

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ
ILLECITE AD ESSO CONNESSE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

21.

SEDUTA DI MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del presidente:		scrizione doganale di Genova, Giuseppe Ansalone:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 8, 9, 12
Sulla pubblicità dei lavori:		Aniello Flavio, <i>Comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova</i> .	3, 5, 10, 11
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Ansalone Giuseppe, <i>Direttore della circoscrizione doganale di Genova</i>	6, 9, 11
Audizione del comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova, colonnello Flavio Aniello, e del direttore della circo-		Banti Egidio (MARGH-U)	8, 11
		Michelini Renzo (Aut)	8, 11

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 13,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione tenutasi in data odierna, ha convenuto che la Commissione possa avvalersi del dottor Giuseppe Tommasino, del dottor Ambrogio Moccia e del dottor Giovanni Conzo, magistrati, del professor Pietro Canepa, dell'ingegner Stefano Ciafani, dell'avvocato Maria Rosaria Petrillo, del dottor Anacleto Busà e del dottor Massimo Guerra, quali consulenti con incarico a tempo parziale.

L'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella medesima riunione, ha convenuto che la Commissione possa avvalersi, quale consulente con incarico a tempo parziale, del dottor Francesco Gratteri, direttore del Servizio centrale operativo della Polizia.

L'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ha convenuto altresì che il professor Renato Angelo Ricci, già commissario straordinario dell'ANPA, cessi la propria collaborazione con la Commissione dalla data odierna. Desidero a tal fine manifestare l'apprezzamento mio personale e della Commissione tutta per la disponibilità dimostrata dal professor Renato Angelo Ricci. Anche al fine di assicurare il raccordo ed il collegamento tra la Commissione e la nuova Agenzia per la protezione dell'am-

biente e per i servizi tecnici (APAT), sarà valutata la possibilità che la Commissione si avvalga di una ulteriore collaborazione.

Comunico inoltre che mercoledì 20 e giovedì 21 novembre la Commissione effettuerà, secondo la programmazione dei lavori definita dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 17 ottobre scorso, una missione in Friuli-Venezia Giulia, al fine di acquisire elementi conoscitivi in ordine alle scelte programmatiche adottate in merito alla gestione dei rifiuti. Nella prima settimana di dicembre di svolgerà invece la missione in Sicilia.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova, colonnello Flavio Aniello, e del direttore della circoscrizione doganale di Genova, Giuseppe Ansalone.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova, colonnello Flavio Aniello, e del direttore della circoscrizione doganale di Genova, dottor Giuseppe Ansalone.

L'odierna audizione potrà costituire l'occasione per acquisire elementi conoscitivi per quanto di competenza sulle modalità di svolgimento dei controlli presso il

porto di Genova in materia di trasporto navale di sostanze e rifiuti pericolosi e sulle problematiche connesse ai compiti attribuiti al comando provinciale della Guardia di finanza ed all'ufficio delle dogane di Genova in tale specifico settore.

L'audizione potrà inoltre fornire utili elementi di conoscenza per quanto di competenza sugli aspetti legati alla vicenda della nave *Jolly Rubino*, appartenente alla compagnia genovese Ignazio Messina SpA, arenatasi sulla costa sudafricana il 10 settembre scorso a seguito di un incendio divampato a bordo.

Ricordo che il 2 ottobre scorso la Commissione ha già ascoltato in audizione sulla vicenda della nave *Jolly Rubino* il dottor Ignazio Messina, amministratore delegato della società Ignazio Messina SpA; lo scorso 8 ottobre si è svolta l'audizione del comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini; il 16 ottobre sono stati sentiti i rappresentanti del WWF Italia e di Legambiente, il 23 ottobre i comandanti delle capitanerie di porto di Genova e di Napoli e il 5 novembre il comandante provinciale della Guardia di finanza di Napoli ed il direttore della circoscrizione doganale di Napoli. Tali audizioni costituiscono un utile contributo per i lavori della Commissione su tale specifica materia.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova, colonnello Flavio Aniello, ed al direttore della circoscrizione doganale di Genova, dottor Giuseppe Ansalone, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine dei loro interventi. Faccio infine presente che il colonnello Aniello è accompagnato dal capitano Massimiliano Vincenti, comandante del gruppo di Genova.

FLAVIO ANIELLO, *Comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova*. Vorrei anzitutto ringraziare il presidente ed i commissari per la convocazione, per avermi dato la possibilità di

conoscere con il dovuto anticipo i temi dell'audizione ed anche per aver acconsentito a spostare alla giornata odierna l'audizione, non avendo potuto per impegni di servizio dare la mia disponibilità per la data originariamente prevista.

Desidero informarvi preliminarmente del fatto che sono comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova soltanto da poche settimane ed anche per questo motivo ho chiesto la collaborazione per questa audizione del capitano Vincenti, comandante del gruppo Genova, ovvero del reparto che si dedica proprio alla vigilanza ed al riscontro nell'ambito portuale genovese. Il comandante Vincenti sostituisce il titolare, maggiore Tagliaferri, attualmente impegnato in una missione nell'area dei Balcani.

Articolerò la mia esposizione passando dal generale al particolare, quindi descrivendo dapprima come si svolge l'attività della Guardia di finanza nel porto di Genova (che è poi quella che si effettua in tutti i porti ed aeroporti italiani), per poi soffermarmi sul se e come vengono « trattate » le merci pericolose o ad impatto ambientale, per concludere con il caso particolarissimo della *Jolly Rubino*. Ovviamente tralascierò una descrizione della realtà portuale genovese, non fosse altro perché tra i parlamentari presenti potrebbero esservene di quel collegio e quindi non sarò certo io a dover descrivere loro l'ambiente particolarissimo della città di Genova: valga solo come indicazione il fatto che essa è una città-porto nella sua interezza, perché il porto e la città di Genova vivono un'intima commistione, talché anche tutti i servizi di vigilanza e riscontro che effettuiamo nel porto ne subiscono le conseguenze negative in termini di complessità dell'attività.

Fatta questa brevissima premessa, sottolineo che il servizio della Guardia di finanza è svolto alle dirette dipendenze funzionali della dogana e si sostanzia anzitutto in un compito di vigilanza della nave, che può essere richiesta dal funzionario doganale caposervizio anche ai militari della Guardia di finanza in funzione di supporto dell'attività della dogana. Ciò

per assicurare, da un lato, l'esatta configurazione dell'obbligazione tributaria e, dall'altro, il rispetto delle norme poste a garanzia della riscossione dei diritti doganali.

Questa attività di vigilanza generica può sostanziarsi in visite non approfondite alle merci, alle persone, ai bagagli trasportati ed anche ai mezzi di trasporto, fino ad arrivare ad ispezioni molto più approfondite ed accurate, svolte però sempre nell'ambito dei compiti di polizia amministrativa e quindi di carattere prettamente preventivo.

Queste visite più o meno approfondite possono essere anche richieste dalla Guardia di finanza allorquando, in base alla nostra autonoma attività di *intelligence* — che si integra con quella altrettanto poderosa effettuata dalla dogana — sorgano sospetti su alcune destinazioni doganali e quindi su fatti che possono avere a che fare con il contrabbando.

La Guardia di finanza, sempre ai sensi della normativa attuale ed anche di disposizioni regolamentari interne, si dedica anche all'assistenza alle operazioni doganali, sempre su *input* della dogana, per assicurare il rispetto della disciplina sul movimento e sulla custodia della merci. In buona sostanza, si tratta di verificare la corrispondenza tra la forma e la sostanza di quanto dichiarato volersi compiere nell'ambito degli spazi doganali. In alcuni casi la presenza della Guardia di finanza negli spazi portuali è addirittura obbligatoria, come nel caso di introduzione ed estrazione di merci da o nei depositi e nei magazzini di temporanea custodia, oppure qualora si debba procedere a distruzione di merci abbandonate o avariate.

È nostro interesse normativo e regolamentare procedere anche al controllo delle persone che gravitano in ambito portuale (facciamo riferimento in questo caso all'articolo 20 del testo unico delle leggi doganali) ed ovviamente, allorquando si controllano le persone, non siamo interessati solo alla normativa doganale ma anche al rispetto di altre norme tipicamente fiscali, come potrebbe essere la normativa

valutaria per il monitoraggio ai fini fiscali di quanto viene introdotto in ambito portuale.

Il tutto si sostanzia nella nostra tipica attività — questa volta autonoma, quindi non più in collaborazione con la dogana ma sempre in comunanza di intenti con la medesima — di riscontro: essa consiste nell'esame fisico della merce, seppur sommario ed esterno, per verificare al varco doganale che vi sia corrispondenza con la destinazione doganale e con le merci in essa dichiarate. È importante sottolineare che l'attività di riscontro della Guardia di finanza può essere, per previsione normativa e quindi anche regolamentare interna, omessa o limitata ad una parte soltanto della merce; in ogni caso, anche quando il riscontro viene omesso o eseguito parzialmente, se ne lascia sempre traccia sui documenti doganali di accompagnamento, sebbene alcune normative particolari definiscano le fattispecie in cui il riscontro diviene obbligatorio, come nel caso di trasporti di tabacchi lavorati esteri ovvero di armi che si intende far transitare attraverso il varco doganale.

Tutto ciò riguarda il servizio « statico », che ovviamente è a sua volta integrato da uno « dinamico », consistente nell'attività di perlustrazione lungo la linea doganale, volta ad evitare casi di contrabbando extraispettivo, vale a dire che sfugga all'ispezione ordinaria. È anche prevista l'inversione dell'onere della prova, nel senso che chi viene trovato in possesso di queste merci nelle vicinanze della linea doganale è « costretto » a dimostrarne la legittima provenienza. La città di Genova è un territorio su cui vale interamente il principio dell'inversione dell'onere della prova.

Per quanto riguarda il trattamento delle merci pericolose o ad impatto ambientale, è opportuno premettere che, oltre a tutti questi servizi a carattere « fisso », abbiamo il dovere e la possibilità di effettuare un'attività di *intelligence* ai fini di una proficua selezione delle merci da sottoporre a riscontro o a visita più approfondita. Naturalmente non tutte le merci né tutti i mezzi di trasporto o le persone che gravitano in un'area aeropor-

tuale come quella genovese possono essere sottoposti a controllo: se così fosse si bloccherebbe tutto il porto e l'economia che ad esso si ricollega.

È quindi importante che la Guardia di finanza e la dogana svolgano una selezione: a questo fine entra in gioco l'attività di *intelligence* che, nella Guardia di finanza e nella dogana, consiste nell'effettuare un'analisi dei rischi per monitorare persone e merci che gravitano nell'ambito portuale e scegliere quelle nei confronti delle quali attuare riscontri più approfonditi. Poiché lo scopo dell'attività della Commissione e di comprendere come le merci pericolose o ad impatto ambientale entrino in gioco nell'analisi dei rischi, è opportuno che accenni a come lavora il GADOC (gruppo di analisi documentale) per effettuare la selezione preventiva delle merci, delle persone o dei mezzi di trasporto da sottoporre a controllo.

Dovendo fare degli esempi che servono per farvi comprendere meglio come venga effettuata l'analisi del rischio e come si articola l'attività di *intelligence*, per evitare l'eventuale adozione di contromisure da parte di coloro che hanno intenzione di oltrepassare la linea doganale, chiedo alla presidenza di consentire che questa parte della seduta si svolga in regime di segretezza.

PRESIDENTE. Sta bene, colonnello. Non essendovi obiezioni, procediamo in seduta segreta. Dispongo la disattivazione del circuito audiovisivo interno.

(La Commissione procede in seduta segreta).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica. Dispongo la riattivazione del circuito audiovisivo interno. Prego, colonnello, le do nuovamente la parola.

FLAVIO ANIELLO, *Comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova*. Attraverso criteri di selezione, per risparmiare tempo e denaro e per un giusto impiego delle risorse, arriviamo ad

individuare la merce da sottoporre a controllo. È opportuno precisare che comunque gli operatori commerciali genovesi si lamentano delle percentuali che noi attualmente siamo in grado di assicurare (il direttore della dogana sarà molto più preciso nell'indicazione delle percentuali che sono per noi significative ma per gli operatori commerciali genovesi sono altamente lesive dei loro interessi economici). Ma qui intervengono altri discorsi di carattere più generale.

Questa era la necessaria premessa per indicare il motivo per cui le merci ad impatto ambientale potrebbero non rientrare negli interessi della Guardia di finanza, cioè degli organi di controllo. Ebbene, le merci ad impatto ambientale, in quanto tali, non rientrano nel nostro interesse dal punto di vista della tutela dai danni erariali, fiscali e dei diritti doganali, se non nel momento in cui l'attività di *intelligence* ci porta ad attenzionare alcuni trasporti. Quindi non è detto che le merci potenzialmente pericolose dal punto di vista ambientale lo siano anche dal punto di vista fiscale e dei relativi diritti doganali. Il generale della Capitaneria di porto, ammiraglio Stefanini, sicuramente vi ha detto che tutto ciò che attiene alla sicurezza del mezzo di trasporto, del contenitore delle merci pericolose e dei luoghi in cui tali merci vengono stoccate rientra nella competenza preventiva ed autorizzatoria delle capitanerie di porto. Le merci pericolose, quindi, non necessariamente vengono alla nostra attenzione in quanto tali.

Fatta questa premessa e scendendo dal generale al particolare, per quanto riguarda il caso della *Jolly Rubino*, partita dal porto di Genova il 19 agosto 2002, posso dire che i contenitori, 28 dei quali contenevano senz'altro sostanze che potevano essere all'attenzione per la loro pericolosità (prodotti chimici e sostanze coloranti), non vennero sottoposti a riscontro da parte della Guardia di finanza per precisa indicazione normativa che, ai sensi dell'articolo 21 del testo unico delle leggi

doganali, prevede che in questi casi la Guardia di finanza possa anche non eseguire il riscontro.

Per quanto riguarda, invece, le merci che la *Jolly Rubino* ha caricato e che era previsto dovessero arrivare a Genova, se non vi fosse stato lo spiaggiamento e il disastro ambientale del 10 settembre 2002, alcuni contenitori contenenti prodotti pericolosi dal punto di vista ambientale sarebbero giunti a Genova, però posso affermare che quei prodotti in quanto tali non erano stati segnalati nell'ambito dell'autonoma attività di *intelligence* come pericolosi per le nostre finalità.

Sono a disposizione per eventuali ulteriori domande e chiarimenti.

PRESIDENTE. Do ora la parola al direttore della circoscrizione doganale di Genova, dottor Giuseppe Ansalone, accompagnato dalla dottoressa Cinzia Briccari, dirigente della sede centrale agenzia doganale.

GIUSEPPE ANSALONE, Direttore della circoscrizione doganale di Genova. Signor presidente, signori commissari, anzitutto vi ringrazio per avermi dato l'opportunità di dire qualcosa sulla tematica dei controlli doganali.

Vista l'esautiva esposizione del comandante, cercherò di scendere nel particolare e di soffermarmi sul tema dell'audizione. Vorrei però fare una piccola premessa per dare un elemento di valutazione in più, illustrando brevemente l'attività che viene svolta nel porto di Genova. Faccio riferimento al 2001 (è un *report* quindi si tratta di dati certi): abbiamo movimentato nei due porti, quello storico e quello di Voltri, oltre 51 milioni di prodotti vari; per quanto attiene alla movimentazione dei *container* nel 2001 abbiamo raggiunto la cifra di 1.526.526, un numero molto elevato e in crescita: basti dire che nel 1995 si movimentavano circa 600 mila *container*; nei primi sei mesi del 2002 abbiamo superato i 750 mila, quindi il *trend* è crescente.

Tralascio altri dati riguardanti l'arrivo e la partenza delle navi per evidenziare un

altro elemento che ritengo importante anche per il prosieguo della nostra trattazione: nella dogana di Genova, comprendendo tutti gli uffici della circoscrizione, in un anno abbiamo emesso 506.876 bollette doganali, 170 mila di importazione e circa 330 mila di esportazione. I transiti sono circa 118 mila.

Ho voluto evidenziare tutto ciò per dire che, in effetti, i controlli vengono effettuati, ma dobbiamo tenere nella dovuta considerazione l'attività che siamo chiamati a compiere ogni giorno.

Circa la tipologia dei controlli che effettuiamo, desidero in primo luogo sottolineare che, per il particolare settore dei prodotti pericolosi, interveniamo solo dopo che altri organi deputati ad intervenire ci abbiano messo a disposizione la merce. In sostanza se si tratta di merce destinata all'imbarco, la competenza è della Capitaneria di porto che deve rilasciare un nulla osta ai fini dell'entrata della merce nel porto e dell'imbarco. Lo stesso vale per le operazioni di sbarco. L'autorità doganale non interviene assolutamente in questa prima fase. Tutto ciò che concerne la sicurezza del trasporto e nel porto è di competenza di altri organismi: da una parte la Capitaneria di porto e dall'altra l'Autorità portuale. Certamente, quando le autorità che ho citato intervengono su un'istanza di parte esaminano tutta la documentazione a corredo del manifesto, che è molto dettagliata (nome tecnico del prodotto, codici di classificazione con riferimento ai prodotti pericolosi); vi sono poi altre informazioni sulla destinazione e sul posizionamento della merce sulla nave in caso di imbarco e sulle banchine in caso di sbarco. In questa prima fase — ripeto — l'autorità doganale non è coinvolta, ma comincia a prendere contatto materiale con le merci nel momento in cui il dichiarante doganale (l'importatore o un suo rappresentante, a prescindere dalla forma di rappresentanza con cui agisce) presenta la dichiarazione doganale di vincolo della merce ad una destinazione doganale. Soltanto in questo frangente l'autorità doganale comincia a fare i suoi controlli.

Volendo portare avanti questo iter procedurale, mi preme sottolineare che la dichiarazione viene subito accettata dal funzionario preposto a questo servizio e successivamente vengono inseriti nel sistema informatico della dogana tutti gli elementi riportati nella dichiarazione, importanti per i nostri controlli istituzionali. Noi, infatti, dobbiamo controllare a grandi linee se gli elementi di accertamento che si desumono dalla dichiarazione siano corretti o meno. Attraverso questi elementi (quantità, valore della merce, classificazione), viene effettuata la liquidazione dei diritti e conseguentemente la contabilizzazione e riscossione degli stessi. In sostanza, dopo che la dichiarazione è stata registrata e quindi i dati sono stati inseriti nel nostro sistema informatico, avviene la selezione. Noi ci dobbiamo preoccupare di controllare le dichiarazioni e quindi le merci che sono a corredo delle dichiarazioni. Qui entra in gioco il sistema del controllo doganale, che è in linea con quanto avviene negli altri paesi della Comunità. A livello centrale è stata creata una banca dati che sulla base dell'analisi dei rischi effettuata traccia i profili di rischio della merce e, a seconda delle indicazioni che riceve attraverso i dati inseriti nella banca, automaticamente seleziona il circuito doganale di controllo, che può essere « rosso », vale a dire che la merce viene selezionata per la visita fisica; « giallo », per cui, a seconda del profilo di rischio per quella tipologia di merce, il sistema dà come *input* il solo controllo documentale; e, infine, se eventualmente quella tipologia di merce non rientra tra i profili di rischio segnalati, la stessa dichiarazione viene selezionata per « nessun controllo ». Ciò significa che dopo aver registrato la dichiarazione doganale, dopo che la stessa è diventata bolletta doganale e dopo che abbiamo contabilizzato i diritti dovuti sulla merce, questa viene svincolata.

Occorre anche dire che questo sistema non è così rigido, perché, nel momento in cui a livello locale si hanno altri elementi, fondati sospetti su un'eventuale irregolarità o ci sono *input* provenienti da altri

organi che operano nell'ambito doganale (come può essere la Guardia di finanza), ci si attiva e si opera in maniera automatica: nonostante il sistema abbia selezionato o per il solo controllo documentale o per nessun controllo, l'ufficio doganale trasforma il tutto in una visita fisica. Certamente ciò deve essere ben motivato, perché dobbiamo dare contezza delle operazioni al sistema informatico, con un particolare messaggio in cui vengono riportate, in forma di codice, le risultanze del nostro controllo.

Vorrei dire ora qualcosa sui profili di cui ho parlato. Essi scaturiscono da un'analisi dettagliata e accurata che tiene nella dovuta considerazione una serie di elementi. Per le merci di importazione, ad esempio, si tiene conto delle informazioni riservate provenienti dagli organi comunitari riguardanti le frodi scoperte in altri posti doganali; di informazioni provenienti da uffici periferici; degli esiti dei controlli, attraverso il messaggio di chiusura delle nostre operazioni. Infine, si tiene conto del soggetto, cioè dell'importatore o dell'esportatore. Si seguono, quindi, più o meno le stesse procedure illustrate dal colonnello nella sua esposizione. A grandi linee, la creazione di un profilo di rischio è senza dubbio la risultanza di una serie di indicatori, alcuni oggettivi ed altri soggettivi. Per quanto attiene ai primi, certamente si tiene conto del codice delle merci (l'affinità tra un codice che prevede una tassazione molto elevata ed uno che non la prevede può essere oggetto di approfondimento), della loro provenienza e di altri elementi che riguardano il particolare regime chiesto ai fini della tassazione (esistono regimi preferenziali che a determinate condizioni prevedono agevolazioni tariffarie). Ci sono poi altri elementi come la natura della transazione, per poter tracciare il cosiddetto profilo di rischio: si tratta di un'operazione delicata, accurata e vincente per i risultati che abbiamo conseguito da quando è entrato in vigore l'attuale sistema di selezione dei controlli.

Vi sono poi gli elementi soggettivi che attengono alla personalità dell'importatore o del rappresentante.

Circa il caso particolare della *Jolly Rubino*, mi risulta dagli elementi che ho acquisito che la nave era partita da Marsiglia il 3 agosto ed aveva caricato a Genova 11 contenitori, sui quali vi è stato l'intervento, rigoroso come sempre, della Capitaneria di porto, che ha dato la sua autorizzazione all'imbarco dei contenitori e al transito di quelli che provenivano da Marsiglia.

Per quanto riguarda la merce ricaricata a Genova, si trattava di prodotti pericolosi ma classificati in maniera puntuale con i relativi codici: vernici, estintori, prodotti chimici ma non particolarmente pericolosi. Ma al di là della pericolosità o meno, abbiamo avuto il nullaosta per poter imbarcare queste merci e dagli accertamenti effettuati risulta che siano arrivate nei vari porti di destinazione.

Quanto alla merce ricaricata a Durban per il rientro (mi pare che questa nave facesse un servizio di linea, partendo e ritornando ad epoche prefissate), in parte erano contenitori vuoti, mentre una cinquantina contenevano prodotti chimici per la nostra industria, vale a dire acetone, fenolo, etilacetato, veronate e così via. Questi prodotti imbarcati a Durban non corrispondono assolutamente a quelli che noi abbiamo imbarcato a Genova e che sono stati poi sbarcati in maniera così puntuale nei vari porti di destinazione. Abbiamo mandato delle vernici e degli estintori, che sono stati sbarcati, e nella tratta di ritorno sono stati ricaricati i prodotti chimici citati.

Per quanto attiene ai controlli specifici sulle merci imbarcate a Genova, ho accertato che tutti i prodotti sono stati selezionati con il codice NC (nessun controllo). È anche vero che per parte di questa merce imbarcata a Genova le formalità di sdoganamento e di esportazione sono state espletate a Genova, mentre parte dei prodotti provenivano da altri due uffici doganali (Reggio Emilia e Torino). Per quanto riguarda le operazioni di esportazione svolte a Genova non abbiamo effettuato alcun controllo; per ciò che concerne gli altri prodotti credo che la situazione sia analoga, perché sembra che

fossero tutte vernici. Però non sono in possesso del documento di esportazione per poter confermare in modo definitivo il tipo di controllo eventualmente svolto; penso comunque che anche per gli altri contenitori già arrivati e sdoganati nel porto di Genova non sia intervenuto alcun controllo.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre domande o chiedere chiarimenti.

EGIDIO BANTI. Nella mia qualità di unico parlamentare ligure tra i presenti ringrazio i nostri ospiti e pongo qualche domanda.

Colonnello Aniello, lei ha detto che le merci ad impatto ambientale in quanto tali non rientrano nella sfera di interesse principale della Guardia di finanza in quanto la legge non obbliga ad effettuare controlli; in teoria potrebbero rientrarvi se ci fosse un'attività di *intelligence* a suggerirlo. La *ratio* — se lei può fornirci qualche indicazione anche alla luce di possibili interventi legislativi — è che questi sono compiti marginali per l'attività di istituto della Guardia di finanza? Sono altri i corpi di polizia e di controllo ad avere competenza specifica, oppure le ragioni sono altre? La Guardia di finanza in questo momento ha al suo interno dei reparti che si occupano specificamente del settore ecologico? In caso di risposta positiva, nell'ambito dei porti esistono dei distaccamenti di questi reparti e che compiti hanno?

Dottor Ansalone, che percentuale di merci, carichi, pratiche ottiene il codice « nessun controllo » e che percentuale invece quello « solo controllo documentale » nell'ambito del sistema portuale genovese?

RENZO MICHELINI. Vorrei qualche chiarimento per quanto riguarda il regime tributario che interessa le merci nel momento in cui si trovano in un porto e stanno per essere imbarcate. Inoltre vorrei sapere se, pur non sussistendo quello che lei ha definito riscontro obbligatorio delle

merci pericolose, tuttavia non esista un obbligo di verifica per quanto concerne l'assolvimento degli obblighi tributari.

Vorrei poi conoscere la percentuale delle visite effettuate sulla merce che transita in un anno nel porto di Genova.

PRESIDENTE. Stiamo percependo, nell'analisi che andiamo svolgendo, che ad un significativo formalismo burocratico cartaceo non sempre corrisponde un'efficace azione *in vivo*. Vorremmo sapere, per migliorare le condizioni di attività in questo settore, se si tratti di una nostra sensazione o se effettivamente la situazione sia questa. Vi chiedo se dal vostro osservatorio privilegiato di Genova abbiate mai riscontrato illeciti nel trasporto navale dei rifiuti pericolosi.

GIUSEPPE ANSALONE, Direttore della circoscrizione doganale di Genova. Vorrei dare una risposta immediata in relazione alle percentuali e sarò molto preciso, come è giusto che sia, proprio perché nella mia introduzione ho detto che più o meno nel porto di Genova in un anno vengono emessi circa 500 mila documenti tra importazioni ed esportazioni. Per quanto attiene in particolare alla percentuale delle visite e all'efficacia dei nostri controlli, devo dire che la nostra è una posizione equilibrata, nel senso che i controlli che espletiamo sono quelli giusti e sono molto efficaci. In riferimento alle importazioni i controlli fisici, veri, arrivano al 16-17 per cento delle dichiarazioni. Quanto al solo controllo documentale, è il sistema che seleziona la merce, con una percentuale di circa il 15 per cento. Si tratta comunque di dati che variano. Tutto il resto viene esitato senza alcun controllo (codice NC). Aggiungo che circa il 10-15 per cento di queste operazioni, dichiarazioni e bollette doganali vengono riviste *a posteriori* ricorrendo all'istituto della revisione di accertamento d'ufficio per verificare la corrispondenza tra quanto è stato dichiarato e quanto risulta dalla documentazione commerciale o di trasporto e che è a corredo della bolletta doganale: qualora si dovessero riscontrare — come qualche volta

avviene — delle irregolarità ci attiviamo per procedere immediatamente alla rettifica dell'accertamento e conseguentemente per recuperare i diritti che non sono stati correttamente liquidati.

Sempre in riferimento a Genova, relativamente alle esportazioni, proprio perché in questo caso non ci sono diritti da riscuotere, le percentuali sono leggermente inferiori: quanto al controllo fisico, ci attestiamo su un 5-6 per cento, quanto al controllo documentale il dato dovrebbe essere all'incirca lo stesso. Tutto il resto viene esitato con il codice «nessun controllo». Se rapportiamo queste cifre — 16-17 per cento in importazione, 5-6 per cento in esportazione — al volume delle sole importazioni ed esportazioni emergono delle cifre piuttosto elevate; per dare un'idea, alla sezione di Voltri vengono giornalmente svolte 380-400 operazioni di importazione e i controlli fisici sono dell'ordine di 60-70 al giorno. Non sono pochi. Si tratta di un numero di controlli che ci permette di essere tranquilli sull'efficacia di questa procedura di selezione. Tra l'altro il sistema opera con un criterio di casualità: seleziona le dichiarazioni da sottoporre a controllo fisico in quanto il controllo è mirato, sempre in conseguenza del profilo di rischio che è stato tracciato su quella merce, e poi vi è il criterio casuale, nell'ordine del 7-8 per cento, che si è rivelato efficace, stando ai nostri controlli *a posteriori*, sempre nell'ambito del *feedback* delle nostre operazioni, anche se è ridotto rispetto agli altri criteri che sono alla base dei controlli mirati.

Il presidente ha detto che si ha la percezione che si svolgano soltanto controlli cartolari: per quel che ho esposto non credo che ciò risponda al vero. Vi è l'impressione che il controllo sia solo cartolare, ma questo attiene ai controlli che vengono espletati a monte per il rilascio delle autorizzazioni all'imbarco, allo sbarco e al transito dei prodotti pericolosi. È in quel caso che l'autorità competente, la capitaneria di porto, esamina tutta la documentazione a corredo, senza esplicitare alcun controllo fisico, perché ciò non rien-

tra tra le sue competenze; effettua una vigilanza dopo che la merce è stata imbarcata o sbarcata per vedere se effettivamente sia stata posizionata nel modo giusto.

Detto questo, per quanto riguarda l'aspetto doganale, i controlli vengono svolti e, a mio giudizio, vengono svolti in percentuali piuttosto robuste, considerando che in un porto occorre adottare le procedure più idonee per non creare intralci alle varie operazioni di carico e scarico e a tutto ciò che ruota attorno all'attività portuale.

FLAVIO ANIELLO, *Comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova*. Per rispondere al primo quesito è opportuno precisare che la Guardia di finanza oltre a compiti di polizia economico-finanziaria svolge in maniera determinante anche compiti di polizia giudiziaria e, nell'ambito di queste attività, che poi si innestano intimamente con quelle a tutela degli interessi economico-finanziari, si possono avere le attivazioni in materia di « polizia ambientale », che rientra tra i nostri compiti come ridisegnati tra l'altro con il decreto legislativo n. 68 del 2001. Non esistono reparti specializzati, come invece avviene per l'Arma dei carabinieri, però tutti i reparti della Guardia di finanza, nel momento stesso in cui hanno a che fare con un soggetto economico e quindi aggredibile dal punto di vista delle scritture contabili, tanto per essere chiari, hanno la possibilità di abbattere questo schermo e scoprire gli illeciti ambientali che vi sono dietro. Vorrei ricordare all'onorevole Banti che sul disastro della Stoppani — i danni ambientali sono stati notevoli — sta indagando appunto la Guardia di finanza.

Per ciò che concerne il regime tributario, vi leggo la norma che prevede in cosa consista l'obbligazione tributaria doganale: « Si considerano diritti doganali tutti i diritti che la dogana è tenuta a riscuotere in forza di legge in relazione ad operazioni doganali. Tra i diritti doganali rientrano i diritti di confine, i dazi di importazione e quelli di esportazione, i

prelievi, le altre imposizioni all'importazione e all'esportazione previste dai vari regolamenti, i diritti di monopolio e le varie sovrimposte che eventualmente fossero determinate ». Ovviamente l'importazione e l'esportazione in quanto tali per un'azienda rappresentano anche un fatto economico, ed ecco che la Guardia di finanza, in sinergia di comunicazione, oltre al fatto doganale è interessata a tutti i prelievi che ne sono conseguenza, la cui entità viene accertata nel momento in cui il soggetto economico viene sottoposto a controllo; quindi per l'IVA che eventualmente dovesse essere pagata al destino vengono effettuati poi i controlli relativi sia sull'imposta nazionale sia su quella comunitaria, che è una quota parte delle risorse che devono affluire alle casse comunitarie.

Quanto al formalismo, dobbiamo sbilanciarci in considerazioni di carattere soggettivo: condivido quanto ha detto il direttore della circoscrizione doganale nel senso che in una realtà molto complessa come quella del porto di Genova occorre trovare giorno per giorno il giusto equilibrio tra le nostre esigenze « erariali » nazionali e quelle commerciali. Vi assicuro che noi, che siamo ai varchi, che siamo i primi recettori delle proteste degli speditionieri doganali, dobbiamo sopportare quotidianamente le lamentele per gli eccessivi controlli esistenti. Sono eccessivi ovviamente a seconda dell'ottica in cui vengono visti: potrebbero sembrare pochi, ma in realtà sono molti, considerando le percentuali citate dal dottor Ansalone.

In ordine al quesito se nei controlli effettuati siano state trovate merci ad impatto ambientale, ho un *report* dei controlli positivi del 2002 e in un caso alcune merci contrabbandate, in particolare tabacchi lavorati esteri, erano occultate dietro sacchi di carbone, che è una materia prima che ha impatto ambientale, non fosse altro perché bruciando rilascia delle particelle nell'aria. In questo caso il carico di carbone era quello di copertura e non la merce contrabbandata.

RENZO MICHELINI. Vorrei chiedere ancora al colonnello Aniello una precisazione. Talune imposte dovrebbero variare in rapporto al valore della merce. Ad esempio, un *container*, secondo la dichiarazione, dovrebbe trasportare del piombo; invece in realtà contiene oro. È chiaro che i due materiali hanno valori diversi. In questo caso su che cosa viene effettuato il vostro riscontro? Solo sulla dichiarazione e se in relazione al piombo sia stata assolto quel determinato debito tributario oppure verificate che si tratti effettivamente di piombo e non di altro?

FLAVIO ANIELLO, *Comandante provinciale della Guardia di finanza di Genova*. L'esempio è molto calzante, anche perché si tratta di merce con lo stesso peso, il che potrebbe indurre in errore. Come ho detto in premessa, la nostra attività di riscontro si basa sul controllo sommario ed esterno dei colli; se si tratta di colli chiusi, sul conteggio degli stessi; se si tratta di merce alla rinfusa, sulla visione effettiva della stessa.

È necessario che vi sia il fondato sospetto dell'esistenza di una operazione doganale non conforme per passare a controlli più specificamente tecnici. È di tutta evidenza che all'esito di un controllo tecnico del genere sapremmo con certezza se, per restare al suo esempio, si tratti di piombo o di oro.

GIUSEPPE ANSALONE, *Direttore della circoscrizione doganale di Genova*. Per rispondere alla domanda del senatore Michelini devo precisare che è più il servizio doganale ad entrare nel merito di una situazione come quella ipotizzata. Quando vengono tracciati i profili di rischio si tiene anche conto della natura della merce oggetto della dichiarazione doganale. Di solito — e quindi anche utilizzando il criterio casuale — si cerca di selezionare per la visita merci che, in base alla dichiarazione, sono povere, perché può trattarsi di una copertura. Tuttavia, nel tracciare il profilo di rischio non si guarda ad un solo aspetto: ho già detto che tale profilo risulta dalla combinazione di indicatori oggettivi e soggettivi.

Per quanto riguarda i primi, si guarda alla provenienza della merce, alla collocazione tariffaria, eccetera. Viene poi effettuata un'indagine allargata sul soggetto importatore o esportatore, a seconda dei casi. Inoltre svolgiamo un servizio di vigilanza antifrode all'interno degli spazi doganali; si tratta di una attività di *intelligence* finalizzata a prevenire o a sventare rischi come quello da lei prospettato, senatore.

La percentuale di controlli fisici è del 17 per cento, mentre quella dei controlli documentali è del 15 per cento; si effettua poi un controllo *ex post* su tutto ciò che non abbiamo verificato prima perché il sistema aveva classificato quella merce con la sigla «nessun controllo». In questo modo si arriva quasi al 50 per cento di dichiarazioni controllate puntualmente dal servizio doganale. Se persistono ancora dubbi, in assenza della merce si può andare presso gli importatori per controllare le scritture contabili ed acquisire altri elementi per verificare la concretezza o meno di un nostro sospetto.

Quando si controlla la dichiarazione doganale anche sotto il profilo documentale si esamina la fattura e gli eventuali legami tra il fornitore e l'importatore, la documentazione di trasporto, eccetera; se si nutrono dubbi sulla regolarità del valore dichiarato — sempre per rifarmi al suo esempio — si chiedono i contratti per verificare se il dato contenuto nella fattura è confermato o meno. In sostanza, è dalla sintesi di tutti questi controlli puntuali che si trae una certa tranquillità sull'adeguatezza delle nostre verifiche.

EGIDIO BANTI. Vorrei chiedere al dottor Ansalone se, a fronte del considerevole aumento dei traffici nel porto di Genova negli ultimi anni, da lei ricordato poc'anzi, vi sia stato un corrispondente incremento del personale in servizio presso la sua circoscrizione.

GIUSEPPE ANSALONE, *Direttore della circoscrizione doganale di Genova*. Quello che lei tocca è un tasto dolente. Dobbiamo fare i conti con le risorse che abbiamo a

disposizione. Posso fornirvi un dato preciso: nel 1995 il personale della circoscrizione doganale di Genova era pari a 318 unità; nel 2001 - tralascio gli anni intermedi - era di 263 unità. Le importazioni nel 1995 erano 111 mila; nel 2001 erano 168 mila: un incremento notevole. Le esportazioni erano 195 mila nel 1995 e siamo arrivati a 338 mila. Per quanto riguarda i *container*, siamo passati da 615 mila a 1 milione e mezzo, e le previsioni parlano di un incremento ancora maggiore.

D'altronde i nostri terminalisti offrono un servizio migliore rispetto a quello degli altri paesi e stiamo acquisendo un maggior volume di traffici: questo è un aspetto positivo sotto il profilo economico generale, ma si scontra con la consistenza delle forze a nostra disposizione per operare nel modo più efficace possibile e raggiungere buoni risultati. Nonostante i dati che ho ricordato, poiché la quota di controlli puntualmente effettuati è molto elevata e tenuto conto che lavoriamo anche per obiettivi (ad esempio accertare maggiori diritti doganali), nell'anno in corso - in considerazione anche delle operazioni relative agli scambi intracomunitari - abbiamo raggiunto un risultato pari a 65-70 miliardi di vecchie lire accertate: mi riferisco sempre alla nostra attività istituzionale, essendo noi deputati a controllare la regolarità di quanto ci viene dichiarato sotto il profilo dei diritti che dobbiamo riscuotere.

Quanto ai controlli nello specifico settore delle sostanze pericolose, cerchiamo di fare il possibile. Se il mio ufficio, in seguito alla sua attività di *intelligence*, sospetta che sia in partenza una spedizione camuffata di rifiuti industriali, pone

in essere tutte le iniziative necessarie per sventare l'operazione illecita. Siamo comunque aperti alla massima collaborazione con gli altri enti che operano nel settore, come il WWF, Legambiente, eccetera: se da costoro ci vengono forniti *input* ci attiviamo per dar corso ai controlli più adeguati al caso.

Possiamo implementare il nostro sistema di selezione dei controlli in tempo reale; però è necessario che gli organismi specializzati ci forniscano tali *input*. Noi operiamo nel porto a fronte di dichiarazioni doganali: vorremmo fare di più e siamo pienamente disponibili a porre in essere adeguate sinergie in grado di prevenire o scoraggiare operazioni illecite.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per le loro esaurienti relazioni e soprattutto per aver fornito alla Commissione elementi utili per una migliore comprensione del fenomeno, anche in considerazione della straordinaria efficacia dell'attività esercitata nel porto di Genova da parte delle istituzioni che essi rappresentano.

Ringraziandovi ancora per la disponibilità manifestata, vi auguro buon lavoro. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 7 gennaio 2003.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

