

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

# RESOCONTO STENOGRAFICO

## AUDIZIONE

147.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 2022

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	2	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	3
<b>Seguito dell'esame della proposta di relazione sulla diffusione delle sostanze perfluoral- chiliche (PFAS):</b>		<b>Audizione del Direttore dell'Ufficio delle Do- gane di Salerno, Maurizio Pacelli, sul tema del traffico transfrontaliero di rifiuti:</b>	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	2, 3	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> ....	3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12
Zolezzi Alberto (M5S) .....	2	Pacelli Maurizio, <i>Direttore dell'Ufficio delle</i>	
Braga Chiara (PD) .....	2	<i>Dogane di Salerno</i> .....	4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
STEFANO VIGNAROLI

**La seduta comincia alle 13.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito dell'esame della proposta di relazione sulla diffusione delle sostanze perfluoroalchiliche (PFAS).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame della proposta di relazione sulla diffusione delle sostanze perfluoroalchiliche (PFAS).

Ricordo che nella seduta del 25 novembre 2021 era stata presentata da me e dagli altri relatori, l'onorevole Braga e l'onorevole Zolezzi, una proposta di relazione in ordine alla quale sono state trasmesse proposte di modifica, talune delle quali sono state recepite nel testo che è stato poi trasmesso ai componenti della Commissione.

Avverto pertanto che porrò direttamente in votazione il testo della proposta di relazione, come modificato.

Chiedo ai miei colleghi chi vuole intervenire per le dichiarazioni di voto.

ALBERTO ZOLEZZI. Ringrazio tutti i collaboratori della Commissione, il dottor Castellaro *in primis*, il dottor Cozzuppoli, il

dottor Galeazzi, l'ingegnere Di Nisio, ma anche lei, presidente, la relatrice, tutti i colleghi e tutti i gruppi, perché è una relazione su un tema complesso e multidisciplinare.

Credo che abbiamo dato un contributo per capire anche come limitare le sostanze perfluoroalchiliche, anche le sostanze nuove a catena corta.

Inoltre, negli allegati, che vi invito a leggere, vi sono degli spunti sugli effetti sanitari possibili anche in relazione alla pandemia Covid-19, all'immunotossicità e alla risposta alle vaccinazioni. Sono spunti importanti anche per le autorizzazioni che abbiamo affrontato, in particolare autorizzazioni di nuovi stabilimenti che vogliono riprendere o iniziare a produrre PFAS.

Credo che sarà una relazione importante per avviarci verso la moratoria dell'utilizzo di queste sostanze.

CHIARA BRAGA. Anch'io voglio unirmi al collega Zolezzi nei ringraziamenti prima di tutto a chi ha lavorato a questa relazione, ai nostri consulenti, al dottor Castellano e al dottor Cozzuppoli in maniera particolare.

Penso che sia una relazione importante e un contributo che questa Commissione fornisce a un tema che è già stato oggetto di indagine da parte della Commissione ecomafie, fornendo un quadro conoscitivo oggettivo e accessibile alle istituzioni e ai cittadini su una tematica rilevante come quello dell'inquinamento da PFAS nel territorio italiano.

Ci tengo a sottolineare che questa relazione introduce anche alcuni elementi di novità. Infatti, non solo dà conto dell'aggiornamento sullo stato di intervento sul sito nella regione Veneto, in particolare della cosiddetta « area dell'azienda Miteni » anche dal punto di vista delle vicende giu-

diziarie, ma fa un approfondimento significativo sulla regione Piemonte, sul sito di Spinetta Marengo e, come già ricordato dal collega Zolezzi, dà anche una serie di indicazioni e di contributi sulla presenza degli agenti inquinanti in altre regioni del territorio italiano.

Anche io voglio sottolineare l'importanza dedicata agli aspetti di impatto sulla salute umana e sull'esposizione alle sostanze perfluoroalchiliche.

Credo che si possa convenire sul fatto che il contributo più rilevante dato da questa Commissione e da questa relazione sia ribadire ancora una volta l'urgenza assoluta della necessità di procedere alla fissazione di limiti di legge per queste sostanze sulle matrici ambientali.

È una competenza chiaramente ed esclusivamente del livello statale che richiama in causa un intervento che ci auguriamo sia rapido, tempestivo e appropriato del Ministero della transizione ecologica che dà conto anche di alcune iniziative e della possibilità per le regioni di intervenire per imporre limiti più restrittivi di quelli statali o di esercitare un potere che è riconosciuto dalla Costituzione.

La fissazione di questi limiti secondo il principio di precauzione, che la relazione richiama come fondamentale, è molto importante per due ragioni. In primo luogo è il presupposto per consentire anche gli interventi di bonifica delle matrici ambientali, poiché in assenza di questi limiti abbiamo visto com'è difficile poter intervenire e richiedere un'azione efficace alle amministrazioni competenti. In secondo luogo è anche il presupposto per un intervento più incisivo della magistratura nel contestare reati connessi alla contaminazione di queste matrici.

Credo che da questa Commissione possa venire un richiamo forte al Parlamento, al legislatore e anche all'interlocuzione con il Governo per provvedere a emanare questi limiti e dare una risposta anche a un tema che sta crescendo nella consapevolezza e nell'allarme della popolazione, perché ovviamente riguarda la tutela dell'ambiente e anche della salute dei cittadini.

**PRESIDENTE.** Io mi unisco ai ringraziamenti fatti dai relatori, l'onorevole Braga e l'onorevole Zolezzi, in particolare al nostro magistrato, il dottor Castellano, ai collaboratori, il dottor Cozzupoli, il dottor Galeazzi e l'ingegnere Di Nisio che hanno partecipato alla stesura di questa relazione che spero sia utile, perché il problema è delicato.

Per dovere di cronaca vi chiedo di essere veloci nelle dichiarazioni di voto, perché ci sono dei lavori d'Aula che incombono. Più tardi eventualmente faremo una diretta *Facebook* con i relatori per spiegare meglio i contenuti della relazione.

Procederei al voto. Chi è favorevole all'approvazione? Astenuti? Contrari? È approvata all'unanimità. La Presidenza si riserva di procedere al coordinamento del testo approvato. Dichiaro conclusa la seduta grazie

**La seduta, sospesa alle 13.26, riprende alle 13.40.**

### **Sulla pubblicità dei lavori.**

**PRESIDENTE.** Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

### **Audizione del Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno, Maurizio Pacelli, sul tema del traffico transfrontaliero di rifiuti.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore dell'Ufficio delle dogane di Salerno, Maurizio Pacelli. L'audizione rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sul fenomeno del traffico illecito transfrontaliero di rifiuti con riferimento alla vicenda connessa all'operazione tra la SRA di Polla e la società tunisina SOREPLAST che ha portato al sequestro in Tunisia di

oltre 200 *container* provenienti dal porto di Salerno.

Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta.

Invito il nostro ospite a svolgere una relazione su questa tematica, in particolare con le modalità con le quali questi *container* sono giunti ai vostri uffici delle dogane di Salerno e poi eventualmente faremo qualche ulteriore domanda con i miei colleghi.

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Come ho già comunicato con una relazione per iscritto trasmessa il 14 dicembre, si tratta di quattro dichiarazioni di esportazioni, ognuna collegata a circa 70 *container*, che sono state esitate dal Circuito doganale di controllo, cioè il nostro sistema di assegnazione della priorità nelle verifiche come CA (controllo automatizzato).

Questo significa sostanzialmente che, una volta che la parte per il tramite di un intermediario che cura la spedizione doganale ha presentato queste quattro dichiarazioni che si sono succedute nel tempo tra maggio e luglio 2020, queste dichiarazioni sono state convalidate dal nostro sistema automatizzato di attribuzione delle verifiche, che è il Circuito doganale di controllo, come CA.

Faccio una breve premessa per spiegare nella maniera meno tecnica possibile che cosa sia il Circuito doganale di controllo. Nel tempo, in vigore già dal 2010 o anche prima, per evitare che il funzionario preposto al controllo negli uffici doganali avesse un eccessivo potere discrezionale per selezionare quali partite sottoporre a una verifica fisica e quali no, è stato elaborato un sistema digitalizzato e automatico di assegnazione delle verifiche.

All'atto della convalida, in base a dei parametri del rischio che sono gestiti sostanzialmente dagli uffici centrali dell'Agenzia delle dogane, il Circuito attribuisce uno dei possibili canali di controllo che possono essere: la verifica merce che richiede un'ispezione fisica del *container*; il controllo documentale che richiede un'a-

nalisi prettamente documentale della dichiarazione doganale e di tutti gli allegati che la parte ha presentato; un controllo *scanner* dove, oltre al controllo documentale, il *container* viene scansionato da apparecchi radiografici che siano in grado di far capire se il carico è coerente con quanto è stato dichiarato; come nel caso di specie, il controllo automatizzato, che sostanzialmente significa nessun controllo.

Questo perché di fatto, come stabilisce anche il nuovo CDU (codice doganale dell'Unione europea), i controlli fisici hanno un'incidenza sulla velocità dei traffici commerciali. Si tende sempre più a controllare dal punto di vista fisico sempre meno.

Il Circuito doganale di controllo è più o meno in maniera spannometrica tarato su un controllo fisico e/o documentale pari a circa il 2 per cento delle importazioni e a meno dell'1 per cento delle esportazioni.

Le assegnazioni delle attività di controllo, come ho già detto, derivano da un sistema automatizzato e una volta che definisce la tipologia di controllo, questa tipologia può essere modificata soltanto se localmente o centralmente c'è un sospetto che il carico non sia coerente con quanto dichiarato. Nelle spedizioni oggetto di questa audizione questo sospetto non si è manifestato in nessun modo.

Tra l'altro, noi non abbiamo nemmeno all'epoca dei fatti avuto modo di vedere i documenti, perché, grazie all'innovazione tecnologica incipiente che ha messo in campo l'Agenzia delle dogane, le dichiarazioni doganali attualmente per la maggior parte, su facoltà degli intermediari che presentano le dichiarazioni doganali, sono presentate all'Ufficio della Dogana in formato digitale attraverso un meccanismo che si chiama « Fascicolo elettronico ».

Sostanzialmente la dichiarazione doganale che accompagna tutta la documentazione relativa in questo caso alle esportazioni — lo stesso vale anche per le importazioni — viene veicolata attraverso dei messaggi digitali e quando la dichiarazione doganale viene convalidata e il Circuito doganale assegna la qualifica CA, ovvero controllo automatizzato, non c'è l'obbligo di allegare la documentazione a corredo

della spedizione, per cui questi documenti allegati alla dichiarazione doganale non sono mai stati di fatto presentati, perché la parte non era tenuta a presentarli e noi non eravamo tenuti a controllarli.

I documenti sono sempre stati conservati, perché, a fronte di questa formaincipiente di digitalizzazione, l'obbligo per la parte in senso atecnico è di essere l'archivio degli uffici doganali. La parte è obbligata a conservare questa documentazione e noi possiamo richiederla con una procedura *ex* articolo 15 del CDU per qualsiasi motivo, per finalità di controllo anche successive alla spedizione e la parte è obbligata a darcela.

All'epoca dei fatti noi non eravamo deputati a effettuare alcun controllo su questa spedizione e la parte non era tenuta a presentare documentazione in dogana.

In realtà sono avvenute delle comunicazioni da parte della società esportatrice non dovute, in cui si avvertivano tutte le istituzioni che insistono sul porto di Salerno — la Capitaneria di porto, l'autorità portuale e lo stesso Ufficio delle Dogane di Salerno — che di lì a poco ci sarebbero stati vari mezzi di trasporto che avrebbero portato questi *container* destinati all'esportazione all'interno degli spazi doganali. Queste informazioni arrivate tramite PEC (posta elettronica certificata) contenevano tutta una serie anche di documenti come la prenotazione della nave eccetera.

PRESIDENTE. Chi è che ha mandato questa comunicazione ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. La società esportatrice. Questa comunicazione non è stata analizzata se non sommariamente, perché all'atto della presentazione della dichiarazione doganale, la dichiarazione doganale ha avuto come esito il controllo automatizzato e l'esportazione è stata effettuata.

Volevo precisare anche che all'epoca dei fatti, nel 2020 io non ero il direttore dell'Ufficio. Io ho assunto l'incarico come direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno il 18 luglio del 2021, mentre le esportazioni

si riferiscono a un periodo che va da maggio 2020 a luglio 2020.

Tutta la documentazione che è conservata agli atti d'ufficio è stata trasmessa in Commissione proprio per dare evidenza di quello che adesso ho raccontato e che è più o meno come sono andati i fatti all'epoca dell'esportazione.

Successivamente l'Ufficio antifrode centrale, conseguentemente a un'indagine OLAF (Ufficio europeo per la lotta antifrode) aperta a livello europeo sul traffico transfrontaliero dei rifiuti, ha chiesto all'Ufficio di acquisire la documentazione relativa a questa esportazione e noi abbiamo attivato la procedura *ex* articolo 15 per acquisire la documentazione e trasmetterla agli uffici centrali dell'Agenzia delle dogane.

PRESIDENTE. Questo quando è stato fatto ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Questo è stato fatto, se ricordo bene, il 21 maggio 2021, quando l'Ufficio investigazioni della Direzione centrale antifrode chiedeva a questo Ufficio di trasmettere la documentazione e noi ci siamo attivati.

PRESIDENTE. Quindi dopo che è successo tutto ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Sì, dopo un anno dai fatti.

PRESIDENTE. Quindi voi non siete stati contattati da nessun ente o amministrazione regionale ? Non siete stati minimamente coinvolti ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. No. In verità — mi scusi se la interrompo —, esaminando nuovamente i documenti, ho riguardato con attenzione l'autorizzazione regionale che mi sembra di capire che sia sostanzialmente l'oggetto di contestazione, perché almeno dai fatti che ho letto dalla cronaca sembrerebbe che questa autorizzazione difetta a sua volta di un'autorizzazione da

parte delle autorità tunisine. Ho trasmesso anche questi documenti con la relazione a dicembre.

Io qui leggo che la regione con note e protocollo il 23 marzo 2020 e il 30 marzo 2020 avrebbe inviato una comunicazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dei rifiuti, al *Régional Direction of ANGED* della Tunisia, all'API Sousse, al Consolato della Tunisia a Napoli, all'Ufficio doganale del porto di Salerno, alla Capitaneria di Salerno e all'Autorità portuale di Salerno per sapere se fossero state emanate particolari restrizioni al trasferimento transfrontaliero di rifiuti via mare dall'Italia alla Tunisia per il loro recupero come da richiesta. Questo è successo un paio prima della spedizione.

Tuttavia, francamente agli atti dell'ufficio non ho trovato questa comunicazione della regione, ma non aggiunge molto alla storia, perché a causa del Covid-19 non erano state imposte particolari restrizioni al traffico transfrontaliero dei rifiuti.

PRESIDENTE. La comunicazione che ha detto che ha inviato la società esportatrice via PEC, che voi non eravate tenuti...

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Era precedente alla presentazione della dichiarazione e non l'ho trasmessa, perché ne sono venuto a conoscenza soltanto dopo, il 14 dicembre, quando trasmesso la documentazione.

PRESIDENTE. È stata chiesta dalla procura questa documentazione?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Questo non lo so. Per una serie di relazioni, essendo noi anche organi di polizia giudiziaria e intrattenendo correntemente relazioni con altre forze di polizia giudiziaria, so dell'esistenza di almeno due procedimenti penali su questa questione, ma che io sappia e a mia memoria, nessuno ci ha chiesto alcuna documentazione.

Tuttavia, il 17 gennaio ci è arrivata una comunicazione — l'ho anche portata con

me — del Nucleo dei carabinieri, che è la polizia giudiziaria che si occupa di una delle indagini in corso, scritta a noi e alla Capitaneria di porto, in cui ci chiede proprio per le indagini delegate dalla procura della Repubblica di Salerno di avere i *booking*, cioè la prenotazione dei *container* caricati, le *bill of lading* che sarebbero le polizze di carico di questi oggetti che sono partiti e le comunicazioni rese al comandante della nave per la predisposizione del manifesto navale inerente l'esportazione dei rifiuti. Si raccomanda l'urgenza...

PRESIDENTE. Queste le abbiamo chieste noi alla procura, perché stiamo cercando di avere tutte le documentazioni. Per questo motivo le chiedo se ci può mandare anche questa PEC che loro hanno inviato all'epoca.

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. In realtà ve la posso anche depositare perché ce le ho tutte con me.

PRESIDENTE. Perfetto. Quindi lei non le ha viste? Non sa, per esempio, se dentro c'è l'allegato 7?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Avendole esaminate sommariamente, non mi sembra. Quello che non riesco a trovare, e che in verità è citato in un documento che ho già trasmesso...

PRESIDENTE. Scusi, chi gli ha fatto quella richiesta prima era il Nucleo di Salerno oppure quello di Potenza?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Il Nucleo operativo ecologico di Salerno, Comando carabinieri per la tutela ambientale e la transizione ecologica.

Quello che volevo far presente a voi tutti è che nella vostra prima richiesta di convocazione, in cui mi chiedevate una relazione, giustamente voi chiedevate di avere il consenso all'esportazione dell'Autorità tunisina, Direzione regionale ANGED, che

sarebbe l'Agenzia nazionale per la gestione dei rifiuti locale. Questo documento non l'ho trovato negli atti dell'ufficio né nelle varie trasmissioni che lo spedizioniere ha fatto a noi, quando abbiamo richiesto i documenti.

Tuttavia, sempre in queste trasmissioni che lo spedizioniere, Fabio Martirani, ha fatto dei documenti della parte, in uno degli allegati che avete già ricevuto c'è questa comunicazione di autorizzazione all'imbarco per rifiuti non pericolosi, ovvero un'autorizzazione che la Parteno Sped – la società dello spedizioniere Fabio Martirani – fa alla Capitaneria di porto, dove, nel chiedere l'autorizzazione che viene concessa con timbro e la firma della Capitaneria di porto, dice di allegare anche l'autorizzazione dell'ente tunisino, però noi non ce l'abbiamo. Immagino che questa sia l'autorizzazione, di cui sembrerebbe essere carente sia l'autorizzazione regionale che tutto il resto.

Queste informazioni le conosco, perché le ho assunte a mezzo stampa, però non ho mai fatto un esame, anche perché non siamo mai stati investiti nemmeno come polizia giudiziaria di questo *dossier*.

PRESIDENTE. Poi intanto quello lo può depositare tramite gli uffici e dopo l'audizione ci mettiamo d'accordo.

Faccio questa premessa, perché magari chi ascolta e non è addetto ai lavori risulta strano sentire che l'Agenzia delle dogane dica che non ha fatto i controlli nei porti e che non era tenuta a farli.

Ovviamente c'è sempre un giusto compromesso. Abbiamo visto che per fare controlli serrati su tutto, oltre ad aver bisogno di un esercito infinito, si blocca totalmente il porto. Chi è malintenzionato, se un porto agisce così, magari va in Slovenia o da un'altra parte. C'è sempre un giusto compromesso ed è molto importante che l'*intelligence* riesca a fare dei controlli mirati.

Se ho capito bene questi rifiuti erano 191212, però questo non viene comunicato. Nel vostro gergo come erano classificati? C'è un'altra tipologia di codice, se ricordo bene.

Faccio una domanda un po' ingenua. Gli addetti ai lavori spesso dicono che il

codice 191212 è un po' un'insalata mista, quindi l'*alert* dovrebbe accendersi appena si sente il 191212. Come è possibile che un rifiuto misto come 191212 potenzialmente suscettibile anche di possibili ed eventuali frodi non venga attenzionato con maggiore severità e che, invece, dal sistema automatico venga convalidato come controllo automatico, ovvero non viene controllato?

Inoltre, i parametri per inserire i diagrammi che elaborano questo *software* sono in continua evoluzione?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Assolutamente Sì.

PRESIDENTE. Quindi la mia domanda è: forse potrebbe essere un po' più restrittivo e dare qualche attenzione in più, soprattutto per quanto riguarda certe tipologie come 191212? Inoltre, chi esporta in modo smalzato, sapendo quali sono più o meno i parametri che destano più o meno attenzione, può riuscire a sviare i controlli?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Adesso provo a rispondere a queste domande. Innanzitutto faccio la premessa su come viene tarato il Circuito doganale di controllo ancorché non sia competenza dell'Ufficio locale ma degli uffici centrali dell'Agenzia.

Come ho anche scritto nella relazione, il Circuito doganale di controllo viene tarato in base a rischi soggettivi, facendo un vaglio con un algoritmo dei dichiaranti, dei rappresentanti, della tipologia di attività commerciali dell'importatore o dell'esportatore, di eventuali frodi pregresse che sono caricate nella nostra banca dati antifrode commesse da chi dichiara la merce, sia esso l'intermediario o l'importatore o l'esportatore, e in base a dei rischi oggettivi, cioè rischi legati a merci, origini, provenienze, trattamento preferenziale e quant'altro.

Questo sistema molto efficace – adesso cercherò di spiegarvi perché – è popolato dalla banca dati antifrode che viene alimentata dai risultati delle verifiche locali di

tutti gli uffici dell'Agenzia delle dogane e può essere ulteriormente ampliata dall'analisi dei rischi locale, cioè da un'analisi dei rischi fatta dai vari uffici territoriali che possono chiedere l'inserimento di alcune tipologie di rischio specifiche per alcuni contesti.

Questo è il meccanismo generale che ha da una parte il vantaggio di eliminare la discrezionalità a livello locale, perché nessun soggetto può decidere cosa controllare e cosa non controllare, rappresentando un grosso vantaggio in termini di prevenzione delle frodi, ma dall'altra ha lo svantaggio che il circuito va tarato in base alle forze esistenti e alla mole dei traffici. La preferenza del circuito è innanzitutto quella di controllare le importazioni, perché collegato alle importazioni c'è un accertamento tributario e ci può essere un recupero di dazio.

Poiché noi abbiamo come missione istituzionale prioritaria quella di salvaguardare le risorse dell'Unione europea, la maggior parte dei controlli è tarata sulle importazioni e siamo intorno al 2 per cento di traffici.

Questo non è un problema solo italiano, ma è una modalità operativa di tutti i Paesi dell'Unione europea, perché in tutti i Paesi le percentuali di controllo sono necessariamente così basse sia per le forze in campo che per il modo in cui è congegnato il sistema dei controlli.

Le esportazioni danno luogo a fenomeni di controllo che sono normalmente, tranne per la merce sottoposta a contingenti tariffarie o cose del genere, di natura extratributaria. Questo è uno dei motivi per cui nel peso assegnato ai controlli fisici si prediligono le importazioni piuttosto che le esportazioni.

Detto questo, non pensiate che tutti gli uffici delle dogane e non soltanto il porto di Salerno non siano sensibilizzati a quello che è il traffico transfrontaliero di rifiuti. Per esempio, vi dico attualmente ci sono 70 *container* di rifiuti illeciti bloccati nel porto nel corso di questo anno di merce dichiarata masserizie o quant'altro e scoperta essere rifiuti, tant'è vero che è in corso di elaborazione un protocollo d'intesa con la

procura di Salerno simile a quello già in essere con la procura di Napoli per il trattamento dell'esito anticipato dei reperti, perché in buona sostanza poi ci sono ulteriori problemi collegati alle attività di controllo dei rifiuti sia quelli dichiarati tali che quelli dichiarati altra tipologia e scoperti essere tali. C'è il problema dello smaltimento e di trovare il soggetto privato a cui addebitare i costi di questo smaltimento. Banalmente, una volta effettuato il controllo e sequestrato il *container* con tutto il contenuto, i costi delle soste e dello smaltimento sono a carico dello Stato e sono costi onerosissimi.

La difficoltà dello smaltimento di questi reperti è molteplice. Innanzitutto molto spesso, per esempio – non in questo caso, perché in questo caso è chiaro chi sia il proprietario –, nel caso delle masserizie, che sta in qualche maniera ingolfando l'Ufficio delle Dogane di Salerno e anche il porto, si ritrovano oggetti non dichiarati, senza proprietario e di difficile attribuzione per tutte le operazioni successive che è necessario svolgere allo scopo di evitare quello che chi ha tentato la frode voleva effettuare, ovvero uno smaltimento illecito dei rifiuti.

In questo caso noi siamo in presenza di quattro dichiarazioni di esportazione. Non dovete pensare al fatto che sono 280 *container*, perché a gruppi di 70 *container* circa la spedizione è stata effettuata utilizzando una sola dichiarazione di esportazione.

La dichiarazione di esportazione presenta dei campi obbligatori come questi – questa è la dichiarazione di esportazione che è stata veicolata nel sistema AIDA (Automazione integrata dogane accise) dell'Agenzia delle dogane e che è stata convalidata –, che sono i campi che vengono catturati dal Circuito doganale di controllo in base a cui si fa l'analisi per poter attribuire la tipologia di controllo e che prevedono sostanzialmente l'esportatore, il destinatario, lo spedizioniere e la tipologia di merce.

Nella tipologia di merce qui è indicato: «Altri rifiuti compresi i materiali misti prodotti da trattamento meccanico» con il codice CER (Catalogo europeo dei rifiuti),



che sarebbe il codice di caratterizzazione del rifiuto che è necessario indicare anche ai fini dello smaltimento, 191212.

Francamente non so se nell'analisi del Circuito doganale di controllo entra anche il codice CER, ma sicuramente entra la tipologia del rifiuto. Qui stiamo parlando di merce dichiarata rifiuto che idealmente, in linea teorica, è possibile esportare, quindi stiamo dicendo che in quattro casi, come se facessimo un'estrazione — alla base del funzionamento del circuito doganale di controllo c'è un algoritmo di tipo anche statistico —, il sistema ha risposto in base alla tipologia di merce e ai soggetti coinvolti che evidentemente non hanno mai commesso frodi nel passato di questo tipo.

Questa dichiarazione doganale è CA, quindi è una dichiarazione doganale che può ottenere uno svincolo automatico senza necessità né di esaminare la documentazione né di procedere a una verifica fisica.

Io non mi occupo del Circuito doganale di controllo, ma faccio una descrizione tutto sommato approssimativa. Immagino che se noi mettessimo il codice CER 191212 come elemento di blocco, ci troveremmo con la necessità del controllo fisico per tutte queste esportazioni. Il controllo fisico di una partita di merce di 70 *container* significa almeno una decina di giorni di lavoro, perché l'ispezione...

**PRESIDENTE.** Scusi se la interrompo. Facendo un esempio, non si potrebbe fare invece che un controllo fisico, magari almeno un controllo documentale? Mi sta dicendo che se io compilo così quel modulo e nel *container* ci metto dei cadaveri — faccio un ragionamento per assurdo —, nessuno mi controllerà?

**MAURIZIO PACELLI, Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno.** Assolutamente.

**PRESIDENTE.** Bene.

**MAURIZIO PACELLI, Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno.** Questa è una scelta politica e legislativa. È il codice doganale dell'Unione che sostanzialmente dice

che noi non possiamo decidere cosa controllare e che in buona sostanza dobbiamo sempre tener conto della velocità dei traffici che è un'esigenza che va temperata con gli strumenti di controllo. Addirittura nel codice e in alcuni regolamenti è scritto che noi dovremmo effettuare controlli di questo tipo entro tre ore, ma è assolutamente impossibile.

Dovete immaginare anche la scelta davanti alla quale ci troviamo ogni volta che autonomamente imputiamo un controllo che non è da Circuito doganale di controllo con tutte le pressioni esercitate dagli operatori e dai privati che insistono sul porto che ovviamente non vogliono che noi controlliamo non soltanto e non necessariamente perché occultano delle frodi, ma semplicemente perché tutto questo comporta un costo.

Per esempio, per ritornare a quei 70 *container*, l'ispezione fisica fatta dal funzionario doganale non è assolutamente sufficiente, anzi anche pericolosa, perché deve intervenire l'autorità competente che è capace attraverso delle analisi di laboratorio per determinare se quello è un rifiuto caratterizzabile con quel codice CER oppure no.

Questo significa che deve intervenire l'ARPA (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente) Campania, l'ARPA Campania deve fare dei prelievi e ovviamente fare dei prelievi a campione su una spedizione di 70 *container* significa aprire 70 *container*, ma aprire 70 *container*, poiché la postazione di lavoro per l'apertura dei *container* al porto di Salerno, che è molto risicata, potendone far aprire al massimo due o tre, significa movimentare due o tre *container* ogni paio d'ore per consentire il campionamento. Facendo un conto, ci vogliono tot giorni per fare i prelievi, tot giorni per ottenere le analisi e questo significa fermare la spedizione e i 70 *container* per almeno 30 giorni nel porto. Si può fare, non è che non si può fare.

Tra l'altro, prima di diventare dirigente di questo Ufficio ero funzionario doganale all'ufficio di Napoli 1, quindi avevo anche un'esperienza pratica dei controlli ai contatti nel rapporto di Napoli, e vi posso dire

che è un'esperienza abbastanza impegnativa e faticosa.

Tutto si può fare, però è chiaro che molto spesso ci si confronta anche con condizioni di contesto che non mettono in condizione di poter efficacemente operare dei controlli di questo tipo e soprattutto dobbiamo avere bene in mente che controlli di questo tipo dobbiamo sono lunghi, costosi e problematici per tanti motivi.

PRESIDENTE. Questo sicuramente, però magari servirebbe anche un'ispezione visiva o un controllo visivo almeno per le cose palesi.

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Per i rifiuti non serve a nulla, perché lei poi dovrebbe assumersi la responsabilità *prima facie* senza avere un'attestazione da un organo competente, perché se è così, quello è un reato e devo fare un sequestro e una comunicazione di notizia di reato. La notizia di reato è un'azione seria e che produce degli effetti...

PRESIDENTE. Che se il presupposto è un'ispezione visiva non regge. Tuttavia, se è un qualcosa di palese come l'esempio scemo che facevo prima e invece dei rifiuti ci sono dei cadaveri, mi sembra...

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Non è un esempio scemo, assolutamente. Ci sono attualmente questi 70 *container* bloccati nel porto di Salerno in un anno di attività, dove vari soggetti hanno dichiarato masserizie, ma quando si apre il *container*, si trovano pneumatici, oppure la dichiarazione dice: « pneumatici usati, numero 30 » e io ne trovo 100. Gli altri 70? Lì è relativamente semplice, perché per consentire la caratterizzazione che molto spesso viene effettuata su delega della magistratura, il *container* deve essere completamente svuotato. Svuotare un *container* di 40 piedi di oggetti misti tra cui RAEE (rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche), che sarebbero gli elettrodomestici usati, pneumatici eccetera richiede un'intera giornata

alla fine della quale arriva l'ARPA Campania che ispeziona e attribuisce il codice CER, se è d'accordo con la qualifica di rifiuto, perché anche qui ogni istituzione interpreta la norma sui rifiuti in una maniera particolare.

Noi siamo abbastanza restrittivi e facciamo un'analisi di contesto anche soggettiva. Spesso l'ARPA Campania, invece, si ferma alle condizioni d'uso del bene. Questo comporta anche ulteriori problemi rispetto alla qualificazione stessa di rifiuto, perché la magistratura spesso — almeno questo è il caso di Salerno — si trova con due dichiarazioni diverse per lo stesso oggetto: una che dice che è un rifiuto il legale e l'altra che dice che un bene che può essere ancora utilizzato e che magari è buono per la vendita.

Il mondo delle ispezioni e del controllo, soprattutto quello relativo ai rifiuti sia quelli dichiarati tali che quelli dichiarati altra merce, è abbastanza problematico. A volte è anche impossibile fare la verifica, soprattutto quando nel *container* troviamo parti di auto contenente olio, perché lì c'è tutto il problema che può inquinare il manto stradale e quant'altro. È un fenomeno abbastanza complesso.

PRESIDENTE. Nel documento qual è il codice doganale indicato?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Quale documento?

PRESIDENTE. Quello compilato. Qual è il codice che identifica la merce?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Non c'è un codice. C'è una descrizione nel campo in cui l'intermediario professionale, ovvero il doganalista che compila il DAU (documento amministrativo unico), che tra l'altro sta per essere...

PRESIDENTE. Non c'è ogni merce classificata con un vostro codice doganale?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Sì, il codice della merce è questo: 38251000.

PRESIDENTE. Che merce indica questo codice?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Adesso a memoria non lo ricordo, perché la TARIC, che sarebbe la nomenclatura tariffaria europea unica per tutti i Paesi dell'Unione europea, è una classificazione abbastanza complessa che identifica la merce in senso generico.

Adesso potremmo vederlo sul sito, ma, per esempio, questo codice identifica una particolare categoria di merce compatibile con i rifiuti, però è diverso dalla caratterizzazione del codice CER.

PRESIDENTE. Questo tecnicamente è compilato bene?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Non credo sia stato controllato se questo codice TARIC sia compatibile con l'oggetto della dichiarazione, perché le ripeto che, essendo uscito CA, questi documenti non sono mai stati esaminati. Adesso non so se, una volta trasferiti agli uffici centrali in relazione all'indagine OLAF, loro abbiano fatto questo tipo di indagine, ma noi all'Ufficio delle Dogane di Salerno non lo abbiamo fatto. Tuttavia, immagino lo abbiano fatto, perché altrimenti il Circuito doganale di controllo avrebbe messo un *alert*.

PRESIDENTE. Se uno mette che c'è qualcosa che non va, dovrebbe emergere.

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Sì, dovrebbe emergere. Di questo non ne sono sicuro, bisognerebbe sentire gli uffici che si occupano del Circuito doganale di controllo, ma queste incoerenze dovrebbero essere registrate dal sistema.

PRESIDENTE. Venendo ad oggi, questi rifiuti dovrebbero ritornare. Voi siete già

stati contattati? Ci sono delle procedure per l'eventuale rientro oppure è ancora prematuro? Come sarà la procedura, la prassi?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Delle procedure di rientro io non mi sono mai occupato, però per grandi linee normalmente deve essere fatta una dichiarazione d'importazione qui o di reintroduzione in franchigia, ma non so bene quale sarà il meccanismo che utilizzeranno.

Poiché ci sono due procedimenti penali aperti e dei procedimenti penali anche in Tunisia e poiché il rientro è frutto di un accordo su cui è intervenuta la regione Campania e le autorità tunisine, immagino che all'atto del rientro la polizia giudiziaria operante verrà nel porto in cui rientrerà la merce, che non è scontato sia quello di Salerno, e sequestrerà i beni.

Inoltre, poiché si tratta di rifiuti e di 281 *container* meno circa 70 che sono stati sversati in Tunisia — saranno più o meno 211 *container* —, non so se ci stanno in un porto per lungo tempo.

Per questo motivo immagino che l'accordo preveda — io questo non lo so — che i *container* rientrino direttamente dal produttore dei rifiuti, che poi è quello che per la norma deve occuparsi dello smaltimento del rifiuto illecito, e che verranno sequestrati presso il suo stabilimento.

Spero che accada questo, perché altrimenti ripetiamo i costi per l'amministrazione e dopo il danno, la beffa. Infatti, mantenere il sequestro dei beni presso il porto significa far lievitare ancora di più i costi della sosta che sono, dall'atto del sequestro in poi, tutti a carico dell'erario.

PRESIDENTE. Lei prima parlava di scannerizzazione dei *container*. Questa viene fatto a campione?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. No, sempre in base al Circuito doganale di controllo che dà l'esito CS, controllo *scanner*.

Tuttavia, nel porto di Salerno c'è un piccolo problema, perché lo *scanner* a di-

sposizione dell'ufficio è uno *scanner* di vecchia generazione, quindi poco funzionale alla bisogna. L'amministrazione ha programmato l'acquisto di *scanner* di nuova generazione, però sembra che ci sia un ricorso pendente nelle procedure di acquisto. Non tutti gli uffici doganali hanno a disposizione degli *scanner* efficienti che siano in grado di poter vedere.

Francamente, in base alla mia esperienza di funzionario doganale, essendomi occupato per un paio di anni di verifiche alle importazioni e alle esportazioni — poi ho sempre fatto antifrode e ho sempre lavorato su indagini su delega della magistratura —, lo *scanner* per questo tipo di carico non è molto utile, perché, per quanto gli *scanner* di nuova generazione con le immagini a colori fanno vedere anche nei particolari, sono carichi che anche con un'ispezione visiva è difficile di dire che cos'è e che cosa non è, se è compatibile con quel codice CER che è stato attribuito oppure no e sicuramente non lo può fare un funzionario doganale, perché noi non abbiamo le competenze per poterlo fare.

Se anche a me che ho fatto anche delle verifiche fisiche presentate un carico del genere, io lo guardo e dico: « Boh », perché non è nelle nostre competenze.

PRESIDENTE. In quei documenti c'è anche la *bill of lading* ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Credo di sì in qualcuno di questi documenti presentati.

PRESIDENTE. Nella presentazione di questi documenti, che poi ci lascerà, chi compila è la società in generale o c'è un nome specifico, il nome di una persona fisica ?

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. La polizza di carico viene compilata dall'Agenzia che la emette sulla base della documentazione che le è stata presentata. La polizza di carico è un titolo di credito e attribuisce la proprietà della merce all'intestatario della polizza. Chi ha la polizza di carico può reclamare la merce, perché identifica la proprietà del bene.

La dichiarazione doganale, invece, viene compilata dal doganalista che è anche indicato nella dichiarazione doganale come dichiarante rappresentante. In questo caso è Fabio Martirani che è colui che ha curato tutte e quattro le spedizioni.

PRESIDENTE. Tutta quella documentazione per noi è fondamentale, proprio per avere un quadro non tanto di quello che è successo in Tunisia, ma quello che è accaduto prima sul territorio italiano per arrivare al porto.

Io non ho altre questioni e nemmeno i miei colleghi. Adesso verifichiamo qual è la documentazione che ci può lasciare e quella che poi ci invierà.

MAURIZIO PACELLI, *Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Salerno*. Grossa parte di quella richiesta io l'ho già inviata. Quella che posso depositare si riferisce a queste comunicazioni che la parte ha fatto prima della spedizione che vi possono essere utili.

PRESIDENTE. La ringrazio e dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.30.**

Licenziato per la stampa  
il 22 marzo 2022

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*18STC0173510\*