

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE ATTIVITÀ ILLECITE CONNESSE
AL CICLO DEI RIFIUTI

RESOCONTO STENOGRAFICO

19.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 SETTEMBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GAETANO PECORELLA

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Pecorella Gaetano, <i>Presidente</i>	3
Audizione del Direttore della Polizia stradale, Roberto Sgalla:	
Pecorella Gaetano, <i>Presidente</i> .	3, 7, 9, 10, 11, 12
Bratti Alessandro (PD)	7
Ferranti Rosanna, <i>Direttore di sezione del Servizio Polizia stradale</i>	9
Franzoso Pietro (PDL)	9, 11
Mazzuconi Daniela (PD)	8
Sgalla Roberto, <i>Direttore della Polizia stradale</i>	3, 7, 8, 9, 10, 11, 12

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GAETANO PECORELLA

La seduta comincia alle 8,40.

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

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 Direttore della Polizia stradale, Roberto Sgalla.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Roberto Sgalla, direttore della Polizia stradale.

L'audizione odierna rientra nell'ambito di una serie di audizioni volte ad approfondire questioni di carattere generale riconducibili agli oggetti dell'inchiesta previsti dalla legge istitutiva.

La seduta odierna si svolge nelle forme dell'audizione libera.

Faccio presente al nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, se lo riterrà opportuno, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Comunico che abbiamo già avuto una relazione, che sarà messa a disposizione

della Commissione. Invito, dunque, il nostro ospite a sintetizzarne il contenuto.

Cedo la parola al dottor Sgalla, che ringrazio per la sua presenza.

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Grazie, signor presidente. Buongiorno, signori parlamentari, onorevoli e senatori. Sono il dottor Sgalla e, da un anno esatto, sono il direttore del servizio di Polizia stradale, che, come voi sapete, è una delle quattro specialità della Polizia di Stato: essa si occupa del settore del controllo della mobilità in genere e ne garantisce la sicurezza. Tra le sue funzioni si annovera quella di prevenire e reprimere forme di illegalità che si muovono su strada, in cui rientra, anche se non è un compito specifico della Polizia stradale, il controllo dei rifiuti e della tutela ambientale, dal momento che viene utilizzata la strada per il loro spostamento.

In questo caso, nel momento in cui essa assume o viene a conoscenza di un trasporto di rifiuti illegale o abusivo, la Polizia stradale collabora con altri enti che hanno funzioni specializzate o con altre forze di polizia, in particolar modo il NOE, che credo voi ben conosciate, ossia la specialità dell'Arma dei carabinieri dedicata al controllo dei rifiuti.

Cerco di rispettare le indicazioni del presidente ed evito di leggere la relazione, dal momento che essa è già stata messa a disposizione dei signori parlamentari. Proverò, quindi, a sintetizzarla.

Noi svolgiamo, fondamentalmente, un controllo stradale che coinvolge più livelli operativi. Un primo livello, relativo a un controllo più generale, e quindi sommario, rientra nell'ambito dei servizi ordinari che noi svolgiamo. Mediamente mettiamo a disposizione ogni giorno circa 1500 pattuglie, tra ambito stradale e autostradale. In

seguito alle direttive del Ministro Pisanu e poi del Ministro Amato, la Polizia stradale svolge la sua attività in ambito stradale in modo esclusivo, e poi negli ambiti extraurbani e nelle grandi vie di collegamento. Questi sono i due ambiti territoriali in cui la Polizia stradale opera. Le 1.500 pattuglie di cui ho parlato lavorano su questi scenari: autostrade e grandi vie di comunicazione, come strade statali, superstrade, e via elencando.

Un secondo livello di controllo, più approfondito, si svolge in occasione di servizi mirati. Da alcuni anni, insieme al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, svolgiamo un servizio particolare, che si chiama CMR (Centro mobile di revisione). Si tratta di un controllo specializzato che avviene in determinate aree del Paese e che ha bisogno di spazi adeguati: comporta, infatti, un'attrezzatura per controllare il veicolo e la presenza di più operatori di polizia e del Ministero. Tale servizio l'anno scorso prevedeva quattro servizi al mese in ogni regione, mentre quest'anno li abbiamo raddoppiati, arrivando a otto.

È una novità che risale ad alcuni mesi fa e per la prima volta vi è stato associato anche il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali. Si tratta, quindi, di un'attività che svolgiamo tra Ministero degli interni, servizio di Polizia stradale, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali. Il motivo della partecipazione di quest'ultimo è facilmente intuibile, ossia la tutela dei lavoratori e il controllo dei conducenti e dei tempi relativi all'attività di lavoro.

Questo secondo livello è estremamente significativo. Abbiamo notato in genere, per quanto riguarda il mondo del trasporto, e in particolar modo del trasporto dei rifiuti, sicuramente una maggiore capacità di intervento e una presenza ancor più pregnante della nostra attività.

Nel primo livello — quello che svolge normalmente la nostra pattuglia che ferma i veicoli sulla strada — i controlli dei mezzi che trasportano rifiuti coinvolge soprattutto la verifica del Formulario di identi-

ficazione dei rifiuti, prevista dall'articolo 193 del decreto legislativo del 2006. In conformità con la funzione peculiare di questo documento, viene estratto un duplice monitoraggio, endogeno ed esogeno, della movimentazione dei rifiuti. Da una parte viene concentrata l'attenzione sull'esatta compilazione del documento, allo scopo di controllare che contenga tutte le indicazioni (mittente, destinatario, tipologia, quantità di rifiuti), e dall'altra, per quanto possibile, si provvede alla verifica della corrispondenza tra il viaggio effettivamente svolto e quello dichiarato nel formulario.

In genere, anche in funzione della mancanza delle attrezzature necessarie, l'attività non si può estendere al controllo delle analisi chimiche dei rifiuti trasportati, per la quale ci si rivolge all'ASL e all'ARPA.

Se lo ritiene opportuno, presidente, lascerò anche alcuni atti interni (relazioni di servizio e telegrammi), in cui si evidenzia la nostra attività: in più casi specifici ci si rende conto della necessità della collaborazione con le AASSLL e le ARPA, proprio in quanto la pattuglia individua un trasporto di rifiuti in cui si è verificato uno sversamento, o da cui provengono cattivi odori. Non avendo strumenti immediati per poter verificare la tipologia di liquame o il tipo di prodotto trasportato, intervengono le AASSLL e le ARPA per le verifiche di competenza.

La stradale dedica, quindi, particolare attenzione alla verifica della regolarità del documento, allo scopo di accertare il rispetto delle disposizioni del decreto legislativo che ho citato prima, correlando al formulario un complesso sistema di sottoscrizioni e controfirme per verificare la responsabilità del trasporto.

È evidente che, nel momento in cui i documenti non ci fossero o fossero alterati, si configura il tema dell'abusivismo e del trasporto illecito, con tutto quello che comporta — in questo caso trasmettiamo i dati alle autorità competenti — la filiera dell'associazionismo. Naturalmente non devo spiegarvi nulla, ma il fenomeno del-

l'abusivismo è legato all'associazione per delinquere, talvolta anche a quella di stampo mafioso.

In questo ambito dell'attività di vigilanza stradale, particolare attenzione è dedicata ai veicoli che trasportano merci pericolose. In questi casi non si tratta di rifiuti, ma di un elemento di notevole rilievo, cui oggi si presta grande attenzione. Ci sono appuntamenti che l'Unione europea ha fissato entro il 2010, come per esempio la sistemazione delle gallerie e l'esigenza di realizzare aree dedicate alla sosta dei mezzi che trasportano merci pericolose. Si pone anche il problema dei rifiuti classificati come pericolosi dall'ADR, l'accordo internazionale sui trasporti delle merci pericolose.

Rispetto a tali veicoli, l'attività di controllo viene svolta in modo più accurato, allo scopo di verificare il rispetto delle prescrizioni del citato accordo internazionale, soprattutto in materia di idoneità dei veicoli — vi sono protocolli e disciplinari atti a verificarla — di istruzione della sicurezza e di dispositivi di protezione dai rischi per incidenti stradali.

Nel secondo livello, relativo ai controlli più specialistici, i CMR, oltre alle verifiche che avvengono solitamente nel primo livello, viene effettuato anche un esame della regolarità amministrativa del trasporto, allo scopo di acclarare il possesso dei necessari titoli autorizzativi, sia per l'esercizio della professione di autotrasportatore, sia per quanto riguarda l'attività di trasporto di rifiuti. In molti ambiti territoriali tale esame è stato svolto in stretto coordinamento con le province, deputate al rilascio dei predetti titoli autorizzativi.

Vi fornisco alcuni dati al riguardo. Nel corso del 2008, in occasione di tali controlli, sono state accertate 879 violazioni amministrative alle norme che disciplinano i rifiuti. Nei primi cinque mesi del 2009 — abbiamo preso in esame questo periodo perché vi sono dati validati — le violazioni sono state 114.

Nello stesso periodo del 2008, abbiamo rilevato 5.846 violazioni alle norme del Codice della strada, ovvero all'articolo 168

che disciplina le modalità di effettuazione del trasporto di merci pericolose secondo lo schema dell'accordo internazionale in materia. Nei primi cinque mesi, sempre per questo aspetto, le violazioni sono state 1.334.

Una particolare funzione che la Polizia stradale assolve è quella del controllo presso i centri di raccolta dei veicoli, quelli che noi chiamiamo autodemolitori. Si tratta di una tipologia di rifiuto particolare che merita attenzione, anche perché la Polizia stradale è referente dell'Europol per il traffico internazionale di veicoli rubati. Nelle materie che l'Europol destina come competenze dello stesso organismo europeo, la Polizia stradale è referente nell'ambito dei veicoli rubati.

In questo settore, una significativa attività di controllo viene svolta sia a livello preventivo, soprattutto con i controlli amministrativi di pubblica sicurezza — il nostro personale si reca presso le strutture a effettuare verifiche — sia in ambito giudiziario, allorché si evidenziano comportamenti illegali e criminali legati in particolar modo al traffico di veicoli rubati, o di parte di essi, e al loro riciclaggio.

L'attività di indagine di Polizia stradale viene svolta in modo sistematico, in quanto si vuole accertare — noi predisponiamo piani di controllo mensile — che in molti casi i depositi di autodemolizione sono la base operativa di organizzazioni criminali specializzate nel riciclaggio di auto rubate e nella loro ricettazione.

Si tratta di un'attività molto specifica rientrante nelle nostre competenze, che, sul piano della Polizia giudiziaria, siamo stati deputati a seguire in particolar modo. Solo nell'ultimo periodo abbiamo denunciato trentacinque persone per reati di smaltimento e deposito non autorizzato di rifiuti e traffico internazionale di rifiuti pericolosi, legati fondamentalmente al commercio che viene gestito dai demolitori (utilizzo quest'espressione più immediata per poterci comprendere).

Nell'ambito dell'attività del controllo amministrativo in questo settore, la Polizia stradale effettua verifiche anche presso le imprese di autoriparazioni di carrozzeria.

Nell'operare tali controlli, è stata spesso accertata una gestione irregolare di veicoli fuori uso, oltre a numerose violazioni (abuso in attività, discarica abusiva, deposito incontrollato di rifiuti pericolosi). Pensate a carrozzerie o altre officine, e via elencando: è evidente che viene prodotta una quantità di materiale, alcune volte nocivo, che spesso viene smaltita in modo non legale e non rispettoso dei criteri indicati dalle norme.

Oltre alle numerose violazioni riscontrate, con un paziente lavoro di ricostruzione della filiera dei documenti si individua il *modus operandi* che permette a carrozzerie, carrozzieri, officine e altri soggetti artigiani di realizzare un guadagno illecito sulla demolizione dei veicoli, sia nella fase di cancellazione degli stessi dal PRA, sia dal recupero delle parti per riciclo nell'attività di carrozzerie, officine eccetera. Purtroppo, capita che chi demolisce l'auto e, in maniera improvvida, non verifica se la demolizione è effettivamente avvenuta, si vede arrivare nel tempo contravvenzioni a casa, perché la vettura non viene demolita ma riciclata, ovvero reimmatricolata e rivenduta, provocando un danno; oppure, vengono rivendute parti di essa, il che comporta, a sua volta, reato di riciclaggio.

Con la complicità dei titolari delle autodemolizioni, vengono spesso realizzati falsi in registrazione e in compilazioni di formulari, il caso specifico che raccontavo prima.

Ogni veicolo, al momento della consegna per la demolizione, deve seguire un iter stabilito e preciso, e ogni documento deve avere un suo riscontro. Quando il veicolo viene consegnato per la demolizione, deve dunque essere registrato. Sorvolo su questa parte di procedure che dovrebbe garantire la correttezza. Nel momento in cui viene destinato al fuori uso e deve raggiungere i centri dove deve essere « smaltito », il veicolo è considerato un rifiuto, indipendentemente dallo stato di conservazione, e come tale, quindi, va gestito.

Nel corso delle attività di indagine, si è accertato che in molti casi, invece, non si

seguono le regole e le procedure imposte dalla normativa, ma si procede al recupero del mezzo, con una riduzione volumetrica, pressando il veicolo senza smontarlo. Da questo trattamento errato si genera una quantità maggiore di scarti spesso non riciclabili, con un aggravamento sul piano ambientale. Non è raro scoprire, inoltre, che veicoli cancellati dalla circolazione per demolizione in realtà vengono utilizzati e rivenduti, non solo in Italia ma — come voi sapete — anche in molti Paesi esteri, in particolar modo dell'area africana. Credo che capiti spesso di transitare in alcuni di essi e trovare macchine in uno stato d'uso molto precario trasportate e importate dall'Italia in maniera illegale.

Nel complesso la Polizia stradale, pur non rilevando una situazione drammatica di criticità, ha verificato un contesto in cui alligna una quota di criminalità. Riguardo alla categoria degli autodemolitori — lungi da noi criminalizzare questo settore del mondo del lavoro — si evidenzia una situazione che talvolta può trovare un alibi dietro una normativa complessa e in alcuni tratti non chiara. Chi è già portato a forme di illegalità trova in questo un terreno più fertile per poter operare.

Chiudo con alcuni aspetti che mi sta a cuore sottolineare. Uno è l'attività di formazione del nostro personale. Dal momento che i rifiuti viaggiano su strada, e tutto ciò che viaggia su strada, almeno sul piano del primo livello, deve essere di nostra competenza e di nostra attenzione — garantiamo un controllo se non capillare, estremamente presente sul territorio — è evidente che la tematica del trasporto dei rifiuti per noi costituisce un aspetto importante.

Per questo disponiamo di un centro di addestramento della Polizia di Stato a Cesena, una scuola di specialità che dal 2005 raggruppa e raccoglie le quattro specialità della Polizia stradale (stradale, ferroviaria, postale e di frontiera). Dal 2006 abbiamo iniziato a svolgere seminari formativi sul tema del trasporto dei rifiuti e della tutela ambientale, che ad oggi sono stati frequentati da circa mille operatori. Si tratta di uno sforzo che continueremo

in questi anni, perché riguarda uno dei temi che merita da parte nostra la massima attenzione. Sono stati organizzati seminari anche per i dirigenti. Non possiamo pensare di preparare il personale e non i dirigenti.

Infine, particolare attenzione è stata posta in occasione dell'emergenza rifiuti in Campania. Noi abbiamo compiuto uno sforzo notevole durante il periodo dell'emergenza, con un dispiegamento sul territorio che ha impiegato nel 2004 centinaia di pattuglie e, solo nei primi cinque mesi di quest'anno, ne ha dedicate oltre 140 al tema della scorta e della sicurezza, fondamentalmente al tema dei rifiuti.

Signor presidente, ho cercato di sintetizzare al massimo la relazione, anche perché, come dicevo prima, essa vi è stata consegnata. Mi permetto di lasciare alla Presidenza alcuni documenti esemplificativi dell'attività che svolgiamo. Nella rassegna stampa di ieri — ma accade ogni giorno — leggiamo che la Polizia stradale di Albano ha trovato dodici fusti tossici a bordo di un veicolo, che è stato fermato un camion che trasportava cibo avariato. Questa, purtroppo, è la norma di ciò che circola sulle strade. Con riferimento solo a quelli pesanti, si calcola circa un milione e mezzo di veicoli al giorno. Per fortuna, per la maggior parte sono persone che lavorano e rappresentano una colonna portante dell'economia del Paese, ma il numero di veicoli è tale che esiste una quota di illegalità che, a volte, diventa abbastanza rilevante.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre questi o formulare osservazioni.

ROBERTO SGALLA, Direttore della Polizia stradale. Signor presidente, posso fare una premessa? Chiedo scusa ai signori parlamentari ma, poiché la mia permanenza nella Polizia stradale non mi permette di rispondere compiutamente anche su aspetti di carattere tecnico, ho portato con me la dottoressa Ferranti. Se il presidente lo permette, la mia collega integrerà quanto dirò, laddove si presentano

elementi di carattere normativo. Mi sembra doveroso nei vostri confronti precisarlo.

ALESSANDRO BRATTI. Noi siamo convinti dell'importanza del lavoro che può essere svolto dalla Polizia stradale, proprio per le modalità con cui spesso si svolge l'attività della malavita organizzata, e crediamo che il trasporto dei rifiuti sia un punto assolutamente nodale.

A questo proposito, le vorrei porre alcune domande. In primo luogo, lei ha parlato di 1.500 pattuglie, che ovviamente non sono dedicate specificatamente alla questione dei rifiuti. Vorrei sapere se non ritiene che, soprattutto in alcune regioni, per questa attività il numero sia comunque insufficiente.

In secondo luogo, come giudica, molto spassionatamente, la collaborazione con gli altri enti? Naturalmente, quando fermate i veicoli e controllate i formulari, il problema non sta tanto nell'irregolarità di questi, quanto nel materiale che i mezzi trasportano. Non credo che voi siate attrezzati per effettuare controlli sul posto. Lei giustamente diceva che, nel momento in cui individuate carichi sospetti, grazie al rapporto con le AASSLL e con le ARPA regionali, analizzate il materiale. Mi domando se non ritiene che questo rapporto debba essere più organico e che, in alcune situazioni, non sarebbe il caso di dotarsi di pattuglie miste. Questi organismi, per esempio le ARPA, non possono fermare i veicoli per strada, come potete fare voi. Sarebbe più efficace disporre di pattuglie miste, soprattutto in determinate regioni e situazioni.

Vengo all'ultima questione: rispetto alla gestione irregolare delle auto demolite, vorrei chiederle se nel traffico legato alle auto usate o demolite — ci hanno indicato che anche in Sicilia una delle attività fondamentali di una parte della malavita organizzata coinvolge proprio tali auto, che poi, senza che ne vengano estratti i fluidi tossico-nocivi, sono inviate addirittura in Cina o nel nord Africa — esiste un rapporto, da un punto di vista della tipologia di attività criminale, tra chi vende

auto di un certo tipo e aziende specializzate nel traffico di rifiuti illeciti. Vorrei sapere, in sostanza, se esiste una connessione o se si tratta di due tipologie — secondo voi, per le informazioni che avete — differenti.

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Lei osservava, giustamente, che le 1.500 pattuglie sono quelle che si occupano del primo livello. Quelle che partecipano ai CMR sono quelle che svolgono un controllo di secondo livello.

Credo che la Polizia stradale, per la sua storia, la sua tradizione, e anche per il ruolo che si è costruita in questo Paese, sia una delle strutture della Polizia di Stato dove i livelli di collaborazione, anche con gli enti esterni, è indiscusso. Nessuno mette in discussione il ruolo, la professionalità, la capacità della Polizia stradale: è quindi evidente che, quando essa chiede una collaborazione, è proprio perché subentrano limiti funzionali e strutturali. Uno di questi, come ricordavo, è la verifica dei liquidi che fuoriescono da un camion e di cui non si capisce la natura.

Su questo versante intervengono AAS-SLL e ARPA, noi dotiamo il nostro personale di numeri di telefono e punti di contatto. Si pone poi il problema di trasportare il veicolo dove si possono effettuare le analisi, ma è un aspetto organizzativo che può essere ulteriormente affinato, individuando aree specifiche. Dal punto di vista delle procedure e delle relazioni, il funzionamento è veramente ottimo.

Debbo dire che un'altra esperienza estremamente significativa è quella del CMR, al punto tale che i tre soggetti che ho nominato prima (Polizia di Stato, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, oggi, Ministero del lavoro) si stanno allargando alla Polizia forestale e alle Polizie provinciali. Credo che questo sia uno strumento fondamentale, innanzitutto perché la è la prima base per creare consapevolezza, condivisione e corresponsabilità, e anche perché è possibile incrementare enormemente i controlli.

Si possono e si devono ulteriormente migliorare e affinare sia gli aspetti organizzativi, sia quelli formativi e operativi. Credo che anche il patrimonio di professionalità, di formazione, di esperienza che la Polizia stradale in questi anni — oserei dire in decine di anni — ha acquisito ci dia un'opportunità di relazionarci anche con gli altri.

Le sue osservazioni sono fondate. Ci sono due aspetti: uno riguarda la vendita di auto demolite agli altri Paesi, che spesso vengono utilizzate, per esempio, come taxi, e l'altro la pressatura dei veicoli, senza però seguire nessun tipo di regole, ovvero senza smontare parti che potrebbero generare prodotti in sede di combustione, oppure liquidi, fluidi, e via elencando. Purtroppo è difficile rispondere. Noi stiamo svolgendo parecchie indagini su questo versante, anche sul riciclaggio; se ne stanno occupando le nostre squadre di Polizia giudiziaria, proprio per la loro funzione. La sensazione è che ci sia ormai una suddivisione del mercato illegale, e che quindi esistano organizzazioni ormai molto dedite a questa filiera, che spesso parte dal demolitore, dal carrozziere, fino a comprendere chi organizza i viaggi, i contatti con l'estero, il trasporto (fondamentalmente via mare).

DANIELA MAZZUCONI. Esiste una differenziazione geografica per i reati commessi dai demolitori, o è un fenomeno generalizzato? Si verifica più facilmente presso i demolitori che hanno violato tutta la procedura amministrativa, a partire dall'autorizzazione iniziale? Avviene, in sostanza, in un contesto di abusivismo totale, oppure in contesti autorizzati, e più in determinate aree del Paese che in altre?

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Mi riservo, se la Commissione ritiene, di inviarvi una mappatura del fenomeno, perché una risposta ora potrebbe essere imprecisa.

Abbiamo indagini e fatti criminali sparsi su tutto il territorio, ragion per cui affermare oggi che vi sono aree in cui il fenomeno è particolarmente insistito o

alligna è davvero complicato. Se, però, la Commissione lo ritiene opportuno, posso fare un riferimento preciso a una mappatura.

Bisogna distinguere il semplice abusivismo, che è frutto talvolta — non intendo assolutamente giustificarlo — di difficoltà interpretative, per cui si prende la scorciatoia e, invece di rispettare norme un po' più complicate, le si elide completamente. Un conto è questo tipo di abusivismo, un altro la filiera che porta alla vera e propria associazione. Per fortuna non tutti gli elementi di abusivismo sono il prodromo di un'associazione a delinquere.

PIETRO FRANZOSO. Vorrei chiedere semplicemente se, tra le tante indagini eseguite sul territorio nazionale, siano emersi elementi o episodi particolari in cui ci si è imbattuti in fermi e su quali aree si esercitava un illecito trasporto di rifiuti tossici.

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. La mia collega mi riferisce che, in questo quadro, per quanto riguarda i rifiuti tossici e pericolosi abbiamo condotto indagini che hanno coinvolto diverse regioni. Una delle più grosse è avvenuta in Abruzzo. Si potrebbe pensare che si tratti di una regione più « immune » rispetto ad altre — lo dico in maniera rispettosa di tutte le altre — ma una delle più grosse indagini è stata eseguita in Abruzzo.

Credo che nel tracciare la mappatura delle diverse realtà, insieme al tema del riciclaggio o dell'attività abusiva nelle autodemolizioni, possiamo introdurre una parte dedicata ad aree dove vi è una particolare concentrazione.

PIETRO FRANZOSO. Di che tipologia di rifiuti si trattava ?

ROSANNA FERRANTI, *Direttore di sezione del Servizio Polizia stradale*. In questo momento non ho memoria diretta del tipo di rifiuti. Ricordo che si trattava di rifiuti trasportati attraverso fusti e che, a seguito dell'irregolarità della documentazione in

possessione del conducente, sono state avviate indagini, partendo dal vettore e dal luogo di carico, da cui è emersa un'associazione che aveva come scopo il trasferimento di rifiuti pericolosi in aree dove venivano smaltiti in maniera assolutamente irregolare.

L'occasione, ripeto, è stato un controllo casuale su strada e l'inizio dell'attività endogena, di cui si parlava all'inizio e che è stata richiamata dal direttore Sgalla nella sua relazione, per cui si è approfondita tutta la filiera dei soggetti che risultavano, in base alle dichiarazioni del conducente assunte nell'immediatezza, responsabili del caricamento dei rifiuti, della loro destinazione e via elencando.

PIETRO FRANZOSO. Chiedo se è possibile avere elementi più esplicitivi o specifici su questo aspetto.

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Certo, per quanto riguarda sia la mappa, sia i prodotti che venivano trasportati.

PRESIDENTE. Voi avete individuato percorsi particolarmente abituali nel trasferimento dei rifiuti, per esempio dal nord al sud ? Ve lo chiedo perché disponiamo di dati in base ai quali vi sono quantità molto consistenti di trasferimento sul territorio nazionale di rifiuti che vengono poi smaltiti illecitamente.

Inoltre, a parte il caso specifico, ho visto che lei ha fornito dati relativi a violazioni amministrative. Qual è la percentuale e quali sono i dati relativi ai fatti di rilevanza penale ?

Un'ultima domanda: secondo voi, quali interventi normativi o anche nuove attrezzature sarebbero utili per migliorare la possibilità del controllo del trasferimento dei rifiuti sul territorio ?

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Come ricordavo in precedenza, presidente, poiché noi ci limitiamo a un'attività di primo livello, accertiamo violazioni amministrative. Nel momento in cui trasmettiamo gli atti alle autorità com-

petenti, come le squadre mobili della Polizia di Stato o i NOE dell'Arma dei carabinieri, si sviluppano eventualmente indagini di portata ben più ampia. A parte alcune indagini, noi non abbiamo una struttura investigativa tale da poter poi seguire l'evoluzione. Siamo come il pronto soccorso, se mi passate l'espressione: individuiamo il malato, che in questo caso cammina per strada, ed essendo tra i soggetti che operano sulla strada molto più di altri — perché è lì che si esplica fondamentalmente la nostra attività — captiamo, per un controllo, o per elementi *random*, possibili illegalità. Il presidente affermava giustamente che noi abbiamo molti più dati relativi agli aspetti amministrativi che a quelli penali, perché dagli uni si risale eventualmente agli altri.

Le grandi direttrici dei traffici si collocano nelle aree che, purtroppo, vengono utilizzate per scaricare in maniera abusiva. Abbiamo la sensazione che non esista una direttrice unica. Abbiamo accertato casi da nord a sud, da est a ovest e viceversa. Si tratta di un'impressione molto empirica, nel senso che, non essendo dati enormi sul piano statistico, il rischio è di essere abbastanza imprecisi. Non abbiamo comunque visto interessata una sola direttrice, ma tutte le grandi arterie. Questo ci porta ad affermare che, purtroppo, possono esserci aree di smaltimento in diverse parti del territorio.

PRESIDENTE. E dai Paesi stranieri verso zone italiane?

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Non lo abbiamo rilevato, presidente.

In tema di strumentazioni particolari, almeno per quanto riguarda il nostro livello, il primo, ma anche a livello di CMR, la strumentazione che abbiamo è già sufficiente. Non possiamo pretendere dai nostri operatori analisi maggiori. I nostri operatori devono essere, e questo è importante, in grado di eseguire la lettura dei documenti, che sono indicatori, nel caso in cui siano falsi o alterati o addirittura mancanti.

I nostri operatori — in questo risiede l'importanza della formazione — devono avere questa capacità, e poiché purtroppo le documentazioni, sia quelle tipiche che quelle atipiche, sono numerose per i trasporti, e in particolar modo per i trasporti dei rifiuti tossici e pericolosi, questa è la strumentazione necessaria.

Disponiamo del CMR, per il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mette a disposizione un determinato tipo di attrezzatura. Per il nostro versante, la migliore attrezzatura è continuare nella fase di formazione per dare al nostro personale una capacità di controllo che può essere propedeutica o rappresentare l'indicatore per verificare l'eventuale esistenza di una filiera criminale.

PRESIDENTE. Che cosa pensa, per esempio, di attrezzature che possano consentire di individuare il percorso compiuto dal camion?

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Su questo, presidente, come lei sa, esiste un problema di tracciatura delle merci pericolose. È un problema che il Paese sta affrontando e che dovrà affrontare, anche perché esistono direttive europee.

Credo che anche la vicenda di Viareggio abbia accelerato la riflessione su questo argomento. Esiste, dunque, il problema della tracciatura di tutti i mezzi che trasportano merci pericolose, di cui fanno parte anche i rifiuti pericolosi. Si tratta di un tema che l'Europa ci ha indicato.

PRESIDENTE. La vicenda di Viareggio...

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Tale vicenda ha richiamato l'attenzione su quante merci pericolose circolano, purtroppo, nel nostro Paese, spesso in condizioni complicate, al di là del rispetto delle norme. D'altronde, il nostro è un Paese estremamente antropizzato, in cui spesso le strade attraversano i paesi, e chi viaggia spesso non si rende conto, per esempio, di avere davanti un

veicolo che trasporta un prodotto estremamente tossico e pericoloso, da cui dovrebbe mantenere una determinata distanza. Non tutti i cittadini — credo che sia normale — sanno leggere i cartelli apposti sui veicoli, per esempio sulle cisterne.

A proposito del tema della tracciatura, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta lavorando a una piattaforma, come pure le Autostrade, e noi stiamo lavorando grazie ai fondi dell'Europa e a un PON Sicurezza per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia, a un sistema, specialmente nel tratto Napoli-Reggio Calabria, per realizzare, almeno in determinati tratti, la tracciatura e la mappatura dei veicoli che transitano e trasportano merci pericolose. All'interno di questo tema figurano anche i rifiuti pericolosi, trattandosi di una tipologia di merci.

PRESIDENTE. Sarebbe fattibile un controllo, per esempio, attraverso il GPS? Voi sareste in grado di effettuarlo?

ROBERTO SGALLA, Direttore della Polizia stradale. Sì. Quando mi riferivo alla tracciatura intendevo proprio la possibilità di avere a disposizione un sistema di GPS che, attraverso una piattaforma, individui i veicoli presenti sul territorio.

PIETRO FRANZOSO. Riterrei forse utile che, quantomeno in un primo impatto, proprio per la logica della funzione di pronto soccorso cui accennava lei, gli operatori fossero attrezzati almeno della tecnologia necessaria a individuare — esistono strumentazioni adatte — la tipologia del materiale trasportato o la presenza di radiazioni.

Esistono addirittura strumentazioni che, a livello olfattivo, individuano anche la natura del rifiuto. Mi riferisco proprio a quella strumentazione di primo impatto che forse sarebbe utile avere. Al primo controllo il veicolo continuerà a circolare, a seguire il suo percorso. Tale strumentazione consiste in aggeggi di minima rilevanza; anche per la classificazione stessa dei gas esistono strumentazioni di poco

ingombro, che potrebbero avere una loro rilevanza nello svolgimento delle vostre funzioni.

ROBERTO SGALLA, Direttore della Polizia stradale. Pur non essendo esaustivo, si tratta comunque di un indicatore: un veicolo in regola con i documenti, lo è in genere anche con il trasporto, nel senso che ha assunto tutte le cautele e le garanzie relative.

In caso contrario, l'irregolarità dei documenti ci induce subito a sospettare, non solo per le violazioni amministrative, ma anche per l'ulteriore seguito.

Tenga conto che noi abbiamo un ottimo rapporto — apparteniamo allo stesso ministero — con i Vigili del fuoco. I loro comandi provinciali, su questo versante, hanno attrezzature e disponibilità e, nel caso in cui ci siano particolari problemi, noi facciamo capo a loro.

Non da ultimo, bisogna tener conto che l'operatore di Polizia stradale dispone già nella sua vettura — forse qualcuno di voi ha avuto l'occasione di vederne una — di una strumentazione estremamente articolata, complessa, plurima, per effettuare diversi controlli, dall'etilometro per il controllo dell'alcool a strumentazioni di altro tipo per il controllo della velocità, e via elencando.

Bisogna quindi dare all'operatore la possibilità di individuare obiettivamente il fenomeno e di ottenere eventualmente la collaborazione e il sostegno di chi, anche per professionalità e capacità, ha la strumentazione e la possibilità di intervenire.

Prendiamo il problema dei vigili del fuoco, per esempio. Quando si verifica un incidente — purtroppo è molto frequente — il nostro rapporto con loro è molto stretto. Il nostro COA, Centro operativo autostradale, non appena si verifica un incidente coinvolgente una cisterna o un altro veicolo di questo tipo, chiama subito, insieme all'eventuale 118, i vigili del fuoco, perché possono determinare immediatamente la tipologia di prodotto, delimitare l'area di rispetto e intervenire adeguatamente con strumentazioni. Pensi alla tutela degli stessi operatori, che dispongono di divise e

apparecchiature per proteggere se stessi e i cittadini.

PRESIDENTE. Credo che l'onorevole Franzoso ponesse il seguente problema: come può la Polizia stradale verificare la corrispondenza tra il tipo di prodotto che viene indicato da un certificato falso (abbiamo visto che ci sono ditte che li producono) e quello realmente trasportato? Possiede una strumentazione *ad hoc*? Non sarebbe utile che venisse introdotta?

ROBERTO SGALLA, *Direttore della Polizia stradale*. Signor presidente, a parte la piccola attrezzatura per il controllo della radioattività, impiegare ulteriori strumentazioni sarebbe piuttosto complicato.

Nel momento in cui si evidenzia una difformità — spesso chi vive sulla strada ha più intuito e più familiarità rispetto a chi, includendo me stesso, vive dietro una

scrivania — ci sono le AASSLL, l'ARPA, i vigili del fuoco o altri enti specializzati, che chiamiamo per l'intervento; oppure portiamo il mezzo, avendone la possibilità, presso le strutture dove poi poter procedere alla verifica e al controllo.

PRESIDENTE. La ringraziamo, dottor Sgalla, e auguriamo un buon lavoro a lei e ai suoi uomini.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,20.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
l'11 novembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

