

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI AD ESSE
CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

MISSIONE IN LIGURIA

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia, Elvio La Tassa

La seduta comincia alle 19.40.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Elvio La Tassa, direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia

Avverto il nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterrà opportuno, consentendo la Commissione, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Noi stiamo facendo un'indagine un po' generale per avere il quadro del traffico transfrontaliero dei rifiuti. Questo è l'argomento. Qui avete due porti molto importanti, questo di La Spezia e quello di Genova. Le chiediamo di farci il quadro della situazione, facendo un focus sulle questioni che lei ritiene importanti e d'interesse per la nostra Commissione. In seguito, ovviamente, le verranno poste alcune domande.

Do la parola a Elvio La Tassa, direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia.

ELVIO LA TASSA, *Direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia*. Buonasera a tutti. Per quanto riguarda le procedure di imbarco dei rifiuti sulle navi che approdano al porto di La Spezia, abbiamo proceduto a sensibilizzare tutti gli operatori della filiera, affinché vengano rispettate le previsioni di legge, soprattutto in base ai passaggi delle procedure di imbarco, che hanno inizio dall'accesso negli spazi portuali, attraverso una richiesta preventiva al comandante della Capitaneria, ovvero al capo del compartimento marittimo in cui è ubicato il porto d'imbarco.

Una volta accertati i documenti e la regolarità della spedizione e una volta preso atto della dichiarazione del chimico, che è obbligato a certificare e a testare l'analisi dei rifiuti e le caratteristiche chimico-fisiche, avviene l'autorizzazione all'ingresso da parte del comandante della Capitaneria. I rifiuti possono entrare esclusivamente se hanno questa autorizzazione.

Abbiamo parlato di entrata in porto ovvero di esportazione di questi rifiuti. Nel caso invece in cui si parli di sbarco da una nave di questi rifiuti, deve essere prestata analoga richiesta al comandante della Capitaneria ancor prima che le merci arrivino in porto e possano essere sbarcate. Dopo il nullaosta allo sbarco, possono iniziare le vere e proprie operazioni doganali.

Principalmente noi abbiamo degli accordi in materia di contrasto al traffico illecito dei rifiuti, che si sono comminati a livello centrale sia con il comando dei Carabinieri sia con il comando del Corpo della guardia forestale.

Nella *brochure* che vi ho presentato ho allegato entrambi gli accordi, nel caso possano esservi utili, in modo da non soffermarmi su questi più di tanto.

Abbiamo anche degli accordi sempre in materia di traffico illecito di rifiuti, effettuati localmente sia con la procura della Repubblica di La Spezia sia con la Capitaneria di porto, proprio per rendere i controlli sempre più stringenti e più attenti, tracciando gli iter da seguire.

Per quanto riguarda l'iter meramente doganale, una volta entrata la merce negli spazi doganali, la dogana procede a fare l'analisi dei rischi, sia a livello locale sia centralizzata.

L'analisi dei rischi centralizzata avviene mediante un sistema centrale di analisi e, quindi, un sistema informatico. *[Interruzione audio]*

Finita l'analisi dei rischi centrale, fatta a livello informatico, dal nostro circuito doganale di controllo scaturiscono diversi canali: un canale si sofferma soltanto al controllo automatizzato; un secondo canale è un controllo di tipo documentale; un terzo canale è un controllo scanner, attraverso apparecchiature radiogene; l'ultimo canale, che è quello più incisivo, è la verifica fisica della merce, che può scaturire anche nell'analisi della merce stessa.

Una volta proceduto all'analisi dei rischi centrale e locale, si esaminano i documenti. Qualora sussistano degli ulteriori rischi, non fugati, si procede a una verifica fisica, o singolarmente da parte dei funzionari di dogana o, se ci provengono delle segnalazioni da parte di altri enti, visto che la dogana è deputata al controllo delle merci negli spazi doganali, con la presenza di funzionari dell'organo segnalante.

Qualora ci appaiano delle anomalie all'atto della verifica, tenuto conto che non siamo un organo tecnico, richiediamo l'intervento dell'ARPAL. In questo caso, provvediamo a una verifica congiunta tra Agenzia delle dogane e ARPAL.

In questo caso, richiediamo all'ARPA che ci relazioni sulla tipologia di merce e anche sulla tipologia di rifiuto. Dopodiché, qualora si tratti di una spedizione illecita di rifiuti, noi eseguiamo una notizia di reato, depositando la relazione tecnica dell'ARPAL. In questo caso si procede, sotto l'egida della procura della Repubblica, al sequestro delle merci.

Vorrei soffermarmi un attimo sul sequestro delle merci, perché spesso nel nostro porto si riscontava l'arrivo di container carichi di parti di autoveicoli. In questo caso si trattava di rifiuti, perché erano percolanti olio e, quindi, non bonificati.

Quando procedevamo al sequestro e alla notizia di reato, con i tempi della giustizia, andavamo a incappare nella problematica che i rifiuti restavano nei porti, che diventavano delle vere e proprie discariche, seppur con merci containerizzate.

Oltretutto, questi costi andavano a gravare sulla collettività, perché alla fine della filiera non si arrivava a ritrovare il reale esportatore delle merci, che nel frattempo magari era tornato in un Paese magrebino o comunque era andato via.

Per questo motivo, abbiamo pensato di fare un accordo con la procura della Repubblica, intervenendo fin dal primo momento, come prescrive la legge, nel sequestro di queste merci, che per noi sono un rifiuto, ma per il magrebino che esporta è un *business*. Magari con venti motori usati loro in Marocco piuttosto che in Tunisia riescono a montare un motore singolo, assemblandolo, o a recuperare qualche pezzo. Per loro è un *business*, perché prendono i pezzi a costo zero, però per l'amministrazione pubblica, soprattutto per la procura della Repubblica, diventava un costo. Si dovevano sostenere i costi di smaltimento o comunque di detenzione del contenitore, di detenzione del suolo eccetera.

Che accordo abbiamo fatto? Abbiamo preventivato che sequestriamo la merce e la diamo in giudiziale custodia direttamente al suo esportatore, cosicché la recuperi e, sotto il nostro controllo, che si avvale in alcuni casi anche del NOE dei Carabinieri, la smaltisca immediatamente. Annulliamo le dichiarazioni di esportazione e loro provvedono alla bonifica o allo smaltimento del rifiuto.

Credo che questo possa essere un metodo corretto per evitare che dei costi, che dovrebbero essere a carico di privati, si interfaccino con l'amministrazione pubblica. Credo che questo sia un fattore da sottolineare.

Passiamo a spiegare le nostre attività di *intelligence*, che partono dal container in porto e tornano indietro lungo tutta la filiera, fino ad arrivare alla discarica. Infatti, diversi sono stati i quantitativi sequestrati e le discariche sequestrate che non avevano le autorizzazioni in regola.

A volte svolgiamo queste attività da soli, a volte insieme alla Guardia di finanza o al Corpo forestale dello Stato. Si cerca di fare gioco di squadra, per cercare di rendere il servizio migliore possibile. Ovviamente collaboriamo anche con la Capitaneria di porto.

Di seguito vi ho riassunto alcuni dati, relativi al periodo che va dal 2011 al 31 dicembre 2014, che indicano la tipologia del rifiuto individuato, il numero delle notizie di reato presentate, la quantità dei rifiuti sequestrati e lo stesso valore.

Come possiamo vedere, siamo partiti da un totale di dodici notizie di reato nel 2011 per 132.000 chili. Nel 2014 abbiamo superato i 2,8 milioni di chili, con quattordici notizie di reato, andando a sequestrare sul territorio, in alcuni casi, anche delle discariche.

A seguire, nella *brochure* c'è una presentazione con alcuni comunicati-stampa, alcune operazioni che abbiamo portato avanti e anche alcune fotografie che vi possono far rendere conto della tipologia del rifiuto.

La tipologia del rifiuto individuato è sempre riconducibile a parti di auto e a rottami di piombo. In qualche discarica abbiamo trovato anche un po' di amianto, scorie e quant'altro.

Si tratta in particolare di rifiuti pericolosi, in quanto non bonificati. Invece, se fossero stati correttamente bonificati, potrebbero essere tranquillamente esportati.

I casi più eclatanti sono riconducibili a 400 tonnellate di rifiuti che abbiamo sequestrato nel 2013 con la locale Capitaneria di porto di La Spezia, coordinati dalla direzione distrettuale antimafia di Milano. Non ve li evidenzio tutti, per semplicità e per lasciare tempo a eventuali domande.

Un altro sequestro molto importante è avvenuto nei giorni scorsi ed è stato pubblicato sulla stampa. Unitamente alla Guardia forestale, abbiamo sequestrato nell'Agro Pontino 2.500 tonnellate di rifiuti, anche in questo caso sotto l'egida della direzione distrettuale antimafia di Roma.

Se si tratta del container del magrebino che esporta delle parti rubate, ovviamente a indagare non è la direzione distrettuale antimafia delle varie procure. Invece, queste operazioni abbastanza rilevanti sono state condotte sotto l'egida della direzione distrettuale antimafia.

Questa operazione è singolare perché è partita da una cosa molto semplice e, invece, si è rilevata molto importante nel prosieguo dell'indagine. La dogana a Fiumicino ha fermato un turco con 28.000 euro contanti. Questo soggetto è stato seguito, per cercare di capire come utilizzasse i contanti. Li utilizzava per comprare dei rifiuti che poi esportava o per pagare delle discariche. Da questo siamo arrivati al sequestro di tutta un'area dell'Agro Pontino che era proprio dedita all'esportazione illecita di rifiuti.

Ho terminato molto velocemente la mia presentazione. Vi ho allegato tutti gli accordi e le linee-guida che ci siamo dettati, per eventuali approfondimenti. Mi rendo disponibile a rispondere alle domande che vorrete pormi.

PRESIDENTE. Grazie. È stato molto preciso e puntuale.

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MIRIAM COMINELLI. Riguardo ai dati che avete riportato su quanto ha prodotto la lotta al traffico illecito di rifiuti, vorrei chiedere il motivo – se ce n'è uno – del salto di quantitativi tra il 2012 e il 2013. C'è una differenza molto rilevante tra i due dati.

GIOVANNA PALMA. Dando una lettura veloce ai protocolli d'intesa che avete stipulato, ritengo che siano stati molto utili nella vostra attività. Quanto vi aiutano rispetto agli anni precedenti?

STEFANO VIGNAROLI. Vorrei sapere se questa tecnica di affidare al mittente il materiale sequestrato vale soltanto in questo territorio oppure riguarda in generale tutte le Agenzie delle dogane d'Italia.

Lei ha citato il rapporto con le altre forze dell'ordine. Vorrei chiederle di approfondire il rapporto con l'estero, visto che i trasporti transfrontalieri in particolare riguardano soprattutto l'estero. Noi siamo andati anche all'Interpol. Vorrei sapere qual è il rapporto con le altre polizie straniere.

PRESIDENTE. Rispetto all'eventuale traffico di materiali ferrosi provenienti dall'estero, avete mai intercettato delle partite che possano avere qualche elemento di radioattività?

Do la parola a Elvio La Tassa, direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia, per la replica.

ELVIO LA TASSA, *Direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia*. Per quanto riguarda il salto di quantità tra il 2012 e il 2013, non c'è un motivo preciso. La nostra attività di contrasto è sempre stata sullo stesso livello.

Comunque, la nostra attività, ovviamente, non si esplicita soltanto nel traffico illecito. Devo dire che i risultati sono trasversalmente notevoli, in tutti i settori di illecito.

Il fatto che un anno si riesca a sequestrare di più rispetto all'anno precedente sinceramente non ha un motivo preciso. Quello che le posso dire è che l'attenzione sulla tipologia dell'illecito è sempre allo stesso livello. Non è stata alzata l'attenzione sull'illecito relativo ai rifiuti. Questo incremento è soltanto di carattere casuale.

Lei parlava dei protocolli d'intesa. Io ritengo che siano molto importanti i protocolli d'intesa e soprattutto il gioco di squadra. Ognuno di noi ha le proprie banche-dati, le proprie caratteristiche, le proprie funzionalità e le proprie attenzioni. Io credo che mettere insieme, non solo le capacità, ma anche le potenzialità di ogni corpo di polizia giudiziaria e non, sia il sale che si dà al successo di un'operazione.

Io credo che non sia più il tempo degli individualismi. Credo che sia veramente giunto il momento, non solo da oggi, di mettere insieme le forze.

Devo dire che a La Spezia c'è un clima istituzionale favorevole, che ci porta a lavorare congiuntamente. Guardando gli articoli e i comunicati-stampa che vi ho allegato, vedrete che abbiamo lavorato tranquillamente con la Guardia di finanza, con i Carabinieri, con i colleghi della Forestale e della Capitaneria di porto, così come in quel momento era necessario fare. Pertanto, io credo che i protocolli d'intesa siano molto importanti.

Molto importante è anche il protocollo d'intesa con la procura della Repubblica, perché chiunque faccia un'attività, quando si tratta di un reato che ha una tutela penale, si deve interfacciare con la procura della Repubblica.

Standardizzare le attività da svolgere ci porta a essere più snelli e più incisivi. A volte si possono portare avanti le attività, ma ci si perde nel proseguo. Se invece si standardizza e si crea un iter procedurale preciso e specifico, sia i funzionari della dogana sia i sostituti che si occupano delle indagini seguono lo stesso filone e, quindi, diventa tutto molto più veloce e molto più chiaro. Io credo che questo possa essere il segreto che ci può far migliorare i risultati.

Lei mi chiedeva se questo è un protocollo locale oppure un protocollo utilizzato in Italia. Questi protocolli non possono essere generalizzati, perché poi si vanno a interfacciare con le singole procure della Repubblica.

Le posso dire che questo protocollo è scaturito da un lavoro a livello regionale: dei funzionari di dogana di La Spezia e di Genova, che sono il primo e il secondo porto d'Italia per importazione ed esportazione di merci, hanno creato questo protocollo. È stato sottoscritto un protocollo supplegiù analogo sia dalla procura della Repubblica di Genova che dalla procura della Repubblica di La Spezia.

Pertanto, questo protocollo è omogeneizzato sul territorio ligure, ma non a livello nazionale, perché non è un protocollo dell'Agenzia delle dogane, ma è un protocollo che mette insieme le attività dell'Agenzia delle dogane e della procura della Repubblica. Noi possiamo proporlo, ma deve essere avallato dalla procura della Repubblica. Queste due procure hanno avallato un analogo procedimento. Che io sappia, in questo momento è utilizzato dalla procura della Repubblica di Genova, dalla dogana di Genova, dalla procura della Repubblica di La Spezia e dalla dogana di La Spezia.

GIOVANNA PALMA. Perché nelle altre regioni ciò non accade? Vorrei una sua riflessione in merito.

ELVIO LA TASSA, *Direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia*. Ovviamente questa può essere soltanto un'opinione, perché la norma non prevede i protocolli d'intesa.

Tenga conto che un protocollo si determina da una necessità. A La Spezia, siccome i casi sono parecchi e i procuratori che li seguono sono diversi (a Genova probabilmente ancor di più), nasce la necessità di creare un protocollo. Probabilmente, se fossimo in un porto con una dimensione di traffici minore, non nascerebbe la necessità di creare un protocollo d'intesa, perché magari potrebbe capitare un caso all'anno o ogni cinque anni. Per noi diventa proprio una necessità, perché i casi sono parecchi.

Questo potrebbe spiegare perché non sia stato fatto nelle altre regioni: per noi è una necessità, da altre parti potrebbe non esserlo e, quindi, non hanno sentito l'esigenza di doverlo fare.

Rispondo sui rapporti con la polizia estera. Poniamo il caso in cui troviamo un container proveniente da un Paese terzo e diretto verso la comunità. Chiaramente oggi la comunità, che ha 28 Stati, è composta da tantissime porte d'entrata in questo territorio unico. Ci si comporta diversamente in una porta d'entrata piuttosto che in un'altra. Ovviamente, se si trova qualche porta aperta, le merci possono entrare da lì.

Questa è la difficoltà. Si immagini quante porte ci sono in un territorio a 28 Stati. Per «porte» si intendono tutti i porti, tutti gli aeroporti e tutti i confini terrestri. Si parla di tantissimi confini.

È per questo motivo che la dogana non è un organismo nazionale, ma è un organismo comunitario, quindi adotta uno stesso codice doganale in tutti i 28 Stati e si dà delle regole comuni.

Questo ci consente anche di avere dei canali preferenziali con gli altri Paesi membri. Cosa significa questo? Mi spiego con un esempio. Se noi dobbiamo respingere una partita di rifiuti all'estero, immediatamente diamo segnalazione a tutte le dogane degli Stati membri che noi l'abbiamo respinta, perché potrebbe uscire dalla porta A e rientrare nella porta B, che è in un altro Stato membro, per esempio in un porto vicino di un altro Stato membro, come potrebbe essere Marsiglia. Non c'è una grande distanza di navigazione tra La Spezia e Marsiglia.

Pertanto, noi segnaliamo la spedizione, perché ovviamente abbiamo dei canali di comunicazione con le corrispondenti dogane degli Stati membri.

Lei mi chiedeva ancora una cosa.

PRESIDENTE. Mi faccia chiedere una cosa. Giustamente lei dice che la legge è uguale in tutti gli Stati comunitari. Avete anche un coordinamento che definisca se i comportamenti all'interno dei singoli porti siano uguali?

Ci risulta che in certe situazioni questo è complicato. Ci veniva segnalato nella scorsa Commissione che alcuni Stati, con la stessa legislazione in vigore, hanno comportamenti diversi. Voi avete un organismo fra di voi che in qualche modo faccia un confronto di queste situazioni? La domanda è chiara?

ELVIO LA TASSA, *Direttore dell'Ufficio delle dogane di La Spezia*. La domanda è chiarissima. Non è altrettanto semplice rispondere.

Io le posso dire che in Italia noi abbiamo dei controlli stringenti, sia su questo campo sia su altri campi. Dire come avvengono i controlli negli altri 27 Stati membri è un po' complesso.

Un organismo di omogeneizzazione c'è: ci sono le commissioni miste a Bruxelles. Ovviamente in commissione si decidono le attività e si propongono quelli che poi diventano i regolamenti CEE, che obbligano tutti gli Stati membri.

Per verificare se vengono osservati o meno, bisognerebbe andare a vedere ogni singola dogana di ogni singolo Stato membro. Penso che siano alcune decine di migliaia, quindi diventa

un po' complicato. Ovviamente le norme sono comuni a tutti. L'applicazione è tutta da verificare.

Posso aggiungere una cosa. I porti di Genova e di La Spezia in Italia hanno una particolarità: sono inseriti in un progetto che si chiama Megaports. Questo progetto, portato avanti dalle autorità americane, unitamente alle autorità italiane, prevede, dopo i famosi fatti dell'11 settembre, dei controlli stringenti, non soltanto all'arrivo nel territorio comunitario, ma anche in partenza verso gli Stati Uniti d'America. È un controllo che si effettua, non solo nei loro territori, ma anche nei nostri.

Per esempio, a La Spezia lavoriamo insieme ai colleghi del CSI, la dogana americana, che monitorano i porti di partenza, in particolar modo quelli più grossi, per quanto riguarda le spedizioni dall'Italia verso gli Stati Uniti d'America.

In base a questi accordi, a La Spezia c'è un punto che tiene sotto controllo il territorio che comprende Genova, La Spezia e Livorno. Collaborano con noi, anche con l'*intelligence* e con lo scambio di informazioni, spesso molto utili, non solo per loro ma anche per noi, perché chiaramente per sviluppare una buona *intelligence* serve avere più informazioni possibili. Pertanto, ritengo questo scambio di informazioni veramente importante e favorevole.

Questo nucleo è qua perché il porto di La Spezia è baricentrico rispetto ai porti di Livorno e di Genova e anche perché casualmente è il porto che spedisce più merci nei confronti degli Stati Uniti d'America.

In base a questo accordo, Megaports, ci hanno fornito una strumentazione di notevole costo che verifica nei container le sorgenti orfane radioattive e di che tipo di sorgente si tratta. Oltre a fornirci i mezzi, hanno fatto diverse docenze ai nostri funzionari, che sono stati formati in questo senso.

Pertanto, noi effettuiamo questi controlli per scongiurare l'ingresso o la spedizione, non soltanto di rifiuti pericolosi come possono essere le carcasse di auto eccetera, ma anche di quelli con una pericolosità molto maggiore, trattandosi di sorgenti orfane. Abbiamo queste strumentazioni e le adoperiamo.

Rispondo alla sua domanda. A oggi, fortunatamente, a La Spezia non abbiamo trovato rifiuti contenenti sorgenti orfane.

PRESIDENTE. Ringraziamo il direttore dell'Ufficio delle dogane e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 20.05.