seriale come stile di vita; **penalizzando – peraltro – le ditte oneste che operano in modo legale e che si trovano a dover subire una concorrenza sleale da parte di chi – violando ogni norma ambientale ed anche fiscale e tributaria e sul lavoro - può certamente praticare prezzi molto più bassi ed attraenti sul mercato.**

Stesso discorso per le violazioni sui formulari. Anche qui, la norma non sembri esagerata. Prendiamo a titolo di esempio un carico di rifiuti pericolosi tipo eternit mischiato a rifiuti da demolizione. E' a tutti noto il pericolo micidiale per la salute pubblica di un carico di eternit sbriciolato e riversato in modo incontrollato nell'ambiente. Un trasportatore che non indichi sul formulario alcuni dati essenziali, come **il peso, la qualità e la destinazione** di tale carico, è potenzialmente portato a smaltire in tutto o in parte tale carico in modo illegale risparmiando sui costi (elevati) per lo smaltimento regolare. Ed a gettarli sul territorio. Appare esagerato che la norma preveda che a tale soggetto venga (doverosamente e obbligatoriamente, senza eccezioni o deroghe inventate da prassi locali) asportato il veicolo con il quale continuerebbe a riversare vicino a scuole ed abitazioni eternit frantumato? Vogliamo lasciare che continui in tal senso, perché la norma sembra eccessiva?

Ho citato solo due esempi "minori". Resta sottinteso che – poi – i casi di criminalità ambientale in senso stretto forse vedono tali norme addirittura insufficienti e di scarsa efficacia preventiva e repressiva.

Ma anche i casi “minori” nella quotidianità ciclica, seriale e sistematica creano danni per tutti. In alcuni comuni l’eternit in frantumi viene scaricato di notte sul ciglio delle strade, dentro la città e sotto le abitazioni, in interi carichi. Sono “illeciti minori” rispetto alla criminalità ambientale in senso stretto, ma non per questo meno gravi.

Credo che oggi occorra una riflessione collettiva per rivalutare alcune norme presenti già nel decreto 22/97 ed oggi riversate nel T.U. ambientale per meglio scrutarne la portata e le finalità; cercare di capire a fondo la *ratio legis* ci può forse aiutare in questo senso.

Come appare evidente, il tema è delicato e ricco di necessità di approfondite riflessioni per riconvertire le prassi verso le corrette regole procedurali

Maurizio Santoloci

Publicato il giorno 11 gennaio 2010

Per un approfondimento sulle tematiche di operatività di PG su temi pratici segnaliamo il volume
“Tecnica di Polizia Giudiziaria Ambientale”
di Maurizio Santoloci (edizione ampliata e rinnovata)
(Diritto all'ambiente - Edizioni: <http://www.dirittoambientedizioni.net/>)



**Vuoi esprimere la tua opinione sull'argomento?
Vuoi inviarci il tuo parere, un'esperienza concreta, un documento
che pensi possa essere utile per il dibattito sul tema?**

Scrivi a: redazione@dirittoambiente.net