



Grano sicuro?

Simona Lauri OdG Milano

Intervista al Gen. Giuseppe Giove, Gen. di Divisione dell'Arma dei Carabinieri

Vi ricordate il maxi sequestro di grano destinato al consumo umano, operato dal Corpo Forestale dello Stato **nel 2015** all'interno dell'operazione "Grano sicuro"?

Per chi si fosse dimenticato, **l'operazione riguardava un sequestro di diversi quintali di grano per uso alimentare** che proveniva dall'Europa all'Italia e viceversa, **trasportato sugli stessi rimorchi utilizzati per i rifiuti pericolosi**.

In quell'occasione il comandante regionale del Corpo Forestale dello Stato era il **Gen. Giuseppe Giove**.

Ricordo ai nostri lettori che il **Generale**

Giove è Generale di Divisione dell'Arma dei Carabinieri (ris.). Già Comandante Regione Carabinieri Forestale Emilia Romagna e Lombardia, ha espletato numerose indagini di rilievo nazionale e transazionale con Procure territoriali ed antimafia.

Ingegnere ambientale, Avvocato. **Insignito del Premio Nazionale "Ambiente e Legalità" per la lotta alle Ecomafie nel 2016**, è stato **direttore della rivista "Silvae"**, autore di testi ("*Gli Atti Polizia Giudiziaria*", "*La Tutela dell'Ambiente nel Ciclo dei Rifiuti*", "*Profili del Nuovo Diritto Agrario e dell'Ambiente*") **e di numerose pubblicazioni in**



Giuseppe Giove

Comandante Carabinieri Forestali Regione Emilia-Romagna



campo ambientale e agroalimentare. Ha fatto parte di importanti Commissioni di studio sulle questioni ambientali

Ringrazio infinitamente il Generale Giove per la pazienza, l'infinita gentilezza per avermi concesso quest'intervista, ma soprattutto per aver trovato del tempo da dedicare ai nostri lettori.

Lei si è occupato di un maxi sequestro nel 2015, come CFS, di un carico

proveniente dall'estero di grano per uso umano, trasportato su mezzi che avevano trasportato in precedenza sostanze pericolose. Ce ne vuole parlare? Da dove sono partiti i controlli?

L'importantissima operazione, che ha comportato un notevole e delicato impegno del personale, **posta in essere tra il 2015 ed il 2017, ha consentito di evidenziare grosse criticità nella ricezione di derrate alimentari** e di dare spunti finalizzati ad un miglioramento delle norme esistenti e dei rapporti tra Stati.

In particolare si è posto il

problema dei trasporti intracomunitari di sostanze alimentari sfuse, destinate al consumo umano, verso l'Italia, **in mezzi non idonei** allo scopo poiché adibiti sia al trasporto di rifiuti sia al trasporto di derrate alimentari, **senza rispetto delle normative** di riferimento agevolato, peraltro, da criticità insite nelle stesse.

Le motivazioni di tali comportamenti erano dettate da ragioni meramente economiche poiché in tale maniera **si consentiva alle imprese di trasporto di "ottimizzare"** l'utilizzo dei vettori che

viaggiando sempre a pieno carico, **sia in entrata da Nazioni straniere, sia in uscita verso l'estero dall'Italia**, proponevano prezzi per il **trasporto di derrate alimentari e di rifiuti molto concorrenziali rispetto ad imprese che svolgevano correttamente il proprio lavoro.**

Naturalmente, di primo acchito, si è posto **il problema di evitare il pericolo di grave adulterazione di sostanze destinate all'alimentazione umana**, prima della loro distribuzione, per l'evidente percezione che tali comportamenti disvaloriali **potevano costituire**





pericolo per la salute dei consumatori e son stati eseguiti, anche su disposizione della competente A.G., sequestri e perquisizioni.

Facendo quindi seguito a minuziose attività di indagine del personale impegnato (acquisizioni documentali, accertamenti, riscontri, pedinamenti, controlli) ed anche a collaborazioni di confidenti evidentemente preoccupati per la gravità del fenomeno, **si è acclarata l'esistenza della fattispecie delittuosa dell'illecito uso di automezzi** e degli stessi vani di carico (rimorchi, semirimorchi, container) **per trasportare alternativamente**, ma senza le dovute

precauzioni ed il rispetto delle norme vigenti, **entrambi le merci di granaglie sfuse ad uso umano e rifiuti speciali pericolosi.**

Gli accertamenti hanno seguito a riguardo due filoni:

- Ingresso "merci" in Italia tramite ferrovia sino ad un interporto.
- Ingresso "merci" in Italia su mezzi gommati da un'autostrada confinante con Paese straniero

In particolare si sono monitorati:

- Alimenti ad uso umano rilevando e controllando flussi di granaglie in otto

imprese molitorie ubicate in due Regioni, controllando i modelli C.M.R. che accompagnano il trasporto del grano sfuso (lettera di vettura internazionale redatta ai sensi della Convention des Marchandises par Route).

- Dati sui rifiuti trasportati con particolare riferimento ad autorizzazioni, MUD e FIR – Formulari rifiuti e modelli per il trasporto transfrontaliero (Mod. 54 B) selezionando n. 64 ditte di autotrasporto in conto terzi italiane e straniere (Austria, Germania, Romania, Slovakia, Slovenia, Ungheria) ed individuando n.78 imprese produttrici e detentrici di rifiuti speciali, distribuite in un'area geografica circoscritta all'asse di comunicazione

treno – gomma (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto, Prov. Autonome Trento e Bolzano), in direzione dell'Europa centrale.

In tale contesto sono state accertate violazioni settoriali con particolare riferimento a:

1.Regolamento C.E. n. 852/2004 e ss.mm.ii. del Parlamento Europeo che dispone il trasporto di generi alimentari sfusi, granulari o in polvere in vani di carico riservati con menzione specifica "ESCLUSIVAMENTE PER PRODOTTI





ALIMENTARI" (D.Lgs. n.193/2007)

2.Prescrizioni sui provvedimenti delle competenti Sezioni dell'Albo Nazionale Gestori Ambientali (in tema di rifiuti), le quali specificano che *"...e' vietato in ogni caso utilizzare mezzi e recipienti che hanno contenuto rifiuti pericolosi per il trasporto di prodotti alimentari..."*

3.Legge n. 283/1962 e ss.mm.ii. che vieta espressamente ogni genere di contaminazione dei prodotti trasportati e destinati all'alimentazione umana

L'intervento investigativo ha permesso di ipotizzare, tra l'altro, inizialmente **a carico di 37**

soggetti per lo più stranieri, una serie di reati che **partendo dall'art.440 c.p.** (delitto di adulterazione di sostanze alimentari destinate all'alimentazione, prima della distribuzione per il consumo umano), **si sono estesi, in particolare, all'art.483 c.p.** (delitto di falso ideologico commesso da privati in atto pubblico con particolare riferimento ai documenti per l'iscrizione all'Albo Gestori Ambientali in tema di trasporto rifiuti e/o sulla SCIA/DIA all'A.S.L. per trasporto di sostanze alimentari ad uso umano) **ed all'art. 256 del D.Lgs. 152/2006 per la gestione illecita di rifiuti** (trasporto di rifiuti speciali pericolosi senza ottemperanza delle prescrizioni

dettate dall'Albo Gestori Ambientali).

Dalla esemplificativa descritta operazione emerge la necessità che sia la valorizzazione del "Made in Italy", sia la tutela del consumatore e della salute pubblica debbono tener conto del corretto trasporto delle derrate alimentari.

Il nostro Paese è, a volte, un importatore strutturale di materie prime, spesso indispensabilmente provenienti anche dall'estero e di cui il sistema alimentare non può fare a meno, in attesa di una politica più strutturale che consenta una maggiore autonomia.

Il settore agroalimentare, conseguenzialmente, attraversa trasformazioni connesse sia alla evoluzione di esigenze normative sia ad esigenze di mercato.

In tale contesto occorre dare **sicurezza per garantire standard di qualità** ai prodotti che consentano adeguate risposte alle esigenze nutrizionali.

La sicurezza igienico-sanitaria richiede un percorso che garantisca "dalla terra alla tavola" una filiera foriera di certezze per la tutela dei prodotti e del consumatore.

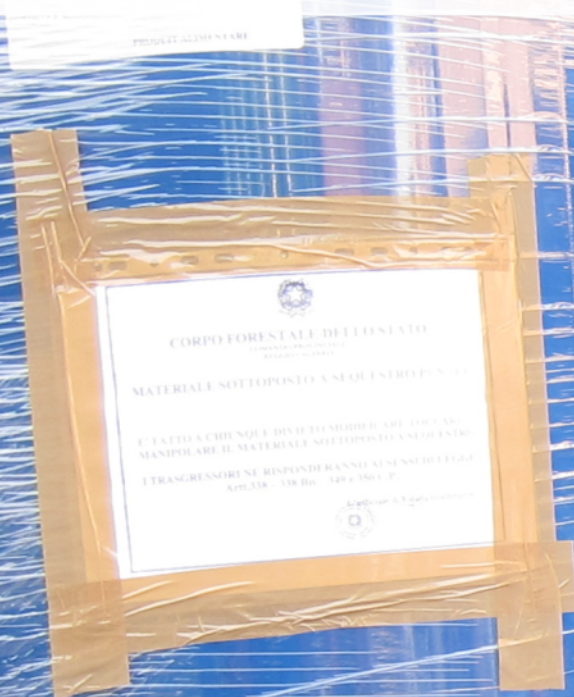


L'operatore del settore alimentare che intende svolgere attività propedeutiche connesse alla distribuzione è **tenuto a produrre una D.I.A. alla competente Azienda Unità Sanitaria Locale ed una comunicazione alla S.U.A.P.** (sportello unico delle attività produttive) corredate da una relazione tecnica esplicativa.

Fondamentale importanza assume, nel contesto della filiera

richiamata, **l'idoneità dei mezzi di trasporto** al fine, tra l'altro, di evitare contaminazioni batteriche o particellari, promiscuità di materiali tra loro incompatibili causate o da contatti diretti o indiretti (aerodispersori, percolamenti mancata sanificazione nel trasporto di merci diverse e/o incompatibili).

L'autotrasporto di rifiuti (pericolosi e non) ed alimenti sfusi, in particolare cereali (grano, mais, farro, orzo, ecc.), hanno posto e



tuttora inducono riflessioni sulla idoneità delle norme a garantire adeguata protezione.

Le problematiche del trasporto nazionale e transfrontaliero e soprattutto in conto terzi, su rotaia e su gomma, al fine di ottimizzare i costi, **rimarcano criticità di prassi diffuse tramite cui si può utilizzare alternativamente lo stesso vettore** di più merci con lo stesso vano di carico (cassoni, containers).

La questione si è aggravata allorché si è riscontrato il **trasporto promiscuo ed alternato di rifiuti** (pericolosi e non pericolosi), ed alimenti sfusi non confezionati.

A volte nello stesso vano di carico, si son trasportati in periodi temporali brevi e ravvicinati, **cereali sfusi** provenienti anche dall'estero, in particolare dalla Europa centrale, con gli stessi veicoli adibiti anche al trasporto di **rifiuti pericolosi** verso quegli Stati (residui di amianto, fanghi pericolosi e tossici, ecc.).

