

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 A TARANTO

LUNEDÌ 1 DICEMBRE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del sostituto procuratore di Bari, Renato Nitti

La seduta comincia alle 19.15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del sostituto procuratore di Bari, Renato Nitti.

Con il dottor Nitti abbiamo collaborato nella precedente Commissione, laddove era nostro consulente. Ci interessa approfondire, tra le tante questioni, quella del traffico transfrontaliero dei rifiuti. Comunque, lei ci conosce perfettamente, quindi passo subito allo *speech* ordinario, prima di chiederle di entrare nello specifico della sua esperienza per verificare se ha qualche elemento da riferirci.

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, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitandolo comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Cedo dunque la parola al dottor Nitti, per avere un quadro della situazione che ha affrontato e delle indagini che hanno riguardato, se non erro, il porto di Bari, o comunque di qualsiasi altra situazione a sua conoscenza che riguardi il traffico transfrontaliero dei rifiuti.

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. La ringrazio, Presidente.

Per quello che dirò nella prima parte, di sicuro non ci sono profili che richiedono l'adozione di iniziative per la riservatezza. Ci siamo occupati, in Puglia, della questione della spedizione transfrontaliera per la prima volta credo nel 2006-2007, allorquando fu costituito un gruppo di lavoro tra la Regione, la Guardia di finanza e alcuni magistrati della Procura, poiché risultava che nel 2006-2007 dal porto di Bari vi fossero spedizioni di rifiuti «zero», cioè non erano censite spedizioni di rifiuti.

Ovviamente, delle due l'una: o eravamo troppo bravi noi, quindi nessuno si azzardava a fare spedizioni di rifiuti illecite – e addirittura neanche quelle lecite – oppure c'era qualcosa che non funzionava. Evidentemente si è rivelata essere la seconda la strada che veniva e che viene frequentemente percorsa.

Il dato di cui ci siamo resi conto, in questo studio di approfondimento, è che le modalità di funzionamento dei controlli nei porti in generale sono tali per cui è estremamente difficile che si accerti una spedizione di rifiuti, quindi conviene non dichiararla. Se non si dichiara che vi è una spedizione di rifiuti, i controlli si abbattano notevolmente.

Non so se la Commissione è interessata a che io spenda qualche parola su questo profilo, ma il dato obiettivo è che i controlli doganali vengono fatti secondo canali diversi, a seconda che si tratti di mero controllo documentale, cioè quasi tutti – c'è una stima che addirittura li porta a un valore superiore al 90-95 per cento – ovvero controlli via via crescenti che possono essere con visita delle merci (il controllo massimo), intermedi o anche scanner.

Nella migliore delle ipotesi, l'imprenditore che effettua la spedizione, che secondo il regolamento sarebbe il cosiddetto «notificatore», comunque quello che spedisce i rifiuti, subisce un controllo delle merci in meno del 2 per cento dei casi. Aggiungo che il controllo delle merci, nel 90 per cento dei casi, non consente di stabilire se una sostanza che viene trasportata è un rifiuto o un non rifiuto. Quindi, la possibilità che si accerti che vi è una spedizione transfrontaliera di rifiuti non dichiarata è remotissima. Pertanto, come dicevo, all'imprenditore disonesto può convenire non fare alcuna dichiarazione in questo senso.

L'Agenzia delle dogane ha impostato prevalentemente il proprio lavoro, quindi la scelta del codice da applicare (canale rosso, canale verde e via scorrendo) prevalentemente sulla base di indici fiscali – se determinate merci vengono catalogate con un codice Taric piuttosto che un altro, si elude il pagamento di una certa imposta, maggiore o minore – e non degli indici di rischiosità ambientale. Questo è l'effettivo problema. Attualmente si va avanti ancora così. Raramente viene fatto qualcosa di più del controllo documentale, ma quando si arriva alla visita

merci c'è una remotissima possibilità che qualcuno si accorga che si sta trasportando un rifiuto e non una materia secondaria.

Entro nel vivo delle indagini che abbiamo a Bari, come Direzione distrettuale antimafia, sull'articolo 260 del Testo unico ambientale, cioè traffico illecito di rifiuti. In questo momento sono monitorate spedizioni transfrontaliere che riguardano rottami ferrosi derivanti dalla demolizione e ripartizione di veicoli, rottami ferrosi *tout court*, materie plastiche. Questi sono i tre filoni principali se guardiamo alla spedizione transfrontaliera.

Il vero problema è che se chi fa i controlli non ha dei protocolli di lavoro che consentano almeno a vista di stabilire quando una materia plastica è rifiuto e quando non lo è, il rischio che non si faccia il sequestro che si deve fare o, peggio, che si faccia un sequestro che non si deve fare, è comunque elevato. All'epoca, in quel gruppo di lavoro decidemmo di essere molto concreti e di elaborare dei vademecum che potessero essere utili a chi fa il controllo per stabilire, ad esempio, quali sono gli indicatori che in concreto consentono di dire se la carta da macero che si esamina è un rifiuto o non lo è, quali sono gli indicatori che consentono di dire se il materiale plastico è un rifiuto o non lo è e via discorrendo.

Ovviamente non sfugge alla Commissione che, dal punto di vista normativo, la stessa sostanza può essere rifiuto o non rifiuto, anche se analiticamente è del tutto identica. Pertanto, quello è soltanto un indicatore; poi ci sono tanti altri accertamenti da effettuare a monte e a valle.

Il dato che mi permetto di segnalare e che in questi anni, per la scelta fatta prima dal Consiglio superiore della magistratura, poi dalla Scuola superiore della magistratura, mi è stato possibile anche trasferire negli incontri di studio fatti per magistrati in materia ambientale, è che è inutile approcciare questa materia soltanto con le categorie giuridiche astratte. Se non entriamo nel vivo dell'indicazione di che cosa bisogna cercare, facciamo grandi danni all'ambiente, ma devo dire anche all'economia. È altissimo il rischio di fare sequestri anche dove non devono essere fatti o, viceversa, di farci passare sotto il naso rifiuti senza che nessuno si accorga che lo sono.

Di recente si sono moltiplicati i casi di sequestro, in area portuale, di veicoli smontati, fatti a pezzi, quindi rottami di veicolo, esportati a volte formalmente come se fossero dei pezzi di ricambio, a volte no. Soprattutto, il dato di allarme che ho visto essere stato riportato dal Ministro dell'interno è che i destinatari di questi mezzi sono l'Iraq, la Libia e altri Stati con una situazione politica particolare, certamente instabile.

Ovviamente stiamo lavorando su quello, anche al fine di crearci dei protocolli che ci consentano di distinguere caso da caso, e capire quando – il tema è sempre quello – vi è rifiuto e quando non vi è rifiuto.

Forse sono stato troppo sintetico, ma se ci sono altri aspetti da approfondire sono a disposizione.

PRESIDENTE. Qui è citata l'indagine «Gold Plastic», che riguardava, credo, il porto di Bari...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. «Gold Plastic», se ben ricordo, è un'indagine fatta dalla DDA di Lecce, che ha riguardato il porto di Taranto. Io me ne sono occupato per un paio di episodi, che poi sono stati trasmessi per competenza...

PRESIDENTE. A Taranto. Volevo capire se, nelle indagini di cui lei si è occupato, dietro queste situazioni di carattere illecito ci sono organizzazioni strutturate. Da altre parti ci sono stati segnalati, ad esempio, traffici verso la Cina dove magari la testa dell'operazione non era in Italia, bensì da un'altra parte, ma c'era un'organizzazione che provvedeva a...

Quindi, si può parlare di attività assolutamente organizzata in questo senso...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Ciascuno di questi episodi ovviamente ha una propria organizzazione, perché fa riferimento alla strutturazione imprenditoriale. Se parliamo di un'organizzazione superiore, intanto sgombro il campo da possibili equivoci: soltanto in due procedimenti, che però non sono di spedizione transfrontaliera di rifiuti, abbiamo individuato delle chiare cointeressenze di criminalità di tipo mafioso. Uno di questi procedimenti è al vaglio del giudice. Oggi si è celebrata l'udienza per il giudizio abbreviato per l'operazione «Black Land» che riguarda il territorio di Foggia.

Dell'altro procedimento parlerei soltanto se vi fosse un'esigenza specifica, ma con l'adozione di misure di riservatezza.

Questi episodi, però, non riguardano profili di spedizione transfrontaliera.

Circa l'esistenza di altri episodi che fanno capo a un'organizzazione sovraterritoriale, sto valutando in questo periodo proprio un'ipotesi di spedizione transfrontaliera molto complessa che ha riguardato diversi posti del territorio italiano, ma in cui tutta l'operazione verso l'Albania è stata concentrata su un unico prestanome. Un unico prestanome ha avviato la pratica per la procedura ordinaria secondo il regolamento 1013 del 2006, quindi ha fatto la

notifica e ha richiesto l'autorizzazione al Ministero albanese oltre che all'autorità locale. L'impressione, tuttavia, è che si sia trattato di un meccanismo per evitare che fossero fatte tante singole operazioni di notifica da parte dei singoli imprenditori e che in questa maniera si sia fatto un collettamento di tutte le spedizioni che altri dovevano effettuare.

Deporrebbe in questa direzione la circostanza che poi il trasferimento dei rifiuti dai vari effettivi mittenti verso questo notificatore formale non ha visto svolgere alcuna operazione presso il notificatore; il notificatore non era in grado di svolgere alcuna operazione, ma si è fatto risultare che invece le svolgesse.

Questo è il dato. Tuttavia, non avrei elementi per dire che si tratti di organizzazione di stampo mafioso.

PRESIDENTE. La parte segreta magari ce la dice alla fine.

Do la parola ai colleghi che intendono porre quesiti o formulare osservazioni.

PAOLA NUGNES. La ringrazio, procuratore. Lei dice che i controlli di *default* sui porti in genere riguardano il controllo merci per meno del 2 per cento dei trasporti. È giusto?

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. La visita merci, sì.

PAOLA NUGNES. La visita merci. Avendo contezza del fatto che ci sono tanti traffici illegali, per quale motivo i controlli vengono svolti in percentuale così bassa?

Inoltre, chiedo proprio a lei alcuni consigli. Lei ci dice che sarebbero necessari dei protocolli di controllo con indicatori specifici del rifiuto. Questo è importantissimo, ma quali altri provvedimenti potrebbero essere attuati per far sì che un'evidenza investigativa sia più pregnante? Avendo conoscenza del dato, cioè sapendo che c'è un traffico sicuramente illegale, non si mettono in atto controlli maggiori: cosa lo impedisce?

STEFANO VIGNAROLI. I protocolli che cercate di fare sono condivisi? Sono per tutto il territorio italiano o riguardano soltanto protocolli locali?

Avrei poi la curiosità di sapere in che cosa consistono questi protocolli: sono tabelle, codici? Grazie.

ENRICO BUEMI. Il fenomeno è prevalentemente in entrata o in uscita, secondo la sua valutazione?

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Si domanda perché si effettuano pochi controlli. Uno studio interessante di un'articolazione interna dell'Agenzia delle dogane a livello nazionale ha svolto una riflessione: le navi porta *container* medie vanno dai 4 ai 6 mila *container*, quelle massime arrivano a 14 mila *container*; effettuare il controllo di un *container* è un'operazione spesso massacrante, come visita merci, perché significa svuotarlo integralmente per poter capire quello che c'è e molto spesso il materiale – pensate al materiale plastico – subisce la riduzione volumetrica, viene sostanzialmente pressato, quindi aprire un *container* per vedere quello che c'è dentro è un'operazione obiettivamente difficoltosa.

Tutti sappiamo quali sono le unità di personale che possono effettuare il controllo. Magari non è il caso del porto di Bari, che non ha questa ricettività, ma se nel porto di Genova, di Napoli, di Gioia Tauro o anche di Taranto vengono caricate delle navi porta *container* con uno straordinario quantitativo di *container*, la possibilità di fare un controllo sistematico è ovviamente remotissima. Obiettivamente il problema è questo.

Per questo parlavo degli indicatori. Quando abbiamo svolto questo tipo di lavoro ho avuto l'opportunità di soffermarmi per un paio di giorni presso un banca dati TARIC dell'Agenzia delle dogane (non ricordo dove) per cercare di capire. Ho chiesto se fosse possibile fare delle ricerche, se fosse possibile individuare coloro che spediscono verso l'estero. Ho individuato parametri sulla base della mia esperienza: per esempio, ho suggerito di individuare tutte le società che hanno nella ragione o denominazione sociale la parola «cuoio depur» (depurazione e via discorrendo). Ovviamente chiunque si occupi di questo tema pensa immediatamente ai fanghi di depurazione delle concerie. Ho scoperto che direttamente molte di queste società spedivano all'estero ammendante compostato misto, quindi sostanzialmente del fertilizzante.

Che lo possa fare un'azienda che si occupa di compostaggio, passi, ma che direttamente coloro i quali fanno depurazione spediscono all'estero dell'ammendante è una circostanza che andrebbe approfondita. Ovviamente il dato non è significativo in maniera univoca, però se io potessi implementare degli indicatori di allerta, probabilmente questo lo indicherei.

In questo senso, serve ovviamente ragionare insieme. Serve probabilmente cambiare la prospettiva dei controlli in materia ambientale sui rifiuti. Normalmente il controllo parte dall'iniziativa dell'ufficiale di polizia giudiziaria che ha la buona volontà di studiare e di farsi

venire un interrogativo. Non può funzionare così. Dobbiamo individuare quali sono le aree di rischio e ragionare intorno al tavolo su come si risolve quel problema.

Peraltro, non sono uguali per tutti i territori. Nel territorio di Bari ci sono state e ci sono tuttora le emergenze relative all'utilizzo dei fanghi di depurazione in agricoltura. È bene che nel territorio di Bari si faccia una riflessione su come deve essere gestita questa emergenza, che richiederà ovviamente conoscenze e professionalità particolari. Dopodiché, questo segnale di allarme deve essere inoltrato a una centrale operativa che indichi a tutti quanti che a Bari hanno fatto questa esperienza e che si deve lavorare in modo che altrove il controllo si faccia un po' meglio. È molto più semplice di quello che può sembrare. Spendiamo soldi in tante altre cose e questo è un fatto formativo.

Non si capisce bene chi deve fare, nei porti, i controlli in materia ambientale. Adesso con buona volontà li sta facendo la Guardia di finanza. Come sapete, nei porti il Corpo forestale c'è soltanto con il CITES, non con unità del Corpo forestale; il NOE non c'è e se anche ci fosse sono così poche unità che non possono presidiare i porti. Quindi, di fatto, quello di chi deve effettuare questi controlli è un problema che si aggiunge a quello che le dicevo prima, cioè troppi *container* per l'Agenzia delle dogane, che non ha una specificità in materia ambientale, al netto degli uffici in cui questo sta avvenendo. Devo dire che a Bari l'Agenzia delle dogane sta lavorando molto fianco a fianco con la Guardia di finanza.

PAOLA NUGNES. Dal Rapporto ecomafie 2014, ma anche da quelli precedenti, emerge che l'Agenzia delle dogane è il corpo che si occupa più di tutti gli altri di reati ambientali. Come mai non ha una specifica...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. La ringrazio perché mi dà la possibilità di precisare questo dato. L'Agenzia delle dogane è presente nei porti, ma non ha nel suo *background* culturale la ricostruzione del ciclo dei rifiuti. Senza la ricostruzione del ciclo dei rifiuti, cioè da dove viene e dove va il rifiuto, è difficile riuscire a capire materialmente che cos'è un rifiuto.

Il problema è proprio questo. Quasi sempre ci vogliono portare, anche nei processi, al discorso analitico: ti dimostro che quella sostanza non è un rifiuto perché le analisi non dicono che lo è. Quella per noi è una battaglia persa: tu dimostri che è un rifiuto soltanto se hai ricostruito il ciclo come si deve, prima e dopo.

Apprezzo lo sforzo di buona volontà che fa la Dogana. Come stavo dicendo, a Bari lo sta facendo fianco a fianco con la Guardia di finanza. Però occorre che gli operatori vengano specificamente formati in questo campo.

Tra le iniziative, secondo me, questa dovrebbe essere avviata. Si dovrebbero, cioè, prevedere dei meccanismi per cui si creano degli allarmi e si creano dei protocolli su specifiche sostanze, che poi vengono resi il più possibile fruibili da parte di chi fa i controlli, in modo tale che, fatto il primo controllo, si trova la sostanza che ha un determinato indicatore che insospettisce e a quel punto si può fare il sequestro, coinvolgendo l'ARPA o il NOE, il Corpo Forestale, la Guardia di finanza e via dicendo, però qualcuno che abbia una specificità e sia in grado di svilupparla meglio. Ma non si può pretendere che tutti quelli dell'Agenzia delle dogane che fanno i controlli abbiano lo stesso tipo di formazione.

Mi si chiedeva se quei protocolli sono condivisi altrove. Noi li abbiamo fatti in Puglia. A quanto mi consta, quell'esperienza è rimasta a livello pugliese e probabilmente richiederebbe di essere comunque rinnovata, perché quasi tutti i protocolli per distinguere carta da macero, per intenderci rifiuto, da carta che non lo è, si fondano sul DM 5 febbraio 1998, il quale si rifà a normative spesso secondarie.

Se quelle cambiano devono cambiare anche i protocolli, quindi bisogna star pronti a dire che, essendo cambiata la normativa, per stabilire se una carta da macero è un rifiuto o non lo è, non si deve soltanto vedere se c'è una percentuale di impurità superiore a *tot*, ma si devono considerare ulteriori aspetti. Occorrerebbe fare questo tipo di verifica.

Si chiedeva, infine, se il fenomeno è più in entrata o in uscita. Noi abbiamo rilevato più in uscita che in entrata, però in entrata per esempio ci sono stati i sequestri delle batterie al piombo scassettate che provenivano dalla Macedonia. È stato il primo procedimento dal quale è partita questa riflessione. E intanto è partita la riflessione su questo procedimento perché chi ha fatto i controlli, quella sera, al porto di Bari, ha visto quello che a Bari chiamiamo il «tre ruote» che trasportava delle batterie percolanti, quindi ha avuto il dubbio che non fossero rottami di piombo...

ENRICO BUEMI. Erano di provenienza locale?

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. No, provenivano dalla Macedonia.

ENRICO BUEMI. Appunto, dicevo che chi ha fatto il controllo ha avuto quella percezione...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Sì, al porto di Bari hanno avuto questo dubbio. Erano indirizzate verso il leccese, tra l'altro. Io non ho sviluppato gli accertamenti sul leccese perché c'era un autonomo procedimento, però, da quello che poi telefonicamente mi ha riferito il collega, nell'azienda in cui venivano manipolati questi rottami di piombo c'erano problemi di patologie dei lavoratori che può ben immaginare.

ENRICO BUEMI. Le quantità di questo movimento erano rilevanti oppure...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Non erano rilevanti.

ENRICO BUEMI. La mia sensazione è che il fenomeno sia molto verso fuori, piuttosto che in entrata, però...

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Però questo è quello che abbiamo visto, quello che ci è passato sotto il naso non lo sappiamo.

ALBERTO ZOLEZZI. Visto che uno dei temi della Commissione sarà quello della gestione dei fanghi, le chiederei di inviarci con calma qualche dato sullo spandimento dei fanghi in agricoltura nella zona di Bari. Per noi sarebbe interessante. Grazie.

PRESIDENTE. Chiederemo alla regione o alla provincia, che hanno i piani...

A loro chiederemo eventualmente se ci sono indagini in corso che riguardano questo tema.

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Su questo tema, nel gennaio del 2004, se non ricordo male, cioè subito dopo l'emergenza che ci fu in Alta Murgia sull'utilizzo dei fanghi, fui audito dalla Commissione che all'epoca credo fosse presieduta dall'onorevole Russo. In quella occasione mi fu consentito di lasciare agli atti una presentazione in *power point* che indicava le problematiche dell'utilizzo dei fanghi in agricoltura nell'Alta Murgia.

Qui passerei ai temi per i quali richiedo la segretezza.

PRESIDENTE. Dispongo la disattivazione dell'impianto audio video.

(La Commissione prosegue in seduta segreta, indi riprende in seduta pubblica)

PRESIDENTE. Le faremo la richiesta della documentazione che è possibile avere.

La ringrazio.

RENATO NITTI, *Sostituto procuratore di Bari*. Sono io a ringraziare voi dell'attenzione che avete per il nostro territorio.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 19.45.