

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 SICILIA

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 MARZO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del direttore dell'Agencia delle dogane di Palermo, Lucilla Cassarino.

L'audizione comincia alle 19.37.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore dell'Agencia delle dogane di Palermo, Lucilla Cassarino.

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 proseguiranno in seduta segreta. Lo dico nel caso ci fossero indagini in corso.

La dottoressa Lucilla Cassarino, direttore dell'Agencia delle dogane di Palermo, sa sicuramente di che cosa ci occupiamo. Noi stiamo provvedendo alla stesura di una relazione sul traffico transfrontaliero dei rifiuti, quindi stiamo verificando tutti i porti italiani per capire qual è lo stato dell'arte, i controlli, la situazione. Tra l'altro, abbiamo anche un rapporto molto proficuo con l'Agencia delle dogane a livello nazionale.

Recentemente abbiamo anche acquisito un consulente, il dottor Burdo, quindi c'è una collaborazione molto proficua.

Le chiederemo, per quello che riguarda ovviamente le sue competenze, notizie rispetto

alla situazione di Palermo. Abbiamo sentito la Capitaneria di porto, che ci ha segnalato alcune situazioni e alcune indagini, ma vorremmo sapere, anche dal vostro punto di vista, senza ricostruire formalmente la vostra attività, quali sono le questioni principali, più di interesse per la nostra Commissione.

Do la parola alla dottoressa Cassarino.

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Innanzitutto posso rappresentarvi qual è stata l'attività dell'Ufficio delle dogane di Palermo per contrastare i traffici illeciti di rifiuti negli ultimi cinque anni.

Devo premettere che al porto di Palermo arrivano e partono navi per Tunisi, tre volte alla settimana, quindi abbiamo un collegamento diretto con Tunisi e un collegamento con Stati africani di merci in *container* con una nave che attracca in media una volta alla settimana, scarica *container* e imbarca *container* diretti in esportazione verso i Paesi africani.

Questo continuo traffico merci e passeggeri con i Paesi del Nordafrica è sempre sotto la nostra vigilanza e controllo. Durante questa vigilanza sono state effettuate alcune operazioni. Dal 2010 ad oggi, quindi negli ultimi cinque anni, noi abbiamo intercettato undici spedizioni che sono state accertate come traffici illeciti di rifiuti e abbiamo sequestrato circa 550.000 chili di rifiuti.

In termini di numero di operazioni, abbiamo condotto sette operazioni e abbiamo sequestrato parti di autoveicoli; in due operazioni, pneumatici fuori uso, mentre altre operazioni hanno riguardato il sequestro di carta e il sequestro di rifiuti RAEE, di apparecchiature elettriche.

La percentuale maggiore di rifiuti sequestrati è rappresentata dai pneumatici fuori uso: il 68 per cento rispetto al totale della merce sequestrata.

Per quanto concerne le destinazioni presunte delle merci oggetto di sequestro, sono state principalmente i Paesi africani per quanto riguarda le parti di autoveicoli; quindi, si è trattato di esportazioni di parti di autoveicoli dirette in Tunisia, in Somalia, in Ghana.

Per quanto riguarda, invece, il sequestro dei pneumatici fuori uso, si trattava di esportazioni dirette verso la Corea del Sud.

Posso sintetizzare quali sono sostanzialmente le tecniche fraudolente, cioè come si è dispiegato questo traffico illecito. Le tecniche sono diverse. Alcune esportazioni hanno utilizzato dei carichi di copertura, cioè formalmente sono state dichiarate in esportazione merci quali masserizie ed effetti personali usati, ma di fatto, al controllo fisico dei *container* e dei

veicoli diretti in esportazione, abbiamo accertato la presenza di rifiuti. All'atto della verifica fisica, quindi, è risultato che si trattava effettivamente di rifiuti.

In alcuni carichi sono state riscontrate parti di autoveicoli usati, ma non bonificati, quindi ancora con del percolato e per questo non idonei a essere recuperati. In altri casi, si è trattato di parti di autoveicoli, ma di parti attinenti alla sicurezza del veicolo, ad esempio parti di autoveicoli con l'*airbag*, che per legge nazionale possono essere destinate solamente a demolitori, quindi imprese esercenti attività di demolizione autorizzate.

Per quanto concerne le operazioni...

PRESIDENTE. Scusi, una domanda su questa questione delle parti ferrose degli autoveicoli: ci sono anche parti motore? Credo che l'interesse a mandare via carcasse o robe del genere sia quello di non pagare una regolare demolizione, e che costi meno mandarle via che demolirle in maniera corretta. Visto che queste parti di motori sono destinate a certi Paesi, può esservi un interesse che va oltre quello dello smaltimento del rifiuto in un posto dove non ci sono regole? In altre parole, può essere materiale che viene riutilizzato per altri scopi?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Questo è quello che dichiarano. Quando vengono fermati con queste spedizioni, viene dichiarato che loro intendono utilizzarle come parti di ricambio. Comunque, la modalità di trasferimento e di esportazione è sempre non conforme alle norme.

Effettivamente questo è l'uso che loro intendono farne, cioè utilizzarle come parti di ricambio.

Riguardo al traffico dei pneumatici, il traffico maggiore intercettato che era destinato alla Corea del Sud è stato sequestrato perché il sito di destinazione indicato nella documentazione allegata alla spedizione non era abilitato ad attività di recupero; era semplicemente un'impresa esercente attività di commercializzazione, ma non un sito di recupero.

Un'altra tipologia di infrazione intercettata è stata l'erronea classificazione del rifiuto, quindi l'erronea indicazione del Codice CER. In particolare, si trattava di una spedizione di pneumatici diretta sempre alla Corea del Sud, classificata con un codice che attiene ai metalli. In realtà, invece, la corretta classificazione che poi è stata desunta dalle analisi del laboratorio delle dogane e dalle analisi dell'ARPA era quella di rifiuto misto, quindi un rifiuto composto sia da parti metalliche (gomma e tessuto) che, se correttamente dichiarato, non si sarebbe potuto

esportare perché non poteva essere avviato ad attività di recupero con questa classificazione, quindi è stato intercettato e sequestrato.

Le nostre metodologie di contrasto – penso a voi note, anche perché avete questa collaborazione con l'Antifrode centrale della nostra Agenzia – sostanzialmente si avvalgono di uno strumento, il circuito doganale di controllo. Si tratta di un sistema informativo che contiene una serie di profili di rischio, cioè seleziona tutte le spedizioni a rischio in funzione della destinazione, della tipologia di merce dichiarata, dei soggetti che effettuano le esportazioni. Grazie a questo sistema, quindi, alcune operazioni vengono selezionate per la verifica fisica o un controllo documentale.

Come Ufficio delle dogane – e così tutti gli Uffici delle dogane d'Italia – inseriamo dei *feedback* a questo sistema, quindi comunichiamo gli esiti delle attività che facciamo, le tecniche fraudolente, per arricchire questa banca dati.

Per alcune operazioni il Paese di destinazione era il Ghana e si trattava di materiale che effettivamente non era destinato a un luogo di recupero. L'ipotesi che è stata fatta nelle comunicazioni delle notizie di reato, fondamentalmente, è che gli esportatori cerchino di esportare rifiuti non destinati realmente a un recupero, ma a uno smaltimento in Paesi dove lo smaltimento non è consentito. Uno di questi è appunto il Ghana, dove pare vicino alla città di Accra esista una grandissima discarica abusiva di rifiuti. Quindi, abbiamo fatto questo tipo di ipotesi.

In nostro aiuto abbiamo alcuni strumenti. Oltre a questo circuito doganale di controllo, ossia questa banca dati informatica, ci avvaliamo anche del controllo a mezzo scanner. In porto a Palermo siamo dotati dell'apparecchiatura scanner ove facciamo passare tutti i container e poi, qualora ci siano dei dubbi, operiamo la verifica fisica aprendo il *container*, ed è la verifica che dà i maggiori risultati e la maggiore certezza.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire.

STEFANO VIGNAROLI. Vorrei sapere che fine fanno i materiali e i mezzi che eventualmente sequestrate nel porto, e se tra i materiali oggetto di traffici illeciti avete mai trovato plastica o materiali diversi da quelli elencati. Inoltre, non ho capito bene se nelle indagini cercate di verificare anche cosa succede nei Paesi di destinazione, ad esempio la Corea del Sud o il Ghana, se quei rifiuti vanno a semplice smaltimento... Insomma, viene verificato, per capire il fenomeno, che cosa succede a destinazione?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Non ci siamo spinti a verificare cosa succede a destinazione. Abbiamo fatto un controllo documentale acquisendo le certificazioni sul sito indicato come destinatario.

Abbiamo fatto delle verifiche sulla veridicità delle prove di laboratorio che vengono allegate alla dichiarazione di esportazione. Abbiamo fatto questo tipo di indagine, quindi più documentale, non fisica sino alla destinazione.

I mezzi che fine fanno? I mezzi sotto sequestro vengono affidati a un custode giudiziale, che è il magazzino di temporanea custodia presente nel porto di Palermo.

BARTOLOMEO PEPE. In merito ai reati da voi accertati ci sono state sentenze o condanne?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Ancora no.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Lei parla di 550.000 chilogrammi di rifiuti. Nel corso del nostro lavoro abbiamo apprezzato che a Genova è stato messo a punto un sistema per cui questi rifiuti vengono di fatto sequestrati o almeno riaffidati agli armatori in modo che lo smaltimento non rappresenti un costo che pesa sullo Stato italiano.

Voi seguite questa stessa procedura o no?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Dipende dalla tipologia di rifiuti. Alcune tipologie di rifiuti effettivamente possono essere affidate all'armatore. Anche a noi è capitato, ma non per questa tipologia, non per un rifiuto consistente in parti di auto o pneumatici. Per rifiuti deperibili effettivamente sì; tali rifiuti in alcuni casi vengono affidati agli armatori per lo smaltimento.

PRESIDENTE. E altri materiali, tipo materiale plastico, no, vero?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. In un caso è stato sequestrato anche del materiale plastico e ci siamo rivolti anche al Consorzio con cui l'Agenzia ha stipulato una convenzione...

PRESIDENTE. Polieco.

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Polieco, esatto. Per quanto riguarda i pneumatici, invece, la collaborazione è stata avviata con Ecopneus.

PAOLA NUGNES. Lei ha parlato del sistema dello scanner per il controllo dei *container*. Il controllo avviene su tutti i *container* o è *random*?

LUCILLA CASSARINO, *Direttore dell'Agenzia delle dogane di Palermo*. Il sistema del controllo scanner non viene applicato sulla totalità dei *container*, ma solo su quelle spedizioni che sono selezionate dal nostro circuito doganale di controllo come soggette a verifica scanner, cosiddetto «codice CS» di controllo.

Come funziona? La dichiarazione di esportazione viene presentata dall'operatore e il sistema in automatico elabora un codice di verifica. Può essere una Visita merce (VM), può essere un codice CD (controllo documentale) o un codice CS (controllo scanner). Quindi, operiamo il controllo scanner sulle partite di merci in esportazione e in importazione che sono state selezionate dal sistema. In alcuni casi, esiste anche un'analisi rischi territoriale o possono esistere anche delle informazioni acquisite in vario modo, o dalla Guardia di finanza o assunte in vario modo anche dal nostro ufficio, che ci inducono a fare un controllo scanner d'iniziativa.

Quindi, sia da sistema che di iniziativa: talvolta operiamo anche questo tipo di controlli. Tenga conto che non possiamo sottoporre a controllo tutte le operazioni, perché bloccheremmo il traffico notevolmente, quindi dobbiamo comunque garantire in qualche modo anche una fluidità dei traffici. Allora si decide di fare una selezione mirata in base a dei profili di rischio.

PRESIDENTE. La ringraziamo, è stata molto puntuale e precisa. Ci scusi di nuovo per il ritardo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 19.52.