

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 FRIULI VENEZIA GIULIA**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2016**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI**

**Audizione del direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste, Antonio Cantiani.**

**L'audizione comincia alle 19.45.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste, Antonio Cantiani. Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo di depurazione delle acque.

Noi stiamo svolgendo un lavoro, collaborando anche con voi in diverse situazioni portuali, soprattutto sul tema del traffico transfrontaliero dei rifiuti. Ci interessa capire, così come abbiamo fatto con i vostri colleghi di altri porti, lo stato dell'arte dal vostro punto di vista, quali siano le situazioni che considerate eventualmente critiche per il porto di Trieste, nonché qual sia la tipologia eventuale di situazioni illegali o illecite che avete riscontrato nei controlli che effettuate. La Capitaneria di porto ci ha fatto presente una serie di segnalazioni. Vorremo sapere anche,

eventualmente, di situazioni da cui siano scaturite indagini in cui sono interessate alcune procure.

Cederei la parola al dottor Antonio Cantiani, direttore dell'ufficio delle dogane, accompagnato dalla dottoressa Antonella Corronca, funzionario dell'Agenzia delle dogane. Decidete voi come organizzare i lavori. Vi darei la parola per una breve introduzione, poi sicuramente vi verrà rivolta qualche domanda dai commissari.

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Innanzitutto, vorrei fare una panoramica sui traffici del porto di Trieste. Vorrei sottolineare che presso il porto di questa città, uno dei più importanti a livello nazionale, abbiamo tipologie di traffico che interessano in esportazione merci che arrivano dal territorio nazionale, ma anche dagli altri Stati membri – siamo sulle direttrici che prevengono da Germania, Ungheria e Paesi dell'Europa centrale – verso l'area balcanica, in direzione di Paesi come la Serbia, la Turchia. Per quanto riguarda le modalità di trasporto, abbiamo sia traffico ferroviario sia traffico stradale. In effetti, la nostra attività relativa a tutte le problematiche che interessano le Dogane, in particolare quella dei rifiuti, richiede attenzione soprattutto per quanto riguarda il monitoraggio dei flussi di traffico. Facciamo ciò a livello centrale da parte della nostra agenzia, ma anche a livello locale, proprio per avere contezza di quello che passa attraverso il porto di Trieste. Non dimentichiamo che Trieste ha anche un ufficio interno con un'operatività molto elevata, quale è la dogana di Ferneti, che è sul confine con Slovenia, ma svolge una funzione di *hub* per il porto. Alcune criticità e anche alcune irregolarità sono state intercettate anche per operazioni effettuate sulla dogana di Ferneti.

Per quanto riguarda i flussi di traffico, che dicevo monitoriamo costantemente, nell'ultimo biennio abbiamo registrato un *trend* in netto calo. I nostri monitoraggi vengono concentrati più che altro su quei prodotti su cui sono già state riscontrate delle criticità e delle irregolarità. La maggior parte dei prodotti che passano in dogana, quindi, è suscettibile di avere a che fare in qualche modo con il discorso dei rifiuti, ma ci sono delle categorie che hanno particolare attinenza. Mi riferisco alla carta da macero, ai trucioli, agli avanzi di materie plastiche, ai residuati del processo della cellulosa. Questi sono i flussi che teniamo maggiormente sotto controllo, oltre al discorso dei materiali ferrosi. Le analisi dei dati del 2014, del 2015 e dei primi mesi del 2016, ci fanno rilevare un calcolo di questi flussi. In effetti, questo calo è in linea anche con le irregolarità riscontrate nel tempo. Sono in calo anche le infrazioni commesse.

Nell'ambito di queste tipologie di merce, ciò che presenta numeri più importanti è proprio la carta da macero, che come Paese di destinazione ha soprattutto la Cina. Anche questa è l'analisi che svolgiamo. In base alla tipologia di prodotto che prendiamo in esame, i Paesi di destinazione per ciascun prodotto sono sempre ricorrenti. Per la carta il Paese di destinazione più interessato è la

Cina, mentre per le parti di auto alcuni Paesi africani, l'Albania, la Turchia sono destinatari di queste tipologie di merci. La nostra attività è concentrata anche su questo, cioè sulla considerazione dei Paesi a cui questi traffici sono destinati. Non mi soffermo sui numeri del porto di Trieste, che sono elevati. Parliamo di un traffico di 280.000 *container* l'anno, di 220.000 semirimorchi su traghetti Ro-Ro, di linee costanti verso la Turchia. Sono grossi numeri da gestire, da monitorare, e quindi flussi da controllare.

L'attività delle dogane si caratterizza proprio per il fatto di non penalizzare la fluidità dei traffici, cioè controllare, farlo bene, reprimere quei traffici illeciti, ma senza penalizzare la fluidità dei traffici. Questa è la nostra *mission*. Anche le irregolarità sono in calo rispetto agli anni scorsi. Nell'ultimo decennio, le irregolarità riscontrate si attestano su 43. Nell'ultimo anno, il 2015, abbiamo avuto sei casi di irregolarità, che riguardano settori differenti come dicevo, proprio quelli che sottoponiamo a monitoraggio: riguardano parti di auto, elettrodomestici, RAEE, rifiuti di plastica e rottami di rame.

Le attività che riguardano anche i rottami di rame hanno portato a risultati con l'operazione «Action day», promossa dal Ministero dell'interno per la repressione dei furti, e quindi dei traffici illeciti del rame, oggetto di furto. In questi ci sono state le comunicazioni di notizia di reato con l'autorità giudiziaria, con successive indagini. Per quanto riguarda l'attivazione dei controlli e la sua modalità, la selezione viene operata da un sistema che opera a livello centrale, e in base a determinati indicatori di rischio si selezionano le dichiarazioni da sottoporre a controllo. Lo stesso sistema fornisce ai funzionari doganali le indicazioni specifiche che riguardano i controlli da eseguire. Possiamo anche dire che le tipologie di merci interessate dalla problematica nella maggior parte dei casi vengono selezionate per controlli documentali o fisici, che a mano a mano portano al riscontro di casi di irregolarità.

Per quanto riguarda la tipologia di irregolarità riscontrate, possiamo dire che queste riguardano ad esempio le caratteristiche intrinseche della merce, nel senso che quando il funzionario effettua il controllo della merce caricata a bordo del mezzo di trasporto, in alcuni casi trova merci dichiarate come materie prime secondarie, che invece non hanno le caratteristiche per essere tali, per cui vengono qualificate come rifiuto; in altri casi, si tratta di rifiuti, ma non scortati dalla documentazione necessaria, e pertanto sono irregolari.

Allo stesso modo, anche per quanto riguarda le spedizioni di ricambi, di parti di auto destinati a Paesi in via di sviluppo, come i Paesi africani, spesso si tratta di materiale che in effetti potrebbe essere destinato a un riutilizzo nel Paese di destinazione, magari come ricambi, macchinari cannibalizzati in qualche modo e poi utilizzati a destinazione, ma la spedizione e il trasporto non rispettano le regole previste per quel tipo di merci, nel senso che non è bonificata, magari c'è

presenza di olio o di sostanze contaminanti, e pertanto devono essere qualificate come rifiuto. Le tipologie di irregolarità sono, quindi, abbastanza varie.

Analogo discorso vale per il RAEE. Dicevo che si tratta di prodotti spesso destinati a Paesi come l'Albania, che riutilizzano magari computer e televisori dismessi, che ormai da noi non sono più attuali. Loro magari li riutilizzano, ma anche per il RAEE, come sappiamo, il trasporto deve avvenire in un certo modo. Il prodotto deve essere comunque funzionante, ci deve essere comunque l'attestazione che il prodotto può essere riutilizzato, deve viaggiare in un determinato modo, in modo che nel trasporto non sia penalizzato il possibile utilizzo del prodotto, che deve essere reso funzionante fino a destinazione. Questo spesso non avviene. Si trova materiale stivato sui mezzi e buttato là. Magari potrebbe ancora funzionare, ma sicuramente non sono quelle le modalità con cui deve essere trasportato. Questa è un po' la sintesi, il quadro che riscontriamo quotidianamente quando si svolgono controlli in dogana.

Passo a particolari criticità, flussi consistenti di traffico, come si potevano registrare negli anni intorno al 2005, quando eravamo interessati da traffici abbastanza consistenti di rottami ferrosi, spesso contaminati da bossoli o materiale di risulta proveniente da zone belliche. C'erano problemi, quindi, sia per la tipologia del materiale, ma anche perché spesso all'interno si trovavano ancora le cariche, ovviamente non quelle esplosive, ma quelle di innesco per l'esplosivo, per innescare la detonazione del materiale esplodente. Anche questi necessitavano di bonifiche.

Questa tipologia di traffico, che ripeto nel passato era consistente, attualmente non c'è più. I traffici attuali si limitano a singoli trasporti, a poche unità di trasporto. Non sono ricorrenti. La tipologia di traffico si è, quindi, sicuramente ridimensionata ed è ridotta. Questa è la sintesi della nostra situazione.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ALBERTO ZOLEZZI. Avete avuto segnalazioni di legname inadeguato, trattato, colorato, che veniva importato verso l'Italia come legname non trattato?

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Si riferisce a imballaggi o a legname destinato....

ALBERTO ZOLEZZI. Destinato a centrali a biomassa.

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. No, non ci risultano casi simili.

PRESIDENTE. In questi anni non avete mai notato, al di là di queste segnalazioni, veri e propri traffici organizzati su questo tipo di attività? Sono sempre situazione *spot* o sono invece situazioni organizzate, che magari vedono teste in Paesi diversi?

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Nella nostra realtà, no. Questo non è stato accertato.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Ho una curiosità. Sento sempre dire che utilizzate dei sistemi che vi suggeriscono se sia il caso di effettuare un controllo o meno: sono sistemi che ogni struttura si è creata o è un sistema europeo? Questo sistema è utilizzato in tutte le agenzie d'Europa ed è lo stesso? I campanelli d'allarme, per capire, sono in tutta Europa omogenei o ciò è specifico della vostra agenzia? Se è globale, avete la possibilità di introdurre altri elementi o non l'avete?

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Innanzitutto, i sistemi di gestione delle dichiarazioni doganali, di selezione dei controlli, sono nazionali. Ogni Stato ha un suo sistema elaborato in ambito nazionale. Si tratta di sistemi armonizzati, nel senso che i criteri di controllo a cui ciascun sistema è ispirato sono identici a livello comunitario. A livello comunitario, c'è una circolarità di informazioni che va ad alimentare il sistema di ciascuno Stato membro. In ciascun sistema nazionale c'è l'impostazione dei controlli secondo i criteri dello Stato membro. L'attività di controllo è esercitata assolutamente in linea con gli standard comunitari, ma utilizzando sistemi nazionali, implementati e alimentati, anche dal punto di vista delle informazioni inserite nel sistema, a livello nazionale. Il sistema, gestito a livello centrale, dall'ufficio analisi rischi di Roma, viene alimentato con informazioni disponibili a livello centrale, ma le informazioni vengono attinte anche da uffici operativi periferici mediante l'inserimento delle informazioni rilevanti relative ai casi di irregolarità a mano a mano accertate.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Si modifica mano a mano?

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Esattamente. Nel momento in cui svolgo un controllo su una dichiarazione doganale selezionata dal sistema, il sistema mi impone di riferire l'esito del controllo, quindi di dire se il controllo ha portato a risultati o meno. In

tutti e due i casi c'è una modifica, una ritaratura del sistema, nel senso che indirizziamo il controllo su altro, perché quello non mi ha portato risultati; se mi ha portato risultati, vuol dire che devo perfezionare ulteriormente, magari anche aumentando il controllo su quel settore merceologico. C'è, quindi, un'alimentazione del sistema anche col contributo degli uffici periferici.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Chiarissimo e perfetto. Può rimanere, però, il problema che uno Stato vicino, pur uniformandosi ai criteri comunitari, applichi metodologie diverse, che significa che quello che va controllato, che accende il campanello d'allarme in Istria, non lo accende a Trieste o viceversa: può succedere questo?

ANTONIO CANTIANI, *Direttore dell'ufficio delle dogane di Trieste*. Questo può capitare, ma se ne rende conto alla Commissione europea. Ci sono dei gruppi di lavoro che nell'ambito della Commissione esaminano questo. Ciascuno Stato membro non ha piena autonomia, perché deve mantenere determinati standard di controllo.

PRESIDENTE. Non essendoci altre domande, vi ringraziamo. Potete farci avere le ultime indagini che avete svolto e i risultati, i dettagli di quello che ci avete detto. Quello che ci avete detto rimane agli atti, ma può essere più interessante per il lavoro che facciamo avere della documentazione. Dichiaro conclusa l'audizione.

**L'audizione termina alle 20.10.**