



La emergente necessità di controlli diffusi sul territorio impone ormai un impegno sistematico di ogni organo di polizia operante su strada (nessuno escluso)

CONTROLLO DEL TRASPORTO DI RIFIUTI SU STRADA AD OPERA DI PATTUGLIE DI FORZE DI POLIZIA "NON SPECIALIZZATE": MA DAVVERO E' TANTO DIFFICILE?

A cura del Dott. Maurizio Santoloci

Il crimine ambientale in materia di rifiuti viaggia su strada.

E' questa ormai una realtà oggettiva che è stata confermata in via sistematica da tutti i casi di inchieste (recenti ed antiche), soprattutto relative alla scoperta di discariche abusive sotterranee. E' un dato incontestabile il fatto che in tutti i sotterramenti illegali che hanno devastato (e continuano a devastare) ampie zone del nostro territorio nazionale, i rifiuti vengono trasportati in loco - per essere seppelliti - attraverso il trasporto su gomma.

Esiste da anni su tutto il territorio nazionale una ragnatela invisibile di migliaia di viaggi di camion che trasportano rifiuti, anche pericolosi e altamente tossici e cancerogeni per la salute pubblica, che partendo dai siti di origine percorrono poi centinaia di chilometri per raggiungere le aree di smaltimento illegale.

Questo è un aspetto del problema delle grandi discariche sotterranee che viene spesso sottovalutato. Quando si individua un sito di smaltimento illegale sotto terra, l'attenzione principale (anche della grande informazione) si concentra sul problema del ritrovamento dei rifiuti, ma spesso non ci si pone il problema relativo alla dinamica in base alla quale quelle tonnellate di rifiuti sono potute giungere - praticamente in modo indisturbato - dentro quel grande buco nero scavato nel territorio. La risposta è semplice: quei rifiuti sono giunti in quel sito di smaltimento illegale attraverso una serie rilevantissima di viaggi di trasporto operati anche con mezzi pesanti e molto grandi.

Questi veicoli hanno percorso per lungo tempo centinaia di chilometri dal luogo di produzione fino a quel sito di smaltimento illegale per essere poi interrati. Lo stesso discorso vale per i quantitativi incredibili di rifiuti liquidi che vengono prodotti e smaltiti illegalmente tutti giorni nel nostro territorio attraverso più subdoli e silenti riversamenti in pozzi, acque superficiali e sotterranee ed altri sistemi di smaltimento illegale su terra, sottoterra o in mare. Credo che sia ora di prendere atto e cognizione in via generale che sulle nostre strade esiste una ragnatela quotidiana e sistematica di veicoli che circolano trasportando rifiuti solidi e liquidi verso quei siti di destinazione illegale che poi emergono dopo qualche anno, quando

ormai è troppo tardi: il danno ormai è fatto e praticamente resta sostanzialmente irreversibile. La situazione oggettiva in tal senso è sotto gli occhi di tutti.

Altra realtà incontestabile è che ormai questi sotterramenti, o comunque riversamenti illegali in qualunque modo di rifiuti solidi e liquidi, non creano soltanto un danno all'ambiente, ma causano anche una vera e propria situazione di emergenza nazionale a livello di salute pubblica. Oggi non si può ignorare il dato, altrettanto ormai certo, che nelle aree ove avvengono tali smaltimenti illegali, le conseguenze a livello di gravissime malattie tumorali per la popolazione sono direttamente conseguenze ed allarmanti.

Dunque, intervenire per stroncare i futuri trasporti di rifiuti solidi e liquidi illegali verso nuovi siti di smaltimento criminale appare oggi una esigenza inderogabile anche in relazione alla scelta delle forze da porre in campo per contrastare tale fenomeno delittuoso. Tale situazione di emergenza generale impone - dunque - un azzeramento dei dibattiti su presunte "competenze" ed "incompetenze" per i controlli su strada e deve incoraggiare, finalmente, la percezione generale da parte di tutte le forze di polizia statali e locali, nessuna esclusa, per un impegno collettivo - ma soprattutto sistematico e seriale, oltre che convinto - sul trasporto dei rifiuti su tutta la rete stradale ed autostradale nazionale.

E' questa l'unica strategia seria ed efficace per contrastare il fenomeno, ed impedire che tra qualche anno andremo a trovare nuove gigantesche discariche sotterranee in altre aree del nostro territorio.

La ragnatela dinamica del trasporto illegale quotidiano, che contribuisce in modo massiccio ad alimentare sistematicamente gli smaltimenti illegali sotterranei, è fittissima e si compone di un numero rilevantissimo ed indefinito di mezzi che viaggiano tutti i giorni e in tutte le ore su tutta la rete stradale nazionale.

Non si può pensare e pretendere che gli organi specializzati nel settore possano avere il dono dell'ubiquità per controllare ogni giorno tutta questa serie infinita di viaggi ad opera dei trasportatori illegali. Fino ad oggi il principio in base al quale tali controlli sarebbero riservati esclusivamente agli organi di polizia specializzati ha di fatto creato una situazione oggettiva entro la quale migliaia di viaggi di veicoli che trasportano rifiuti non sono stati controllati semplicemente perché gli organi specializzati non dispongono di centinaia di pattuglie operanti tutti giorni su tutto il territorio nazionale. Quindi, continuare a sostenere che il controllo su strada va riservato soltanto agli organi specializzati significa di fatto continuare a non attivare un sistema efficace di contrasto, serio e reale su questi trasporti i quali possono continuare indisturbati a svolgere la loro funzione di veicolare verso i siti di smaltimento illegale quantitativi indefiniti ed indefinibili di rifiuti pericolosi (anche per la salute pubblica) in modo praticamente continuativo.

Gli organi specializzati hanno svolto fino ad oggi, e continuano a svolgere, un ruolo prezioso e insostituibile di eccellenza, ma la diffusione (anche numerica e logistica) del fenomeno impone oggi una attenzione particolare di primo intervento anche da parte delle pattuglie di polizia non specializzate diffuse a livello capillare sul territorio le quali rivestono una funzione logistica assolutamente preziosa e di primo impatto verso la grande ragnatela del trasporto, per poi trasferire dati e primi accertamenti all'indirizzo degli organi specializzati.

Ma se a fronte di un numero elevatissimo di viaggi quotidiani di trasporti illegali di rifiuti non si pone in campo una proporzionata forza di controllo di un numero rilevantissimo di pattuglie in grado di intercettare e controllare come primo impatto tale flusso, il fenomeno non sarà mai affrontato in modo proporzionato ed adeguato, ed anche il ruolo degli organi specializzati resterà sofferente per mancanza di prime informazioni capillari sulle territorio. E' oggi dunque necessario che ogni pattuglia di polizia statale e locale non specializzata percepisca il dovere, etico prima ancora che procedurale, di iniziare a inserire nel programma del proprio controllo di routine e sistematico quotidiano anche il controllo del trasporto dei rifiuti su strada.

Soltanto una barriera sistematica di pattuglie di forze di polizia a tutto campo sensibile ogni giorno per controlli nel settore su ogni angolo delle nostre strade nazionali (dalle autostrade alle strade comunali fino alle strade bianche campestri), può costituire un efficace sbarramento alla prosecuzione del flusso illegale dei rifiuti e liquidi ed alle micidiali conseguenze che tali attività criminali determinano per la salute pubblica.

I reati in materia di smaltimento illegale di rifiuti (e tutti gli altri reati ambientali) sono "reati", e secondo il codice di procedura penale non vi è alcuna distinzione di competenza selettiva per giustificare presunte "incompetenze per materia" da parte di nessun organo di polizia statale o locale.¹

¹ Dal libro **"Tecnica di Polizia Giudiziaria Ambientale"** edizione 2014 a cura di Maurizio Santoloci e Valentina Santoloci - Diritto all'ambiente Edizioni - www.dirittoambientedizioni.net : " (...) Va precisato che i reati in materia ambientale sono, al pari di tutti gli altri reati inerenti ogni altro settore, di competenza generica di tutta la polizia giudiziaria. Non esiste, quindi, alcuna competenza selettiva specifica che determini una esclusività operativa di un organo di P.G. verso questi reati o addirittura verso alcuni di questi reati. La riserva è inesistente a livello attivo e passivo; in altre parole, nessun organo di P.G. può essere considerato competente in via esclusiva per alcuni reati ambientali (con esclusione di altri organi) né, al contrario, nessun organo di polizia può ritenersi esonerato parzialmente o totalmente dalla competenza verso questi reati (con rinvio ad altri organi). Indubbiamente esiste una specializzazione di fatto che fa sì che alcuni organi siano istituzionalmente preposti e preparati in particolare verso determinate tipologie di illeciti, ma questo non esime gli stessi organi dalla competenza verso gli altri reati ed in particolare, per quanto attiene al settore in esame, non li esime dal potere/dovere di intervento verso illeciti di diversa tipologia nel campo ambientale. Tale concetto - connaturale ai principi generali del diritto - è autorevolmente ripreso e ribadito fin dagli anni '90 dalla Suprema Corte (Cass. pen., sez. III, 27 settembre 1991, n. 1872 - Pres. Gambino, Est. Postiglione) la quale fin da allora ha espressamente sancito che «i reati in materia ambientale sono di competenza di tutta la polizia giudiziaria, senza distinzione di competenze selettive o esclusive per settori, anche se di fatto esistono delle specializzazioni». La Suprema Corte, per ovviare a realistiche problematiche derivanti da una mancata qualificazione professionale su specifici e particolari punti tecnici da parte della P.G. in generale, aggiunge che «naturalmente la P.G. potrà avvalersi di "persone idonee" nella qualità di "ausiliari" e l'accertamento tecnico che ne consegue deve considerarsi atto della stessa P.G.». Questo, dunque, è un principio basilare che riguarda i rapporti tra polizia giudiziaria e reati in generale. (...) Il fondamento di quanto asserito lo troviamo nell'art. 55 C.P.P. il quale specificando che «la polizia giudiziaria deve, anche di propria iniziativa, prendere notizia dei reati, impedire che vengano portati a conseguenze ulteriori, ricercarne gli autori, compiere gli atti necessari per assicurare le fonti di prova (...)» non distingue poi affatto competenze selettive per genere di reati ma crea un connubio generale polizia giudiziaria (generica) - reati (generici). Né tantomeno, paradossalmente, vi è scritto che (tutta) la polizia giudiziaria deve prendere notizia dei reati etc... con un inciso di esclusione dei reati in materia ambientale che

Totalmente infondato è – peraltro – il richiamo al D.M. 28 aprile 2006 sul riassetto dei comparti di specialità delle forze di polizia per giustificare tali presunte “incompetenze” attesi che tale decreto ministeriale non prevede affatto (né poteva certo prevedere) tale principio in deroga al codice di procedura penale...²

Sulla base di questo presupposto sostanziale procedurale, che riteniamo sia incontestabile, la doverosità dell'intervento di ogni pattuglia di polizia non specializzata è dunque pacifica.

Ed in questa direzione di riconoscimento della competenza generale e trasversale si apprezzano oggi significativi segnali di impegno istituzionale, operativo ma anche didattico e formativo, di alcuni vertici di forze di polizia non tradizionalmente specializzate nel settore, come contributo fattivo per affrontare il problema (anche se poi a livello periferico locale ci sono ancora realtà di resistenza culturale e di principio sulla base di arcaici concetti di presunta “incompetenza” che sono ancora in alcuni casi radicati e difficili da esorcizzare).

Ma, ribadito che a livello giuridico procedurale e sostanziale è incontestabile che tutti gli organi di polizia statale e locale hanno la doverosa competenza anche per la prevenzione e repressione dei reati in materia di rifiuti e in materia (connessa) di danno alla salute pubblica (e che continuare a sostenere “incompetenze” a fronte di tali reati appare omissivo e

dovrebbero considerarsi di competenza di una sola parte limitata della polizia giudiziaria. Né sussiste la possibilità che leggi speciali in campo ambientale possono demandare ad organi di P.G. specifici la competenza su alcuni territori e/o su alcuni reati con esclusione della competenza per gli altri organi. Si tratterebbe di una deroga (non ipotizzabile) ai principi generali del codice di procedura penale. (...).”

² Dal libro **“Tecnica di Polizia Giudiziaria Ambientale”** edizione 2014 a cura di Maurizio Santoloci e Valentina Santoloci – Diritto all'ambiente Edizioni - www.dirittoambientedizioni.net : “ (...) I medesimi principi sopra illustrati debbono - naturalmente - essere riferiti anche al D.M. 28 aprile 2006 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 103 del 5 maggio 2006), con il quale il Governo ha provveduto a riordinare i comparti di specialità delle varie forze di polizia. Orbene, va evidenziato proprio come tale decreto non riguardi le competenze generali della polizia giudiziaria, ma solo il “riassetto dei comparti di specialità delle forze di polizia”. Come espressamente è precisato anche nel titolo del decreto tale provvedimento va a disciplinare solo il settore specifico delle attività degli organi di eccellenza specializzati dei vari corpi di polizia (“...consolidamento dei comparti di specialità delle Forze di polizia a competenza generale...”) e non tutto il campo delle attività di polizia giudiziaria di tutte le forze di polizia; ed infatti nel dispositivo si legge che: “Tanto premesso, si evidenzia che, fermi restando i compiti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza che la legge rimette a ciascuna Forza di polizia ed ai suoi appartenenti, nella ridefinizione dell'assetto dei comparti di specialità delle Forze di polizia a competenza generale e nella connessa individuazione di ulteriori ambiti di intervento rimessi alla competenza esclusiva o prevalente di singole Forze di polizia occorre valorizzare, in coerenza con gli assetti normativi, la presenza di strutture operative che abbiano sviluppato una particolare qualificazione in specifici ambiti di indagine e si pongano, dunque, come referenti principali per lo svolgimento delle attività di polizia afferenti a tali specifici settori...”. Sarebbe, dunque, del tutto illogico ritenere che forze di polizia non citate in detto decreto nella parte della sicurezza ambientale (come Polizie Provinciali, Polizie Municipali, Guardiaparco e perfino... Polizia di Stato non possono più operare accertamenti ed indagini per illeciti in materia ambientale! Una limitazione in tal senso potrebbe, infatti, essere disposta solo attraverso una modifica al codice di procedura penale... (...).”

potenzialmente in violazione del principio di posizione di garanzia di cui all'art. 40 secondo comma Codice Penale), restano da affrontare gli altri ostacoli che – di fatto – non rendono ancora pienamente operativi i controlli sul trasporto dei rifiuti su strada ad opera di ogni pattuglia di qualunque forza di polizia statale o locale.

Le ulteriori obiezioni antitetiche sono due.

La prima: si sostiene che i controlli in materia di trasporto dei rifiuti su strada sono particolarmente complessi e le pattuglie di forze di polizia non specializzate non sono in grado di effettuarli senza una adeguata preparazione formativa. Per questo motivo servirebbe solo personale specializzato per operare tali controlli. In realtà questa obiezione è totalmente infondata e non condivisibile. Infatti, se per certi versi i controlli strutturali in materia di rifiuti possono presentare alcuni aspetti di particolare complessità, non vi è dubbio che in fase di primo approccio su strada e di controllo sommario preliminare gli accertamenti sono di una semplicità estrema ed addirittura elementare. Infatti, per una iniziale verifica come *screening* generale è sufficiente chiedere durante il controllo su strada due documenti basilari: il certificato di iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali ed il formulario di identificazione dei rifiuti. Dunque, questa prima fase il controllo si articola semplicemente nel fatto che l'operatore di una pattuglia di polizia non specializzata, dopo aver chiesto all'autista del veicolo la patente ed il libretto di circolazione, al posto della documentazione amministrativa inerente il trasporto delle merci deve chiedere la documentazione amministrativa inerente il trasporto dei rifiuti (e cioè i due semplici documenti sopra citati).

A ben guardare, si tratta di una richiesta e di un controllo certamente molto più semplice di altri adempimenti di routine come ad esempio una verifica di una patente straniera sospettata di essere falsa o il controllo del cronotachigrafo per i grandi veicoli.

A questo punto, le ipotesi possono essere due e le conseguenze operative sempre di estrema semplicità.

Ove il soggetto alla guida del veicolo non presenti il certificato di iscrizione all'Albo predetto, il caso appare subito chiaro e da manuale. Si tratta di un soggetto totalmente ed irrimediabilmente abusivo. Non è legittimato ad effettuare nessun trasporto, compreso quello per cui si procede al controllo. Nel caso di mancata iscrizione all'Albo l'operatore della pattuglia si troverà di fronte ad un soggetto totalmente e palesemente illegale che opera fuori regola in via permanente e - dunque - essendo tale omissione un reato (profondamente sostanziale, e non puramente cartolare) consegue l'immediato sequestro preventivo del veicolo (che sarà poi confiscato in caso di condanna o patteggiamento) e l'attivazione di tutti gli altri accertamenti per approfondire tutti gli altri aspetti di questa azienda in nero passati e presenti. A questo punto sarà avvertito l'organo specializzato di eccellenza che provvederà alla seconda fase di questi accertamenti più importanti.

Ma se un veicolo "in nero" non viene intercettato ed identificato su strada da una pattuglia non specializzata, come si può pensare di individuare tutti i veicoli che circolano in tali condizioni per poi far intervenire gli organi specializzati? Seguiranno poi indagini più approfondite ad opera degli organi specializzati, perché è logico che un soggetto senza iscrizione all'Albo fino ad oggi ha comunque sempre necessariamente operato smaltimenti

illegali e avrebbe continuato a farlo per futuro. Oltretutto andranno verificati quanti altri veicoli operano alle dipendenze di quella ditta e quali aziende hanno fornito i propri rifiuti in modo illegale a questo trasportatore – appunto – illegale per le destinazioni dolosamente concordate in accordo sempre illegali.

Come appare evidente, da un banale controllo su strada anche da parte di personale non specializzato, che richiede semplicemente una verifica del certificato di iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali, si può originare una grande inchiesta.

Il secondo documento che l'operatore di polizia su strada deve richiedere è il formulario di identificazione dei rifiuti. Ove il trasportatore non sia in possesso di tale documento, appare evidente che si tratta di un trasporto di rifiuti improntato ad illegalità. Si può trattare di una illegalità isolata o di una illegalità seriale.

Vanno - dunque - attivati anche in questo caso gli accertamenti di rito, che eventualmente possono essere poi demandati ad un organo specializzato. Va tenuto presente che il trasporto di rifiuti senza formulario può essere spesso indizio di illegalità seriali e - dunque - di smaltimenti illegali sistematici pure in presenza di formale iscrizione all'Albo. È sottinteso che un soggetto che trasporta rifiuti senza formulario si dirige comunque inevitabilmente verso una destinazione illegale. Infatti nessun centro autorizzato riceve un trasportatore di rifiuti che non è iscritto all'Albo o che comunque non presenta il formulario di identificazione dei rifiuti. Quindi il mancato possesso di tali documenti è già fortemente significativo di una ipotesi di illegalità anche rilevante. E se risulterà poi che tutti o gran parte dei viaggi pregressi sono avvenuti senza formulario, entriamo comunque nei reati di gestione e smaltimento illecito di rifiuti al di là delle singole e specifiche sanzioni previste per i formulari medesimi.

Ci sono poi - logicamente - altri tipi di verifiche che possono essere effettuate, ma queste due iniziali appaiono veramente elementari, seppure fonte di grande interesse investigativo. Dunque, mi sembra chiaramente dimostrato che qualunque operatore di polizia su strada non specializzato può iniziare ad operare i controlli semplicemente chiedendo questi due elementari documenti all'autista del camion che trasporta rifiuti. Se ogni pattuglia attivasse regolarmente un controllo del genere, avremo uno *screening* iniziale a tappeto su tutto il territorio nazionale come un prezioso contrasto alle forme di criminalità più diffuse in questo settore.

La seconda obiezione diffusa: non ci sono le risorse ed i tempi per operare tali controlli. Anche questa è una argomentazione totalmente infondata. Infatti, non serve alcuna risorsa né tempo supplementare per eseguire questi controlli su strada. Va sottolineato che tali controlli possono essere eseguiti durante i servizi di routine delle singole pattuglie senza necessità di ulteriori aggravii di orari e di logistica di servizio. Un camion che trasporta rifiuti può essere fermato e controllato al pari di tutti gli altri veicoli che vengono fermati e controllati per tutti gli altri scopi di servizi di istituto. Non vi è alcuna differenza di logistiche, di costi ed impiego di risorse tra il controllare un camion per il cronotachigrafo e controllare lo stesso camion per il carico di trasporto di rifiuti. Questo, naturalmente, presuppone che venga assimilato il concetto in base al quale il controllo del trasporto dei rifiuti su strada rientra tra i compiti

ordinari di ciascuna pattuglia di forza di polizia al pari di ogni altro servizio operativo di rito. D'altra parte, non è accettabile il concetto in base al quale i tempi, le energie e le risorse si riescono a trovare per reati anche minimi contro il patrimonio privato (come ad esempio un furto di calzini sul balcone di un supermercato) e non si riescono a trovare per intervenire per stroncare trasporti di rifiuti illegali con effetti micidiali per la salute pubblica collettiva. Dunque in questo senso è necessaria una evoluzione generale di cultura e di principio a livello istituzionale e soprattutto dalle forze di polizia non specializzate, ma non soltanto a livello di vertice ma anche soprattutto a livello periferico e di dislocazione decentrata sul territorio

Maurizio Santoloci

Pubblicato il 5 novembre 2014