



## L'intervento

### *Il controllo sulle spedizioni transfrontaliere di rifiuti (prima parte)*

di **Francesco Scalia**

*Professore a contratto di diritto urbanistico e dell'ambiente Università degli studi di Cassino - Segretario della Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati*

In questa prima parte, l'Autore si occupa dell'azione di contrasto che le Forze dell'ordine svolgono nei confronti del traffico transfrontaliero illecito di rifiuti.

Nella seconda parte (che sarà pubblicata sul numero di gennaio 2016 della Rivista), l'Autore si occuperà dei poteri di controllo che le Autorità competenti di spedizione, transito e destinazione devono esercitare sulle spedizioni, perché queste oltre che lecite siano anche legittime in ragione dell'attuazione dei principi comunitari di precauzione, prevenzione, di sostenibilità, di correzione alla fonte dei danni causati all'ambiente (articolo 191 Tfue).

#### **1. La spedizione transfrontaliera di rifiuti**

Il trasporto di rifiuti che si effettua tra più Stati all'interno dell'Unione Europea (e sia in entrata che in uscita dalla stessa) trova disciplina nel Regolamento (Ce) 1013/2006 e nella Decisione C(2001) 107/Def. Ocse.

Il Regolamento (Ce) 1013/2006 è stato adottato per allineare i sistemi nazionali con il regime comunitario e per conformare la normativa europea al disposto della Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989, redatta al fine di prevedere un sistema di controllo sulle spedizioni transfrontaliere di rifiuti (e del loro successivo smaltimento o recupero) nonché per tutelare la salute umana e prevenire l'inquinamento dell'ambiente.

Il Regolamento detta procedure e direttive per il controllo delle spedizioni dei rifiuti in relazione all'origine, alla destinazione, alla tipologia dei rifiuti spediti e alle modalità di trattamento che questi ricevono nel paese di destinazione.

In particolare, il Regolamento disciplina una procedura di notifica ed autorizzazione preventiva scritta per le spedizioni intracomunitarie di tutti i rifiuti destinati allo smaltimento e di quelli pericolosi destinati al recupero **1**, mentre prevede solo obblighi generali di informazione per le spedizioni di rifiuti ricompresi nel cd. "elenco verde" **2**.

Per le spedizioni extracomunitarie, l'articolo 34 del Regolamento vieta espressamente l'esportazione di rifiuti destinati allo smaltimento (ad eccezione delle spedizioni per smaltimento di rifiuti verso paesi dell'Associazione europea di libero scambio (Efta), che aderiscono altresì alla Convenzione di Basilea) **3** mentre consente, a certe condizioni, esplicitate nel Regolamento (Ce) 1418/2007, la spedizione di rifiuti non pericolosi destinati al recupero anche verso determinati paesi non appartenenti all'Ocse (articolo 37, Regolamento 1013/2006).

In tali casi, qualora il paese di destinazione (non Ocse) non vieti l'ingresso di tali rifiuti sul proprio territorio e, contestualmente, non richieda l'applicazione di particolari procedure di notifica e autorizzazione preventive scritte, la spedizione di rifiuti finalizzata al recupero può effettuarsi a condizione che lo speditore, tra l'altro, sottoscriva con il destinatario un contratto, previsto dall'articolo 18 del Regolamento (Ce) 1013/2006, da cui si evince l'obbligo di riprendere i rifiuti in caso la spedizione non possa essere completata ovvero sia stata effettuata in maniera illegale.

#### **2. L'azione di contrasto del traffico transfrontaliero illecito di rifiuti**

Il reato di traffico transfrontaliero illecito di rifiuti è previsto dall'articolo 259, comma 1, Dlgs 152/2006, il quale punisce "*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'art. 1, comma 3, lettere a), b), c) e d), del regolamento stesso*".

Il regolamento citato dalla norma è stato abrogato e sostituito dal Regolamento (Ce) 1013/2006, ma tanto la dottrina **4**, quanto la giurisprudenza **5**, hanno chiarito che ai fini della configurabilità del reato, il riferimento della disposizione alla spedizione di rifiuti costituente traffico illecito ai sensi del Regolamento (Cee) 259/1993 deve ora intendersi effettuato alla "*spedizione illegale*", definita nell'articolo 2, punto 35 Regolamento (Ce) 1013/2006, sussistendo sostanziale continuità normativa tra i due regolamenti, i cui contenuti sono sovrapponibili, anche negli allegati. Infatti, identici sono la *ratio* dell'incriminazione, e cioè garantire la tracciabilità del percorso del rifiuto nel corso della spedizione, ed il sistema per raggiungere quello scopo **6**.

Pertanto, traffico illecito, ai sensi dell'articolo 259, Dlgs 152/2006 è la "*spedizione illegale*", così come definita nelle diverse condotte integranti la stessa dall'art. 3, paragrafo 35, del Regolamento (Ce) 1013/2006.

Si tratta di reato contravvenzionale, con i limiti di deterrenza propri di tale categoria di reati. In particolare, la brevità del termine prescrizione ed i limitati strumenti di indagine previsti rendono assai difficile perseguire e reprimere tale fattispecie criminosa. Vero è che il Legislatore recentemente ha introdotto nel Codice penale, con legge 68/2015, la cd. "aggravante ambientale" (articolo 452-novies), prevedendo tra l'altro che "*se dalla commissione del fatto deriva la violazione di una o più norme previste dal citato decreto legislativo n. 152 del 2006 o da altra legge che tutela l'ambiente, la pena (...) è aumentata di un terzo*". Pertanto, anche la pena prevista per il reato di traffico transfrontaliero illecito è aumentata di un terzo, con conseguente aumento del relativo termine prescrizione.

Sovente, però, la spedizione illegale rappresenta un elemento della condotta prevista e punita dall'articolo 26, Dlgs 152/2006, il quale sanziona il delitto di attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti. Una delle rarissime ipotesi di delitto in materia ambientale, prima che il Legislatore introducesse nel Codice penale, con la legge 68/2015 citata, diversi delitti contro l'ambiente (Titolo VI-bis del codice penale) **7**.

La legge 136/2010 ha disposto l'attribuzione della competenza sul reato in questione alle Procure Distrettuali, inserendolo nel novero di quelli di cui all'articolo 51, comma 3-bis, Codice procedura penale, caratterizzati dal grave allarme sociale. Una scelta legislativa criticata da chi vi ha visto il rischio di porre nel nulla la "*ultradecennale esperienza delle Procure ordinarie a diretto contatto con le realtà territoriali locali*" **8**, ma che ha comunque consentito alla Direzione Nazionale Antimafia di avere la visione completa delle relative indagini che si svolgono nel territorio nazionale con una conseguente più ampia possibilità di analisi e incisività di intervento, anche in ragione delle attività di coordinamento che l'articolo 371-bis C.p.p. affida al Procuratore nazionale antimafia.

Nella realtà, molto era troppo spesso lasciato alle iniziative dei singoli Corpi di polizia (specie quelli più attrezzati nel settore del traffico dei rifiuti) ma ne conseguiva una non adeguata valutazione delle esperienze di altri Organi che, anche per gli strumenti in dotazione, erano in grado di fornire un contributo di particolare valore alle indagini.

La modifica legislativa del 2010 ha consentito un'azione di coordinamento degli organi attivi nel contrasto al fenomeno del traffico transfrontaliero dei rifiuti che ne ha reso più efficace ed incisivo l'intervento, garantendo la funzionalità dell'impiego della polizia giudiziaria nelle sue diverse articolazioni.

In particolare, la Dna si è soprattutto attivata *"affinchè lo sforzo dei servizi di polizia giudiziaria nel contrasto dei fenomeni criminali connessi all'ambiente fosse il più corale possibile – anche nel rispetto degli insegnamenti della Suprema Corte che più volte ha ripetuto come in tale settore non esistano riserve di competenze ad investigare, bensì solo a svolgere attività amministrativa-preventiva – nel contempo avendo cura che si valorizzassero le specificità di ogni Corpo di polizia, o di ogni Organo svolgente funzioni di polizia giudiziaria"* **9** .

Tra tali organi, primaria importanza riveste l'Agenzia delle Dogane, che, per la peculiare funzione ad essa assegnata, dispone di un'organizzazione di prevenzione e contrasto, composta a livello centrale di strutture di analisi e di monitoraggio e, a livello territoriale, dei circa trecento uffici delle dogane, che svolgono attività di controllo in tutti i porti ed aeroporti nazionali e presso i maggiori poli industriali e commerciali del Paese.

Una volta che la merce è entrata negli spazi doganali, l'Agenzia procede ad un'analisi dei rischi, sia a livello locale che centrale.

Il circuito doganale di controllo si articola in diversi canali: dal controllo automatizzato, a quello di tipo documentale, al controllo *scanner*, che avviene mediante apparecchiature radiogene, ed infine alla verifica fisica della merce, attuata, in genere, quando risultino anomalie da un primo esame, con l'intervento congiunto delle Arpa.

Nei porti, particolarmente interessati dal fenomeno del traffico transfrontaliero di rifiuti, l'azione di contrasto è svolta anche (in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane) dalle Capitanerie di porto.

Occorre premettere che, in forza dell'articolo 265, comma 2, Dlgs 152/2006, *"in attesa delle specifiche norme regolamentari e tecniche in materia di trasporto dei rifiuti, di cui all'articolo 195, comma 2, lettera l), e fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 in materia di rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico, i rifiuti sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare e la disciplina delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio in aree portuali. In particolare i rifiuti pericolosi sono assimilati alle merci pericolose"*. Ad oggi, dunque, non esistono norme di tutela ambientale che disciplinino specificamente il trasporto di rifiuti via mare.

Per quanto attiene gli aspetti di specifica competenza dell'Autorità marittima, il Dm 31 ottobre 1991, n. 459 (che reca norme sul trasporto marittimo dei rifiuti in colli) prevede l'obbligo in capo al soggetto che richiede l'autorizzazione all'imbarco di rifiuti di presentare specifica istanza, corredata di opportuna documentazione (classificazione di non pericolosità dei rifiuti sottoscritta da un chimico iscritto all'albo professionale). Nel caso in cui emergesse la pericolosità dei rifiuti per cui è chiesto l'imbarco, la normativa di riferimento si rinviene nel Dpr 6 giugno 2005, n. 134 e nel decreto dirigenziale 7 aprile 2014, n. 303.

Quindi, l'Autorità marittima autorizza l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di tutti i rifiuti che viaggiano via mare; ciò in relazione alla sicurezza della navigazione ed alla protezione dell'ambiente marino. Il provvedimento autorizzativo tiene conto di tutti gli aspetti tecnico-normativi, tra cui le prescritte certificazioni della nave e in particolare l'idoneità al trasporto di merci pericolose allorchè i rifiuti siano classificati come tali.

Altre forze di polizia giudiziaria coinvolte nel contrasto del traffico transfrontaliero di rifiuti sono la Guardia di Finanza, il Corpo Forestale dello Stato ed i Carabinieri preposti alla tutela ambientale (Ccta).

Va sottolineato che l'efficacia dell'attività di contrasto in questo settore discende da forme di collaborazione tra le forze di polizia giudiziaria, venutesi spontaneamente a creare, soprattutto in un contesto specifico quale quello portuale, le quali producono una prima risposta di qualità, in termini di materiale intervento nel traffico illecito ma anche di efficacia nella redazione degli atti di indagine, a partire dalla notizia di reato.

Attualmente, in ambito portuale, lo strumento di contrasto avanzato è costituito dall'attività di *intelligence* dell'Agenzia delle Dogane, integrata dalla collaborazione con la Guardia di Finanza e la Capitaneria di Porto.

È evidente che non è possibile ricercare rifiuti in ogni container in ragione di un controllo totale, pena il blocco di ogni operazione portuale. Diventa quindi decisivo poter raffinare la selezione preventiva dei controlli. Il che avviene mediante tecniche di analisi di rischio sviluppate e attuate in sede centrale.

In particolare, il reperimento anticipato ed il confronto di informazioni sui soggetti coinvolti nella spedizione transfrontaliera, sul tipo di dichiarazione, sulle destinazioni, consente di cadenzare e selezionare l'attività di controllo. In buona sostanza, l'attenzione va posta sull'intera "filiera impropria" di gestione dei rifiuti, di cui l'area portuale è in genere il terminale nel territorio nazionale **10** .

L'analisi di rischio è tanto più rapida e precisa (con una conseguente più elevata percentuale di controlli eseguiti e che portano a risultati positivi) quanto più aumentano le informazioni immesse e che vengono processate.

L'azione di contrasto sarebbe ancora più efficace se fosse consentito all'Agenzia delle Dogane ed alla Capitaneria di Porto l'accesso allo Sdi, la banca dati delle notizie di reato del Ministero dell'Interno. Ciò non avviene, con conseguente impossibilità per l'Agenzia delle Dogane e la Capitaneria di Porto di mettere in rete con le altre forze di polizia giudiziaria le notizie di reato accertate, né di leggere quelle inserite nella banca dati **11** .

Sul punto, quantomeno per le Capitanerie di porto, è rimasto inattuato l'articolo 8-bis della Legge 24 luglio 2008 n. 125, il quale dispone che *"Gli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto, per finalità di sicurezza portuale e dei trasporti marittimi, possono accedere ai dati e alle informazioni del Centro elaborazione dati di cui al primo comma dell'articolo 9 della Legge 1° aprile 1981, n. 121, in deroga a quanto previsto dallo stesso articolo, limitatamente a quelli correlati alle funzioni attribuite agli stesi ufficiali e agenti di polizia giudiziaria. Detto personale può essere, altresì, abilitato all'inserimento presso il medesimo Centro dei corrispondenti dati autonomamente acquisiti"*.

Senonché, il secondo comma della norma citata rinvia ad un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'individuazione dei dati e delle informazioni oggetto di accesso e la determinazione delle modalità per effettuare lo stesso, decreto ancora oggi non emanato.

Nonostante la criticità appena evidenziata, l'azione di contrasto del traffico transfrontaliero illecito di rifiuti nei nostri porti si è rivelata in questi ultimi anni di una qualche efficacia, tanto da determinare lo spostamento di flussi di traffico in altri porti dell'Unione Europea considerati evidentemente più vulnerabili.

Ad esempio, il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nella audizione innanzi alla Commissione bicamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti del 4 novembre 2014, ha evidenziato che nel 2013, a fronte di un generale decremento del 15,5% del totale delle quantità esportate di cascami ed avanzi di materie plastiche rispetto al 2012, la Slovenia ha registrato nello stesso periodo un incremento delle esportazioni del medesimo materiale del 23%. Ebbene, il Direttore dell'Agenzia ha testualmente affermato che *"le attività investigative e d'intelligence doganale finora condotte portano a ritenere che il decremento dei flussi nazionali e l'aumento di quelli in uscita dalla Slovenia per le medesime destinazioni (Cina) prima utilizzate al momento dell'esportazione dall'Italia, siano collegate, per la presenza di soggetti con partita IVA*

*italiana che, dopo essere stati controllati con contestazione di irregolarità ambientali, hanno spostato la loro attività presso il porto di Capodistria (Koper)”* 12 .

### **3. Il Regolamento (Ue) 660/2014, di modifica del Regolamento (Ce) 1013/2006**

L'Unione Europea si è posta il tema della asimmetrica qualità dei controlli e delle divergenze e lacune nel modo in cui le Autorità competenti dei vari Stati membri coinvolte nelle ispezioni garantiscono l'effettiva applicazione del Regolamento (Ce) 1013/2006 e conducono le ispezioni.

Peraltro, nell'Unione vigono norme divergenti per quanto riguarda la facoltà e la possibilità delle autorità degli Stati membri coinvolte nelle ispezioni di esigere prove al fine di accertare la legalità delle spedizioni. Tali prove potrebbero riguardare, tra l'altro, sia il fatto che una determinata sostanza o un determinato oggetto costituisca "rifiuto", ai sensi del Regolamento (Ce) 1013/2006, sia che tale rifiuto sia stato correttamente classificato e sia che esso venga destinato a impianti operanti secondo metodi ecologicamente corretti 13 .

Per ovviare a tale condizione, il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato il 15 maggio 2014 il Regolamento (Ue) 660/2014, che modifica in particolare l'articolo 50 del Regolamento (Ce) 1013/2006 di disciplina delle ispezioni e controlli.

In forza di tale norma, come modificata, entro il 1° gennaio 2017 gli Stati membri dovranno provvedere affinché, per tutto il loro territorio geografico, siano elaborati uno o più piani di ispezione, separatamente o come parte chiaramente definita di altri piani.

I piani di ispezione si dovranno basare su una valutazione dei rischi inerente flussi specifici di rifiuti e provenienze specifiche di spedizioni illegali, che tenga conto (ove ve ne sia disponibilità ed opportunità) di dati investigativi, come quelli riguardanti indagini di polizia e di autorità doganali ed analisi delle attività criminali.

Tale valutazione del rischio mira, tra l'altro, ad individuare il numero minimo di ispezioni necessarie, compresi i controlli fisici di stabilimenti, imprese, intermediari, commercianti e spedizioni di rifiuti o il relativo recupero o smaltimento.

I piani dovranno includere una serie di elementi fondamentali e, segnatamente: obiettivi; priorità; zona geografica coperta; informazioni sulle ispezioni che si prevede di eseguire; compiti assegnati alle autorità coinvolte nelle ispezioni; accordi relativi alla cooperazione fra tali autorità nel territorio di uno Stato membro, in diversi Stati membri nonché, se del caso, fra tali Autorità negli Stati membri e nei paesi terzi; le informazioni sulla formazione degli ispettori nonché sulle risorse umane, finanziarie e di altro genere per l'attuazione dei piani di ispezione.

I piani saranno riesaminati almeno una volta ogni tre anni, al fine della valutazione del livello di realizzazione degli obiettivi e degli altri elementi del piano, ed eventualmente aggiornati.

Le ispezioni delle spedizioni comprendono la verifica di documenti, l'accertamento delle identità e, se del caso, il controllo fisico dei rifiuti. Possono essere effettuate con il produttore dei rifiuti, il detentore o il notificatore, nel luogo di origine; ovvero nel luogo di destinazione, compreso il recupero o lo smaltimento intermedio e non intermedio, ed essere effettuate con il destinatario o l'impianto. Le ispezioni possono avere luogo alle frontiere dell'Unione o, durante la spedizione, nel territorio dell'Unione.

Le Autorità coinvolte nelle ispezioni, per accertare che una sostanza o un oggetto trasportato non è rifiuto, possono chiedere alla persona fisica o giuridica detentrica della sostanza o dell'oggetto, o che ne organizza il trasporto, di presentare prove documentali riguardanti l'origine e la destinazione della sostanza o dell'oggetto in questione ed attestanti che non si tratti di rifiuti, comprese, se del caso, prove di funzionalità. Deve essere accertato, altresì, che vi sia adeguata protezione della sostanza o dell'oggetto interessato dai danni che possono derivare dal trasporto e dal carico e scarico.

La mancata presentazione nel termine imposto di tali prove, l'insufficienza delle stesse, ovvero anche l'insufficienza della protezione dell'oggetto trasportato contro i possibili danni che il trasporto potrebbe causare, comporta la qualificazione della spedizione come illegale, con conseguente applicazione degli articoli 23 e 25 del Regolamento (Ce) 1013/2006, disciplinanti la ripresa dei rifiuti in caso di spedizione illegale, ed informazione dell'Autorità competente del paese in cui ha avuto luogo l'ispezione.

Le autorità coinvolte nelle ispezioni, per accertare se una spedizione di rifiuti sia conforme al Regolamento, possono richiedere al notificatore, alla persona che organizza la spedizione, al detentore, al vettore, al destinatario e all'impianto che riceve i rifiuti di presentare prove documentali utili entro un periodo da esse specificato.

Ugualmente, le Autorità coinvolte nelle ispezioni, per accertare se una spedizione di rifiuti soggetta agli obblighi generali di informazione di cui all'articolo 18 sia destinata ad operazioni di recupero conformi al dettato del Regolamento (articolo 49), possono chiedere alla persona che organizza la spedizione di presentare le pertinenti prove documentali fornite dall'impianto di recupero intermedio e non intermedio e, ove necessario, approvate dall'Autorità competente del paese di destinazione.

Anche in questo caso, la mancata presentazione nel termine specificato delle prove richieste, ovvero un giudizio di insufficienza delle stesse e delle informazioni rese disponibili, comportano la trattazione da parte delle autorità coinvolte nell'ispezione della spedizione alla stregua di una spedizione illegale, con conseguente applicazione degli articoli 24 e 25 del Regolamento ed immediata informazione dell'autorità competente del Paese ove l'ispezione ha avuto luogo.

Gli Stati membri debbono altresì cooperare, a titolo bilaterale e multilaterale, allo scopo di facilitare la prevenzione e l'individuazione delle spedizioni illegali, scambiandosi informazioni utili relative alle spedizioni di rifiuti, ai flussi degli stessi, agli operatori e agli impianti e condividendo esperienze e conoscenze sulle misure di esecuzione, compresa la valutazione del rischio.

---

#### NOTE

(1) I rifiuti pericolosi elencati nell'allegato IV del Regolamento (detto elenco "ambra" dei rifiuti); i rifiuti elencati nell'allegato IV A (che contiene l'elenco dei rifiuti non pericolosi destinati al recupero enumerati nell'allegato III, cd. elenco "verde" dei rifiuti, ma soggetti comunque all'obbligo di notifica e autorizzazione preventive scritte); i rifiuti non classificati sotto una voce specifica degli allegati III, III B, IV o IV A; le miscele di rifiuti non classificati sotto una voce specifica dell'allegato III, composte da due o più rifiuti elencati nell'allegato III, sempre che la composizione delle miscele non ne impedisca il recupero secondo metodi ecologicamente corretti e tali miscele siano elencate nell'allegato III A, a norma dell'articolo 58.

(2) I rifiuti elencati nell'allegato III e III B al regolamento e le miscele di rifiuti, non classificati sotto una voce specifica dell'allegato III, composte da due o più rifiuti elencati nell'allegato III, sempre che la composizione delle miscele non ne impedisca il recupero secondo metodi ecologicamente corretti e tali miscele siano elencate nell'allegato III A, a norma dell'articolo 58.

---

(3) Islanda, Norvegia, Svizzera, Liechtenstein.

(4) P. Fico – P. Fimiani “*Trasporti transfrontalieri: il principio di continuità normativa salva le sanzioni del “Codice ambientale” sul traffico illecito*” in questa Rivista n. 145 (11/2007) pagina 3, ss.

R. Nitti “*Illeciti penali in tema di spedizione transfrontaliera di rifiuti*”, *ibidem*, n. 158 (1/2009)

(5) Da ultima Cass. Pen. Sez. III, 30 gennaio 2015, n. 8153.

(6) P. Fimiani, “*La tutela penale dell’ambiente*”, Giuffrè Editore, Milano, 2011, pagina 308.

(7) L’articolo 2, comma 2, Dlgs 7 luglio 2011, n. 121 ha inserito la violazione dell’articolo 259, comma 1 e il delitto di cui all’articolo 260, tra i reati per i quali il DLgs 231/2001 prevede la responsabilità amministrativa degli enti per illeciti amministrativi dipendenti da reato (articolo 25-*undecies*, comma 2, lettera e) ed f), Dlgs 231/2001).

(8) L. Ramacci, “*I rifiuti: la gestione e le sanzioni*”, La Tribuna, 2011, pagina 229. Alcune riserve sono state espresse anche da R. Nitti, “*Il Piano straordinario contro le mafie modifica la disciplina del delitto di traffico illecito di rifiuti*”, in questa Rivista n. 178 (11/2010).

(9) Si veda Relazione della direzione nazionale antimafia del dicembre 2012, pagina 316.

(10) La Procura Nazionale Antimafia, a seguito della sottoscrizione nel 2009 di una convenzione tra la DNA e l’Agenzia delle Dogane, ha predisposto modelli di analisi strategica ed operativa per le pre-investigazioni in ordine ai flussi merceologici internazionali a rischio.

(11) Il Direttore dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nella relazione prodotta nel corso dell’audizione innanzi alla Commissione bicamerale d’inchiesta sul ciclo dei rifiuti, avvenuta il 4 novembre 2014, ha evidenziato che “*Le conseguenze di queste asimmetrie informative riguardano la difficoltà dell’Agenzia di operare la selezione per il controllo per le spedizioni riferibili a soggetti denunciati dalle forze di polizia e, per altro verso, le stesse difficoltà e criticità riguardano le forze di polizia, che non conoscono i precedenti riferiti a soggetti denunciati dagli uffici doganali, nonostante gli uffici doganali territoriali dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli inoltrino, solo per il settore ambientale, centinaia di comunicazioni di notizie di reato alla varie Procure della Repubblica competenti per lo spazio doganale all’interno del quale gli uffici doganali hanno operato il sequestro delle spedizioni*” (relazione cit. pagina 57).

(12) Relazione cit. pagina 17.

(13) Si veda Regolamento (Ue) n. 660/2014, 6° considerando.