



**Oggetto:**

Analisi della proposta di revisione del regolamento n. 1013/2006 relativo alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti presentata dalla Commissione il 17 novembre 2021: focus sul sistema EDI di interscambio elettronico dei dati

(Report B)

Rev.1-30/11/2023

**Indice**

|   |    |
|---|----|
| Premessa .....  | 3  |
| Introduzione .....  | 4  |
| 1 Proposta di revisione del regolamento (CE) 1013/2006 relativo alle spedizioni dei rifiuti .....                 | 4  |
| 1.1 La proposta della Commissione.....  | 4  |
| 1.1.1 Ambito dell'analisi e ragioni della Proposta della Commissione Europea.....                                 | 4  |
| 1.1.2 La Valutazione Ex Post dell'adeguatezza del Regolamento Vigente .....                                       | 7  |
| 1.1.3 La Proposta della Commissione europea .....   | 8  |
| 1.1.4 Contesto e obiettivi della Proposta.....  | 9  |
| 1.1.5 La base giuridica della Proposta .....  | 10 |
| 1.1.6 Consultazioni con i portatori di interesse.....   | 11 |
| 1.1.7 La Valutazione d'Impatto .....  | 11 |
| 1.1.8 Le misure individuate dalla Commissione .....   | 14 |
| 1.1.9 Possibili impatti economici .....   | 23 |
| 1.1.10 Portata della riforma e tempi di attuazione .....  | 24 |
| 1.2 La posizione negoziale del Parlamento.....  | 25 |
| 1.3 La posizione negoziale del Consiglio.....   | 27 |
| 1.4 Fasi ad oggi concluse .....   | 29 |
| 2 Il Sistema EDI .....  | 31 |
| 2.1 Sistema EDI come "misura chiave" della riforma .....  | 31 |
| 2.2 Forma delle Comunicazioni: cosa prevede il Regolamento Vigente.....   | 32 |
| 2.3 Origine dell'EDI.....   | 33 |
| 2.4 Studio di Fattibilità EDI.....  | 34 |
| 2.5 Analisi SWOT dei possibili scenari e linee di intervento .....  | 38 |
| 2.6 Lo studio "Electronic Data Exchange for Waste Shipment Regulation –2016 e i lavori della<br>Commissione ..... | 39 |
| 2.7 Le modifiche normative conseguenti all'adozione della misura 1d) relativa all'EDI.....                        | 41 |
| 2.8 Costi/benefici economici diretti previsti dall'attuazione del sistema EDI.....                                | 42 |
| 3 Regime delle ispezioni sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti e sistemi nazionali di raccolta dati ...   | 42 |
| 3.1 Il Regime delle Ispezioni nella Proposta di Regolamento .....   | 42 |
| 3.2 Le ispezioni in Italia.....   | 44 |
| 3.2.1 Autorità coinvolte nel Piano e compiti a loro assegnati .....   | 44 |
| 3.3 La pianificazione delle ispezioni e il sistema SISPED.....  | 45 |
| 3.4 Le ispezioni in Francia .....   | 47 |
| 3.5 Le ispezioni in Spagna.....   | 49 |



|     |  |    |
|-----|--|----|
| 3.6 | Le ispezioni in Germania.....  | 50 |
| 3.7 | Le ispezioni in Austria .....  | 52 |
| 3.8 | Le ispezioni in Slovenia .....   | 54 |
|     | Allegato 1 – Matrice delle misure delle Opzioni Strategiche 2, 3 e 4, suddivise per i tre Obiettivi Generali | 56 |
|     | Allegato 2 - Elenco delle fonti .....  | 59 |

## Premessa

Ogni anno tutte le attività economiche e le famiglie dell'UE producono oltre 2 miliardi di tonnellate di rifiuti, il che equivale a circa 4,8 tonnellate di rifiuti pro capite. Sebbene la maggior parte dei rifiuti prodotti nell'UE sia trattata a livello nazionale, quantità significative sono trasferite verso altri paesi. Circa 32,7 milioni di tonnellate sono infatti esportate verso paesi terzi - con un aumento del 75% rispetto al 2004 - per un valore di 13 miliardi di euro, mentre 67 milioni di tonnellate sono commercializzate all'interno dell'UE. L'Unione altresì importa, da paesi non appartenenti all'UE, circa 16 milioni di tonnellate di rifiuti, per un valore di 13,5 miliardi di euro, in diminuzione del 10% rispetto al 2004<sup>1</sup>.

La Turchia è la destinazione principale per i rifiuti esportati dall'UE, con un volume di circa 13,7 milioni di tonnellate nel 2020, più del triplo rispetto al 2004. Seguono l'India (2,9 milioni di tonnellate), Regno Unito (1,8 milioni di tonnellate), Svizzera (1,6 milioni di tonnellate), Norvegia (1,5 milioni di tonnellate), Indonesia e Pakistan (1,4 milioni di tonnellate a testa). Le esportazioni di rifiuti dell'UE verso la Cina sono diminuite drasticamente da un picco di 10,1 milioni di tonnellate nel 2009 a 0,6 milioni di tonnellate nel 2020<sup>2</sup>, a causa del radicale cambio di strategia in materia da parte del gigante asiatico.

Se non è regolamentato e controllato, il commercio di rifiuti può essere dannoso per l'ambiente e per la salute delle persone, soprattutto quando contengono sostanze pericolose. Attualmente, peraltro, tra il 15% e il 30% delle spedizioni di rifiuti potrebbe essere illegale<sup>3</sup>; le spedizioni che non sono monitorate sfuggono ai controlli e hanno maggiori probabilità di essere smaltite o trattate in modo improprio, il che aumenta i rischi ambientali.

Il commercio illegale di rifiuti rappresenta altresì un'opportunità mancata per il riutilizzo e il riciclaggio dei materiali; secondo quanto riportato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente, nell'UE solo il 46% di tutti i rifiuti è riciclato<sup>4</sup>. Oltre a prevenire rischi ambientali, la definizione di norme efficaci per il commercio di rifiuti può pertanto anche contribuire ad aumentare i tassi di riutilizzo e riciclo nell'Unione, favorendo in tal modo lo sviluppo dell'economia circolare.

A questo proposito, l'UE sta lavorando all'aggiornamento della regolamentazione in materia di spedizioni transfrontaliere dei rifiuti per disciplinarne meglio il commercio all'interno dell'UE e con i paesi terzi, in linea con il Green Deal europeo.

<sup>1</sup> Dati del 2020 tratti da <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/waste-trade/> e da <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210420-1#:~:text=In%202020%2C%20EU%20exports%20of,16.0%20million%20tonnes%20in%202020>

<sup>2</sup> Fonte: Eurostat

<sup>3</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/waste-trade/>

<sup>4</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/waste-trade/>

## Introduzione

L'obiettivo della presente analisi è esaminare il progetto di revisione del Regolamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti. La Commissione europea, infatti, dopo una valutazione accurata, ha ritenuto necessario rivedere ampiamente il Regolamento per tenere conto da una parte della continua presenza di trasporti illegali di rifiuti, dall'altra del nuovo scenario che si è venuto a configurare negli ultimi anni con l'agenda europea sull'economia circolare. Allo stesso tempo la Commissione, tenendo anche conto delle osservazioni e delle istanze dei portatori di interesse pubblici e privati, ha inteso aggiornare la normativa al fine di snellire e armonizzare le procedure e digitalizzare il più possibile i processi.

La prima sezione del presente documento è dedicata ad esaminare la proposta legislativa della Commissione nella sua globalità e a verificare lo stato dell'iter normativo, attualmente in corso, incluse le posizioni negoziali del Parlamento europeo e del Consiglio.

La seconda sezione è dedicata invece ad un focus specifico su una delle principali misure previste dalla proposta legislativa della Commissione, ovvero quella di istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello di UE per la gestione di tutti i processi relativi alle spedizioni dei rifiuti. A riguardo si riportano anche le considerazioni della Commissione la quale considera tale misura centrale nel disegno globale e fondamentale per il buon esito della riforma nel suo complesso, in quanto trasversale rispetto alle altre misure e di alto contenuto innovativo.

Nell'ultima sezione si riporta l'analisi del regime delle ispezioni sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti. Tale tema era già stato oggetto di una revisione parziale con l'emanazione del Regolamento (UE) 660/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014 che aveva introdotto, tra l'altro, l'obbligo per gli Stati membri di elaborare e tenere aggiornati dei piani di ispezione nazionali. L'obiettivo della sezione pertanto è da una parte esaminare il sistema italiano di raccolta dati per il proprio piano nazionale delle ispezioni (SISPED) e confrontarlo con quelli dei Paesi dell'Unione interessati dal progetto, quali Francia, Spagna, Austria, Germania e Slovenia; dall'altra verificare quali altre novità in materia di ispezioni stanno emergendo dalla riforma in atto del Regolamento (CE) 1013/2006.

## 1 Proposta di revisione del regolamento (CE) 1013/2006 relativo alle spedizioni dei rifiuti

### 1.1 La proposta della Commissione

#### 1.1.1 Ambito dell'analisi e ragioni della Proposta della Commissione Europea

L'oggetto della presente analisi è la "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti e che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056" del 17 novembre 2021<sup>5</sup> (di seguito la "Proposta di Regolamento" o anche la "Proposta"), predisposta dalla Commissione europea e che ha come obiettivo la revisione del Regolamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 e successive modifiche ed integrazioni (di seguito il "Regolamento Vigente" o anche il "Regolamento").

La Proposta è stata redatta in conformità all'art.60, par.2 bis, del Regolamento vigente che prevede che *"Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione procede a un riesame del presente regolamento (...) e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui relativi risultati, corredata, se del caso, di una proposta legislativa. In tale riesame, la Commissione prende in considerazione, in particolare, l'efficacia dell'articolo 50,*

---

<sup>5</sup> COM(2021) 709 final - 2021/0367 (COD)



*paragrafo 2 bis, relativamente alla lotta alle spedizioni illegali, tenuto conto degli aspetti ambientali, economici e sociali”.*

Il menzionato articolo art.60, paragrafo 2 bis, è stato introdotto con il Regolamento (UE) 660/2014, che ha provveduto a modificare il Regolamento con una serie di norme tese a rafforzare il regime delle ispezioni, al fine di contrastare il fenomeno delle spedizioni illegali di rifiuti<sup>6</sup>.

La Commissione europea ha effettuato pertanto un riesame del Regolamento di cui si ha evidenza nel report di valutazione del 31 gennaio 2020<sup>7</sup> predisposto dal proprio staff tecnico (di seguito la “Valutazione Ex Post”), basato su un apposito studio condotto dal consorzio guidato dalla società di consulenza Trinomics<sup>8</sup>. All’esito dello studio la Commissione ha effettivamente deciso nel novembre del 2021 di sottoporre al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di revisione legislativa del Regolamento.

Negli anni precedenti, peraltro, la Commissione aveva già fatto intendere che sarebbe intervenuta con una profonda riforma della regolamentazione in materia di spedizione transfrontaliera dei rifiuti, a cominciare dal Piano d’Azione sull’Economia Circolare, elaborato nel dicembre del 2015, nel quale la Commissione aveva incluso tra le misure da adottare in futuro quelle per agevolare il trasporto di rifiuti in tutta l’UE, come ad esempio gli interventi finalizzati al **miglioramento della comunicazione dei dati in materia di spedizioni di rifiuti, in particolare attraverso l’uso dei dati disponibili nel contesto dello scambio elettronico transfrontaliero**<sup>9</sup>.

Successivamente, nel corso del 2018, la Commissione, tramite una prima consultazione pubblica in materia effettuata mediante la propria piattaforma REFIT, aveva raccolto le preoccupazioni degli stakeholder, pubblici e privati, in merito:

- ad alcune disposizioni del Regolamento che causavano – secondo gli stakeholder - **oneri amministrativi inutili, nonché ritardi** e costi aggiuntivi per il trasporto di rifiuti;
- alla **continua presenza di trasporti illegali di rifiuti**<sup>10</sup>.

Nel Green Deal Europeo di dicembre 2019, la Commissione aveva poi valutato l’opportunità di adottare requisiti giuridicamente vincolanti per **dare impulso al mercato delle materie prime secondarie** con contenuto riciclato obbligatorio (ad esempio, per gli imballaggi, i veicoli, i materiali da costruzione e le batterie); anche per tale ragione, aveva espresso il parere che l’UE avrebbe dovuto **cessare di esportare i propri rifiuti al di fuori dell’Unione** e a tal fine aveva manifestato l’intendimento di riesaminare le norme in materia di spedizioni ed esportazioni illegali di rifiuti<sup>11</sup>.

Infine, nel Nuovo Piano d’Azione per l’Economia Circolare del marzo del 2020, la Commissione aveva preannunciato misure di intervento con l’obiettivo di garantire che l’UE non **esportasse le proprie problematiche connesse ai rifiuti verso paesi terzi**, con azioni finalizzate al **rafforzamento dei mercati europei delle materie prime secondarie**; a questo riguardo, prevedeva di effettuare un riesame approfondito delle norme dell’UE in materia di spedizioni di rifiuti per **agevolare la preparazione al riutilizzo e al riciclaggio**

---

<sup>6</sup> Il Regolamento (UE) 660/2014 ha introdotto, fra l’altro, l’obbligo per gli Stati membri di elaborare dei piani di ispezione, i criteri per la loro predisposizione e gli elementi minimi che vi devono figurare; sul punto, art.50, comma 2 bis, del Regolamento (CE) 1013/2006

<sup>7</sup> Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste - SWD(2020) 26 final - 31.1.2020

<sup>8</sup> Study supporting the evaluation of Regulation (EC) No 1013/2006 on shipments of waste - May 2019

<sup>9</sup> par.4 del Piano d’azione dell’Unione europea per l’economia circolare - COM(2015) 614 final

<sup>10</sup> par.1.1 di Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste - SWD(2020) 26 final

<sup>11</sup> par.2.1.3, pg.9, del Green Deal europeo - COM(2019) 640 final



dei rifiuti nell'UE e per **limitare le esportazioni di rifiuti che arrecano danni all'ambiente** e alla salute nei paesi terzi **o che comunque possono essere trattati all'interno dell'UE**<sup>12</sup>.

Anche il **Parlamento europeo**, nell'ambito della propria risoluzione di febbraio 2021 proprio sul Nuovo Piano d'Azione per l'Economia Circolare proposto dalla Commissione:

- sosteneva l'ambizione di istituire nell'UE un **mercato ben funzionante delle materie prime secondarie**;
- invitava la Commissione a i) prestare attenzione alle norme sui movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati al recupero tra gli Stati membri dell'UE e a considerare la possibilità di **adattarle al fine di aumentarne la chiarezza e la comprensibilità**, ii) **rimuovere gli ostacoli amministrativi e armonizzarne l'attuazione delle norme** in tutti gli Stati membri dell'UE, anche attraverso l'istituzione di un **sistema elettronico unico dell'UE** per la registrazione delle spedizioni di rifiuti;
- sosteneva l'ambizione della Commissione di rivedere il regolamento sulle spedizioni di rifiuti al fine di garantire la trasparenza e la tracciabilità del commercio intra-UE di rifiuti, di **bloccare l'esportazione verso paesi terzi di rifiuti che causano danni all'ambiente** o alla salute umana e di contrastare più efficacemente i comportamenti illeciti, al fine di garantire che tutti i rifiuti siano trattati conformemente ai **principi dell'economia circolare**<sup>13</sup>.

Pochi mesi prima, anche il **Consiglio dell'Unione europea**, chiamato anch'esso ad esprimersi in merito al Nuovo Piano d'Azione per l'Economia Circolare, nell'accoglierne con favore il suo contenuto generale quale pilastro centrale del Green Deal europeo, apprezzava, fra l'altro, l'imminente revisione del regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti al fine di:

- regolamentare ulteriormente alcuni aspetti, in particolare **l'esportazione verso paesi terzi di rifiuti potenzialmente dannosi per l'ambiente e la salute umana nei paesi di destinazione**;
- garantire controlli efficaci delle spedizioni e **rafforzare l'applicazione delle norme contro le spedizioni illegali di rifiuti**;
- **utilizzare soluzioni digitali e l'interscambio elettronico di dati per rendere le procedure più efficaci** senza compromettere il livello di protezione dell'ambiente, in modo da garantire un funzionamento più agevole delle spedizioni di rifiuti all'interno dell'UE, fondamentale per la **creazione di un solido mercato unico delle materie prime secondarie** basato su elevati standard ambientali e sulla trasparenza<sup>14</sup>.

Da questa analisi emerge che le ragioni principali che hanno indotto la Commissione a predisporre una proposta di ampia revisione del Regolamento Vigente sono sostanzialmente riconducibili alle seguenti cinque esigenze di intervento:

1. **miglioramento dei controlli**: considerata la perdurante, continua presenza di trasporti illegali di rifiuti, garantire controlli più efficaci e rafforzare l'applicazione delle norme contro le spedizioni illegali;
2. **diminuzione delle esportazioni**: bloccare o quantomeno limitare e regolamentare meglio l'esportazione verso paesi terzi di rifiuti potenzialmente dannosi per l'ambiente e la salute umana nei paesi di destinazione;

---

<sup>12</sup> par. 4.4, del Nuovo Piano d'Azione per l'Economia Circolare - COM(2020) 98 final

<sup>13</sup> Risoluzione del Parlamento europeo del 10 febbraio 2021 sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare - P9\_TA(2021)0040 – in particolare punti 100, 101 e 120

<sup>14</sup> Approvazione del progetto di conclusioni del Consiglio "Per una ripresa circolare e verde" del 11 dicembre 2020 - 13852/20 – in particolare punti 5 e 59



3. **implementazione dei principi dell'economia circolare:** modificare la regolamentazione al fine di agevolare la preparazione al riutilizzo e al riciclaggio dei rifiuti nell'UE, per limitare le esportazioni di rifiuti che arrecano danni all'ambiente e alla salute nei paesi terzi o che comunque possono essere trattati all'interno dell'UE; istituire nell'UE un mercato ben funzionante delle materie prime secondarie al fine di garantire che tutti i rifiuti siano trattati conformemente ai principi dell'economia circolare;
4. **ottimizzazione delle procedure:** migliorare le norme sui movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati al recupero tra gli Stati membri dell'UE per aumentarne la chiarezza e la comprensibilità; rimuovere gli ostacoli e gli oneri amministrativi inutili e armonizzarne l'attuazione delle norme in tutti gli Stati membri dell'UE;
5. **digitalizzazione:** utilizzare soluzioni digitali e l'interscambio elettronico di dati per rendere le procedure più efficaci in modo da garantire un funzionamento più agevole delle spedizioni di rifiuti all'interno dell'UE.

Emerge anche con chiarezza che l'esigenza non è solo quella di migliorare l'impianto normativo al fine di rendere più efficaci e meno onerose le procedure e i controlli sui movimenti transfrontalieri di rifiuti, come richiesto a più riprese dai portatori di interesse, pubblici e privati; ma anche di adeguare il Regolamento alle nuove istanze provenienti dalle istituzioni dell'UE in tema di sviluppo sostenibile, che trovano il loro compimento proprio nel Green Deal europeo e nel Piano d'Azione per l'Economia Circolare.

#### 1.1.2 La Valutazione Ex Post dell'adeguatezza del Regolamento Vigente

Per comprendere ancor di più le ragioni che hanno spinto la Commissione ad una proposta di ampia revisione legislativa in materia di spedizione di rifiuti, giova fare riferimento anche alla già citata **Valutazione Ex Post**, predisposta dal suo staff tecnico, per valutare appunto il Regolamento Vigente in termini di **efficacia, efficienza, coerenza, rilevanza e valore aggiunto**<sup>15</sup>. La Valutazione Ex Post copre l'intero Regolamento dalla sua entrata in vigore<sup>16</sup> e prende in considerazione anche il Regolamento (CE) n. 1418/2007 della Commissione<sup>17</sup>. Si concentra principalmente sull'attuazione del Regolamento nell'UE, ma tiene anche conto della dimensione globale dei mercati dei rifiuti e del commercio ad essi associato e dell'importanza dell'agenda europea sull'economia circolare che si è sviluppata significativamente dalla prima adozione del Regolamento, in particolare dal 2015 in poi<sup>18</sup>.

Nell'ambito delle conclusioni, laddove si dà conto della "lezione appresa" in questi anni di vigenza del Regolamento, la Valutazione Ex Post riconosce che lo stesso ha contribuito ad una maggiore armonizzazione e attuazione dettagliata di strumenti internazionali come la Convenzione di Basilea<sup>19</sup> e che, attraverso ciò, ha raggiunto i suoi obiettivi ambientali migliorando la protezione della salute umana e dell'ambiente; purtroppo, rimangono significativi margini di miglioramento, evidenziati anche dagli stakeholder pubblici e privati, in relazione principalmente:

- alla **mancaza di una comune interpretazione delle disposizioni e delle procedure rilevanti** (anche di controllo) che porta a dispute tra gli Stati membri, nonché tra gli Stati membri e i paesi terzi; queste

<sup>15</sup> paragrafo 1.1 di Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 - SWD(2020) 26 final

<sup>16</sup> Il Regolamento (CE) 1013/2006 è entrato in vigore il 12 luglio 2007

<sup>17</sup> Il Regolamento (CE) 1418/2007 della Commissione è relativo all'esportazione di alcuni rifiuti destinati al recupero, elencati nell'allegato III o III A del Regolamento (CE) 1013/2006, verso alcuni paesi ai quali non si applica la decisione dell'OCSE sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti

<sup>18</sup> paragrafo 1.2 di Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 - SWD(2020) 26 final

<sup>19</sup> Vale la pena ricordare che nel Regolamento (CE) 1013/2006 confluiscono e vengono sistematicamente integrate anche le regole contenute in atti normativi internazionali sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti, quali la Convenzione di Basilea del 1989 e la Decisione OCSE del 1992



- variano dai diversi livelli di qualità nell'applicazione delle procedure, alla mancata standardizzazione del calcolo delle garanzie finanziarie, alle divergenze nella classificazione dei rifiuti;
- all'**esigenza di un maggiore coordinamento tra le autorità competenti**;
  - ai **tempi eccessivi di svolgimento delle procedure**: processi di notifica e autorizzazione più semplici e rapidi sarebbero molto vantaggiosi per gli operatori economici. Inoltre, l'armonizzazione degli approcci nazionali per affrontare le procedure aiuterebbe a risolvere delle inefficienze;
  - agli **eccessivi oneri amministrativi** relativi alle procedure;
  - alla **necessità di rivedere le disposizioni sull'esportazione dei rifiuti al di fuori dell'UE**, alla luce delle sfide legate al controllo di come vengono gestiti (correttamente o meno) nei paesi importatori;
  - alla **necessità di estendere ed armonizzare a livello di UE le buone pratiche adottate da alcuni Stati membri in termini di utilizzo di strumenti tecnologici** (compresa l'interoperabilità di diversi sistemi elettronici nazionali) e di semplificazione di procedure obsolete;
  - all'**esigenza di tenere anche conto del nuovo scenario che si è venuto a configurare negli ultimi anni con l'agenda europea sull'economia circolare**; a questo riguardo, la normativa dovrebbe consentire un miglior approccio all'economia circolare, continuando a ridurre gli impatti negativi delle spedizioni di rifiuti sull'ambiente e sulla salute pubblica, aumentando significativamente il valore aggiunto dell'UE. Anche alla luce della registrata forte richiesta di una migliore connessione degli obiettivi del Regolamento con quelli della transizione in corso dell'UE verso un'economia circolare favorendo opzioni di trattamento dei rifiuti più "circolari"<sup>20</sup>.

Maggior chiarezza delle disposizioni e maggior coordinamento tra autorità competenti, rivisitazione delle disposizioni sull'esportazione dei rifiuti, snellimento e armonizzazione delle procedure, digitalizzazione, integrazione dei principi dell'economia circolare: questi sono, in estrema sintesi, le esigenze che emergono dalle conclusioni del report di Valutazione Ex Post e che spingono la Commissione ad aggiornare l'impianto normativo complessivo in materia di spedizione transfrontaliera dei rifiuti. In sottofondo si trova un **macro-obiettivo**, intimamente legato ai principi dell'economia circolare, ovvero quello di **sostenere un mercato interno per i rifiuti e le materie prime secondarie**, ben regolamentato e che funzioni nel modo più fluido possibile, **fattore indispensabile per accelerare la transizione dell'UE verso un'economia circolare** che promuova una crescita economica sostenibile e protegga l'ambiente.

### 1.1.3 La Proposta della Commissione europea

La Proposta è del 17 novembre 2021 e si compone:

- della già citata Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti, composta da una **Relazione** e dal **Testo Normativo proposto**<sup>21</sup>
- dei suoi allegati (Annexes 1 to 16)<sup>22</sup>
- dei documenti di supporto alla proposta:
  - Regulatory Scrutiny Board Opinion - SEC(2021) 402 final
  - Subsidiarity Assessment Grid - SWD(2021) 330 final
  - Impact Assessment - SWD(2021) 331 final
  - Sintesi della Relazione sulla Valutazione d'Impatto - SWD(2021) 332 final

Il testo è rilevante ai fini del SEE (Spazio Economico Europeo).

<sup>20</sup> paragrafo 6.2 di Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 - SWD(2020) 26 final

<sup>21</sup> COM(2021) 709 final - 2021/0367 (COD)

<sup>22</sup> In realtà gli allegati sono 12: si tratta con tutta evidenza di un refuso contenuto nel frontespizio del documento



La Proposta, come già detto, contiene una Relazione con la quale la Commissione chiarisce il contesto, la base giuridica e l'iter procedurale attraverso il quale è pervenuta a proporre un nuovo testo normativo per disciplinare le spedizioni transfrontaliere dei rifiuti.

#### 1.1.4 Contesto e obiettivi della Proposta

In merito al contesto<sup>23</sup>, la Commissione europea, dopo aver fornito evidenze sullo stato del commercio dei rifiuti, globale ed europeo, e dopo aver ricordato che il Regolamento Vigente attua nel diritto dell'UE le disposizioni della Convenzione di Basilea e della Decisione OCSE, rileva che:

- il Green Deal europeo e la conseguente strategia industriale hanno riconosciuto che **l'accesso alle materie prime è d'importanza strategica** e una condizione indispensabile per la transizione verde e digitale della UE;
- il Piano d'azione per le Materie Prime Critiche<sup>24</sup> ha messo in evidenza le **importanti quantità di risorse che escono dall'Europa sotto forma di rifiuti anziché essere riciclate in materie prime secondarie** e contribuire così alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento per gli ecosistemi industriali europei;
- le spedizioni transfrontaliere di rifiuti possono generare rischi per la salute umana e l'ambiente, in particolare quando non sono controllate correttamente, ma che **allo stesso tempo tali rifiuti hanno spesso un valore economico positivo**, in particolare come materie prime secondarie che possono sostituire e ridurre la dipendenza dalle materie prime e quindi contribuire a un'economia più circolare.

Date tali premesse, la Commissione conclude che:

- l'obiettivo generale della revisione del Regolamento è aumentare il livello di protezione dell'ambiente e della sanità pubblica dagli impatti delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti;
- la revisione del Regolamento risponde altresì alla richiesta del Green Deal europeo e del Piano d'Azione per l'Economia Circolare di rivedere la regolamentazione con l'obiettivo di:
  - **facilitare le spedizioni di rifiuti per il riutilizzo e il riciclaggio nell'UE;**
  - **assicurare che l'UE non esporti in paesi terzi le proprie sfide in materia di rifiuti;**
  - **affrontare le spedizioni illegali di rifiuti.**
- anche il Parlamento europeo e il Consiglio hanno invitato la Commissione a presentare una revisione ambiziosa del regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

Appare chiaro come la Commissione enfatizzi come le nuove istanze dettate dal Green Deal e dal piano d'Azione per l'Economia Circolare siano alla base della decisione di rivedere profondamente il quadro normativo, non solo per evidenti ragioni legate alla protezione dell'ambiente e della sanità pubblica, ma anche per l'esigenza da parte dell'UE di **svincolarsi quanto maggiormente possibile dalla dipendenza con l'estero nell'approvvigionamento delle materie prime**. Restano sullo sfondo, ma non per questo risultano meno importanti, le esigenze di razionalizzare e snellire le procedure del Regolamento, come peraltro richiesto a più riprese dai portatori di interesse.

Infine, anche se nella Relazione la Commissione non lo esplicita chiaramente, un'altra ragione per la quale appare necessario effettuare una revisione del Regolamento Vigente è costituita dalla **necessità di dare piena, sistematica coerenza con altri atti legislativi europei sui rifiuti** quali, in particolare, la **Direttiva Quadro sui**

---

<sup>23</sup> paragrafo 1 della Relazione alla Proposta di Regolamento

<sup>24</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Resilienza delle materie prime critiche: tracciare un percorso verso una maggiore sicurezza e sostenibilità - COM(2020) 474 final



**rifiuti** e le **direttive inerenti flussi specifici di rifiuti** (sui veicoli fuori uso, sulle pile, sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio, sui RAEE); queste ultime contengono infatti disposizioni specifiche sui movimenti transfrontalieri di flussi di rifiuti che fanno riferimento al Regolamento.

Esistono anche sinergie tra il Regolamento e la **Direttiva sulla Tutela Penale dell'Ambiente**, la quale configura come reato le spedizioni di rifiuti gestite dalla criminalità e integra le disposizioni del Regolamento intese a garantire la sua applicazione.

#### 1.1.5 La base giuridica della Proposta

La Relazione chiarisce che la **base giuridica**<sup>25</sup> della Proposta si trova, come per il Regolamento Vigente, nell'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che stabilisce le modalità di attuazione dell'articolo 191 del trattato relativo alla politica dell'UE in materia di ambiente.

Non essendo quello dei rifiuti un settore di competenza esclusiva dell'UE, **la Commissione ha dovuto necessariamente affrontare anche la questione della sussidiarietà** (Why should the EU act?) e **della proporzionalità** (How the EU should act?) della propria Proposta normativa; a questo riguardo si ricorda che, tra la già citata documentazione di supporto alla Proposta, è presente il *Subsidiarity Assessment Grid*, ovvero un documento tecnico, predisposto dallo staff della Commissione, nel quale vengono chiarite le ragioni per le quali la Proposta di Regolamento è coerente con i principi di sussidiarietà e proporzionalità<sup>26</sup>.

In relazione alla **sussidiarietà**, secondo la Commissione la Proposta di Regolamento assicura che la legislazione complessiva della UE sui rifiuti non venga aggirata spedendo questi ultimi in paesi terzi nei quali gli standard in materia di gestione dei rifiuti differiscono notevolmente da quelle esistenti nella UE. È pertanto necessario stabilire a livello di UE norme comuni sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti al fine di evitare una situazione nella quale gli operatori illegali sceglierebbero di esportare i rifiuti dall'Unione attraverso Stati membri con norme interne meno severe di altri.

Secondo la Commissione, le norme dell'UE per le spedizioni di rifiuti all'interno dell'Unione sono altresì giustificate dato che l'industria della UE dei rifiuti è altamente integrata, anche al fine di assicurare parità di trattamento e chiarezza giuridica per tutti gli operatori economici in questo settore.

In merito alla **proporzionalità**, sempre secondo la Commissione la Proposta di Regolamento assicura la coerenza nell'attuazione da parte di ogni Stato membro della Convenzione di Basilea e della Decisione OCSE ed evita pertanto gli ostacoli alle spedizioni di rifiuti all'interno dell'UE o gli impedimenti al buon funzionamento del mercato interno dell'Unione. Considerato poi che, quando si tratta di esportazione, l'approccio dell'UE alla spedizione di rifiuti è più rigoroso rispetto alla Convenzione di Basilea, ciò comporta un evidente valore aggiunto ambientale rispetto ai risultati che può conseguire ciascuno Stato membro che si affida individualmente alle disposizioni contenute nella Convenzione di Basilea.

In merito infine alla scelta del tipo di **atto giuridico da adottare**, la Commissione nella sua Relazione alla Proposta ricorda che i primi provvedimenti in materia erano stati assunti con delle direttive, ma che a seguito del mutare del contesto internazionale generato dalla Convenzione di Basilea e dalla Decisione dell'OCSE, nel 1993 è stato adottato il primo regolamento (piuttosto che una nuova direttiva) sulle spedizioni di rifiuti<sup>27</sup> per

<sup>25</sup> paragrafo 2 della Relazione alla Proposta di Regolamento

<sup>26</sup> Nell'ottobre 2018 la Commissione ha pubblicato il suo "pacchetto sussidiarietà", volto a rafforzare il ruolo dei principi di sussidiarietà e proporzionalità nell'elaborazione delle politiche dell'UE. Uno dei principali interventi del pacchetto è stato quello di includere una griglia di valutazione della sussidiarietà e della proporzionalità negli orientamenti della Commissione per legiferare meglio e di utilizzarla per presentare le conclusioni della Commissione nelle valutazioni d'impatto, nelle valutazioni e nelle relazioni. Sul punto. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/7/the-principle-of-subsidiarity>

<sup>27</sup> Regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio, che abroga la direttiva 84/631/CEE

garantire un'applicazione simultanea e armonizzata delle relative norme in tutti gli Stati membri. Secondo la Commissione, **la scelta di un regolamento rimane giustificata in quanto:**

- stabilisce prescrizioni dirette per tutti gli operatori, fornendo così **la necessaria certezza del diritto e la possibilità di esecuzione di un mercato dei rifiuti completamente integrato in tutta l'UE;**
- assicura che gli obblighi siano attuati contemporaneamente e nello stesso modo in tutti gli Stati membri.

Tale valutazione da parte della Commissione appare scontata, a maggior ragione se si considera che, nonostante la materia sia già oggi disciplinata da un regolamento, tra i maggiori problemi segnalati dagli stakeholder vi è quello della mancanza di una comune interpretazione delle disposizioni e delle procedure rilevanti che varia, come evidenziato in precedenza, dai diversi livelli di qualità nell'applicazione delle procedure alle divergenze nella classificazione dei rifiuti. Circostanza che porta anche a dispute tra gli Stati membri, nonché tra gli Stati membri e i paesi terzi, e che costituisce a tutti gli effetti una delle ragioni principali per revisionare il Regolamento Vigente.

#### 1.1.6 Consultazioni con i portatori di interesse

Nella Relazione alla Proposta la Commissione dà atto anche delle consultazioni condotte con i portatori di interesse<sup>28</sup>. Dal 2018, tramite la prima consultazione pubblica compiuta mediante la piattaforma REFIT, e poi negli anni successivi, gli stakeholder pubblici e privati sono stati consultati dalla Commissione durante l'intero processo di Valutazione Ex Post. Tali consultazioni sono state indispensabili per predisporre le successive valutazioni d'impatto e la proposta di revisione della regolamentazione sulle spedizioni di rifiuti.

Secondo quanto riportato dalla Proposta, gli stakeholder e gli Stati membri hanno concordato in genere con le conclusioni principali della Valutazione Ex Post del Regolamento Vigente e con la necessità di rivederlo per affrontare le criticità evidenziate nelle sue conclusioni, apprezzando il fatto che talune misure verrebbero applicate in modo graduale per dare tempo sufficiente agli operatori e alle autorità per prepararsi all'attuazione delle nuove norme.

Peraltro la Commissione, nel rilevare generale condivisione sull'esigenza di evitare situazioni nelle quali i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente scorretto nei paesi di destinazione, ha registrato tuttavia **punti di vista differenti** sulle possibili soluzioni per affrontare tale questione. In particolare, alcuni stakeholder hanno sottolineato il fatto che **potrebbero non esservi capacità sufficienti nell'Unione per trattare i rifiuti che sono attualmente esportati al di fuori di essa;** e che comunque le misure adottate dall'UE potrebbero causare **perturbazioni del commercio dei rifiuti di alta qualità** e impattare negativamente sul settore dell'UE coinvolto nella raccolta, nella cernita e nel riciclaggio dei rifiuti.

La Commissione, infine, ha rilevato il fatto che portatori di interesse della società civile hanno insistito sulla necessità che l'UE stabilisca **misure molto restrittive per l'esportazione di rifiuti di plastica dall'UE**. Come verrà evidenziato in seguito nel corso della presente analisi, questa impostazione appare pienamente condivisa dal Parlamento europeo tanto da darne concreta attuazione nella sua posizione negoziale.

#### 1.1.7 La Valutazione d'Impatto

Come citato in precedenza, la Commissione ha corredato la propria Proposta, tra l'altro, con il report *"Impact Assessment"*<sup>29</sup> predisposto dal proprio staff tecnico (di seguito la "Valutazione d'Impatto").

---

<sup>28</sup> in particolare anche il paragrafo 3 della Relazione alla Proposta di Regolamento

<sup>29</sup> *Impact Assessment* - SWD(2021) 331 final



La Valutazione d'Impatto, sulla base della Valutazione Ex-Post del Regolamento Vigente e delle istanze portate avanti dagli stakeholder, ha individuato i seguenti **tre Obiettivi Generali** da perseguire con la revisione della regolamentazione in materia di spedizione transfrontaliera dei rifiuti:

- **Obiettivo 1:** facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare;
- **Obiettivo 2:** assicurare che i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente corretto;
- **Obiettivo 3:** contrastare più efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti intra e in partenza dall'UE.

A questi Obiettivi Generali, sono stati poi associati degli obiettivi specifici come evidenziati nella tabella seguente (**Tabella 1**).

*Tabella 1 - Objectives for the review of the WSR*

| General objectives  | Specific objectives  |
|---|--|
| Facilitate shipments within the EU, in particular to align the WSR with circular economy objectives | 1.1 Reduce administrative burden for intra-EU shipments of waste   |
|   | 1.2 Increase the amount of waste shipped for treatment higher up the waste hierarchy                         |
|   | 1.3 Harmonise the interpretation and the application of the WSR across Member States                         |
| Guarantee that waste exported outside the EU is managed in an environmentally sound manner          | 2.1 Stop the export of the waste from the EU where it will not be managed in an environmentally sound manner |
|   | 2.2 Improve waste management in third countries  |
| Better address illegal shipments of waste within and outside the EU                                 | 3.1 Further strengthen the WSR's provisions on enforcement and inspections                                   |
|   | 3.2 Strengthen cooperation within the Member States, across the EU and with international partners           |

Fonte: *Impact Assessment - SWD(2021) 331 final – Pg.28*

Successivamente, la Valutazione d'Impatto, al fine di valutare quale potesse essere la miglior soluzione per perseguire tali obiettivi in termini di costi/benefici, ha preso in considerazione e valutato le seguenti **quattro diverse Opzioni Strategiche** basate su altrettanti differenti scenari<sup>30</sup>:

1. **Scenario di base:** sostegno all'attuazione del Regolamento Vigente senza effettuare modifiche legislative;
2. **Modifiche mirate:** miglioramento dell'attuazione del Regolamento Vigente attraverso modifiche mirate delle disposizioni esistenti;
3. **Modifiche strutturali:** revisione del Regolamento Vigente prevedendo norme semplificate sulle spedizioni di rifiuti intra-UE, meccanismi nuovi per l'esportazione di rifiuti e disposizioni nuove per affrontare le spedizioni illegali;
4. **Modifiche di ampia portata:** miglioramento del Regolamento Vigente attraverso modifiche mirate delle disposizioni esistenti e prevedendo procedure moderne e digitalizzate, introduzione di un nuovo

<sup>30</sup> paragrafo 6.3 del report *Impact Assessment - SWD(2021) 331 final*



quadro per assicurare la gestione sostenibile dei rifiuti esportati e rafforzamento dell'azione di contrasto alle spedizioni illegali.

L'**Opzione Strategica 1** corrisponde - come detto - allo scenario di base che presuppone:

- che la Convenzione di Basilea e la Decisione OCSE rimangano sostanzialmente invariate almeno fino al 2030;
- che il Regolamento Vigente continui ad essere applicabile, senza modifiche.

Tale opzione prevede che l'armonizzazione della disciplina tra gli Stati membri venga perseguita attraverso gli strumenti attuali, in particolare lo sviluppo di orientamenti e scambi ad hoc tra gli Stati membri, soprattutto attraverso i Corrispondenti di cui all'art. 54 del Regolamento<sup>31</sup>; e che l'UE continui inoltre a promuovere misure globali per migliorare il controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti e la gestione dei rifiuti in seno alle organizzazioni internazionali, in particolare in relazione alla Convenzione di Basilea e alla Decisione OCSE.

Per l'**Opzione Strategica 2**, sono state individuate **13 modifiche mirate** al Regolamento Vigente, suddivise per i tre Obiettivi Generali, tra cui ad esempio:

- **1b)** *semplificare la procedura di notifica e 1g) allineare le disposizioni del regolamento sulle spedizioni di rifiuti alla gerarchia dei rifiuti*, per l'**Obiettivo 1**;
- **2b)** *incaricare la Commissione di stabilire criteri per operare una differenziazione tra beni usati e rifiuti, per flussi specifici di rifiuti per i quali l'esportazione in paesi terzi genera sfide particolari*, per l'**Obiettivo 2**;
- **3d)** *rafforzare le disposizioni esistenti in merito a violazioni e sanzioni*, per l'**Obiettivo 3**.

Per l'**Opzione Strategica 3**, sono state individuate **11 modifiche strutturali**, suddivise per i tre Obiettivi, tra cui ad esempio:

- **1d)** *istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello UE e 1e) semplificare il sistema di garanzie finanziarie armonizzando il calcolo dell'importo richiesto nel quadro della garanzia*, per l'**Obiettivo 1**;
- **2c)** *stabilire un nuovo quadro nel contesto del quale i paesi non appartenenti all'OCSE devono notificare all'UE la loro volontà di importare rifiuti verdi e dimostrare la loro capacità di trattarli in modo sostenibile secondo i criteri stabiliti*, per l'**Obiettivo 2**;
- **3e)** *migliorare la rintracciabilità delle spedizioni di rifiuti verdi*, per l'**Obiettivo 3**.

L'**Opzione Strategica 4** prevede modifiche di ampia portata nel senso che costituisce una **combinazione ragionata delle Opzioni 2 e 3**, formata quindi da alcune modifiche mirate ed altre invece strutturali, per un **totale di 18 misure complessive**.

Nella sua Relazione alla Proposta, le misure delle Opzioni Strategiche 2, 3 e 4, suddivise per i tre Obiettivi Generali, sono state rappresentate dalla Commissione utilizzando una matrice (di cui all'Allegato 1 della proposta) di cui si riporta di seguito un estratto (**Tabella 2**).

---

<sup>31</sup> Ai sensi dell'art. 57 del Regolamento (CE) 1013/2006, "la Commissione, se richiesto dagli Stati membri o nei casi appropriati, si riunisce periodicamente con i corrispondenti per esaminare i problemi posti dall'attuazione del presente regolamento."



Tabella 2: Estratto matrice relativa alle misure delle Opzioni Strategiche 2, 3 e 4, suddivise per i tre Obiettivi Generali

| Misure  | Opzione 2<br>(modifiche mirate) | Opzione 3<br>(modifiche strutturali) | Opzione 4<br>(modifiche di ampia portata) |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| <b>Obiettivo 1: facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare</b> |                                 |                                      |   |
| 1a) Migliorare il regime degli impianti "titolari di autorizzazione preventiva"   | X                               |                                      | X   |
| 1b) Semplificare la procedura di notifica   | X                               |                                      | X   |
| 1c) Chiarire la portata del regolamento sulle spedizioni di rifiuti   | X                               |                                      | X   |

Fonte: Relazione alla Proposta di Regolamento – Paragrafo 3, pg.7

#### 1.1.8 Le misure individuate dalla Commissione

Dalla Valutazione d'Impatto è emerso che l'Opzione Strategica 1, disegnata sullo scenario base, non fosse adeguata. È emerso inoltre che le misure individuate dalle Opzioni 2 o 3 non avrebbero consentito di raggiungere i tre Obiettivi Generali della revisione nel modo più efficace, efficiente e proporzionato possibile.

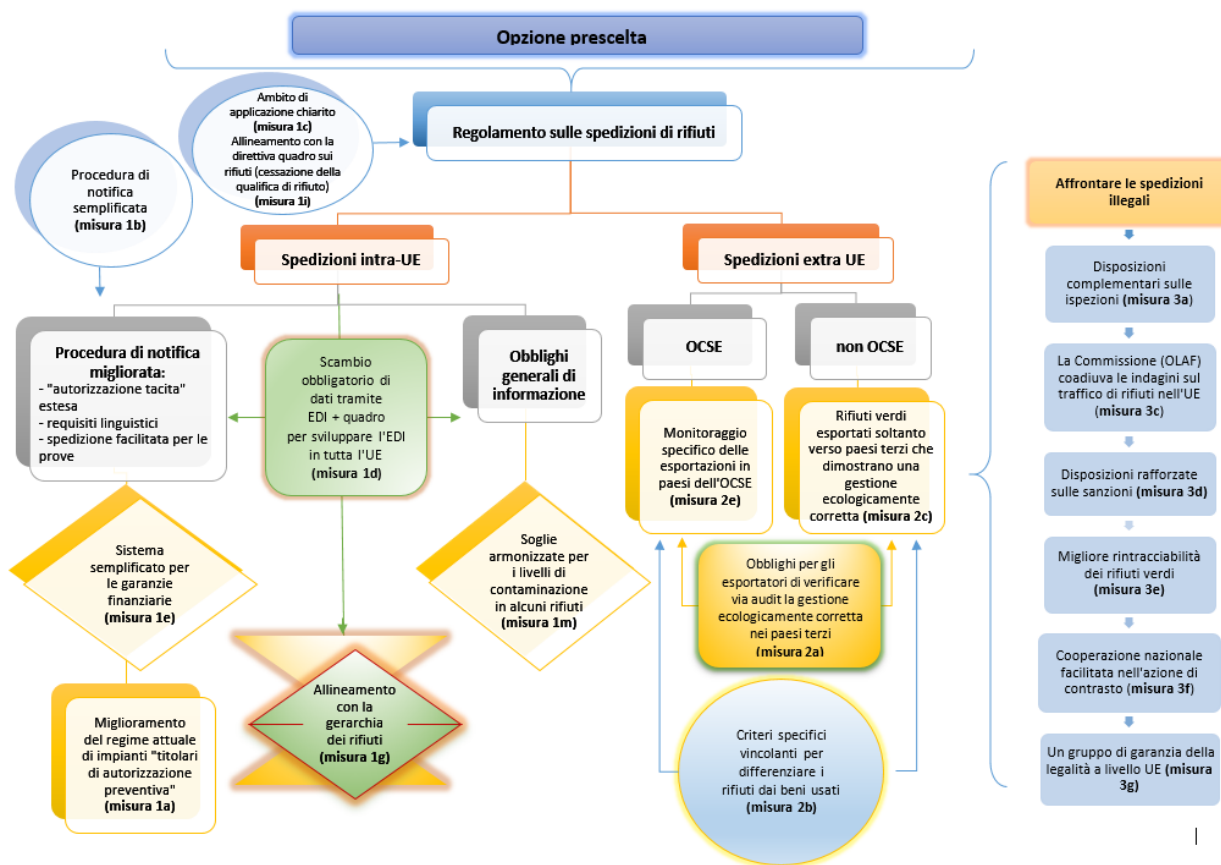
**L'Opzione Strategica prescelta pertanto è la 4** in quanto la combinazione delle modifiche mirate e strutturali individuate sfocia invece in un approccio equilibrato in termini di **efficacia** (effettivo conseguimento degli obiettivi), di **efficienza** (ottimizzazione dei costi) e di **rischio** di ottenere impatti indesiderati (perturbazioni dei mercati dei rifiuti). Risulta inoltre **proporzionata** rispetto ai **tre Obiettivi Generali** che si vogliono conseguire, ovvero di assicurare che la revisione del Regolamento vigente possa facilitare le spedizioni intra-UE in linea con gli obiettivi dell'economia circolare, sostenere l'obiettivo dell'Unione di smettere di esportare le sue sfide in materia di rifiuti in paesi terzi e di contribuire a contrastare con più efficacia le spedizioni illegali di rifiuti.

La figura che segue (**Figura 1**) fornisce una panoramica schematica dell'Opzione Strategica prescelta dalla Commissione e di **tutte le misure** che contiene (mirate e strutturali), suddivise per i **tre Obiettivi Generali**<sup>32</sup>:

- **Obiettivo 1** - Facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare (**Spedizioni intra UE**);
- **Obiettivo 2** - assicurare che i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente corretto (**Spedizioni extra UE**);
- **Obiettivo 3** - contrastare più efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti intra e in partenza dall'UE (**Affrontare le spedizioni illegali**).

<sup>32</sup> Nella Figura 1, la misura "1m" va letta "1j": si tratta con tutta evidenza di un refuso

Figura 1: Panoramica delle misure previste nell'opzione prescelta dalla Commissione (Opzione 4)



Fonte: Relazione alla Proposta di Regolamento – Paragrafo 3, pg.13

La tabella successiva (Tabella 3) elenca tutte le 18 misure dell'Opzione Strategica adottata; per ogni misura è presente il commento tecnico dalla Commissione<sup>33</sup> e il riferimento alle norme del Regolamento oggetto di modifica.

Tabella 3: Le 18 misure adottate nella Proposta suddivise per i tre Obiettivi Generali – Commenti e Riferimenti alle norme

| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica   |
|---|--|--|
| <b>Obiettivo 1: facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare</b> |  |  |
| <b>1a) Migliorare il regime degli impianti "titolari di autorizzazione preventiva"</b>  | Il miglioramento dell'attuale regime degli impianti "pre-autorizzati" ridurrà l'onere amministrativo e i ritardi per le aziende che trasportano rifiuti per il recupero e per le Autorità competenti che autorizzano tali spedizioni. Questo | La Commissione ha rielaborato le norme di cui all'art.14 ( <b>Impianti di recupero titolari di autorizzazione preventiva</b> ) del Regolamento Vigente anche al fine di stabilire condizioni armonizzate atte a garantire che siano reciprocamente |

<sup>33</sup> Report Impact Assessment - Annex XIV - SWD(2021) 331 final



| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica   |
|---|--|--|
|   | sarà uno strumento essenziale per garantire un funzionamento fluido del mercato dei rifiuti di alta qualità nell'UE.   | riconosciute da tutti gli Stati membri. Ciò al fine di favorire e accelerare le spedizioni verso impianti di recupero dei rifiuti che operano secondo standard di elevata qualità.   |
| <b>1b) Semplificare la procedura di notifica</b>  | Insieme alla misura 1c, determinerà minori oneri amministrativi e costi legati ai ritardi generati da dispute ricorrenti su diverse interpretazioni in tutta l'Unione.   | La Commissione ha rielaborato le procedure previste dal <b>Titolo II</b> del Regolamento Vigente e, in particolare, quelle relative alla " <b>Notifica e autorizzazione preventive scritte</b> ", al fine di renderle più snelle, efficaci e meno onerose.   |
| <b>1c) Chiarire la portata del regolamento sulle spedizioni di rifiuti</b>  | Insieme alla misura 1b, determinerà minori oneri amministrativi e costi legati ai ritardi generati da dispute ricorrenti su diverse interpretazioni in tutta l'Unione.   | La Commissione, sulla base dell'esperienza acquisita in anni di attuazione del Regolamento Vigente, ha effettuato nella sua Proposta degli interventi sulla regolamentazione atti a risolvere differenti interpretazioni sulle norme; ad esempio le misure <b>1i</b> e <b>1j</b> .   |
| <b>1d) Istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello UE</b> | L'implementazione di uno scambio obbligatorio di dati tramite mezzi elettronici è fondamentale per il rinnovamento della regolamentazione e per migliorare le condizioni in cui i rifiuti vengono trasportati all'interno dell'UE. Questo cambiamento strutturale è vitale per il successo di diverse altre misure volte a semplificare la procedura di notifica e facilitare le spedizioni di rifiuti per il recupero verso impianti pre-autorizzati. Migliorerà la tracciabilità delle spedizioni di rifiuti, contribuendo così a contrastare le spedizioni illegali ( <b>collegamento con l'Obiettivo 3</b> ), e faciliterà anche il monitoraggio delle spedizioni di rifiuti e la segnalazione dei dati chiave e degli obblighi previsti dalla regolamentazione. | La Commissione nella Proposta di Regolamento sostituisce l' <b>art. 26 (Forma delle comunicazioni)</b> del Regolamento Vigente con il nuovo <b>art.26 (Trasmissione e scambio di informazioni per via elettronica)</b> , al fine di introdurre una disciplina atta ad accelerare lo scambio di documenti e sostituire le attuali procedure considerate obsolete, migliorando in questo modo il monitoraggio e il controllo dei flussi transfrontalieri di rifiuti. |
| <b>1e) Semplificare il sistema di garanzie finanziarie</b>  | La possibilità per la Commissione, previa consultazione degli interessati e degli Stati membri, di adottare una metodologia comune per il calcolo  | Ai sensi dell' <b>art.7, paragrafo 10</b> , della Proposta di Regolamento, al più tardi entro due anni dalla sua entrata in vigore, la Commissione valuta la possibilità di  |



| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|---|--|---|
| <p><i>armonizzando il calcolo dell'importo richiesto nel quadro della garanzia</i></p>                                    | <p>delle garanzie finanziarie che devono essere costituite per la spedizione di rifiuti "notificati" ridurrà anche le disparità tra gli Stati membri e semplificherà il regime per gli operatori economici.</p>  | <p>stabilire un metodo di calcolo armonizzato per determinare l'importo delle garanzie finanziarie o delle assicurazioni equivalenti e, se del caso, adotta un atto di esecuzione per stabilire tale metodo di calcolo armonizzato. Nell'effettuare tale valutazione, la Commissione tiene conto, tra l'altro, delle norme pertinenti degli Stati membri relative al calcolo della garanzia finanziaria o dell'assicurazione equivalente.</p>   |
| <p><b>1g)</b> <i>Allineare le disposizioni del regolamento sulle spedizioni di rifiuti alla gerarchia dei rifiuti</i></p> | <p>Tale misura limiterebbe, da un lato, la possibilità di opporsi alle spedizioni di rifiuti per il recupero verso un altro Stato membro a circostanze eccezionali; dall'altro lato, consentirebbe a uno Stato membro di opporsi alle spedizioni di rifiuti destinate ad altre forme di recupero diverso dal riciclaggio, se tali spedizioni mettersero a rischio la sua strategia di gestione dei rifiuti. Questa misura vieterebbe anche le spedizioni di rifiuti destinati allo smaltimento (discarica e incenerimento senza recupero energetico) verso un altro Stato membro, tranne che in circostanze ben definite. Ciò contribuirà a raggiungere gli ambiziosi obiettivi stabiliti dalla legislazione europea sui rifiuti e dalla transizione dell'economia europea verso un modello più circolare.</p> | <p>La Commissione allinea - a livello generale - le disposizioni della Proposta di Regolamento al principio di prossimità e alla gerarchia dei rifiuti. La Commissione nella Proposta sostituisce l'<b>art. 11 (Obiezioni alle spedizioni di rifiuti destinati allo smaltimento)</b> del regolamento vigente con il nuovo <b>art.11 (Divieto di spedizioni di rifiuti destinati allo smaltimento)</b>, prevedendo che le spedizioni di rifiuti destinate allo smaltimento possano essere autorizzate solo se se sono soddisfatte tutta una serie di condizioni, tra cui quella che il notificatore dimostri che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i rifiuti non possono essere recuperati in modo tecnicamente fattibile ed economicamente praticabile o devono essere smaltiti a causa di obblighi giuridici sanciti nel diritto dell'Unione o in quello internazionale;</li> <li>• i rifiuti non possono essere smaltiti in modo tecnicamente fattibile e economicamente praticabile nel paese in cui sono stati prodotti;</li> <li>• la spedizione pianificata o lo smaltimento pianificato è conforme alla gerarchia dei rifiuti e ai principi di prossimità e autosufficienza a livello</li> </ul> |



| Misure   | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")   | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|--|---|---|
|  |   | dell'Unione e nazionale, come stabilito dalla direttiva 2008/98/CE.   |
| <p><b>1i) Garantire l'allineamento con le disposizioni della direttiva quadro sui rifiuti concernenti la cessazione della qualifica di rifiuto e i sottoprodotti</b></p>   | <p>Il riconoscimento esplicito nella regolamentazione dei criteri concordati nella direttiva quadro sui rifiuti per la definizione di end-of-waste dovrebbe evitare dispute ricorrenti sullo status delle merci (rifiuti o non rifiuti) trasportate tra gli Stati membri dell'UE.</p> | <p>La Commissione nella Proposta di Regolamento ha rimodulato l'<b>art.28 (Disaccordo in merito alla classificazione dei rifiuti)</b> del Regolamento Vigente stabilendo, fra l'altro, che nel decidere se considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rifiuto un oggetto o una sostanza risultante da un processo di produzione il cui scopo primario non è la produzione dell'oggetto o della sostanza;</li> <li>• rifiuti che hanno cessato di essere tali quelli sottoposti a un'operazione di riciclaggio o altra operazione di recupero;</li> </ul> <p>gli Stati membri basano la loro decisione sulle condizioni di cui agli articoli 5 e 6 della direttiva 2008/98/CE (Direttiva quadro sui rifiuti).</p> |
| <p><b>1j) Incaricare la Commissione di fissare, mediante atti delegati o di esecuzione, soglie di contaminazione dei rifiuti al fine di stabilire se debbano essere soggetti o meno alla procedura di notifica</b></p> | <p>La possibilità per la Commissione di adottare disposizioni armonizzate sui limiti per i rifiuti contaminati contribuirà anche a garantire una parità di condizioni adeguata in tutta l'UE per la spedizione di rifiuti.</p>  | <p>Ai sensi dell'<b>art. 28, paragrafo 4, comma 1</b> della Proposta di Regolamento, allo scopo di facilitare la classificazione armonizzata dei rifiuti, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di integrare il Regolamento stabilendo criteri, quali le soglie di contaminazione, sulla base dei quali determinati rifiuti sono classificati negli allegati III, III A, III B o IV.</p>   |
| <p><b>Obiettivo 2: assicurare che i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente corretto</b></p>  |   |   |



| Misure   | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|--|--|---|
| <p><b>2a)</b> Specificare gli obblighi degli esportatori e delle autorità pubbliche di assicurare e verificare che i rifiuti esportati nei paesi terzi siano gestiti in modo ecologicamente corretto</p> | <p>Oltre alle misure 2c e 2e (che si basano su una valutazione generale della capacità dei paesi di gestire i rifiuti esportati dall'UE), le aziende che esportano rifiuti al di fuori dell'UE avrebbero il dovere di verificare le strutture in cui inviano tali rifiuti, al fine di accertare che siano gestite in modo ambientalmente corretto. Ciò assicurerebbe che gli attori economici intraprendano anche azioni concrete per garantire la sostenibilità di tali esportazioni e ne siano responsabili, nonché garantirebbe il monitoraggio dell'ESM (<i>environmentally sound management of waste</i>) a livello di impianto. Agli Stati membri e alla Commissione spetterebbe il compito di assicurare che le aziende esportatrici adempiano correttamente ai loro obblighi in tal senso.</p> | <p>La Commissione nella Proposta di Regolamento rafforza gli obblighi in capo agli esportatori disciplinandoli con l'<b>art.43 (Obblighi degli esportatori)</b>. Tra questi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obbligo di esportare rifiuti dall'Unione soltanto se possono dimostrare che gli impianti che li riceveranno nel paese di destinazione li gestiranno in modo ecologicamente corretto;</li> <li>• obbligo di assicurare che gli impianti che li gestiranno nel paese di destinazione siano stati sottoposti a un audit condotto da una terza parte indipendente accreditata e dotata di qualifiche adeguate e che tale audit verifichi la conformità dell'impianto ai criteri stabiliti dal regolamento.</li> </ul> <p>Ugualmente la Commissione, nella Proposta di Regolamento, rafforza gli obblighi in capo agli Stati membri disciplinandoli con l'<b>art.44 (Obblighi degli Stati membri di esportazione)</b>. Tra questi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obbligo di adottare tutte le misure necessarie per assicurare che gli esportatori soggetti alla loro giurisdizione nazionale non esportino rifiuti dall'Unione qualora non siano soddisfatte le condizioni previste dal regolamento per tali esportazioni;</li> <li>• obbligo di svolgere verifiche periodiche, secondo un approccio basato sui rischi, per assicurare che gli esportatori di rifiuti rispettino gli obblighi previsti dal regolamento.</li> </ul> |
| <p><b>2b)</b> Incaricare la Commissione di stabilire criteri per operare una</p>   | <p>Al fine di affrontare il grave problema legato all'esportazione di rifiuti falsamente presentati come "beni usati", alla Commissione sarebbe</p>  | <p>Ai sensi dell'<b>art. 28, paragrafo 4, comma 2</b> della Proposta di Regolamento, la Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati per integrare il regolamento</p>  |



| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica   |
|---|--|--|
| <i>differenziazione tra beni usati e rifiuti, per flussi specifici di rifiuti per i quali l'esportazione in paesi terzi genera sfide particolari</i>  | affidato il compito di sviluppare criteri specifici e vincolanti per differenziare tra rifiuti e beni usati, per specifiche merci per le quali ciò rappresenta un problema particolare.  | stabilendo criteri per distinguere tra beni usati e rifiuti, per determinate categorie di prodotti per i quali tale distinzione è di particolare importanza per l'esportazione di rifiuti dall'Unione.   |
| <b>2c)</b> <i>Stabilire un nuovo quadro nel contesto del quale i paesi non appartenenti all'OCSE devono notificare all'UE la loro volontà di importare rifiuti verdi e dimostrare la loro capacità di trattarli in modo sostenibile secondo i criteri stabiliti</i> | Il nuovo quadro normativo che disciplina l'esportazione dei rifiuti verso paesi non appartenenti all'OCSE offre il miglior potenziale all'UE per smettere di esportare le sfide dei suoi rifiuti verso paesi terzi vulnerabili. Renderà operativo l'obbligo per l'UE di esportare i suoi rifiuti al di fuori dell'OCSE solo verso paesi disposti a farlo e in grado di trattarli in modo sostenibile. Ciò dovrebbe portare a una riduzione delle esportazioni dall'UE, nel rispetto del diritto internazionale, consentendo una continuazione delle esportazioni di alcuni rifiuti al di fuori dell'OCSE in circostanze ben definite e fornendo incentivi per il miglioramento della gestione dei rifiuti nei paesi terzi. La Commissione potrebbe contribuire agli sforzi complementari nei paesi non appartenenti all'OCSE per il trattamento sostenibile dei rifiuti attraverso la sua cooperazione internazionale. | Nel <b>Titolo IV, Capo 2, Sezione 2 (Esportazioni di rifiuti non pericolosi verso paesi ai quali non si applica la decisione OCSE)</b> della Proposta di Regolamento, la Commissione disciplina nel dettaglio le condizioni per le quali i paesi che non sono membri dell'OCSE possano importare dall'UE rifiuti destinati al recupero. In sintesi, tali norme prevedono che le esportazioni dall'UE di rifiuti non pericolosi destinati al recupero sono autorizzate solo per i paesi non appartenenti all'OCSE che notificano esplicitamente all'UE la loro volontà di riceverli e dimostrano la loro capacità di trattarli in modo ecosostenibile. Questi paesi terzi sono inseriti in un elenco stilato dalla Commissione e l'esportazione è ammessa solo per i paesi e i rifiuti che vi figurano. |
| <b>2e)</b> <i>Istituire una procedura specifica per monitorare l'esportazione di rifiuti verso i paesi dell'OCSE e mitigare i problemi ambientali che potrebbero essere causati da tali esportazioni</i>  | Al fine di evitare che la misura 2c porti al dirottamento dei rifiuti verso paesi dell'OCSE che potrebbero non avere la capacità di trattarli in modo sostenibile, essa è integrata dalla misura 2e che prevede disposizioni che attribuiscono alla Commissione il compito di monitorare l'esportazione di rifiuti verso paesi dell'OCSE e avviare una procedura specifica nei confronti di un paese dell'OCSE per mitigare i problemi ambientali che potrebbero essere causati da tali esportazioni.  | L'art. <b>42 (Monitoraggio delle esportazioni e procedura di salvaguardia)</b> della Proposta di Regolamento disciplina nel dettaglio le procedure con cui la Commissione monitora i livelli delle esportazioni di rifiuti dall'UE verso i paesi OCSE. In sintesi, tali procedure prevedono che la Commissione, in caso rilevi un aumento considerevole delle esportazioni in un breve arco di tempo verso uno di questi paesi, e non siano disponibili prove sufficienti a dimostrare che il paese ha la capacità di recuperare   |



| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")   | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|---|---|---|
|   |   | tali rifiuti in modo ecologicamente corretto, raccoglie informazioni sul trattamento dei rifiuti nel paese e sospende l'esportazione se non ha la garanzia che il trattamento sia sostenibile.  |
| <b>Obiettivo 3: contrastare più efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti intra e in partenza dall'UE</b>   |   |   |
| <p><b>3a) Migliorare le disposizioni in materia di ispezioni, di garanzia dell'osservanza e di follow-up</b></p>  | <p>Per affrontare in modo più efficace le spedizioni illegali di rifiuti, si propone innanzitutto di rafforzare le disposizioni del regolamento relative ai piani di ispezione (misura 3a) al fine di ridurre le interpretazioni divergenti della nozione di sanzioni "efficaci, proporzionate e dissuasive", rendendo l'applicazione delle sanzioni più coerente e deterrente in tutta l'UE (misura 3d). Ciò dovrebbe fornire un quadro giuridico più solido per le autorità di controllo nel loro impegno a svolgere le proprie attività, dare priorità alle azioni contro le violazioni gravi e imporre sanzioni dissuasive, tenendo conto dei guadagni economici generati dalle attività illegali connesse al trasporto di rifiuti.</p> | <p>La Commissione nella Proposta di Regolamento sistematizza e rafforza le disposizioni in materia di ispezioni e sanzioni, introducendo un'apposita sezione composta dagli <b>artt. 57 (Ispezioni), 58 (Documenti e prove), 59 (Piani di ispezione) e 60 (Sanzioni)</b>.</p> <p>Nell'<b>art. 60 (Sanzioni)</b> la Commissione, al fine di ridurre le interpretazioni divergenti in materia, introduce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un elenco di criteri di cui le autorità competenti degli Stati membri devono tener conto nel determinare il tipo e il livello delle sanzioni da imporre in caso di violazioni;</li> <li>• un elenco di sanzioni che gli Stati membri dovrebbero quanto meno essere in grado di imporre in caso di violazione del regolamento.</li> </ul> |
| <p><b>3c) Conferire alla Commissione (attraverso l'OLAF) il potere di condurre azioni investigative e di coordinamento transnazionali contro il traffico di rifiuti nell'UE</b></p> | <p>Le misure 3a, 3d e 3e sono integrate dalle misure 3c, 3f e 3g volte a migliorare la cooperazione contro le spedizioni illegali a livello nazionale, dell'UE e internazionale. A tal fine, alla Commissione (attraverso il suo ufficio antifrode OLAF) sarebbe conferito il potere di condurre indagini transnazionali contro il traffico di rifiuti nell'UE, contribuendo così a far lavorare insieme gli Stati membri su tali problemi.</p>   | <p>La Commissione nella Proposta di Regolamento introduce un'apposita sezione dedicata alle "azioni intraprese dalla commissione" nell'ambito della quale prevede agli <b>artt.64 (Disposizioni generali) e 65 (Ispezioni a cura della Commissione)</b> che la Commissione possa svolgere ispezioni sulle spedizioni in stretta collaborazione con le autorità pertinenti degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda le spedizioni che interessano più paesi o che hanno gravi effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente.</p>   |



| Misure  | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")   | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|---|---|---|
| 3d) Rafforzare le disposizioni esistenti in merito a violazioni e sanzioni      | misura 3a   | misura 3a   |
| 3e) Migliorare la rintracciabilità delle spedizioni di rifiuti verdi            | Migliorare la tracciabilità delle spedizioni di rifiuti elencati come "verdi", attualmente molto difficili da rintracciare e che rappresentano una quota importante delle spedizioni illegali, renderebbe anche gli sforzi di controllo più efficienti. | misura 1d e misura 2c   |
| 3f) Facilitare la cooperazione tra le autorità di contrasto a livello nazionale | La regolamentazione richiederebbe anche che gli Stati membri istituiscano meccanismi per garantire il coordinamento interno nazionale contro le spedizioni illegali di rifiuti, come avviene per altre aree della legislazione dell'UE.                 | La Commissione introduce nella Proposta di Regolamento un'apposita sezione dedicata alla cooperazione per garantire l'osservanza del regolamento, nell'ambito della quale l' <b>art. 61 (Cooperazione a livello nazionale per garantire l'osservanza del regolamento)</b> prevede che gli Stati membri istituiscano meccanismi efficaci che consentano a tutte le Autorità coinvolte nelle attività di contrasto di cooperare e coordinarsi a livello nazionale per quanto riguarda lo sviluppo e l'attuazione delle politiche e attività volte a contrastare le spedizioni illegali di rifiuti, anche per quanto concerne l'istituzione e l'attuazione dei piani di ispezione. |



| Misure   | Commenti alle misure (tratte dall'allegato XIV all' "Impact Assesment")  | Riferimenti alle norme del Regolamento oggetto di modifica  |
|--|--|---|
| <p><b>3g)</b> Creare un gruppo dedicato a livello UE incaricato di facilitare e migliorare la cooperazione intesa a garantire l'osservanza del regolamento sulle spedizioni di rifiuti</p> | <p>Verrà creato un gruppo dedicato a livello dell'UE che riunirà le agenzie di controllo degli Stati membri, dell'UE e degli organismi internazionali, con il compito di facilitare e migliorare la cooperazione nel campo dell'applicazione delle norme a livello dell'UE e internazionale.</p> | <p>La Commissione introduce nella Proposta di Regolamento un'apposita sezione dedicata alla cooperazione per garantire l'osservanza del regolamento, nell'ambito della quale l'<b>art. 63 (Gruppo di garanzia della legalità delle spedizioni di rifiuti)</b> prevede l'istituzione di un gruppo incaricato di facilitare e migliorare la cooperazione e il coordinamento tra gli Stati membri al fine di prevenire e individuare le spedizioni illegali, disciplinandone nel dettaglio composizione e funzioni. Tramite tale gruppo, gli Stati membri, ai sensi dell'<b>art. 62 (Cooperazione tra gli Stati membri per garantire l'osservanza del regolamento)</b> si scambiano informazioni utili sulle spedizioni di rifiuti, sui flussi di rifiuti, sugli operatori e sugli impianti e condividono esperienze e conoscenze sulle misure che garantiscono l'osservanza delle norme</p> |

Fonte: per i commenti riportati nella seconda colonna, Report Impact Assessment - Annex XIV - SWD(2021) 331 final

#### 1.1.9 Possibili impatti economici

In termini di impatto economico complessivo<sup>34</sup>, l'Opzione Strategica prescelta dalla Commissione dovrebbe comportare per alcuni operatori dei risparmi significativi, per altri delle opportunità, per altri ancora invece maggiori oneri.

**Per gli operatori che spediscono i rifiuti e le autorità che si occupano delle procedure di autorizzazione e monitoraggio di tali spedizioni**, grazie alla creazione del sistema **EDI** per la digitalizzazione e l'interscambio elettronico dei dati (misura 1d), nel complesso i risparmi dovrebbero essere dell'ordine di 1,4 milioni di euro l'anno.

**Per l'economia dell'UE nel suo complesso**, impatti economici positivi dovrebbero giungere dalle misure legate all'esportazione dei rifiuti; sulla base dei dati del 2019, il valore stimato oscilla tra 200 e 500 milioni di euro l'anno, a seconda del quantitativo di rifiuti che verranno trattenuti nell'UE. Gli impatti di tali misure saranno chiaramente molto diversi a seconda della posizione coperta dalla singola impresa nella catena del valore e dal tipo di rifiuti. Ad esempio:

- coloro che sono coinvolti nell'esportazione dei rifiuti vedranno probabilmente aumentare i costi per l'esportazione oppure si rivolgeranno ad altri acquirenti nell'UE, dove potrebbero ottenere prezzi più bassi per i loro rifiuti;

<sup>34</sup> paragrafo 3 della Relazione alla Proposta di Regolamento



- le imprese che esportano rifiuti dovrebbero altresì garantire l'esecuzione di audit (misura 2a) per verificare che gli impianti nei paesi terzi svolgano attività di gestione dei rifiuti in modo ecologicamente corretto. Ciò comporterebbe costi nuovi anche se moderati;
- al contrario, gli operatori economici che riciclano o trattano i rifiuti nell'UE dovrebbero essere in grado di utilizzare un quantitativo maggiore di rifiuti come materia prima, verosimilmente ad un prezzo inferiore rispetto a quello di oggi.

**Per le imprese ubicate in paesi terzi che trasportano e trattano rifiuti importati dall'UE**, l'effetto sarebbe positivo per quelle che svolgono le loro attività in modo ecologicamente corretto, dato che l'audit consoliderebbe le loro attività e la loro competitività, anche se ciò potrebbe comportare nel breve termine alcuni costi di aggiornamento degli impianti. Chiaramente l'impatto sarebbe negativo per quelle imprese che non sono in grado di rispettare i criteri di gestione ecologicamente corretta dei rifiuti stabiliti nei sistemi di audit, dato che perderebbero clienti dall'UE.

**Per gli operatori che si comportano legalmente**, le misure concepite per contrastare le spedizioni illegali dovrebbero avvantaggiarli, in quanto queste andranno a colpire le attività illegali che rappresentano una concorrenza sleale diretta.

**Per le PMI** coinvolte in attività commerciali legate all'esportazione dei rifiuti, ci saranno costi nuovi per effettuare gli audit presso gli impianti in cui spediscono i propri. Tali costi, secondo la Commissione, rimangono tuttavia limitati e potrebbero essere messi in comune con altre PMI, in particolare attraverso le organizzazioni in materia di responsabilità dei produttori. Per contro le PMI potrebbero trarre beneficio:

- dalle misure progettate per snellire le spedizioni di rifiuti all'interno dell'UE, in quanto le inefficienze legate alle carenze delle procedure attuali rappresentano in proporzione un onere maggiore per le PMI piuttosto che per quelle di dimensioni maggiori;
- dalla prospettiva di un quantitativo maggiore di rifiuti che rimarrà nell'UE associata ai nuovi obiettivi e obblighi previsti dal diritto dell'UE per il riciclaggio, in quanto tale circostanza potrebbe rappresentare un'opportunità per le PMI di sviluppare progetti e tecnologie innovativi per il riciclo di rifiuti il cui trattamento pone sfide particolari, come nel caso della plastica e del tessile.

#### 1.1.10 Portata della riforma e tempi di attuazione

Per valutare l'ampia portata della riforma e i tempi di attuazione della stessa, sembra utile fare riferimento a quanto riportato dalla Commissione nella sua Relazione alla Proposta in merito all'incidenza sul bilancio dell'Unione in termini di risorse umane e spese per assicurare la corretta attuazione, in particolare di alcune delle sue disposizioni. Tralasciando gli aspetti economici, emerge *“che la proposta comprende diversi articoli che specificano ulteriori assi di intervento che dovranno essere realizzati per attuare il regolamento e che dovrebbero essere adottati mediante atti delegati o di esecuzione negli anni successivi all'entrata in vigore”*<sup>35</sup>.

Viene poi riportato il seguente elenco delle azioni da porre in essere da parte della Commissione:

- definizione di un **metodo armonizzato di calcolo per le garanzie finanziarie** o le assicurazioni equivalenti;
- esame e definizione di **livelli armonizzati di soglia di contaminazione per classificare determinati rifiuti come verdi** o meno;
- esame e definizione di criteri per operare una **distinzione tra beni usati e rifiuti** per determinati oggetti o sostanze;

---

<sup>35</sup> paragrafo 4 della Relazione alla Proposta di Regolamento



- definizione e gestione di un nuovo quadro per l'esportazione di rifiuti verdi dall'UE verso un paese non appartenente all'OCSE, in particolare **creazione e aggiornamento di un elenco di paesi verso i quali l'esportazione di tali rifiuti è autorizzata**;
- **monitoraggio dell'esportazione di rifiuti verso paesi dell'OCSE** e mitigazione dei problemi ambientali che potrebbero essere causati da tali esportazioni;
- **organizzazione e facilitazione del lavoro di un gruppo apposito** a livello UE incaricato di **facilitare e migliorare la cooperazione** intesa a garantire l'osservanza del regolamento sulle spedizioni di rifiuti ("gruppo di garanzia della legalità delle spedizioni di rifiuti").

A questo riguardo, dall'esame dell'**art.82 (Entrata in vigore e applicazione)** della Proposta di Regolamento, emerge che, mentre la maggior parte delle disposizioni diventerà applicabile due mesi dopo la sua entrata in vigore, alcune disposizioni riferibili a riforme di ampia portata innovativa e rilevanza diventeranno applicabili successivamente. Ad esempio, diverse norme del Titolo II, Capo 1, contenenti disposizioni che si applicano alla **procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte**, e del Capo 5, relative all'**obbligo di scambiare informazioni e documenti per via elettronica**, diventeranno applicabili **due anni dopo** tale data. Altre norme del Titolo IV, Capo 2, che prevedono un **divieto di esportazione di rifiuti non pericolosi verso paesi non appartenenti all'OCSE** (fatta eccezione nel caso in cui un paese non appartenente all'OCSE notifichi la propria volontà di importare e dimostri la propria capacità di gestire determinati rifiuti in modo ecologicamente corretto) diventeranno applicabili **tre anni dopo** tale data.

Ciò al fine di prevedere un periodo di tempo sufficiente affinché gli operatori economici ottemperino ai nuovi obblighi e affinché gli Stati membri e la Commissione istituiscano le infrastrutture amministrative necessarie all'applicazione del medesimo<sup>36</sup>.

Chiaramente, al fine di evitare qualsiasi lacuna normativa, è previsto che alcune disposizioni del Regolamento Vigente rimangano in vigore fino alla data in cui diventeranno applicabili quelle che hanno applicazione differita.

## 1.2 La posizione negoziale del Parlamento

La Proposta di Regolamento è una proposta legislativa che segue la c.d. procedura legislativa ordinaria dell'UE; l'autore della Proposta è la Direzione Generale dell'Ambiente della Commissione europea. Il Parlamento europeo in seduta plenaria, vista la Relazione della Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A9-0290/2022), ha approvato la Proposta di Regolamento della Commissione con un'ampia serie di emendamenti.

Tuttavia, in via generale, la Posizione Negoziabile del Parlamento sposa l'impianto della riforma presentata dalla Commissione e *"accoglie con favore la proposta della Commissione quale punto di partenza ambizioso ed equilibrato per il processo legislativo"* e *"apprezza in particolare l'alto livello di ambizione a favore del clima, dell'ambiente e della salute pubblica; le misure adottate per contrastare le spedizioni illegali (...); i miglioramenti proposti al precedente quadro giuridico, che mirano ad aumentare la quota di rifiuti riutilizzati e riciclati nell'UE"*. Non solo, in molte parti della Proposta, ritiene *"che la Commissione abbia raggiunto, in misura ragionevole, un equilibrio tra misure di controllo e incentivi positivi; tra responsabilità delegate rispettivamente agli Stati membri e alla Commissione; e tra la necessità di materie prime all'interno dell'Unione e l'accesso alle catene del valore internazionali"*<sup>37</sup>.

Tra le questioni più rilevanti della riforma, il Parlamento europeo appoggia la proposta della Commissione di:

<sup>36</sup> Considerando 57 della Relazione alla Proposta di Regolamento

<sup>37</sup> la Relazione della Posizione Negoziabile del Parlamento, pg.72



- condizionare le esportazioni dei rifiuti non pericolosi verso i paesi non OCSE alla richiesta ufficiale del Paese importatore e alla dimostrazione, tramite audit indipendenti, di poterli recuperare in modo ecologicamente corretto;
- di monitorare attentamente le esportazioni verso i paesi OCSE, e di sospenderle in caso di mancanza di informazioni sulla sostenibilità del trattamento negli impianti di destinazione.

Premesso ciò, la Posizione Negoziale del Parlamento ritiene che siano necessarie ulteriori misure per conseguire l'obiettivo di un'economia circolare europea e propone pertanto una serie di emendamenti.

### **Emendamenti sulla gestione della plastica**

Tra gli **aspetti più rilevanti e riformatori** della Posizione Negoziale del Parlamento vi è sicuramente quello relativo alla **plastica**.

Già dagli emendamenti ai “Considerando” della Proposta si capisce che l'intenzione del Parlamento sia quello di porre particolare attenzione al tema.

Al “Considerando” **(36)**, il Parlamento aggiunge i considerando:

- **(36 bis)** *L'Unione dovrebbe ripensare a fondo la gestione dei suoi rifiuti di plastica, iniziando dalla prevenzione e garantendo che tali rifiuti siano raccolti, riutilizzati e riciclati.*
- **(36 ter)** *I rifiuti di plastica pongono particolari sfide. Esiste un'ampia varietà di polimeri, che spesso contengono additivi pericolosi e numerosi agenti inquinanti. Per misurare i livelli di additivi pericolosi e di agenti inquinanti a fini di controllo delle esportazioni sarebbe necessario eseguire prove costose. I livelli di riciclaggio dei rifiuti di plastica sono bassi e il riciclaggio dei rifiuti di plastica può generare grandi quantità di rifiuti residui. Alcune grandi società di spedizione si sono impegnate a cessare il trasporto di rifiuti di plastica per contribuire a ridurre l'inquinamento. **Alla luce dei vari problemi creati dalla gestione dei rifiuti di plastica nei paesi terzi, l'Unione dovrebbe gradualmente eliminare l'esportazione di tutti i tipi di rifiuti di plastica al di fuori dell'Unione e dei paesi EFTA.***
- **(36 quater)** *Per garantire l'effettiva applicazione dell'eliminazione graduale delle esportazioni di rifiuti di plastica al di fuori dell'Unione e dei paesi EFTA, è necessario effettuare controlli e ispezioni regolari presso i punti di controllo, **anche per evitare qualsiasi elusione dell'obbligo di eliminazione graduale mediante false dichiarazioni secondo cui non si tratta di rifiuti.***
- **(36 quinquies)** *Al fine di promuovere il riciclaggio della plastica nell'Unione, è opportuno sostenere un mercato per i prodotti contenenti plastica riciclata. **La Commissione dovrebbe valutare l'introduzione di obiettivi in materia di contenuto riciclato, in particolare, ma non solo, per i prodotti di plastica e, se del caso, presentare una proposta legislativa.***

Conseguentemente, la Posizione Negoziale del Parlamento prevede una serie di emendamenti agli articoli del testo normativo (e.g. emendamenti 5, 104 e 130). Tra i più rilevanti ci sono i seguenti:

- **Emendamento 81** - Articolo 37 – paragrafo 2 – comma 1 (**l'emendamento è sottolineato**)

*Il paragrafo 1<sup>38</sup> non si applica alle esportazioni di rifiuti destinati al recupero verso un paese incluso nell'elenco dei paesi definito a norma dell'articolo 38 per i rifiuti specificati in detto elenco. **Le***

<sup>38</sup> Il paragrafo 1 dell'art. 37 della Proposta di Regolamento prevede che: “Sono vietate le esportazioni dall'Unione dei seguenti rifiuti destinati al recupero in paesi ai quali non si applica la decisione OCSE: (a) rifiuti elencati nell'allegato III, III A o III B; (b) rifiuti non pericolosi inclusi nell'elenco dei rifiuti di cui all'articolo 7 della direttiva 2008/98/CE, se non già elencati nell'allegato III, III A o III B”.



**esportazioni di rifiuti di plastica verso paesi ai quali non si applica la decisione OCSE diversi dagli Stati membri dell'EFTA non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 38.**

- **Emendamento 84** - Articolo 41 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuovo)

**(c bis)** *le esportazioni di rifiuti di plastica di cui agli allegati III, IIIA, IIIB o IV verso paesi ai quali si applica la decisione OCSE diversi dai paesi EFTA sono progressivamente eliminate entro... [inserire la data corrispondente a quattro anni dopo l'entrata in vigore];*

- **Emendamento 103** - Articolo 56 – paragrafo 2 ter (nuovo)

**2 ter.** *Entro il [inserire la data corrispondente a due anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione pubblica una relazione sulla definizione di obiettivi obbligatori in materia di contenuto riciclato per i prodotti, in particolare, ma non esclusivamente, i prodotti in plastica, se non già applicabile a norma della legislazione dell'Unione. Se opportuno, tale relazione è accompagnata da proposte legislative.*

In sostanza, il Parlamento europeo propone per la plastica norme più restrittive rispetto alla Commissione, con il blocco immediato alle esportazioni verso i paesi non OCSE ed una eliminazione graduale che in quattro anni porti a proibire anche quelle verso i paesi OCSE. In coerenza con ciò, chiede alla Commissione di accompagnare queste misure con l'introduzione di obblighi di contenuto minimo di materia riciclata nei nuovi prodotti, in particolare, ma non esclusivamente, per quelli fatti in plastica.

### **Altri emendamenti**

Altre modifiche significative prevedono ad esempio:

- che a determinate condizioni, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a concludere accordi bilaterali o multilaterali in merito alle spedizioni per lo smaltimento dei rifiuti, per utilizzare la capacità di gestione condivisa degli impianti e dei rifiuti (**Emendamento 76 - Articolo 30 - paragrafo 1**);
- che per quanto riguarda l'elenco dei paesi non-OCSE verso i quali sono autorizzate le esportazioni, al fine di garantire che i paesi che non rispettano i requisiti ne siano rimossi rapidamente, l'elenco dei paesi autorizzati dovrebbe essere aggiornato almeno ogni anno, anziché ogni due (**Emendamento 82 - Articolo 38 - paragrafo 4**);
- che gli audit di cui all'art. 43 (Obblighi degli esportatori) siano condotti solo da terze parti certificate conformemente a norme riconosciute a livello dell'Unione o internazionale, come la norma ISO 19011:2018 (**Emendamento 94 - Articolo 43 - paragrafo 2**);

Infine altri emendamenti contenuti nella Posizione Negoziale del Parlamento sono tesi a “ridurre l'incertezza giuridica per gli operatori economici” e a “garantire che le procedure onerose, relative, ad esempio, alle notifiche di spedizioni, siano ridotte solo a ciò che è debitamente giustificato”; o anche a “rafforzare ulteriormente l'approccio alla digitalizzazione” e a “salvaguardare la continua utilità del sistema”<sup>39</sup>.

### **1.3 La posizione negoziale del Consiglio**

Nel suo mandato negoziale il Consiglio ha sostanzialmente approvato gli obiettivi generali della Proposta di Regolamento della Commissione europea.

Pertanto, l'intesa raggiunta dai rappresentanti degli Stati membri conferma il quadro generale della riforma delineata dalla Commissione, convenendo in particolare di vietare le esportazioni in un altro Stato membro di rifiuti destinati allo smaltimento, tranne che a condizioni rigorose, e di vietare le spedizioni di rifiuti non

---

<sup>39</sup> la Relazione della Posizione Negoziale del Parlamento, pg.72 e seguenti



pericolosi verso paesi non appartenenti all'OCSE, a meno che questi non ne facciano espressamente richiesta e siano in grado di dimostrare che trattano i rifiuti in modo ecologicamente corretto; a questo specifico riguardo, la Posizione Negoziabile del Consiglio condivide che gli impianti di trattamento debbano essere sottoposti ad audit indipendenti da aggiornare ogni tre anni, ma **aggiunge che le informazioni tratte da tali audit debbano confluire in un registro** istituito e gestito dalla Commissione accessibile alle imprese esportatrici, ferma restando la responsabilità di quest'ultime per la corretta gestione dei rifiuti spediti. Per cui:

al "Considerando" (39), il Consiglio aggiunge il Considerando (39a):

- **(39a) A register should be established and maintained by the Commission that contains information on facilities that have been subject to an audit.** *Such a register should provide information that facilitates the preparation of sound shipments by notifiers or persons who arrange a shipment intending to export waste from the Union, but is not intended to demonstrate compliance with conditions and obligations outlined in this Regulation. The register should facilitate for exporters of waste but does not take away the responsibility of the exporter of waste to demonstrate such compliance.*

e all'art.43 (Obligations on exporters), il Consiglio aggiunge il seguente paragrafo 5b:

- **5b. The Commission shall establish and keep up to date a register with information on facilities received in accordance with paragraph 5a.** *The Commission shall make the information in the register publicly available.*

Sempre in merito a tale questione, il Consiglio condivide la Posizione Negoziabile del Parlamento sulla necessità che gli audit di cui all'art. 43 del Regolamento siano condotti solo da terze parti certificate conformemente a norme riconosciute a livello dell'Unione o internazionale, quale la norma ISO 19011:2018, come risulta dalla seguente previsione inserita dal Consiglio all'interno del già citato "Considerando" (39):

- *The Commission should lay out specific criteria for accreditation, independency and appropriate qualifications for third party audits in order to ensure uniformity and a high level of quality of third party audits. When establishing such criteria, relevant Union legislation such as Regulation 1221/2009 should be taken into account and relevant international standards, such as ISO 19011, may be recognized as being broadly equivalent with those criteria, if appropriate.*

La Posizione Negoziabile del Consiglio, inoltre, condivide quella del Parlamento europeo sulla necessità di ridurre il carico burocratico per le imprese esportatrici, soprattutto per le spedizioni tra Stati membri, e ha proposto una serie di snellimenti procedurali in tal senso. Condivide la Proposta della Commissione di una maggiore razionalizzazione delle procedure e della digitalizzazione dei processi.

In merito alle spedizioni dei **rifiuti della c.d. lista verde**, il Consiglio conferma l'impostazione della Commissione per la quale informazioni e documenti ad esse relative debbano essere trasmessi e scambiati per via elettronica, tramite il sistema EDI; ma rispetto alla Commissione, estende il campo di applicazione anche alle spedizioni di rifiuti esplicitamente destinati alle analisi di laboratorio o a prove di trattamento sperimentali di cui all'art.4, paragrafo 4, della Proposta; e prevede che non solo informazioni e documenti debbano essere trasmessi tramite il sistema EDI, ma anche conferme e certificati rilasciati ai sensi dell'art. 18 della Proposta. Per cui:

all'Articolo 26, paragrafo 1, il Consiglio modifica la lettera b) nel seguente modo:

- *(b) For waste referred to in Article 4(3), ~~the~~ and (4), information and documentation, confirmation and certificates pursuant to required under Article 18.*



Sempre in merito ai rifiuti della c.d. lista verde, il Consiglio ha inoltre introdotto maggiori dettagli sulle procedure da adottare per la spedizione di questi rifiuti, modificando in parte l'**art.18** (Waste to be accompanied by certain information), per renderne più efficiente il monitoraggio, prevedendo peraltro che, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del Regolamento, la Commissione adotti un atto di esecuzione che stabilisca le istruzioni su come compilare il documento di trasporto di cui Allegato VII del Regolamento.

La Posizione Negoziale del Consiglio, infine, **non condivide quella assunta dal Parlamento europeo in merito alla plastica**; da questo punto di vista, pertanto, il Consiglio mantiene la linea espressa dalla Commissione europea.

A seguito dell'assunzione delle rispettive posizioni negoziali, il Parlamento europeo e il Consiglio sono in grado di raggiungere un accordo sulla versione definitiva del Regolamento per poi successivamente adottare formalmente il testo definitivo. A questo riguardo, in data 11 luglio 2023 il Consiglio ha predisposto ed inviato ai propri delegati una tabella operativa, funzionale alla negoziazione, contenente il testo a fonte delle posizioni della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>40</sup>.

#### 1.4 Fasi ad oggi concluse

La Proposta di Regolamento è una proposta legislativa che segue la c.d. procedura legislativa ordinaria dell'UE; l'autore della Proposta è la Direzione Generale dell'Ambiente della Commissione europea. **La procedura è in corso**; di seguito vengono indicate le fasi ad oggi concluse dell'iter legislativo<sup>41</sup>:

- **Proposta della Commissione europea - 17/11/2021**: dopo una procedura che ha comportato una valutazione ex post dell'adeguatezza del Regolamento Vigente (in termini di efficacia, efficienza, rilevanza, coerenza e valore aggiunto), consultazioni pubbliche atte ad ottenere osservazioni e istanze dalle parti interessate, valutazioni d'impatto e rilascio del parere da parte del Comitato Normativo<sup>42</sup>, la Commissione ha adottato la Proposta di Regolamento;
- **Rilascio del parere del Comitato Economico e Sociale europeo - 23/02/2022**: il parere è favorevole e contiene una serie di suggerimenti alla Commissione. Il Comitato ritiene<sup>43</sup> che l'introduzione dell'interscambio elettronico di dati (EDI) sia assolutamente necessaria;
- **Adozione del Parlamento europeo in prima lettura – con emendamenti – della Proposta di Regolamento - 17/01/2023<sup>44</sup>** (di seguito la "Posizione Negoziale del Parlamento"): il Parlamento europeo, nell'adottare la propria posizione negoziale, ha incaricato il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali;
- **Adozione del Consiglio dell'Unione Europea in prima lettura – con emendamenti – della Proposta di Regolamento - 25/05/2023<sup>45</sup>** (di seguito la "Posizione Negoziale del Consiglio"): il Consiglio della

<sup>40</sup> Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on shipments of waste and amending Regulations (EU) No 1257/2013 and (EU) No 2020/1056 – Positions of the institutions - [ST 11520 2023 INIT](#)

<sup>41</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/HIS/?uri=CELEX:52021PC0709>

<sup>42</sup> Si tratta del già citato *Regulatory Scrutiny Board Opinion* - SEC(2021) 402 final. In prima battuta il Comitato aveva rilasciato un parere negativo includendo una serie di suggerimenti, poi accolti dalla Commissione

<sup>43</sup> *Opinion of the European Economic and Social Committee on Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on shipments of waste and amending Regulations (EU) No 1257/2013 and (EU) 2020/1056* (COM(2021) 709 final – 2021/0367 (COD)) EESC 2021/054965

<sup>44</sup> la Relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti - A9-0290/2022 e gli Emendamenti del Parlamento europeo approvati il 17 gennaio 2023 - P9\_TA(2023)0003

<sup>45</sup> *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on shipments of waste and amending Regulations (EU) No 1257/2013 and (EU) No 2020/1056 - Mandate for negotiations with the European Parliament* - 9764/23



UE ha adottato la propria posizione negoziale e ha conferito mandato alle delegazioni per le negoziazioni con il Parlamento europeo.

Il proseguimento dell'iter prevede anche il rilascio del parere da parte del Comitato delle Regioni<sup>46</sup>.

**L'ultimo aggiornamento relativo alla proposta di modifica è rappresentato dal comunicato stampa del Consiglio emesso in data 17 novembre 2023 al fine di comunicare l'accordo politico raggiunto con il Parlamento per aggiornare il regolamento.**

In particolare, l'accordo riguarda:

- **le spedizioni intra-UE di rifiuti:** risultano vietate le spedizioni di tutti i rifiuti destinati allo smaltimento all'interno dell'UE, tranne se permessi e autorizzati nel rispetto delle rigide condizioni previste dalla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte e in casi debitamente giustificati;
- **la procedura di notifica e termini:** la notifica e l'altra documentazione richiesta dal regolamento devono essere presentate e scambiate attraverso un sistema elettronico centrale gestito dalla Commissione entro termini e scadenze specifici (al fine di garantire la trasparenza, i legislatori hanno convenuto di chiedere alla Commissione di agevolare l'accesso del pubblico alle informazioni relative alle spedizioni di rifiuti pubblicando e aggiornando regolarmente i dati sulle notifiche delle spedizioni tramite il suo sito web);
- **l'esportazione di rifiuti:** l'accordo mantiene il divieto per gli Stati membri di esportare rifiuti destinati allo smaltimento verso paesi terzi e di esportare rifiuti pericolosi destinati al recupero verso paesi non appartenenti all'OCSE. Per le spedizioni al di fuori degli Stati membri dell'UE, i legislatori hanno convenuto che gli impianti di gestione dei rifiuti nel paese di destinazione dovrebbero essere sottoposti ad audit condotti da soggetti indipendenti (la Commissione ha il compito di creare un registro contenente informazioni aggiornate sugli impianti che sono stati oggetto di un audit per aiutare gli esportatori di rifiuti a preparare le spedizioni);
- **l'esportazione di rifiuti di plastica:** sono introdotte norme più rigorose per quanto riguarda l'esportazione di rifiuti di plastica verso paesi terzi. In particolare, prevede un divieto di esportazione di rifiuti di plastica non pericolosi (B3011) verso paesi non appartenenti all'OCSE (è prevista la possibilità per i paesi non OCSE di presentare alla Commissione, non prima di cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento, una richiesta che indichi la loro volontà di importare rifiuti di plastica dall'UE, se rispettano norme rigorose in materia di gestione dei rifiuti. Se la valutazione della richiesta avrà esito positivo, la Commissione adotterà un atto delegato per revocare il divieto per tali paesi);
- **la garanzia dell'osservanza delle norme:** gli Stati membri sono invitati a stabilire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di violazione delle disposizioni stabilite nel regolamento e sono obbligati a garantire che il regolamento sia effettivamente applicato istituendo meccanismi di cooperazione efficaci a livello nazionale e tra gli Stati membri attraverso lo scambio di informazioni e di buone pratiche pertinenti (è stata accettata la proposta della Commissione di istituire un gruppo di garanzia della legalità delle spedizioni di rifiuti che faciliti e migliori la cooperazione e il coordinamento tra gli Stati membri al fine di prevenire e individuare le spedizioni illegali).

L'accordo è provvisorio e sarà sottoposto per approvazione ai rappresentanti degli Stati membri in seno al Consiglio (Coreper) e alla commissione per l'ambiente del Parlamento. Se approvato, il testo dovrà poi essere formalmente adottato dalle due istituzioni, previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, prima che il regolamento possa essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE ed entrare in vigore.

---

<sup>46</sup> la Relazione della Posizione Negoziabile del Parlamento, pg.5



## 2 Il Sistema EDI

### 2.1 Sistema EDI come “misura chiave” della riforma

Nelle sezioni precedenti è stato evidenziato quali sono le modifiche proposte dalla Commissione europea al Regolamento Vigente, derivanti dall’assunzione dell’Opzione Strategica 4, composta da alcune modifiche mirate ed altre invece strutturali, per un totale di **18 misure complessive**; misure individuate – si ricorda - al fine di raggiungere i seguenti **tre Obiettivi Generali** da perseguire con la revisione della regolamentazione in materia di spedizione dei rifiuti:

- **Obiettivo 1:** facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare;
- **Obiettivo 2:** assicurare che i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente corretto;
- **Obiettivo 3:** contrastare più efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti intra e in partenza dall'UE.

Tra queste 18 misure, tutte funzionali al conseguimento del disegno comune, una su cui vale senz’altro la pena soffermarsi è la misura **1d**) *istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello UE.*

Già con riferimento alla precedente rappresentazione grafica che la Commissione fornisce dell’Opzione Strategica prescelta (Figura 1) risulta chiara la “posizione centrale” che agli occhi della Commissione assume tale misura. Ugualmente, nella Valutazione d’Impatto (vedasi precedente Tabella 3) la Commissione ha evidenziato come:

- l'implementazione di uno scambio obbligatorio di dati tramite mezzi elettronici è **fondamentale per il rinnovamento della regolamentazione** e per migliorare le condizioni in cui i rifiuti vengono trasportati all'interno dell'UE;
- **questo cambiamento strutturale è vitale per il successo di diverse altre misure** volte a semplificare la procedura di notifica e facilitare le spedizioni di rifiuti per il recupero verso impianti pre-autorizzati;
- **migliorerà la tracciabilità delle spedizioni di rifiuti**, contribuendo così a contrastare le spedizioni illegali (collegamento con l'obiettivo 3); e
- **faciliterà anche il monitoraggio** delle spedizioni di rifiuti e **la segnalazione dei dati chiave e degli obblighi** previsti dalla regolamentazione.

Conseguentemente la Commissione, nella sua Relazione alla Proposta, nel dare ampio spazio alla **misura 1d**, rileva che una **misura chiave** per migliorare l'efficienza dell'attuazione del Regolamento Vigente è rappresentata dalla creazione di un sistema a livello UE per l'interscambio di informazioni e documenti per via elettronica (di seguito anche “**sistema EDI**”), che dovrebbe consentire a tutti gli attori coinvolti di avere un accesso migliore, in termini di completezza e coerenza, a numerosi dati rilevanti per l'attuazione del Regolamento medesimo.

Inoltre, il sistema EDI dovrebbe assicurare lo scambio di dati strutturati, il che significa che le estrazioni possono essere effettuate in modo coerente dalle Autorità competenti degli Stati membri e dalla Commissione, circostanza che dovrebbe migliorare notevolmente la qualità della rendicontazione e quindi consentire di monitorare meglio il grado di successo dell'attuazione del Regolamento.

In sostanza, tra tutte le misure considerate, soprattutto quelle di tipo strutturale, **la misura 1d sembra quella decisiva per il buon esito globale della riforma regolamentare in quanto trasversale rispetto alle altre e di alto contenuto innovativo**. Di conseguenza nell’analisi condotta è stato poi indagato come si concretizza la misura 1d da un punto di vista del dettato normativo nella Proposta della Commissione, cosa prevede al

riguardo il Regolamento Vigente e perché la nuova regolamentazione dovrebbe (finalmente) portare beneficio al sistema.

## 2.2 Forma delle Comunicazioni: cosa prevede il Regolamento Vigente

Al fine di indagare gli aspetti segnalati, è risultato utile fare una breve analisi di quanto è accaduto negli anni in relazione all'ipotesi di digitalizzare le procedure in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti. Per far questo è stato necessario esaminare come si è evoluto l'**art.26 (Forma delle Comunicazioni)** del Regolamento Vigente, che contiene la disciplina sullo scambio di informazioni e documenti richiesti per le spedizioni transfrontaliere dei rifiuti.

Nello specifico, l'art. 26, paragrafo 1, prevede che le informazioni e i documenti relativi alla procedura di cui al Titolo II (Spedizioni all'interno della comunità con o senza transito attraverso paesi terzi), Capo I (Notifica e autorizzazione preventive scritte) possono essere trasmessi **per posta**. Si tratta, in sostanza, di **tutte le informazioni e i documenti della procedura**:

- ✓ notifica di una spedizione;
- ✓ richiesta e trasmissione di informazioni e documenti;
- ✓ autorizzazione scritta di una spedizione notificata;
- ✓ condizioni cui è subordinata una spedizione;
- ✓ obiezioni a una spedizione;
- ✓ informazioni in merito alle decisioni di autorizzazione preventiva per impianti di recupero specifici;
- ✓ conferma scritta del ricevimento dei rifiuti;
- ✓ certificato di recupero o smaltimento dei rifiuti;
- ✓ informazione preventiva in merito all'effettivo inizio della spedizione;
- ✓ informazioni in merito alle modifiche apportate alla spedizione dopo il rilascio dell'autorizzazione.

Ugualmente, possono essere trasmessi **per posta** le autorizzazioni scritte e i documenti di movimento da trasmettere a norma del Titolo IV (Esportazioni dalla comunità verso paesi terzi), Titolo V (Importazioni nella comunità da paesi terzi) e Titolo VI (Transito nel territorio della comunità di spedizioni da e verso paesi terzi).

In sostanza, l'art. 26, paragrafo 1, **individua nella posta il mezzo ordinario di trasmissione di tutte le informazioni e i documenti relativi alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti disciplinate dal Regolamento Vigente**<sup>47</sup>.

L'art. 26, paragrafo 2, prevede tuttavia che, **previo accordo delle autorità competenti interessate e del notificatore**, i documenti di cui al paragrafo 1 possono in alternativa essere trasmessi mediante una delle seguenti modalità di comunicazione:

- ✓ fax; o
- ✓ fax, seguito da invio postale; o
- ✓ e-mail con firma elettronica; o
- ✓ e-mail senza firma elettronica seguita da invio postale.

I sopracitati paragrafi 1 e 2 dell'art. 26 del Regolamento Vigente non sono mai stati modificati nel corso degli anni. Dunque, lo strumento ordinario di trasmissione era ed **è ancor oggi la posta**. Solo se c'è accordo tra autorità competenti della spedizione e notificatore della stessa è possibile utilizzare strumenti più evoluti e meno onerosi.

---

<sup>47</sup> A questo riguardo, per completezza, va ricordato che l'art.26, paragrafo 3, del Regolamento Vigente prevede che *"I documenti che accompagnano ciascun trasporto a norma dell'articolo 16, lettera c), e dell'articolo 18 possono essere in formato elettronico con firma elettronica, purché siano leggibili in qualsiasi momento durante il trasporto e purché vi sia il consenso delle autorità competenti interessate"*; l'art.18 disciplina le spedizioni dei rifiuti della c.d. lista verde



È del tutto evidente che il quadro normativo attuale determina un sistema nel quale convivono mezzi di trasmissione molto diversi tra loro e dove l'efficienza dei processi è affidata alle buone pratiche dei singoli attori in campo e alla loro capacità di aggregarsi per uniformare le procedure. A maggior ragione per il fatto che – come illustrato nel paragrafo successivo della presente analisi - tra gli strumenti alternativi alla posta c'è sempre stata anche la possibilità di utilizzare un sistema di interscambio elettronico dei dati.

### 2.3 Origine dell'EDI

Ciò che potrebbe risultare sorprendente a chi oggi esamina la questione è che **già la prima versione del Regolamento (CE) 1013/2006 prevedeva la possibile adozione di un sistema EDI** per la trasmissione di informazioni e documenti per le spedizioni transfrontaliere dei rifiuti. L'art. 26, paragrafo 4 (successivamente in parte modificato) prevedeva infatti che, **sempre fatto salvo il consenso delle autorità competenti interessate e del notificatore**, le informazioni e i documenti potessero essere trasmessi e scambiati **mediante un sistema di interscambio elettronico dei dati** con firma elettronica o autenticazione elettronica in virtù della Direttiva 1999/93/CE<sup>48</sup>, relativa ad un quadro comunitario per le firme elettroniche, ovvero mediante un sistema di autenticazione elettronica comparabile che garantisse lo stesso livello di sicurezza. In tali casi potevano essere adottate **misure organizzative riguardo al flusso dell'interscambio elettronico dei dati**.

Dunque, il legislatore europeo aveva sin dal 2006 individuato, tra gli strumenti di comunicazione alternativi alla posta, anche il sistema di interscambio elettronico dei dati.

Successivamente, è intervenuto il Regolamento (UE) 660/2014 il quale, al fine di contrastare il fenomeno delle spedizioni illegali di rifiuti, ha provveduto a modificare il Regolamento con una serie di norme tese a rafforzare il regime delle ispezioni; con l'occasione, il medesimo Regolamento (UE) 660/2014 ha anche parzialmente modificato l'art. 26, paragrafo 4, con il seguente testo che è quello oggi vigente:

*"4. Fatto salvo il consenso delle autorità competenti interessate e del notificatore, le informazioni e i documenti elencati al paragrafo 1 possono essere trasmessi e scambiati mediante un sistema di interscambio elettronico dei dati con firma elettronica o autenticazione elettronica in conformità della direttiva 1999/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, ovvero mediante un sistema di autenticazione elettronica comparabile che garantisca lo stesso livello di sicurezza.*

***Al fine di agevolare l'applicazione del primo comma, la Commissione adotta, ove possibile, atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni. La Commissione tiene conto di eventuali pertinenti standard internazionali e provvede affinché tali requisiti siano conformi alla direttiva 1999/93/CE, o assicurino quantomeno lo stesso livello di sicurezza di cui alla suddetta direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 59 bis, paragrafo 2."***

Le modifiche principali sono contenute nel secondo comma e per capirne le ragioni è utile consultare i "Considerando" del citato Regolamento (UE) 660/2014, dai quali emerge<sup>49</sup>:

- che, per effetto dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, è stato necessario allineare le competenze conferite alla Commissione dal Regolamento (CE) 1013/2006 agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea<sup>50</sup>;

<sup>48</sup> La Direttiva 1999/93/CE è volta ad agevolare l'uso delle firme elettroniche e a contribuire al loro riconoscimento giuridico; istituisce un quadro giuridico per le firme elettroniche e taluni servizi di certificazione al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno

<sup>49</sup> Regolamento (UE) 660/2014, Considerando (9) e (10).

<sup>50</sup> Il Trattato di Lisbona ha rivisto le tipologie di atti giuridici dell'Unione. A seguito della sua entrata in vigore, l'art. 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea consente alla Commissione di adottare una nuova categoria di atti:



- la necessità di delegare alla Commissione il potere di adottare atti riguardo alla modifica di taluni elementi non essenziali del Regolamento (CE) 1013/2006;
- che è di particolare importanza che **durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti.**

In sostanza, sembra chiaro che sia stata dal legislatore europeo colta l'occasione, dovuta alla necessità di allineare le competenze della Commissione alle novità introdotte dal Trattato di Lisbona, per rafforzare i poteri della Commissione anche **“al fine di agevolare l'applicazione del primo comma”** ovvero consentire alla Commissione di adottare **“atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni”** relativi alle procedure di spedizione transfrontaliera dei rifiuti. Considerata inoltre l'importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, **“la Commissione tiene conto di eventuali pertinenti standard internazionali e provvede affinché tali requisiti siano conformi alla direttiva 1999/93/CE”**.

Da questa ricostruzione, emerge in sostanza che, nonostante l'art. 26 prevedesse già nella versione originaria del 2006 la possibilità di ricorrere all'EDI, al momento dell'emanazione del Regolamento (UE) 660/2014 si era ancora piuttosto lontani dall'applicazione pratica diffusa e coordinata di tale opportunità concessa dalla normativa.

Tale interpretazione è rafforzata dall'esame del *“Feasibility Study for the establishment of an Electronic Data Interchange for Waste Shipments”* del 1° settembre 2014, predisposto - per conto della Direzione Ambiente della Commissione europea - da Trasys International, azienda ICT specializzata nell'assistenza a Organizzazioni Pubbliche Internazionali (di seguito lo **“Studio di Fattibilità EDI”**).

## 2.4 Studio di Fattibilità EDI

Nel contesto di un precedente studio condotto nel 2010 dallo Stoiber Group<sup>51</sup>, in cui erano stati analizzati gli oneri amministrativi che riguardano il processo di formazione dei documenti e delle informazioni relativi alle spedizioni di rifiuti, era emerso che l'introduzione di un appropriato sistema di e-government avrebbe potuto:

- sostituire l'elaborazione manuale delle grandi quantità di documenti di notifica e di movimento nell'Unione, generando risparmi annuali fino a 44 milioni di euro;
- contribuire ad un'applicazione migliore del Regolamento attraverso una maggiore tracciabilità e trasparenza.

Pertanto la Commissione, avendo valutato la questione prioritaria ed urgente, anche alla luce delle numerose spedizioni illegali di rifiuti in particolare verso paesi terzi, tramite la propria Direzione Ambiente aveva avviato uno studio per esaminare la fattibilità di istituire uno scambio elettronico di dati per le spedizioni di rifiuti, incaricando all'uopo Trasys International, con **l'obiettivo principale di valutare lo stato dell'arte e cogliere le richieste del mercato** attraverso l'audizione di un'ampia platea di portatori di interessi.

Lo Studio di Fattibilità EDI del 2014 innanzitutto stabilisce che il più volte citato art. 26, paragrafo 4, **come emendato dal Regolamento (UE) n. 660/2014**<sup>52</sup>, costituisce una **solida base giuridica** per avviare il processo di definizione di un **Protocollo EDI comune** come parte della **soluzione IT paneuropea** per la regolamentazione in materia di spedizione dei rifiuti; aggiungendo che, dato che tale emendamento si applicava dal 1° gennaio 2016, esso forniva **una linea temporale** per la Commissione al fine della definizione

---

gli atti delegati; mentre l'art. 291 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione. Sul punto, <https://eur-lex.europa.eu/IT/legal-content/summary/the-european-union-s-secondary-law.html#:~:text=L'articolo%20290%20consente%20alla,di%20adottare%20atti%20di%20esecuzione.>

<sup>51</sup> paragrafo 1 dello Studio di Fattibilità EDI

<sup>52</sup> paragrafo precedente del presente elaborato



dei requisiti tecnici, come la preparazione delle Specifiche di Scambio dei Dati quale prerequisito per lo sviluppo di un **Protocollo EDI comune** e la sua implementazione.

A ben vedere, da questo enunciato emerge che l'**obiettivo ultimo dello Studio di Fattibilità EDI** è proprio quello di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 26, paragrafo 4, del Regolamento laddove dispone – si ricorda ancora - che *“Al fine di agevolare l'applicazione del primo comma, la Commissione adotta, ove possibile, atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni”*.

Tuttavia, emerge anche un altro aspetto rilevante: l'obiettivo non è solo quello di fornire alla Commissione gli strumenti affinché possa emanare atti di attuazione che agevolino l'applicazione dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni, ma la prospettiva è di farlo con una soluzione IT **paneuropea**. Da qui l'esigenza di predisporre delle Specifiche di Scambio dei Dati come prerequisito per lo sviluppo di un **Protocollo EDI comune** per l'Unione. Evidentemente, già nel 2014 l'esperienza acquisita aveva suggerito di andare nella direzione di una soluzione comune per tutta l'Unione.

Per l'elaborazione dello Studio di Fattibilità EDI, Trasys International ha coinvolto e consultato i seguenti sessanta stakeholder<sup>53</sup>:

- ✓ 38 istituzioni delle autorità degli Stati membri;
- ✓ 2 istituzioni provenienti dai paesi EFTA (Norvegia e Svizzera);
- ✓ 3 uffici doganali (Bulgaria, Portogallo e Germania) mentre le dogane dei Paesi Bassi, Malta e Grecia hanno fornito risposte congiunte con le rispettive autorità competenti;
- ✓ 4 associazioni industriali (FEAD, EURITIS, Hazardous Waste Europe, Norwegian Industry Organisation);
- ✓ 6 aziende private di gestione dei rifiuti;
- ✓ 3 ONG/associazioni non a scopo di lucro (BIR, EEA e IMPEL);
- ✓ 4 aziende private di software/IT.

I portatori di interesse sono stati consultati su tutti gli aspetti relativi ai processi regolamentati relativi alle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti: stato dell'arte, costi amministrativi, esigenze, priorità di intervento, possibili scenari futuri.

È proprio consultando gli stakeholder che è emersa con chiarezza la portata del problema in termini di produzione documentale, di seguito sinteticamente descritta (tenendo in considerazione che si tratta della situazione registrata all'epoca della redazione dello Studio di Fattibilità EDI, ovvero il 2014).

I processi documentali individuati ai sensi del Regolamento sono i seguenti:

- ✓ il processo di notifica;
- ✓ il processo di movimento;
- ✓ il processo di cui all'Allegato VII del Regolamento<sup>54</sup>.

Nella maggior parte dei casi, il notificante presenta una notifica generale per gestire diverse spedizioni in conformità all'art.13 (Notifica generale) del Regolamento. Il numero di notifiche all'anno varia significativamente tra gli Stati membri. I seguenti paesi ricevono ed elaborano mediamente il numero più elevato di notifiche all'anno:

- ✓ Germania (Agenzia Centrale per i Rifiuti ZKS) con 4.200 notifiche/anno,

---

<sup>53</sup> Studio di Fattibilità EDI, paragrafo 5.3

<sup>54</sup> Nell'Allegato VII del Regolamento (CE) 1013/2006 è contenuto il documento che accompagna le spedizioni transfrontaliere di rifiuti della c.d. Lista Verde, ai sensi dell'art.18 del medesimo Regolamento



- ✓ Paesi Bassi con 3.108 notifiche/anno,
- ✓ Austria con 1.284 notifiche/anno,
- ✓ Belgio/Regione fiamminga con 1.200 notifiche/anno,
- ✓ Irlanda con 1.080-1.200 notifiche/anno,
- ✓ Svezia con 720 notifiche/anno.

Un “**pacchetto di notifica**” richiede la predisposizione (e ancora oggi è così) dei seguenti documenti:

- ✓ Allegato IA: documento di notifica con 21 campi per l'inserimento dei dati,
- ✓ Allegato IB: documento di movimento con 19 campi per l'inserimento dei dati,
- ✓ Elenco di 26 informazioni che devono essere fornite nel documento di notifica o allegato ad esso (Allegato II, Parte I),
- ✓ Elenco di 10 informazioni richieste che devono essere fornite nel documento di movimento o allegato ad esso (Allegato II, Parte II),
- ✓ Elenco di 14 informazioni e documentazione aggiuntive che possono essere richieste dalle Autorità competenti (Allegato II, Parte III).

In sostanza, **predisporre un “pacchetto di notifica”** significa preparare il **documento di notifica**, il **documento di movimento** e **50 informazioni di supporto**, alcune delle quali opzionali, da fornire nel documento stesso o come allegati. Successivamente, la procedura in sintesi è la seguente:

- ✓ il “pacchetto di notifica” viene presentato all'Autorità competente di spedizione e, se la documentazione è completa, l'Autorità la trasmetterà alle Autorità competenti di destinazione e transito;
- ✓ se non vengono sollevate obiezioni, viene rilasciato il consenso (altrimenti la procedura chiaramente prevede ulteriori passaggi);
- ✓ dopo che il consenso è stato dato a una spedizione notificata dalle Autorità competenti coinvolte, il Notificante completerà il documento di movimento con la data effettiva della spedizione e lo invierà al destinatario e a tutte le Autorità competenti interessate almeno tre giorni lavorativi prima dell'inizio effettivo della spedizione;
- ✓ quando la spedizione di rifiuti raggiunge l'impianto di trattamento, verrà emessa una conferma scritta del ricevimento dei rifiuti e, insieme alle copie firmate del documento di movimento, verrà inviata al Notificante e a tutte le Autorità competenti interessate;
- ✓ dopo il completamento dell'operazione di recupero o smaltimento dei rifiuti, non intermedia o intermedia, la struttura emetterà il certificato di recupero o smaltimento non intermedio o intermedio dei rifiuti e, insieme alle copie firmate del documento di movimento, lo invierà al Notificante e a tutte le competenti autorità interessate.

In pratica, ogni spedizione autorizzata comporta la circolazione di almeno tre diversi documenti. All'epoca della redazione dello Studio di Fattibilità EDI, il numero di spedizioni effettuate dai sei paesi presi in esame era il seguente:

- ✓ Germania (Agenzia centrale dei rifiuti ZKS) > 360.000 spedizioni/anno,
- ✓ Paesi Bassi > 170.000 spedizioni/anno,
- ✓ Austria circa 150.000 spedizioni/anno,
- ✓ Belgio/Regione fiamminga > 65.257 spedizioni/anno,
- ✓ Svezia > 60.000 spedizioni/anno,
- ✓ Irlanda circa 15.000 spedizioni ambra/anno.

Da ciò si ricava che, in applicazione delle procedure previste dalla regolamentazione in materia di spedizione transfrontaliera di rifiuti, **il numero di documenti circolanti l'anno sia pari a diversi milioni.**



Infine, sempre all'epoca della redazione Studio di Fattibilità EDI, risultava che:

- il **97% delle Autorità competenti utilizzava**, per le comunicazioni relative alla **notifica, principalmente la posta** (tra gli altri strumenti utilizzati, email senza firma digitale e fax);
- il **78% delle Autorità competenti utilizzava**, per ricevere e scambiare i **documenti relativi al movimento, principalmente il fax** (tra gli altri strumenti utilizzati, posta e email senza firma digitale).

In sostanza, il processo **si basa principalmente sulla carta** e richiede una **considerevole quantità di risorse**. Inoltre, molta parte del lavoro effettuato nel corso delle procedure viene ripetuto dai soggetti coinvolti, rendendo il processo farraginoso e complicato.

In aggiunta, gli stakeholder hanno identificato i seguenti problemi specifici legati all'implementazione complessiva della regolamentazione:

- **interpretazioni divergenti delle disposizioni del Regolamento** da parte delle Autorità competenti (ad esempio, requisiti di notifica, categorizzazione divergente delle operazioni di recupero/smaltimento) e problemi di gestione di alcune specifiche scadenze;
- **problemi legati all'implementazione del Regolamento** (ad esempio, mancata percezione/intesa uniforme da parte delle Autorità competenti sulla documentazione richiesta da allegare alla notifica e ai documenti di movimento, traduzione dei documenti nella/e lingua/e ufficiale/i dell'autorità dello Stato membro, scarsità di personale e risorse);
- **mancanza di sistemi informatici e standard** (ad esempio, mancanza di standard tecnici unificati per la definizione dei dati e l'autenticazione, esistenza di diverse liste dei rifiuti senza regole chiare sul rapporto tra di esse).

Tutto ciò rende evidente l'ampia portata del problema in termini di oneri ed efficacia dei processi, che viene affrontato quotidianamente dalle Autorità e dall'industria del settore. Tanto ampia che Trasys International, anche tramite la consultazione degli stakeholder, ha effettuato uno studio approfondito per verificare l'esistenza quantomeno di studi e progetti di sistemi informatici per la gestione di questi processi, atti a snellire le procedure e a dematerializzare la documentazione.

Da questo approfondimento, allegato allo Studio di Fattibilità EDI<sup>55</sup>, è emerso che;

- **14 Stati membri non disponevano di alcun sistema informatico**, pertanto i processi si basavano esclusivamente sulla carta;
- 7 Stati membri avevano in funzione dei database locali utilizzati per l'inserimento manuale di informazioni ricavate da documenti cartacei;
- 7 Stati membri disponevano di un sistema informativo che supporta i processi di notifica e/o di movimento (Austria, Germania, Irlanda, Svizzera, Paesi Bassi, Lombardia/Italia; Fiandre/ Belgio);
- **i sistemi informatici più avanzati erano il SITT dell'Italia/Regione Lombardia, EDM dell'Austria ed il sistema eANV e ZEDAL TFS portal della Germania;**
- **la mancanza di un Protocollo EDI comune** per garantire l'interoperabilità tra i sistemi esistenti **costituiva un problema rilevante.**

In conclusione, è emerso che **esistevano significative differenze tra gli Stati membri in termini di sistemi informativi** (da un gran numero di paesi che non dispongono di alcun sistema a quelli che invece hanno un

---

<sup>55</sup> Trasys International - Feasibility study for the establishment of an Electronic Data Interchange for Waste Shipments - Annex 2: Review of the IT systems, studies and projects



sistema che supporta tutti i processi previsti dalla regolamentazione) e il problema di **rendere interoperabili i sistemi esistenti in assenza di un Protocollo EDI comune**<sup>56</sup>.

## 2.5 Analisi SWOT dei possibili scenari e linee di intervento

Al termine dell'analisi condotta da Trasys, considerate le significative differenze tra gli Stati membri in termini di sistemi informativi e il problema di rendere interoperabili i sistemi esistenti in assenza di un Protocollo EDI comune, lo Studio di Fattibilità EDI ha effettuato un'analisi **SWOT**, esaminando **quattro possibili scenari alternativi** al fine di individuare una **linea di intervento da suggerire alla Commissione**<sup>57</sup>:

1. **Non fare nulla;**
2. **Sistema centralizzato** - In un sistema completamente centralizzato **esiste un'unica applicazione dell'UE** per tutti i movimenti di rifiuti transfrontalieri dell'UE. Tutti i soggetti coinvolti nelle procedure (notificatori, destinatari, autorità competenti...) sono registrati in questo sistema e devono accedervi direttamente per svolgere ogni singolo atto;
3. **Sistema decentralizzato** - In un sistema decentralizzato **le singole applicazioni nazionali comunicano tra loro** utilizzando un'interfaccia comunemente accettata. Questa interfaccia viene implementata come un insieme prestabilito di servizi web SOAP che utilizzano un formato XML concordato per comunicare i messaggi previsti dai processi di movimentazione transfrontaliera dei rifiuti. L'unico componente che svolge un ruolo centrale è un servizio che mette a disposizione gli elenchi di codici e altri valori enumerati (ad esempio, l'identificazione dei produttori di rifiuti, dei notificatori, delle strutture di trattamento, oppure gli elenchi dei rifiuti) che i singoli sistemi nazionali dovrebbero periodicamente aggiornare;
4. **Sistema ibrido** - L'approccio ibrido cerca di colmare il divario tra gli approcci centralizzati e decentralizzati, mantenendo gli aspetti migliori di entrambi i sistemi evitando quelli più problematici. Questo approccio prevede **sistemi individuali dei singoli Stati membri** che, a differenza dell'approccio completamente decentralizzato, non comunicano direttamente tra loro, ma **trasmettono tutte le comunicazioni attraverso un "nodo centrale" dell'UE** (c.d. sistema a stella).

A valle dell'analisi SWOT, l'alternativa prescelta suggerita alla Commissione è stata quella ibrida che, tra l'altro, fornisce vantaggi in termini di:

- **sicurezza:** i canali di comunicazione sono limitati in quanto è previsto un canale per ogni Stato membro;
- **astrazione della posizione:** il "nodo centrale" dell'UE agisce efficacemente come un Enterprise Service Bus<sup>58</sup>, astraendo la posizione fisica di ciascun sistema degli Stati membri dagli altri. Un cambio di indirizzo per un endpoint<sup>59</sup> di un sistema degli Stati membri richiederebbe un singolo aggiornamento di configurazione nel nodo centrale dell'UE, anziché un aggiornamento di tutti gli altri sistemi degli Stati membri;

<sup>56</sup> Al riguardo, anche nell'ottica di sfruttare il più possibile gli investimenti esistenti degli Stati membri nella definizione di un protocollo e di un formato per il movimento transfrontaliero dei rifiuti, Trasys International ha esaminato e messo a confronto due protocolli, l'EUDIN (relativo ad un'iniziativa di Austria, Belgio, Lussemburgo, Svizzera, Nordic TFS) e l'eTFS (connesso ad un'iniziativa di Germania e Paesi Bassi). Feasibility Study for the establishment of an Electronic Data Interchange for Waste Shipments - Architecture Overview - Parag.4.2.3.3

<sup>57</sup> Studio di Fattibilità EDI, paragrafo 4

<sup>58</sup> Un Enterprise Service Bus (ESB) è un modello di architettura software utilizzato per progettare e implementare la comunicazione tra applicazioni software che interagiscono reciprocamente

<sup>59</sup> Gli endpoint sono dispositivi fisici (computer, server...) che si connettono e scambiano informazioni in una rete



- **possibilità di evoluzione:** questo approccio consente diverse opzioni per ulteriori futuri sviluppi. Un esempio è il “nodo centrale” dell'UE che può essere sviluppato per supportare funzionalità avanzate come, per esempio, la generazione di report da parte della Commissione e delle Autorità competenti degli Stati membri.

Premesso ciò, lo Studio di Fattibilità EDI individua **due possibili soluzioni** per un sistema ibrido:

- **Opzione 1:** sistema ibrido con un componente centrale semplice chiamato **Central EU router**. Con questa opzione il “nodo centrale” dell'UE costituisce un semplice servizio di routing, pertanto ogni Stato membro è tenuto a fornire e gestire il proprio sistema IT e collegarlo al nodo centrale dell'UE. Chiaramente **questa soluzione implica che ogni Stato membro debba sviluppare la propria applicazione** nazionale e, considerando che al momento della redazione dello Studio di Fattibilità EDI, 14 Stati membri non avevano alcuna soluzione IT dedicata, non veniva valutata come l'opzione auspicabile;
- **Opzione 2:** sistema ibrido con un componente centrale elaborato chiamato **Central EU application**. Questa opzione prevede un'applicazione centrale dell'UE elaborata, **nonché una soluzione fornita dalla Commissione per gli Stati membri che non ne hanno una propria**. Gli elementi di questa architettura sono i seguenti:
  - **applicazione centrale dell'UE:** il suo scopo è fungere da hub per tutti i sistemi di dominio nazionali, eseguire il routing dei messaggi appropriati e mantenere in modo centralizzato le informazioni necessarie per soddisfare i requisiti di monitoraggio e reporting;
  - **sistemi nazionali degli Stati membri:** ogni Stato membro può connettere il proprio sistema nazionale all'applicazione centrale dell'UE, sia quelli dispongono già di una soluzione IT sia quelli che desiderano implementarne una propria. I sistemi nazionali esistenti dovrebbero essere aggiornati con un modulo adattatore per trasformare i messaggi transfrontalieri da e verso il loro formato nazionale;
  - **applicazione condivisa degli Stati membri:** si tratta di un'applicazione, che potrebbe essere sviluppata, gestita e ospitata dalla Commissione, a cui possono accedere tutte le parti degli Stati membri che non dispongono di una soluzione esistente o non desiderano investire in una propria.

Chiaramente questa seconda opzione presenta il vantaggio di supportare sia gli Stati membri con sistemi esistenti che desiderano continuare la loro operatività, sia gli Stati membri che non vogliono o non sono in grado di investire nella propria applicazione. Evidentemente, come per la soluzione decentralizzata, è necessario un Protocollo EDI comune che verrebbe identificato in un formato XML che descrive tutti i messaggi necessari per supportare i processi; con la differenza importante che in questo caso i canali di comunicazione sono significativamente ridotti, poiché ogni sistema nazionale esistente si collegherebbe solo all'applicazione centrale dell'UE.

Questa architettura consente inoltre al sistema di soddisfare le esigenze in materia di reporting centralizzato sui movimenti transfrontalieri di rifiuti, realizzato attraverso l'applicazione centrale dell'UE che registra tutti i messaggi scambiati tra gli Stati membri.

Pertanto, la soluzione auspicabile e raccomandata dallo Studio di Fattibilità EDI è quella **ibrida relativa all'Opzione 2**.

## 2.6 Lo studio “Electronic Data Exchange for Waste Shipment Regulation –2016 e i lavori della Commissione

Si era sottolineato in precedenza che il più volte citato art. 26, paragrafo 4, come emendato dal Regolamento (UE) n. 660/2014, costituisce una **solida base giuridica** per avviare il processo di definizione di un **Protocollo**



**EDI comune** come parte della **soluzione IT paneuropea** per la regolamentazione in materia di spedizione transfrontaliera dei rifiuti, e che questo emendamento si applica dal 1° gennaio 2016, fornendo quindi una linea temporale per l'adozione, da parte della Commissione, di **“atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni”**.

Si era detto altresì che lo Studio di Fattibilità EDI di settembre 2014 era proprio quello di fornire alla Commissione gli strumenti operativi **per adottare tali atti di esecuzione in vista della scadenza del 1° gennaio 2016**.

In realtà, il **30 novembre 2016** viene pubblicato un **nuovo studio** predisposto dal Consorzio Abaroa, sempre commissionato dalla Direzione Ambiente della Commissione europea, che consiste in un fascicolo di documentazione che definisce i requisiti tecnici e organizzativi per l'implementazione pratica di un sistema EDI per la presentazione di documenti e informazioni in conformità con quanto previsto dall'emendamento all'articolo 26, paragrafo 4, del Regolamento (CE) 1013/2006<sup>60</sup>. **Il fine, anche in questo caso, è fornire alla Commissione la base per adottare un atto di attuazione per l'implementazione pratica del sistema EDI.**

Lo studio del 2016, che è basato sulle evidenze di quello del 2014 di Trasys International e ne condivide i risultati e le linee di intervento, è costituito da un elaborato tecnico che propone una soluzione software con un livello sufficiente di dettaglio tecnico per avviare il successivo sviluppo.

La soluzione, come detto, è in linea con quella prospettata da Trasys e prevede:

- un'architettura ibrida composta da un'applicazione centrale e un'applicazione condivisa per gli Stati membri che non dispongono di una propria soluzione;
- la necessità di un minimo sforzo di implementazione per coloro che utilizzano i propri sistemi IT in termini di convertibilità con altri standard;
- il coinvolgimento degli stakeholder nella definizione del protocollo;
- un formato unico che copre tutte le fasi dei flussi di spedizione dei rifiuti;
- la suddivisione in diversi moduli logici che consentono una progressiva adozione;
- l'allineamento con l'articolo 26, paragrafo 4, del Regolamento e la considerazione degli standard internazionali e dei metodi di autenticazione elettronica, in conformità alla Direttiva 1999/93/CE.

Nonostante questo nuovo studio tecnico, la Commissione non ha adottato atti di attuazione per l'implementazione pratica e il sistema EDI paneuropeo non è ancora stato attivato.

Il 19 luglio 2019, tuttavia, sono state concordate dai Corrispondenti di cui all'art. 54 del Regolamento le **«correspondents' guidelines no 11»**, contenenti le **specifiche di un modello per lo scambio elettronico di dati; non hanno valore legale vincolante** e si applicano **solo con il consenso delle Autorità competenti interessate e del notificante**, ai sensi dell'art.26, parag.4, comma 1 del Regolamento Vigente. Queste linee guida forniscono informazioni alle parti coinvolte sia nella procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte sia in quella relativa agli obblighi generali di informazione ai sensi dell'articolo 18 (Autorità competenti, notificatori, produttori di rifiuti, raccoglitori, commercianti, intermediari, detentori, destinatari, trasportatori di rifiuti e impianti di recupero o smaltimento).

---

<sup>60</sup> Electronic Data Exchange for Waste Shipment Regulation – Abaroa Consortium – 30 novembre 2016



Nel frattempo, in questi anni i sistemi informatici degli Stati membri per la gestione dematerializzata delle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti sono aumentati (e.g. il **GISTRID in Francia**) e si sono evoluti (e.g. l'**italiano SITT**, che istituito dalla Regione Lombardia è stato adottato anche dalla Regione Veneto, e il **tedesco Zedal**).

La Commissione sta proseguendo il lavoro iniziato anni fa per implementare un sistema EDI paneuropeo con le caratteristiche previste dallo Studio del 2016<sup>61</sup>; i componenti a livello dell'UE vengono sviluppati dalla Commissione, mentre altre parti vengono realizzate in consultazione con gli Stati membri e gli stakeholder. Il sistema sarà interoperabile con quelli degli Stati membri che hanno già i loro sistemi informatici in funzione.

Un **Prototipo**, basato sulla piattaforma IMSOC esistente, è già stato testato con un gruppo di utenti, sia da parte delle Autorità competenti che da parte di alcune imprese, che hanno fornito suggerimenti per il suo miglioramento; è iniziato anche l'utilizzo effettivo di una **versione avanzata del Prototipo** da parte di diverse Autorità competenti.

Le specifiche per lo sviluppo del sistema EDI a livello dell'UE saranno fornite attraverso atti di attuazione della Commissione che descrivono aspetti come ad esempio:

- ✓ modello di dati per le informazioni da scambiare (basato principalmente sul modello di dati concordato nelle già citate «**correspondents' guidelines no 11**»);
- ✓ definizione dei messaggi per lo scambio di dati e metadati;
- ✓ requisiti di sicurezza dettagliati per lo scambio e la memorizzazione dei dati;
- ✓ specifica tecnica per i servizi web che supportano lo scambio di messaggi.

La Commissione si aspetta che lo sviluppo dell'EDI a livello di UE **sia finalizzato entro 18 mesi dall'adozione della Proposta di Regolamento**.

## 2.7 Le modifiche normative conseguenti all'adozione della misura 1d) relativa all'EDI

La **misura 1d)** "Istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello UE" si concretizza nella proposta normativa della Commissione europea di **sostituire** l'art.26 (Forma delle comunicazioni) del Regolamento Vigente **con il nuovo art.26 (Trasmissione e scambio di informazioni per via elettronica)**, il quale prevede che:

- le informazioni e i **documenti relativi alle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti siano trasmessi e scambiati per via elettronica o tramite il sistema centrale o tramite un sistema nazionale**, come disciplinati rispettivamente dall'art.26, paragrafi 2 e 3;
- il **sistema centrale** metta a disposizione una piattaforma da utilizzare per lo scambio in tempo reale delle informazioni e dei documenti tra i sistemi nazionali esistenti e che il sistema centrale possa essere utilizzato anche dalle Autorità competenti degli Stati membri che non hanno istituito un sistema nazionale;
- gli Stati membri possano gestire i propri **sistemi nazionali** facendo in modo che siano **interoperabili con il sistema centrale** e che scambino informazioni e documenti con il sistema centrale in tempo reale.

In sostanza, la Proposta di Regolamento della Commissione prevede che il sistema EDI costituisca lo strumento **unico, obbligatorio e paneuropeo** per la trasmissione e lo scambio delle informazioni e dei documenti previsti per le spedizioni transfrontaliere dei rifiuti dell'UE.

---

<sup>61</sup> la Valutazione d'Impatto - Allegato 10

È anche previsto che, **entro 12 mesi** successivi la data di entrata in vigore del nuovo Regolamento, la **Commissione adotti atti di esecuzione** per stabilire<sup>62</sup>:

- i requisiti necessari per l'interoperabilità tra il sistema centrale e i sistemi nazionali, ivi compreso un modello di dati e un protocollo per lo scambio di dati;
- qualsiasi altro requisito tecnico e organizzativo, anche sugli aspetti della sicurezza e della governance dei dati, necessario per l'attuazione pratica della trasmissione e dello scambio per via elettronica di informazioni e documenti.

L'art. 82 della Proposta di Regolamento prevede che le misure previste dal nuovo art.26 vengano applicate a decorrere da **due anni** dopo l'entrata in vigore del medesimo regolamento.

## 2.8 Costi/benefici economici diretti previsti dall'attuazione del sistema EDI

Dalla Valutazione d'Impatto risulta che la stima dei costi e dei benefici **economici diretti** correlati all'attuazione del sistema EDI siano i seguenti<sup>63</sup>:

### Costi da sostenere

- ✓ costi di sviluppo e manutenzione per le Autorità competenti: 50.000 - 80.000 euro per il primo anno + costi di formazione;
- ✓ 20.000 euro all'anno una volta che il sistema EDI è stato perfezionato.

### Risparmi ottenibili

- ✓ 950.000 euro all'anno risparmiati per le Autorità competenti per gestire le notifiche;
- ✓ 450.000 euro all'anno risparmiati per le aziende che presentano le notifiche.

## 3 Regime delle ispezioni sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti e sistemi nazionali di raccolta dati

### 3.1 Il Regime delle Ispezioni nella Proposta di Regolamento

È stato evidenziato in precedenza (misure 3a, 3c, 3f) come la Commissione nella Proposta di Regolamento abbia **sistematizzato e rafforzato** le disposizioni in **materia di ispezioni** e sanzioni, introducendo un'apposita sezione composta dagli **artt. 57 (Ispezioni), 58 (Documenti e prove), 59 (Piani di ispezione) e 60 (Sanzioni)**. In particolare, nell'**art. 60** la Commissione, al fine di ridurre le interpretazioni divergenti in materia, ha introdotto un elenco di criteri di cui le Autorità competenti degli Stati membri devono tener conto nel determinare il tipo e il livello delle sanzioni da imporre in caso di violazioni.

La Commissione, inoltre, ha introdotto nella Proposta delle apposite sezioni dedicate alle "Azioni intraprese dalla Commissione" e alla "Cooperazione per garantire l'osservanza del regolamento" nell'ambito delle quali prevede rispettivamente:

<sup>62</sup> art.26, paragrafo 4, della Proposta di Regolamento

<sup>63</sup> la Valutazione d'Impatto - Allegato 12, *Objective 1: Facilitate shipments within the EU, in particular to align the WSR with circular economy objectives*



- agli **artt.64 (Disposizioni generali) e 65 (Ispezioni a cura della Commissione)** che la Commissione possa svolgere **ispezioni sulle spedizioni in stretta collaborazione con le autorità pertinenti degli Stati membri**, in particolare per quanto riguarda le spedizioni che interessano più paesi o che hanno gravi effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente;
- all'**art. 61 (Cooperazione a livello nazionale per garantire l'osservanza del regolamento)** che gli Stati membri istituiscano meccanismi efficaci che consentano a tutte le autorità coinvolte nelle attività di contrasto di cooperare e coordinarsi a livello nazionale per quanto riguarda lo sviluppo e l'attuazione delle politiche e attività volte a contrastare le spedizioni illegali di rifiuti, anche per quanto concerne l'istituzione e l'attuazione dei piani di ispezione.

Anche il Parlamento europeo, nell'ambito della sua posizione negoziale, ha inteso rafforzare il regime delle ispezioni, proponendo – tra gli altri - i seguenti emendamenti:

➤ **Emendamento 2 - Considerando 1 bis (nuovo)**

**(1 bis)** *Se non sono gestite in modo corretto, le attività di trattamento e smaltimento dei rifiuti possono avere diversi effetti negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita delle persone, alcuni dei quali sono difficili da attenuare. È pertanto **necessario mettere a disposizione maggiori informazioni online** sulle varie operazioni di gestione dei rifiuti effettuate, in termini di quantità, tipologie, itinerari e destinazioni associate, **nonché in merito all'ispezione e al monitoraggio delle attività di gestione dei rifiuti.***

➤ **Emendamento 105 - Articolo 57 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

**2bis.** *Gli Stati membri **effettuano ispezioni** per prevenire e individuare le spedizioni illegali di rifiuti sulla base di un **meccanismo unionale di selezione basato sul rischio**. Al fine di garantire l'armonizzazione delle ispezioni, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire gli elementi dettagliati del meccanismo unionale di selezione basato sul rischio (...).*

➤ **Emendamento 114 - Articolo 59 - paragrafo 2 bis (nuovo)**

**2bis.** *Gli Stati membri garantiscono che l'esito delle ispezioni realizzate in conformità dei piani di cui al presente articolo, le eventuali azioni correttive intraprese dalle autorità pertinenti a seguito di tali ispezioni, i nomi degli operatori coinvolti nelle spedizioni illegali come pure le sanzioni comminate siano a disposizione del pubblico, **anche per via elettronica.***

Dall'esame di queste ultime disposizioni emerge l'esigenza del legislatore europeo **di trattare anche i dati utili alle ispezioni in formato elettronico.**

In realtà il tema delle ispezioni era già stato oggetto di un'ampia riforma introdotta con il più volte citato Regolamento (UE) 660/2014, il quale, nel modificare il Regolamento (CE)1013/2006, aveva disposto che gli Stati membri:

- mediante misure di esecuzione, prevedessero ispezioni di stabilimenti, imprese, intermediari e commercianti in conformità **dell'articolo 34 della direttiva 2008/98/CE<sup>64</sup>**, nonché ispezioni delle **spedizioni** di rifiuti e del relativo recupero o smaltimento<sup>65</sup>;

<sup>64</sup> La direttiva 2008/98/CE è la direttiva quadro sui rifiuti dell'UE

<sup>65</sup> art.50, paragrafo 2, del Regolamento Vigente



- entro il 1° gennaio 2017 provvedessero affinché fossero elaborati uno o più piani, separatamente o come parte chiaramente definita di altri piani, relativamente alle ispezioni eseguite a norma del punto precedente («**piano di ispezione**»)<sup>66</sup>.

Tale riforma ha previsto anche i criteri per la predisposizione del piano delle ispezioni e gli elementi minimi che vi devono figurare, **senza tuttavia far cenno alcuno alla possibilità (o addirittura all'obbligo) di utilizzare strumenti elettronici per la tenuta e la gestione dei dati afferenti alle ispezioni.**

A questo riguardo, è stata condotta una breve analisi sul piano delle ispezioni adottato dall'Italia (con un particolare focus sul sistema informatico SISPED) e su quello dei Paesi interessati dal progetto quali Francia, Spagna, Germania, Austria e Slovenia.

### 3.2 Le ispezioni in Italia

Il Ministero dell'Ambiente, in attuazione di quanto previsto dall'art.50, paragrafo 2bis, del Regolamento Vigente (come modificato dal Regolamento (UE) 660/2014) ha emanato il **Decreto 22 dicembre 2016** con cui ha adottato il **Piano Nazionale delle Ispezioni** (di seguito, anche "il Piano") con validità sull'intero territorio nazionale.

Il Piano concorre, insieme ai piani di ispezione redatti negli altri Stati membri, ad armonizzare a livello europeo le modalità con cui vengono garantite le ispezioni su stabilimenti, imprese, intermediari e commercianti in conformità all'articolo 34 della direttiva 2008/98/CE, nonché sulle ispezioni delle spedizioni di rifiuti e del relativo recupero o smaltimento.

L'**obiettivo** del Piano è individuare e prevenire il problema delle **spedizioni illegali di rifiuti**, che sono causa di considerevoli danni alla salute umana e all'ambiente soprattutto nel caso in cui i rifiuti non vengano recuperati o smaltiti in maniera ambientalmente corretta nei paesi di destinazione. Poiché all'origine delle spedizioni illegali di rifiuti vi sono spesso attività non controllate di trattamento, raccolta, cernita e stoccaggio, lo svolgimento sistematico di ispezioni sulle spedizioni di rifiuti, nonché di stabilimenti, imprese, intermediari e commercianti, ha lo scopo di contribuire ad individuare e colpire tali attività non controllate.

Il Piano pertanto mira a garantire una **pianificazione** regolare e coerente **delle ispezioni**, mediante un'opportuna **valutazione dei rischi** ed un **adeguato coordinamento** di tutti i soggetti istituzionali coinvolti.

#### 3.2.1 Autorità coinvolte nel Piano e compiti a loro assegnati

Le amministrazioni che concorrono all'attuazione del Piano, in ragione delle rispettive competenze e responsabilità, sono:

- il Ministero dell'Ambiente, anche in veste di autorità competente di transito ai sensi e per gli effetti del Regolamento Vigente (**AC di transito**)<sup>67</sup>;
- le Regioni e le Province Autonome quali autorità competenti di spedizione e di destinazione ai sensi e per gli effetti del Regolamento Vigente (**AC di spedizione/destinazione**)<sup>68</sup>;
- gli Organi di Controllo (**OC**) che svolgono attività ispettive all'interno del territorio nazionale e presso le frontiere dell'Unione europea, quali Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Capitanerie di Porto, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia.

---

<sup>66</sup> art.50 paragrafo 2bis del Regolamento Vigente; il medesimo paragrafo 2bis fissa i criteri per la predisposizione del piano delle ispezioni e gli elementi minimi che vi devono figurare

<sup>67</sup> Come disposto dall'art. 194, comma 6, lettera b) del decreto legislativo n. 152/2006

<sup>68</sup> Come disposto dall'art. 194, comma 6, lettera a) del decreto legislativo n. 152/2006



Di seguito, sono elencati i principali compiti assegnati alle autorità coinvolte nel Piano.

Il Ministero dell'Ambiente:

- ✓ redige ed adotta il Piano e provvede al suo riesame almeno una volta ogni tre anni;
- ✓ gestisce a livello centrale il Sistema Informatico (ovvero il **SISPED**, come meglio descritto al paragrafo successivo) a cui ha pieno accesso;
- ✓ per ogni richiesta di registrazione al SISPED effettuata dalle **AC di spedizione/destinazione** e dagli **OC**, provvede alla creazione dell'utente ed al rilascio della relativa password di accesso;
- ✓ registra nel SISPED e gestisce le autorizzazioni al transito rilasciate quale **AC di transito**.

Le AC di spedizione/destinazione:

- ✓ condividono i contenuti del Piano;
- ✓ si registrano al SISPED a cui hanno accesso sia per i dati di propria competenza, sia - a esclusivi fini di consultazione - per i dati relativi alle autorizzazioni rilasciate dalle altre AC di spedizione/destinazione;
- ✓ per ogni richiesta di registrazione al SISPED da parte dei soggetti coinvolti nelle spedizioni di rifiuti in uscita dal o in entrata nel territorio nazionale (notificatori e impianti di destinazione) provvedono alla creazione dell'utente ed alla sua registrazione nel sistema fornendo le relative credenziali;
- ✓ provvedono ad inserire nel SISPED le informazioni relative alle spedizioni di rifiuti autorizzate (in uscita dal/in entrata nel territorio nazionale) secondo la procedura di **notifica e autorizzazione preventiva scritta** e delegano l'inserimento dei dati sulle spedizioni e sui relativi movimenti, di cui agli artt. 15 e 16 del Regolamento Vigente<sup>69</sup>, ai notificatori autorizzati e ai destinatari;

Gli OC:

- ✓ condividono i contenuti del Piano;
- ✓ si registrano al SISPED a cui hanno pieno accesso, con accesso esclusivo ai dati investigativi di propria competenza;
- ✓ provvedono a segnalare l'effettuazione di un controllo ed il relativo esito (assenza/presenza di presunte illegalità) nell'apposita sezione del SISPED dedicata alla spedizione di rifiuti soggetta ad ispezione;
- ✓ nel caso di illegalità accertata, ad indagine giudiziaria conclusa, provvedono ad inserire nell'apposita sezione del SISPED, concernente la spedizione di rifiuti ispezionata, le informazioni relative.

### 3.3 La pianificazione delle ispezioni e il sistema SISPED

Il SISPED è il **Sistema Informatico di raccolta dati per le ispezioni sulle spedizioni di rifiuti autorizzate con procedura di notifica ed autorizzazione preventiva scritta** ai sensi del Regolamento Vigente ed è una **misura di attuazione del Piano nazionale delle ispezioni**. Il SISPED raccoglie i dati relativi alle spedizioni di rifiuti,

---

<sup>69</sup> Si tratta di tutti i dati contenuti in o allegati al documento di movimento delle spedizioni dei rifiuti di cui all'art.4 del Regolamento 1013/2006 che disciplina il contenuto delle notifiche



autorizzate con procedura di notifica ed autorizzazione preventiva scritta<sup>70</sup>, e permette la pianificazione delle ispezioni da parte degli Organi di controllo<sup>71</sup>.

Pertanto, considerata la necessità di garantire una cooperazione effettiva, nonché un coordinamento efficace tra le diverse autorità coinvolte nell'attuazione del Piano delle Ispezioni, il Ministero dell'Ambiente ha costituito, a norma del Paragrafo 4.1 del Piano medesimo, questo sistema informatico a livello nazionale, a **fini ispettivi**. La raccolta di tali dati permette una **miglior pianificazione delle ispezioni da parte degli Organi di Controllo**<sup>72</sup>.

L'accesso al SISPED avviene tramite un'applicazione web installata presso un server di titolarità del Ministero e gli utenti, tramite un browser standard, hanno accesso e possibilità di visualizzazione ed inserimento dei dati differenziati in base alle rispettive competenze.

- ✓ Le **AC di spedizione/destinazione registrano per ogni spedizione di rifiuti autorizzata**, in uscita dal /in entrata nel territorio nazionale, gli estremi del **documento di notifica**, i dati anagrafici dei soggetti coinvolti, il Paese di provenienza/destinazione, le quantità e i codici dei rifiuti spediti.
- ✓ **L'AC di transito registra per ogni notifica autorizzata** gli estremi del **documento di notifica**, i Paesi di provenienza/destinazione, la quantità e i codici dei rifiuti spediti.
- ✓ Per ogni spedizione di rifiuti autorizzata in uscita dal o in entrata nel territorio nazionale, il SISPED crea automaticamente una scheda relativa ai viaggi previsti, che dovrà essere completata dai **notificatori/destinatari**, inserendo i dati di competenza. In particolare:
  - i **notificatori**, una volta autorizzati, devono inserire la **data effettiva di spedizione** almeno 3 giorni lavorativi prima che il viaggio abbia inizio e, al momento della partenza, devono inserire la quantità di rifiuti, le targhe degli automezzi oppure i dati identificativi dei container trasportati ed effettuare il download del **documento di movimento** compilato e firmato;
  - i **destinatari** devono inserire la **data di ricevimento** dei rifiuti da parte dell'impianto, nonché la **data del recupero o smaltimento** non intermedio da parte dell'impianto stesso, ed effettuare il download del **documento di movimento** una volta completate le caselle di competenza.
- ✓ **Gli OC hanno accesso alle informazioni inserite dalle AC e dai notificatori/destinatari** circa le spedizioni di rifiuti autorizzate, per poter programmare le proprie attività ispettive. Per ogni notifica autorizzata, il SISPED crea automaticamente una scheda a cui accedono **in maniera esclusiva gli OC**, nella quale gli stessi possono inserire le informazioni riguardanti l'effettuazione delle ispezioni e gli esiti delle stesse.

Anche dalla consultazione del manuale operativo del SISPED pubblicato dal Ministero dell'Ambiente<sup>73</sup>, emerge chiaramente che il SISPED è una procedura a cui accedono **esclusivamente autorità** (di spedizione/destinazione/transito/controllo) e **operatori** (notificatori/impianti di destinazione) **italiani**, che

<sup>70</sup> Sono pertanto esclusi dalla raccolta informatica del SISPED i dati relativi alle spedizioni effettuate secondo la disciplina meno stringente degli "Obblighi generali d'informazione" di cui all'art. 18 del Regolamento (CE) 1013/2006

<sup>71</sup> [www.mase.gov.it/pagina/sisped](http://www.mase.gov.it/pagina/sisped)

<sup>72</sup> Le ispezioni riguardano innanzitutto la presenza della documentazione debitamente compilata che accompagna la spedizione di rifiuti, il contenuto dei carichi trasportati, l'integrità degli imballaggi, l'accertamento delle identità dei soggetti coinvolti nella spedizione e la verifica dell'iscrizione all'Albo Gestori Ambientali del trasportatore. Gli OC accertano inoltre tramite ispezioni che una sostanza o un oggetto trasportato su strada, per ferrovia, per via area, marittima o navigazione interna sia o meno un rifiuto.

<sup>73</sup> Al manuale operativo si accede da apposito link in [www.mase.gov.it/pagina/sisped](http://www.mase.gov.it/pagina/sisped)



alimentano il sistema informativo raccogliendo tutti i dati di competenza relativi alle spedizioni di rifiuti in uscita dal /in entrata nel territorio nazionale o di transito nel territorio nazionale, utili alla pianificazione delle attività ispettive da parte degli Organi di Controllo da effettuarsi all'interno del territorio nazionale e presso le frontiere dell'Unione Europea.

Emerge inoltre che **la procedura SISPED viene "alimentata" da quella più ampia di cui all'art. 3 del Regolamento Vigente** che prevede l'obbligo di notifica e autorizzazione preventiva scritta in caso di spedizione transfrontaliera di talune fattispecie di rifiuti; procedura questa che coinvolge volta per volta tutte le autorità e gli operatori degli stati membri della UE interessati dalle singole tratte di spedizioni transfrontaliere. In presenza, ad esempio, di una spedizione di rifiuti dalla Francia all'Italia, saranno coinvolte dalla procedura di notifica e autorizzazione l'AC di spedizione e il notificatore francesi e l'AC di destinazione e l'impianto di destinazione italiani. Differentemente, la procedura per il SISPED coinvolgerà esclusivamente l'AC di destinazione e l'impianto di destinazione italiani che alimenteranno il sistema informativo del SISPED (al fine di eventuali ispezioni da parte degli OC italiani) con le medesime informazioni già prodotte/raccolte per la procedura di notifica ed autorizzazione.

Va ricordato che attualmente, come ampiamente illustrato in precedenza, le informazioni e i documenti di cui alla predetta procedura di notifica ed autorizzazione possono essere trasmessi per posta o, previo accordo delle autorità competenti interessate e del notificatore, mediante una modalità di comunicazione alternativa (fax, email, etc) o mediante un sistema di interscambio elettronico dei dati con firma elettronica o autenticazione elettronica. Ciò comporta la coesistenza di diverse modalità di comunicazione di tali informazioni/documenti all'interno della UE ma anche all'interno di un singolo stato membro, stante il fatto che l'alternativa alla posta è ammessa previo accordo delle autorità competenti interessate e del notificatore.

Sotto questo profilo, le procedure previste dal SISPED costringono quindi tutte le AC di spedizione/destinazione (che in Italia sono - si ricorda - le regioni e le province autonome) e i notificatori/impianti di destinazione italiani, che non adottano sistemi informatici per lo scambio di documenti relativi alla procedura di notifica e autorizzazione, **a dematerializzarli per alimentare la banca dati del SISPED.**

Come evidenziato in precedenza, **in Italia, solo le regioni Lombardia e Veneto hanno adottato un sistema informativo (SITT) che consente la gestione informatizzata delle notifiche per l'esportazione dei rifiuti**<sup>74</sup>. Questa condizione permette ai notificatori lombardi e veneti di essere più efficienti poiché – secondo quanto riportato dal fornitore del servizio sul proprio sito internet - **è il sistema operativo che provvede in autonomia al trasferimento automatico dei documenti, già prodotti per la procedura di notifica, verso il SISPED**<sup>75</sup>. Circostanza peraltro confermata dalla regione Veneto secondo la quale per le notifiche di esportazione i dati richiesti dal SISPED sono caricati direttamente dal SITT della regione, per cui i notificatori non devono effettuare alcuna operazione all'interno del SISPED<sup>76</sup>.

### 3.4 Le ispezioni in Francia

In Francia l'autorità competente per transito, spedizione e destinazione è, ai sensi e per gli effetti del Regolamento Vigente<sup>77</sup>, il Ministro dell'Ambiente. Da un punto di vista operativo, a partire dal 1° settembre

<sup>74</sup> Si tratta del S.I.T.T. (Sistema Informativo Trasporti Transfrontalieri), un'applicazione web-based, sviluppata dalla Computer Solutions, che consente la gestione informatizzata delle procedure di notifica relative alle esportazioni di rifiuti all'estero

<sup>75</sup> <https://csgroup.it/trasporti-transfrontalieri-di-rifiuti/>

<sup>76</sup> [www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/sisped](http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/sisped)

<sup>77</sup> art. R.541-62 du Code de l'environnement. Sul punto si rileva che, a norma dell'art. 53 del Regolamento (CE) 1013/2006, gli stati membri designano una sola autorità competente di transito, avendo invece la libertà di designarne un numero indefinito di spedizione/destinazione.



2015, l'attività di istruttoria delle pratiche di trasferimento transfrontaliero dei rifiuti (precedentemente svolta a livello regionale) è stata trasferita al **PNTTD** (*Pôle National des Transferts Transfrontaliers de Déchets*), un'entità unica situata a Metz. Il PNTTD è pertanto l'autorità francese unica, competente per le spedizioni transfrontaliere di rifiuti in esportazione, importazione e transito, che offre un servizio a competenza nazionale del Ministero della Transizione Ecologica.

Il PNTTD elabora gratuitamente le pratiche di spedizione transfrontaliera dei rifiuti presentate dai notificanti (esportazione, importazione e transito) e a tal fine cura anche le relazioni con le autorità competenti straniere.

Il principale strumento operativo di cui si serve il PNTTD è il già citato **GISTRID** (*gestion par internet du suivi des transferts internationaux de déchets*)<sup>78</sup>, un'applicazione WEB creata per dematerializzare la procedura di notifica delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti, che permette di garantire un trattamento rapido ed efficiente delle notifiche e un monitoraggio sistematico dei documenti di movimento dei dossier di esportazione e importazione; nel caso di importazione, GISTRID consente anche ai notificanti stranieri di inserire i loro dossier.

Nuove versioni di GISTRID vengono regolarmente messe online al fine di migliorare l'offerta dei servizi e, secondo quanto riportato sul sito PNTTD, **è in corso l'interconnessione con altre applicazioni estere per i trasferimenti di rifiuti, come ad esempio, la tedesca ZEDAL.**

**In relazione alle ispezioni**, il riferimento è rappresentato dal *Plan national d'inspection des transferts transfrontaliers de déchets*<sup>79</sup>, emesso nel 2017 e aggiornato nel 2022. Il Piano risponde all'esigenza di pianificare correttamente i controlli al fine di contrastare efficacemente i trasferimenti illeciti (art. 50 del Regolamento n. 1013/2006). I suoi obiettivi sono prevenire i danni all'ambiente e alla salute umana legati al trattamento dei rifiuti in impianti inadeguati ma anche combattere i reati derivanti da mancata applicazione della normativa vigente. Tale piano coordina quindi le azioni degli organi di controllo<sup>80</sup> per renderle più efficaci e strutturare le azioni intraprese nel contrasto ai traffici illeciti prevedendo che, in merito alle spedizioni transfrontaliere, durante i controlli, i servizi competenti verificano che:

- i trasferimenti sono effettivamente autorizzati;
- la procedura seguita è corretta;
- i documenti richiesti accompagnano il trasferimento;
- il carico corrisponde ai rifiuti dichiarati.

Il piano non prevede un sistema analogo al SISPED ma stabilisce come priorità il miglioramento del coordinamento tra i diversi corpi di ispezione e l'autorità competente nazionale, da ottenere tramite, tra l'altro, la creazione di piattaforme collaborative e un miglior coordinamento delle risorse e delle informazioni, **sfruttando le banche dati esistenti** e garantendo alle autorità responsabili delle ispezioni **un migliore accesso alle stesse**. Questa priorità richiede l'implementazione delle seguenti risorse:

- rafforzare e facilitare la cooperazione tra le autorità competenti responsabili delle ispezioni,
- sfruttare le caratteristiche specifiche di ciascuna autorità competente in termini di settore di competenza, aree di competenza, know-how ed approccio,
- individuare le competenze nei controlli individuando ad esempio quali autorità allertare in specifiche fattispecie di violazione (a tal fine è previsto che ogni amministrazione coinvolta nelle

---

<sup>78</sup> Il GISTRID è stato istituito ai sensi dell'art. 1 del *Arrêté du 23 juillet 2015*.

<sup>79</sup> *Plan national d'inspection des transferts transfrontaliers de déchets* del 2022

<sup>80</sup> Dogane, OCLAESP, ossia Ufficio centrale per la lotta agli attacchi all'ambiente e alla salute pubblica, Gendarmeria, Polizia, ecc



ispezioni stili un elenco di contatti che potrebbero essere utili in qualsiasi circostanza). Inoltre, è previsto che ogni autorità designi un punto di contatto responsabile della centralizzazione delle informazioni e della loro trasmissione agli ispettori;

- aumentare il coordinamento delle risorse e delle informazioni e garantire un incrocio ottimale delle informazioni e delle fonti di informazione.

### 3.5 Le ispezioni in Spagna

La Spagna ha designato le Comunità Autonome (e le città di Ceuta e Melilla) come autorità di competenza di spedizione/destinazione ai sensi e per gli effetti del Regolamento Vigente<sup>81</sup>. Il Ministero della Transizione Ecologica è invece l'autorità competente di transito<sup>82</sup>(ma autorizza anche le spedizioni di rifiuti da o verso paesi terzi **non appartenenti all'Unione Europea**<sup>83</sup>, utilizzando per le esportazioni **un'apposita procedura elettronica**<sup>84</sup>).

Se si tratta di una spedizione intracomunitaria, similmente all'Italia, è necessario contattare direttamente la Comunità Autonoma di origine o destinazione, poiché spetta a essa la responsabilità e la gestione della pratica, che viene svolta secondo le procedure stabilite dalle singole Comunità medesime<sup>85</sup>.

**In relazione alle ispezioni**, il *Plan estatal de inspeccion en materia de traslados transfronterizos de residuos 2021-2026 non prevede uno strumento informatico specifico analogo al SISPED italiano e non fa cenno a strumenti informatizzati o banche dati a cui attingere per una miglior gestione delle ispezioni ai sensi dell'art. 50, comma 2, del Regolamento (CE) 1013/2006. La cooperazione tra le diverse autorità con competenze in materia è ritenuta fondamentale per migliorare l'efficacia delle ispezioni. A tal riguardo il Piano prevede che saranno identificate diverse amministrazioni pubbliche con responsabilità per le spedizioni transfrontaliere di rifiuti in relazione agli operatori e agli impianti da ispezionare con l'obiettivo di implementare i corrispondenti rapporti finalizzati a garantire la collaborazione tra loro, sia nello svolgimento dell'ispezione stessa, sia nell'ambito dello scambio di informazioni e di buone pratiche. I meccanismi di cooperazione istituiti a tal fine tra le autorità amministrative corrispondenti saranno sviluppati attraverso strumenti indipendenti dal Piano di ispezione, attraverso le specifiche procedure ufficialmente istituite.*

La cooperazione tra le Comunità Autonome e il Ministero per la Transizione Ecologica e la Sfida Demografica, in qualità di autorità competente e in virtù dell'articolo 11.1 della Legge 40/2015, del 1 ottobre 2015, sulla Sfida Demografica del Regime giuridico del settore, può essere articolato mediante affidamenti di gestione in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti in cui entrambe le amministrazioni si impegnano a collaborare attivamente in tutte le questioni relative alle spedizioni transfrontaliere. Tra gli strumenti di collaborazione vi è la **Rete di Ispezione Ambientale (REDIA)**, uno strumento di cooperazione tra i responsabili delle ispezioni ambientali delle Comunità Autonome, che utilizza un forum permanente per la partecipazione e lo scambio di conoscenze ed esperienze nel campo delle ispezioni ambientali e delle ispezioni ambientali e la realizzazione di progetti di interesse comune, nonché il **gruppo di lavoro sulle spedizioni e le ispezioni ambientali**, creato nell'ambito della Commissione di coordinamento, ai sensi dell'articolo 13 della Legge 22/2011.

La collaborazione con le autorità di polizia competenti in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti da o verso paesi terzi al di fuori dell'UE è articolata attraverso il Protocollo per la procedura operativa di

<sup>81</sup> art. 12.4 lettera d) della *Ley 7/2022, de 8 de abril*

<sup>82</sup> art. 12.3 lettera d) della *Ley 7/2022, de 8 de abril*

<sup>83</sup> art. 12.3 lettera c) della *Ley 7/2022, de 8 de abril*

<sup>84</sup> <https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/procedimientos>

<sup>85</sup> le note di riepilogo sulle procedure di esportazione e importazione di rifiuti in <https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/prevencion-y-gestion-esiduos/traslados/default.aspx>



collaborazione tra il Ministero dell'Interno, attraverso la Direzione Generale della Guardia Civile e il Ministero per la Transizione Ecologica e la Sfida Demografica, attraverso la Direzione Generale per la Qualità e la Valutazione Ambientale, per l'appropriato esercizio delle proprie competenze relative, tra l'altro, all'ispezione delle spedizioni di rifiuti, nonché al controllo del rispetto della legislazione vigente in materia di gestione dei rifiuti a livello statale, in conformità con il Regolamento (CE) n. 101/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio.

### 3.6 Le ispezioni in Germania

**In Bassa Sassonia, l'autorità NGS** (Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH - Società della Bassa Sassonia per lo stoccaggio finale di rifiuti pericolosi mbH), responsabile delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti nello stato federale, ha avviato **un progetto per digitalizzare e documentare le procedure di notifica**.

In previsione dell'imminente modifica del regolamento europeo sulle spedizioni di rifiuti (VVA), l'NGS individuerà la modalità di gestione delle domande di notifica in formato elettronico secondo lo **standard europeo eIDAS** (il Regolamento eIDAS (electronic IDentification Authentication and Signature) -Regolamento (UE) N. 910/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 ha l'obiettivo di fornire una base normativa a livello comunitario per l'identificazione elettronica e i servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno).

A febbraio 2023, NGS ha commissionato alla società Infotech di Recklinghausen lo sviluppo del software necessario. **L'implementazione si basa sulla piattaforma Zedal**, già utilizzata da NGS dal 2004 e che ora viene utilizzata non solo a livello nazionale per la documentazione elettronica, ma anche nelle spedizioni transfrontaliere di rifiuti in tutta Europa.

**I primi progetti "pilota" volti a testare il nuovo processo** dovrebbero essere stati implementati nel corso dell'estate 2023. Dal 1° gennaio 2024 gli addetti alla gestione dei rifiuti possono richiedere le notifiche in forma digitale con firma elettronica al NGS. È previsto un periodo transitorio nel corso del quale le domande in formato cartaceo saranno ancora accettate, ma dal 1° gennaio 2024 l'elaborazione dei documenti di notifica e le decisioni saranno prese solo in forma digitale.

Nel progetto di digitalizzazione delle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti, condotto da ZEDAL AG in collaborazione con la NGS e il Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Ministero delle Infrastrutture e dell'Ambiente) nei Paesi Bassi, viene adottato il **formato eTFS**. **eTFS si basa sull'interfaccia descritta nel progetto EUDIN<sup>86</sup>**, che è stata estesa per includere una tecnica di stratificazione e la firma digitale. Oltre ai partner del progetto sopra menzionati ha partecipato all'adattamento in Germania anche l'IKA (Ufficio per il coordinamento dell'informazione sui rifiuti). Il LAG GADSYS (Sistemi informatici comuni per i rifiuti degli Stati federali) ha esteso la procedura amministrativa tedesca e i documenti di accompagnamento utilizzati nelle spedizioni transfrontaliere di rifiuti sulla base dell'eTFS.

**In passato**, sempre in Sassonia, hanno avuto luogo progetti simili. Nel 2019 su richiesta dell'autorità statale della Sassonia, l'Eigensche Trocken- und Umweltechnik GmbH Altbernsdorf (ETU) è ricorsa alla notifica preventiva elettronica con riferimento alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti. ETU si occupa della bonifica di rifiuti minerali, ad esempio utilizzando processi di trattamento microbiologico. A questo proposito, l'azienda esporta rifiuti minerali in Polonia, un processo che richiedeva di compilare un gran numero di moduli e di fornire documenti prima del trasporto all'impianto di riciclaggio. L'autorità statale della Sassonia ha suggerito che l'ETU passasse a una soluzione elettronica. Dopo numerosi test, è stata presa una decisione a favore di **eTFSportal di Axians eWaste**.

---

<sup>86</sup> European Data Interchange for Waste Notification Systems – formato dati XML.



In Germania, ai sensi dell'articolo 14 della Legge sulle spedizioni di rifiuti (*AbfVerbrG*<sup>87</sup>), l'autorità del Land in cui i rifiuti devono essere o vengono recuperati o smaltiti per la prima volta è responsabile delle misure relative alla **spedizione dei rifiuti nel territorio dello stato federato**. Per le misure relative alla **spedizione di rifiuti dal territorio dello stato federato**, è responsabile l'autorità del Land in cui la spedizione di rifiuti deve iniziare o sta iniziando.

L'**Agenzia federale per l'ambiente** (Umweltbundesamt - UBA) è responsabile delle **decisioni in merito al transito dei rifiuti attraverso il territorio federale**, e sul relativo recupero o smaltimento, **che sono soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte**.

### *Piani di controllo e ispezioni*

Ai sensi dell'art. 50, comma 2a, del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti, **gli Stati membri devono elaborare uno o più piani di controllo per la loro intera area geografica e rivederli almeno ogni tre anni e aggiornarli se necessario**. In Germania, in base all'art. 11 della Legge sulle spedizioni di rifiuti (*AbfVerbrG*), **gli stati federati della Repubblica federale tedesca sono responsabili dell'elaborazione dei piani di controllo per la loro area**.

*“Entro il 1° gennaio 2017, gli Stati federati redigono piani di controllo per il loro territorio ai sensi dell'articolo 50 capoverso 2a frasi da 1 a 4 del regolamento (CE) n. 06.”*

**Se il contenuto del piano di controllo interessa altri Länder**, questi devono essere coinvolti ai sensi dell'articolo 11 comma 2 della Legge sulle spedizioni di rifiuti (*AbfVerbrG*). È previsto, inoltre, che i Länder si accordino con le autorità doganali competenti e con l'Ufficio federale della logistica e della mobilità (Bundesamt für Logistik und Mobilität - BALM) sui contenuti dei piani di controllo che interessano le rispettive autorità e, a tal fine, la Direzione generale delle dogane e l'Ufficio federale della logistica e della mobilità comunicano ai Länder i rispettivi punti di contatto a tal fine.

Prendendo come esempio per condurre l'analisi il **Piano di controllo del Lander Meclemburgo-Pomerania Occidentale** (in tedesco Mecklenburg-Vorpommern), dal 1° giugno 2006, l'Ufficio di Stato per l'Ambiente, la Conservazione della Natura e la Geologia (LUNG) è l'autorità responsabile dell'applicazione della legislazione sulle spedizioni di rifiuti nel territorio del Lander e pertanto anche della preparazione e dell'aggiornamento del piano di controllo.

Il Piano di controllo del Lander Meclemburgo-Pomerania Occidentale è strutturato come di seguito presentato:

1. Introduzione
2. Base giuridica delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti
3. Ambito di applicazione - area geografica
4. Obiettivi e priorità dei controlli
5. Compiti e cooperazione delle autorità coinvolte
6. Controlli pianificati
7. Ispezioni di società, organizzazioni, intermediari e commercianti
8. Controlli sul trasporto dei rifiuti

---

<sup>87</sup> Legge di attuazione del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti 1) e della Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989 sul controllo delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti pericolosi e dei loro smaltimento 2) (Gesetz zur Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen 1) und des Basler Übereinkommens vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung 2) entrata in vigore il 28.07.2007.



9. Formazione degli ispettori
10. Risorse per l'attuazione del piano di controllo

Nel Meclemburgo-Pomerania Anteriore, **le ispezioni sulle spedizioni di rifiuti sono effettuate dalle autorità statali quali l'Ufficio statale per l'ambiente, la conservazione della natura e la geologia e l'Ufficio statale per l'agricoltura e l'ambiente, dalla polizia dello stato federato e dalle autorità federali del BALM e della dogana.**

**L'Ufficio di Stato per l'Ambiente, la Conservazione della Natura e la Geologia (LUNG) essendo l'autorità competente per le spedizioni di rifiuti nel Meclemburgo-Pomerania Occidentale è competente anche per l'esecuzione delle ispezioni e per l'emissione degli ordini per lo stoccaggio sicuro dei rifiuti in conformità all'articolo 11, comma 4 e 5 dell'AbfVerbrG.**

Il LUNG effettua **ispezioni casuali e ad hoc di aziende, strutture, intermediari e commercianti e partecipa regolarmente alle ispezioni dei trasporti da parte del BAG, della dogana e della polizia.** Il LUNG raccoglie e analizza anche i dati riportati dalle autorità ispettive. Se c'è il sospetto di una violazione della legge sulle spedizioni di rifiuti, il LUNG viene informato tempestivamente e prende in carico il processo. In alcuni casi, vengono effettuate anche ispezioni congiunte con la LUNG, in particolare ispezioni ad hoc.

Di norma, vengono effettuate ispezioni generali dei trasporti, durante le quali si verifica anche la conformità alla legislazione sui rifiuti. Il LUNG può richiedere alle parti coinvolte nelle spedizioni di rifiuti di presentare prove scritte (ad esempio in merito alla classificazione dei rifiuti o allo smaltimento previsto).

**Nel Piano di controllo del Lander Meclemburgo-Pomerania Occidentale non viene citato il ricorso a consultazione del sistema di monitoraggio dei rifiuti delle autorità statali (ASYS) nell'ambito dello svolgimento delle ispezioni.**

**Analizzando invece il Piano di controllo Schleswig- Holstein vediamo come la conduzione delle ispezioni sui trasporti tramite il controllo della documentazione legale sui rifiuti e dei documenti di accompagnamento è da effettuarsi utilizzando il sistema di monitoraggio dei rifiuti delle autorità (ASYS) o l'applicazione web "Portale informativo sulla valutazione dei rifiuti – Modulo di controllo" (Informationsportal Abfallbewertung Modul Kontrolle - IPA KON<sup>88</sup>).**

**La digitalizzazione delle procedure di ispezione è una scelta di competenza dei singoli stati federati.**

### 3.7 Le ispezioni in Austria

Il Ministero federale per la protezione del clima, l'ambiente, l'energia, la mobilità, l'innovazione e la tecnologia – BMK<sup>89</sup> (Dipartimento V/1 - Regolamenti sui rifiuti aziendali, Spedizione dei rifiuti e Responsabilità ambientale), è l'autorità responsabile dell'applicazione del Regolamento vigente relativo alle spedizioni dei rifiuti per l'Austria.<sup>90</sup>

Il soggetto che intende effettuare una **spedizione di rifiuti dall'Austria soggetta a notifica è tenuto a registrarsi elettronicamente** sul portale EDM nel **registro anagrafico elettronico ZAREg<sup>91</sup>** come notificatore o come raccogliitore/trattatore di rifiuti.

---

<sup>88</sup> L'applicazione IPA-KON offre quindi attualmente la possibilità di utilizzare un'applicazione web per ricercare i produttori, i trasportatori, i raccoglitori, imprese di smaltimento, intermediari e commercianti che si occupano di smaltimento dei rifiuti, nonché di annunci, licenze, certificati di smaltimento individuali e collettivi direttamente nei database ASYS dei Paesi.

<sup>89</sup> Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - BMK

<sup>90</sup> Articolo 66, comma 2 AWG 2002

<sup>91</sup> <https://secure.umweltbundesamt.at/erasreg/registration/registration.xhtml>



Dal 1° marzo 2022, **le richieste di notifica per le spedizioni dall'Austria (esportazioni e spedizioni che interessano il confine con la Germania-Deutsches Eck) devono essere compilate online e presentate elettronicamente** al BMK tramite l'applicazione Spedizione (**eVerbringung**) disponibile sul portale EDM<sup>92</sup>. L'inoltro della notifica completa o correttamente eseguita all'autorità competente di destinazione e alle eventuali autorità di transito competenti<sup>93</sup> può essere effettuato per via elettronica<sup>94</sup> se le autorità competenti interessate hanno acconsentito all'inoltro elettronico tramite la piattaforma UE IMSOC (Information Management System for Official Controls).<sup>95</sup> L'elenco delle autorità che hanno acconsentito all'inoltro elettronico può essere visualizzato nell'applicazione Spedizione (**eVerbringung**). Nel caso in cui le autorità competenti interessate **non abbiano acconsentito** all'inoltro elettronico tramite la piattaforma UE IMSOC, una copia della notifica completa in formato cartaceo deve essere inviata al BMK (Dipartimento V/1, Stubenbastei 5, 1010 Vienna) per conto di tale autorità.

Il documento di movimento (Begleitformular) e le copie del documento di notifica (Notifizierungsformulars), comprese le dichiarazioni scritte di consenso o le comunicazioni delle autorità competenti, con le eventuali prescrizioni, devono accompagnare il trasporto (con la presenza della documentazione in formato cartaceo).

Per le **spedizioni in Austria (importazioni)**, il documento di notifica compilato e firmato (timbro e firma dell'azienda) insieme al documento di movimento e agli altri documenti richiesti (nonché le copie necessarie per le altre autorità competenti) devono essere inviati al BMK (Dipartimento V/1, Stubenbastei 5, 1010 Vienna).

Dal 1° marzo 2022 è entrato in vigore l'obbligo di trasmettere elettronicamente tramite l'applicazione Spedizione (**eVerbringung**) la copia firmata del documento di movimento **per le esportazioni dall'Austria e Deutsches Eck** (art. 16 lett. b) del Regolamento vigente relativo alle spedizioni dei rifiuti).<sup>96</sup> L'obbligo ha interessato anche la documentazione integrativa per le importazioni in Austria, come la conferma di ricevimento dei rifiuti e il certificato di recupero/smaltimento intermedio e non intermedio (previsti dagli articoli 15 lett. c), d) e 16 lett. d), e) del Regolamento vigente<sup>97</sup>).

Inoltre, sempre a partire dal 1° marzo 2022 il contenuto della documentazione integrativa (di cui agli artt. 15 e 16 del Regolamento vigente) possono essere trasmessi al BMK tramite una interfaccia web service in alternativa alla registrazione della documentazione sull'applicazione Spedizione presente sul portale EDM. Tuttavia, le segnalazioni alle altre autorità competenti devono continuare a essere inviate con i mezzi tradizionali (e-mail, fax o posta).

Con riferimento alle spedizioni dei rifiuti vigono dei regimi particolari per le spedizioni che interessano i territori tedeschi e svizzeri.

---

<sup>92</sup> Articolo 67, comma 1 e 2 AWG 2002 come modificato dalla L. 2021/200.

<sup>93</sup> Articolo 7, Trasmissione della notifica da parte dell'autorità competente di spedizione. Regolamento (CE) N. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti.

<sup>94</sup> Ai sensi dell'Articolo 26 comma 4, Regolamento (CE) N. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti.

<sup>95</sup> Sistema per il trattamento delle informazioni per i controlli ufficiali (IMSOC): tale sistema integra i sistemi informatici esistenti (e futuri), ad esempio il sistema esperto per il controllo degli scambi (TRACES), il sistema di allarme rapido per gli alimenti ed i mangimi (RASFF) e la rete Europhyt al fine di garantire un uso ottimale dei dati, ridurre gli oneri per le imprese e le autorità nazionali di contrasto, nonché accelerare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12485-Sicurezza-alimentare-norme-modificate-sul-sistema-integrato-per-il-trattamento-delle-informazioni-per-i-controlli-ufficiali-IMSOC\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12485-Sicurezza-alimentare-norme-modificate-sul-sistema-integrato-per-il-trattamento-delle-informazioni-per-i-controlli-ufficiali-IMSOC_it)

<sup>96</sup> Articolo 72b comma 1 AWG 2002 come modificata l 2021/200.

<sup>97</sup> Articolo 72b comma 1 AWG 2002 come modificata l 2021/200

### Spedizioni in Germania (Deutsches Eck)

Il 1° luglio 2009 è entrato in vigore l'accordo bilaterale tra Austria e Germania sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti<sup>98</sup>, che **semplifica la procedura di notifica per alcune spedizioni transfrontaliere di rifiuti che interessano la zona di confine tra i due paesi**. Si cita a titolo esemplificativo la raccolta e la trasmissione semplificata della documentazione integrativa di cui agli articoli 15 lettera (d) e 16 lettera (e) del Regolamento vigente. Inoltre, nel caso di spedizioni transfrontaliere dall'Austria all'Austria attraverso il confine tedesco (in cui la Germania figura come paese di transito), non sono necessarie segnalazioni all'autorità di transito tedesca competente (UBA Dessau), poiché l'UBA Dessau ha accesso all'applicazione EDM **eVerbringung** per tali notifiche e può visualizzare tutti i certificati/moduli online.

### Spedizioni in Svizzera

Dal Luglio 2020 le notifiche relative alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti soggette a notifica **tra Svizzera e Austria vengono elaborate esclusivamente in formato elettronico tramite l'interfaccia EUDIN** e sono visibili non solo alle autorità ma anche alle aziende coinvolte. Nello specifico per tutte le spedizioni soggette a notifica tra i due Paesi i necessari rapporti ai sensi dell'articolo 26 comma 4 del Regolamento vigente devono essere inviati elettronicamente all'autorità competente. La trasmissione avviene **tramite il rispettivo sistema nazionale** (VeVA-online per la Svizzera ([veva-online.admin.ch](http://veva-online.admin.ch)); EDM per l'Austria ([edm.gv.at](http://edm.gv.at))). Tramite l'interfaccia EUDIN i dati, inseriti elettronicamente tramite il rispettivo sistema nazionale, vengono trasmessi direttamente all'altro sistema nazionale e sono visibili alle aziende e autorità interessate.

Nel contesto delle spedizioni di rifiuti, tutte le autorità di controllo hanno accesso a tutti i dati pertinenti le spedizioni (come previsto dagli articoli 83, 87a comma 3 e comma 4 della Legge austriaca sulla gestione dei rifiuti-AWG). Il trattamento degli accessi è stabilito internamente dal BMK. Nello specifico, in attuazione del piano di controllo elaborato dal BMK, oltre alle autorità doganali e di polizia, anche gli organi di controllo delle province federali hanno accesso all'applicazione Spedizioni (**eVerbringung**), in modo da consentire un rapido reperimento delle informazioni relative all'autorizzazione delle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti.<sup>99</sup>

### 3.8 Le ispezioni in Slovenia

Con il **Regolamento n. 78 del 5 dicembre 2016 sull'attuazione del Regolamento (CE) sulle spedizioni di rifiuti**<sup>100</sup>, la Repubblica di Slovenia ha stabilito l'autorità competente, le procedure e le norme per il controllo delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti di cui al Regolamento Vigente<sup>101</sup>.

Ai sensi dell'art.3 del Regolamento sloveno n.78 del 2016, l'autorità competente per il transito, la spedizione e la destinazione dei rifiuti transfrontalieri è l'ispettorato responsabile della protezione ambientale, ovvero l'Ispettorato per l'Ambiente e l'Energia<sup>102</sup>, un organismo del Ministero dell'Ambiente, del Clima e dell'Energia, il cui compito principale è vigilare sul rispetto e sull'applicazione delle leggi e dei regolamenti ambientali,

<sup>98</sup> Accordo tra il governo della Repubblica d'Austria e il Governo della Repubblica federale di Germania su Movimenti transfrontalieri di rifiuti ai sensi dell'articolo 30 del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti del 26 giugno 2009 n°72.

<sup>99</sup> Il contenuto del Piano di Controllo è stato individuato nel Piano federale di gestione dei rifiuti (Bundes-Abfallwirtschaftsplan - BAWP) 2023, Parte 1, pag. 439. Il documento Piano di Controllo non è stato reperito, neanche tramite consultazione dell'ufficio responsabile del Ministero BMK.

<sup>100</sup> Uredba o izvajanju Uredbe (ES) o pošiljkah odpadkov (Uradni list RS, št. 78/16 in 94/21), ovvero il Regolamento sull'attuazione del Regolamento (CE) sulle spedizioni di rifiuti n. 78/16 del 5 dicembre 2016, modificato e integrato con Regolamento n. 94/21 dell'11 giugno 2021

<sup>101</sup> art.1 del Regolamento sull'attuazione del Regolamento (CE) sulle spedizioni di rifiuti

<sup>102</sup> <https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavu/inspektorat-za-okolje-in-energijo/o-inspektoratu/>



nonché svolgere compiti amministrativi nel campo della spedizione transfrontaliera di rifiuti (di seguito, “l’Ispettorato”).

L’Ispettorato pertanto è l’autorità slovena unica, competente per le spedizioni transfrontaliere di rifiuti in esportazione, importazione e transito, che gestisce le procedure di notifica.

Ai sensi dell’art.9 del Regolamento sloveno n.78 del 2016, le modalità di comunicazione delle informazioni e dei documenti relativi alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti avvengono tramite posta, fax o email<sup>103</sup>. La Slovenia, dunque, non si avvale al momento di un sistema elettronico analogo a quello per le spedizioni interne al proprio territorio, che vengono invece gestite tramite un’apposita applicazione informatica denominata IS-Waste<sup>104</sup>; **dispone solo di un database interno per scopi di segnalazione e supporto alle procedure amministrative, dove i dati vengono inseriti manualmente**<sup>105</sup>. La Slovenia, pertanto, appartiene ancora a quella lista di paesi dell’UE, già illustrata nella precedente Sezione 2 dedicata al sistema EDI, che dispongono di database locali utilizzati per l’inserimento manuale delle informazioni provenienti dai documenti cartacei<sup>106</sup>.

**In relazione alle ispezioni**, il piano triennale nazionale delle ispezioni sulle spedizioni transfrontaliere dei rifiuti, che fa parte del più ampio piano generale di ispezione<sup>107</sup> ed è predisposto per tutte le autorità competenti in Slovenia (Amministrazione finanziaria, Dogane e Polizia) **non prevede uno strumento informatico specifico di raccolta dati analogo al SISPED italiano**.

Lo scambio di informazioni sulle spedizioni transfrontaliere di rifiuti avviene tramite un gruppo di lavoro interdipartimentale composto dai membri delle autorità competenti e delle varie entità ispettive<sup>108</sup>. Le principali responsabilità di questo gruppo di lavoro includono, oltre lo scambio di informazioni, la preparazione di piani per ispezioni congiunte e la collaborazione nella prevenzione e nella scoperta di spedizioni illegali di rifiuti. Tutte le autorità ispettive firmano anche un Memorandum d’Intesa per una migliore collaborazione e lo scambio di informazioni.

---

<sup>103</sup> Ovvero quelle previste dall’art.26, primo e secondo comma, del Regolamento Vigente; sono pertanto implicitamente escluse quelle previste dal quarto comma (sistema di interscambio elettronico dei dati)

<sup>104</sup> In sloveno “IS-Odpadki”; Is-Waste è stato istituito dal Ministero dell’Ambiente per garantire la tracciabilità delle spedizioni di rifiuti e monitorare la produzione dei rifiuti e la loro gestione. Sul punto, <https://www.gov.si/zbirke/storitve/informacijski-sistem-o-ravnanju-z-odpadki-aplikacija-is-odpadki/>

<sup>105</sup> Circostanza confermata direttamente dall’Ispettorato che sul punto è stato interpellato per iscritto

<sup>106</sup> Trasy International - Feasibility study for the establishment of an Electronic Data Interchange for Waste Shipments - Annex 2: Review of the IT systems, studies and projects, pg.53

<sup>107</sup> Načrt dela Inšpektorata Republike Slovenije za okolje in prostor za leto 2023, ovvero il Piano di lavoro dell’Ispettorato della Repubblica di Slovenia per l’ambiente e il territorio per l’anno 2023

<sup>108</sup> Circostanza confermata direttamente dall’Ispettorato che sul punto è stato interpellato per iscritto



## Allegato 1 – Matrice delle misure delle Opzioni Strategiche 2, 3 e 4, suddivise per i tre Obiettivi Generali

| Misure  | Opzione 2<br>(modifiche mirate) | Opzione 3<br>(modifiche strutturali) | Opzione 4<br>(modifiche di ampia portata) |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| <b>Obiettivo 1: facilitare le spedizioni all'interno dell'UE, in particolare per allineare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti rispetto agli obiettivi dell'economia circolare</b> |                                 |                                      |   |
| 1a) Migliorare il regime degli impianti "titolari di autorizzazione preventiva"   | x                               |                                      | x   |
| 1b) Semplificare la procedura di notifica   | x                               |                                      | x   |
| 1c) Chiarire la portata del regolamento sulle spedizioni di rifiuti   | x                               |                                      | x   |
| 1d) Istituire un sistema di interscambio elettronico dei dati (EDI, Electronic Data Interchange) obbligatorio a livello UE  |                                 | x                                    | x   |
| 1e) Semplificare il sistema di garanzie finanziarie armonizzando il calcolo dell'importo richiesto nel quadro della garanzia  |                                 | x                                    | x   |
| 1f) Assicurare il riconoscimento reciproco a livello UE dei vettori di rifiuti pericolosi registrati in uno Stato membro  |                                 | x                                    |   |
| 1g) Allineare le disposizioni del regolamento sulle spedizioni di rifiuti alla gerarchia dei rifiuti  | x                               |                                      | x   |
| 1h) Formulare orientamenti in merito a questioni attualmente problematiche  | x                               |                                      |   |



|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| 1i) Garantire l'allineamento con le disposizioni della direttiva quadro sui rifiuti concernenti la cessazione della qualifica di rifiuto e i sottoprodotti   | x |   | x |
| 1j) Incaricare la Commissione di fissare, mediante atti delegati o di esecuzione, soglie di contaminazione dei rifiuti al fine di stabilire se debbano essere soggetti o meno alla procedura di notifica         |   | x | x |
| 1k) Stabilire il riconoscimento reciproco dei criteri nazionali di cessazione della qualifica di rifiuto ai fini delle spedizioni di rifiuti   |   | x |   |
| 1l) Stabilire il riconoscimento reciproco delle decisioni nazionali in relazione alla natura pericolosa dei rifiuti ai fini delle spedizioni di rifiuti  |   | x |   |
| <b>Obiettivo 2: assicurare che i rifiuti esportati dall'UE siano gestiti in modo ecologicamente corretto</b>   |   |   |   |
| 2a) Specificare gli obblighi degli esportatori e delle autorità pubbliche di assicurare e verificare che i rifiuti esportati nei paesi terzi siano gestiti in modo ecologicamente corretto                       | x |   | x |
| 2b) Incaricare la Commissione di stabilire criteri per operare una differenziazione tra beni usati e rifiuti, per flussi specifici di rifiuti per i quali l'esportazione in paesi terzi genera sfide particolari | x |   | x |
| 2c) Stabilire un nuovo quadro nel contesto del quale i paesi non appartenenti all'OCSE devono notificare all'UE la loro volontà di importare rifiuti verdi e dimostrare la loro capacità di                      |   | x | x |



|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| trattarli in modo sostenibile secondo i criteri stabiliti  |   |   |   |
| 2d) Esigere che l'esportazione di rifiuti verdi dai paesi OCSE sia soggetta alla procedura di notifica   |   | x |   |
| 2e) Istituire una procedura specifica per monitorare l'esportazione di rifiuti verso i paesi dell'OCSE e mitigare i problemi ambientali che potrebbero essere causati da tali esportazioni |   | x | x |
| <b>Obiettivo 3: contrastare più efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti intra e in partenza dall'UE</b>  |   |   |   |
| 3a) Migliorare le disposizioni in materia di ispezioni, di garanzia dell'osservanza e di seguito dato  | x |   | x |
| 3b) Emanare orientamenti in merito a ispezioni efficienti e pratiche intese a garantire l'osservanza delle norme   | x |   |   |
| 3c) Conferire alla Commissione (attraverso l'OLAF) il potere di condurre azioni investigative e di coordinamento transnazionali contro il traffico di rifiuti nell'UE                      | x |   | x |
| 3d) Rafforzare le disposizioni esistenti in merito a violazioni e sanzioni   | x |   | x |
| 3e) Migliorare la rintracciabilità delle spedizioni di rifiuti verdi   |   | x | x |
| 3f) Facilitare la cooperazione tra le autorità di contrasto a livello nazionale  | x |   | x |



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| 3g) Creare un gruppo dedicato a livello UE incaricato di facilitare e migliorare la cooperazione intesa a garantire l'osservanza del regolamento sulle spedizioni di rifiuti |  | x | x |
|--|--|---|---|

## Allegato 2- Elenco delle fonti

### Unione europea

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti e che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056” del 17 novembre 2021 - COM(2021) 709 final - 2021/0367 (COD)

Regolamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti

Regolamento (UE) 660/2014 del 15 maggio 2014 recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti

Evaluation of Regulation (EC) No 1013 /2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste - SWD(2020) 26 final - 31.1.2020

Study supporting the evaluation of Regulation (EC) No 1013/2006 on shipments of waste - Trinomics - May 2019

Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare - COM(2015) 614 final

Green Deal europeo - COM(2019) 640 final

Nuovo Piano d'Azione per l'Economia Circolare - COM(2020) 98 final

Risoluzione del Parlamento europeo del 10 febbraio 2021 sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare - P9\_TA(2021)0040

Approvazione del progetto di conclusioni del Consiglio "Per una ripresa circolare e verde" del 11 dicembre 2020 - 13852/20

Regolamento (CE) 1418/2007 della Commissione relativo all'exportazione di alcuni rifiuti destinati al recupero, elencati nell'allegato III o III A del Regolamento (CE) 1013/2006, verso alcuni paesi ai quali non si applica la decisione dell'OCSE sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti

Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento – 1989

Decisione C(92)39/FINAL sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati a operazioni di recupero («decisione dell'OCSE»)

Regulatory Scrutiny Board Opinion - SEC(2021) 402 final

Subsidiarity Assessment Grid - SWD(2021) 330 final

Impact Assessment - SWD(2021) 331 final

Sintesi della Relazione sulla Valutazione d'Impatto - SWD(2021) 332 final

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Resilienza delle materie prime critiche: tracciare un percorso verso una maggiore sicurezza e sostenibilità - COM(2020) 474 final

Direttiva 2008/98 CE

Opinion of the European Economic and Social Committee on Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on shipments of waste and amending Regulations (EU) No 1257/2013 and (EU) 2020/1056 (COM(2021) 709 final – 2021/0367 (COD)) EESC 2021/054965

Relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti - A9-0290/2022 e gli Emendamenti del Parlamento europeo approvati il 17 gennaio 2023 - P9\_TA(2023)0003

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on shipments of waste and amending Regulations (EU) No 1257/2013 and (EU) No 2020/1056 - Mandate for negotiations with the European Parliament - 9764/23

Feasibility Study for the establishment of an Electronic Data Interchange for Waste Shipments - 1° settembre 2014

Electronic Data Exchange for Waste Shipment Regulation – Abaroa Consortium – 30 novembre 2016

“Correspondents' guidelines no 11” contenenti le specifiche di un modello per lo scambio elettronico di dati

#### Italia

Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, art. 194 (spedizioni transfrontaliere)

Decreto 22 dicembre 2016 per l'adozione del Piano Nazionale delle Ispezioni

MANUALE OPERATIVO S.I.T.T. SISTEMA INFORMATIVO TRASPORTI TRANSFRONTALIERI

Manuale operativo SISPED

Pagina web SITT <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/sitt>

#### Spagna

PLAN ESTATAL DE INSPECCION EN MATERIA DE TRASLADOS TRANSFRONTERIZOS DE RESIDUOS 2021-2026

*Ley 7/2022, de 8 de abril*

Pagina web Ministero della transizione ecologica  
<https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/procedimientos>

#### Francia

art. R.541-62 du Code de l'environnement

Arrêté du 23 juillet 2015

*Ley 7/2022, de 8 de abril*

Plan national d'inspection des transferts transfrontaliers de déchets del 2022

Pagina web Gistrid <https://info.gistrid.din.developpement-durable.gouv.fr/>

Pagina web Ministero della transizione ecologica <https://www.ecologie.gouv.fr/transferts-transfrontaliers-dechets>

## Germania

Legge di attuazione del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti 1) e della Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989 sul controllo delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti pericolosi e dei loro smaltimenti (Gesetz zur Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen 1) und des Basler Übereinkommens vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung 2 - AbfVerbrG) entrata in vigore il 28.07.2007)

Piano di controllo dello stato federato Meclemburgo-Pomerania Occidentale.

Piano di controllo dello stato federato Schleswig-Holstein

Piano di controllo ai sensi dell'art. 50 del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (VVA) e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti (VVA) per il Land Renania Settentrionale-Vestfalia

Comunicazione del Gruppo di lavoro federale/statale sui rifiuti (LAGA) 25 - Guida all'attuazione sul Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 sulle spedizioni di rifiuti (VVA) e alla legge sulle spedizioni di rifiuti del 19 luglio 2007 (AbfVerbrG) - Guida all'implementazione delle spedizioni di rifiuti

Pagina web sistema Zedal <https://www.zedal.com/Download/zedal-digitalisierung-notifizierung-e.pdf>

Pagina web Recycling portal <https://recyclingportal.eu/Archive/50789>

## Austria

Legge federale consolidata: Regolamento giuridico completo per la legge sulla gestione dei rifiuti 2002, versione del 13.10.2023 (Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Abfallwirtschaftsgesetz 2002-AWG 2022)

Accordo tra il governo della Repubblica d'Austria e il Governo della Repubblica federale di Germania su Movimenti transfrontalieri di rifiuti ai sensi dell'articolo 30 del Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti del 26 giugno 2009 n°72.

Piano federale di gestione dei rifiuti (Bundes-Abfallwirtschaftsplan - BAWP) 2023

Pagina web Ministero dell'ambiente  
[https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/abfall/aws/abfallverbringung.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/aws/abfallverbringung.html)

Pagina web del portale per la gestione elettronica dei dati ambientali  
[https://secure.umweltbundesamt.at/edm\\_portal/cms.do?get=/portal/informationen/anwendungenthemen.main](https://secure.umweltbundesamt.at/edm_portal/cms.do?get=/portal/informationen/anwendungenthemen.main)

Pagina web del portale per i servizi digitali alle imprese <https://www.usp.gv.at/umwelt-verkehr/abfallerzeugung/abfallexporteure-notifizierende/abfallverbringung-grenzueberschreitend.html#ZustaendigeStellen>

## Slovenia

Regolamento sull'attuazione del Regolamento (CE) sulle spedizioni di rifiuti n. 78/16 del 5 dicembre 2016, modificato e integrato con Regolamento n. 94/21 dell'11 giugno 2021

Piano di lavoro dell'Ispettorato della Repubblica di Slovenia per l'ambiente e il territorio per l'anno 2023

Pagina web governo della Repubblica di Slovenia <https://www.gov.si/>