

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

83.

SEDUTA DI LUNEDÌ 8 FEBBRAIO 2016

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i>	3
Audizione del direttore dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi.	
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i>	3, 4, 5, 6 7, 8, 9, 10, 11, 12
Burdo Rocco Antonio, <i>responsabile dell'Uf- ficio intelligence</i>	4, 5, 7, 8, 10, 11, 12
Orellana Luis Alberto (Aut-PSI-MAIE)	9, 10
Peleggi Giuseppe, <i>direttore dell'Agenzia delle dogane</i>	3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 16.30.

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 dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi, accompagnato dal dottor Maurizio Montemagno, direttore centrale antifrode e controlli, e dal dottor Rocco Antonio Burdo, responsabile dell'ufficio *intelligence*, che ringrazio per la presenza.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, delle bonifiche e della depurazione delle acque. In particolare, l'audizione odierna si inserisce nell'ambito dell'approfondimento sul mercato del riciclo, che la Commissione ha recentemente avviato.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto,

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

Cedo dunque la parola al direttore Peleggi per lo svolgimento di una relazione introduttiva, al termine la quale ci saranno eventuali domande da parte dei commissari. Ricordo che voi siete già stati auditi a novembre 2014, quando avevate affrontato alcuni temi sui quali vi chiedo se ci siano delle novità, in particolare per quanto riguarda la classificazione dei cascami, la situazione dei *broker* che, pur avendo partita IVA in Italia, rispondono comunque alla Cina. In quella sede era stato affrontato anche il problema dell'articolo 259 come strumento penale da rivedere, e soprattutto la situazione dei traffici in particolare sulle materie prime e il mercato del riciclo.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Grazie, presidente, per l'opportunità accordata all'Agenzia. Iniziamo dai risultati del 2015.

L'analisi dei dati relativi ai sequestri di rifiuti effettuati nello scorso anno da parte dei nostri funzionari registra un notevole incremento nelle quantità registrate rispetto al 2014. La tabella n. 1 del nostro testo mostra come il notevole incremento delle quantità sequestrate risulti riconducibile principalmente a un sequestro effettuato dalla dogana di Cagliari in collaborazione con il NOE dei Carabinieri, relativo a 2.800 tonnellate di pastello di piombo proveniente dall'Australia e destinato alla società di Portovesme S.r.l.

La Corte di cassazione ha confermato già nel 2014 con la sentenza Moraca che il pastello di piombo, in mancanza di prove sulla sottoposizione del prodotto a

una preventiva operazione di recupero secondo i precisi parametri previsti dalla normativa in vigore, deve considerarsi un rifiuto speciale pericoloso e non una materia prima secondaria. Nel mese di ottobre 2015, inoltre, la Corte di cassazione, III Sezione penale, ha ritenuto fondato il ricorso presentato dal pubblico ministero di Cagliari relativamente all'annullamento del sequestro di pastello di piombo sopra citato.

Il pastello di piombo è la frantumazione del piombo contenuto nelle batterie esauste. Se la frantumazione non avviene dopo averlo asportato, a volte c'è una commistione con altri materiali per cui si trova una sorta di miscuglio. Andrebbe depurato prima.

L'Ufficio di La Spezia ha sequestrato circa 1.300 tonnellate di veicoli fuori uso o loro parti presso due distinti depositi abusivi situati in Liguria e in Toscana, individuati e perquisiti congiuntamente al Corpo forestale dello Stato. Si fa riferimento a due sequestri di 600 e 700 tonnellate, come si vede dalla cartina di seguito riportata, in cui sono rappresentati i maggiori sequestri di rifiuti effettuati dall'Agenzia nel 2015.

Nel primo caso, quello delle 700 tonnellate di parti di veicoli, il deposito situato in Toscana è stato individuato a seguito di controlli effettuati presso il porto di La Spezia su spedizioni di veicoli e loro parti destinati in Africa, selezionati dal circuito doganale di controllo telematico nell'ambito di uno di codici operativi attivati dalla nostra Direzione centrale antifrode e controlli dell'Agenzia.

Nel secondo caso, quello di 600 tonnellate di parti di veicoli, il deposito situato in Liguria è stato perquisito nell'ambito dell'attività congiunta sul territorio effettuata con il Corpo forestale dello Stato, l'operazione Meccano, che ha portato al sequestro di un'officina totalmente abusiva, in cui sono stati rinvenuti e sequestrati 300 veicoli già parzialmente demoliti e destinati alla vendita e all'esportazione.

Si segnala che nel 2014 l'Ufficio dogane di La Spezia ha portato a termine un'ul-

teriore indagine relativa a traffici illeciti di rifiuti costituiti da parti di veicoli fuori uso, destinati al Medio Oriente, l'operazione Agropontino, coordinata dalla distrettuale antimafia di Roma.

In questo caso, in seguito a un controllo valutario effettuato presso l'aeroporto di Fiumicino e di alcuni sequestri di parti di veicoli effettuati presso le dogane di La Spezia, Genova e Trieste, è stata individuata un'area di 5.500 metri quadri nella zona di Latina, utilizzata ufficialmente per autoriparazioni, ma di fatto adibita in modo clandestino ad attività di demolizione di veicoli in assenza delle necessarie autorizzazioni amministrative e ambientali.

PRESIDENTE. Dove era questo rottamatore in Toscana e soprattutto avete capito se si trattasse di un'azienda a conduzione familiare o dietro vi fosse un'organizzazione?

ROCCO ANTONIO BURDO, responsabile dell'Ufficio intelligence. Ci riserviamo di inviare un approfondimento con la lettura dei dati di polizia giudiziaria. Al momento possiamo dire che era una società che ha dichiarato di agire nel settore del trattamento dei rifiuti derivanti dalla demolizione di veicoli, composta sia da soggetti nazionali che da soggetti di nazionalità estera.

PRESIDENTE. Parliamo di quello in Toscana o di quello a Latina, o c'è un'unica regia?

ROCCO ANTONIO BURDO, responsabile dell'Ufficio intelligence. C'è un'unica regia, perché le perquisizioni sono state disposte dall'autorità giudiziaria dopo che abbiamo individuato le connessioni tra i vari luoghi e la riferibilità dei vari luoghi alla stessa compagine e alle stesse persone fisiche.

PRESIDENTE. Quindi si può dire che c'è un'organizzazione dietro, anche strutturata lungo il territorio italiano?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. Sì.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Forse sarebbe meglio se concludessi, perché a volte dietro una domanda specifica c'è un'attività delegata direttamente al nostro responsabile dell'Ufficio *intelligence* rispetto della quale potrei non essere informato, quindi non essere in grado di rispondere.

Se ometto la risposta, è perché posso non essere informato a mia tutela, nel senso che loro mi tutelano non informandomi sull'attività che svolgono come delegati, oppure ne fanno più di me perché effettivamente portano avanti l'indagine, visto che abbiamo molta materia extra tributaria alle dogane, per cui è complicato conoscere tutto.

Nelle tabelle e nei grafici riportati sono riepilogati i sequestri per tipologia di merce e per direzione regionale. Si evidenzia in particolare che ben il 35 per cento dei sequestri è stato effettuato dagli uffici doganali della Liguria. L'ufficio di La Spezia, oltre ai casi sopra citati, ha effettuato un sequestro di rifiuti di carta e cartone per un quantitativo pari a circa 100 tonnellate. L'ufficio di Genova ha presentato 44 notizie di reato per violazione dell'articolo 259 del decreto legislativo n. 152 del 2006, relativo a spedizioni di parti di veicoli e RAEE, batterie esauste, elettrodomestici, computer, destinati principalmente in Ghana e in Nigeria.

Se confrontiamo il grafico n. 2, i sequestri di rifiuti riepilogati per tipologia di merce, con quello n. 3, dove abbiamo quello del 2014, emerge una sensibile diminuzione dei sequestri di rifiuti costituiti da cascami e avanzi (plastica, metalli, gomme).

La diminuzione dei sequestri di rifiuti quali cascami e avanzi, maggiormente riconducibili a filiere aziendali rispetto a quelli di altre tipologie di rifiuto, può essere ricondotta a molteplici fattori, tra cui la riduzione delle verifiche merce effettuate con l'ausilio di organi tecnici (ARPA), anche a causa dei tempi molto ristretti imposti dalla legge n. 9 del 2014,

secondo cui anche in caso di prelevamento di campioni i controlli doganali devono essere conclusi entro tre giorni.

Stiamo superando questo problema perché nella bozza di decreto Delrio, quello di riordino delle autorità portuali, all'articolo 18 siamo riusciti ad inserire un correttivo, per cui laddove c'è il campione merce per l'analisi di laboratorio debbono essere rispettati quantomeno i tempi del regolamento comunitario oppure quelli da protocollo; quindi, se per quella procedura di analisi servono più giorni, ci verranno concessi più giorni. Oggi effettivamente un'analisi di laboratorio in tre giorni è piuttosto complicata e quindi questo è stato comunque un blocco.

PRESIDENTE. Questo però pregiudica l'attesa, è un costo anche per l'operatore che deve aspettare.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Certo, lì poi è un problema di efficienza di laboratorio, però abbiamo due alternative: fare l'analisi bene, secondo le procedure del laboratorio chimico, oppure non fare né il prelievo, né l'analisi.

Io direi che l'unica cosa da fare è avere la garanzia e la possibilità di effettuare l'analisi secondo i tempi dettati dalla procedura di analisi chimica necessaria. Ovviamente il laboratorio si deve muovere in modo efficiente.

PRESIDENTE. Si muove in modo efficiente?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Dipende dal tipo di laboratorio. I nostri laboratori hanno un buon grado di efficienza, siamo titolari di 574 procedure, cioè su alcune analisi abbiamo dettato lo *standard* di procedura, abbiamo laboratori certificati, ma i nostri laboratori sono adatti per la classificazione merceologica, nei casi in cui le analisi devono analizzare l'impatto sull'organismo i laboratori adatti sono quelli dell'ARPA o del Ministero della salute.

Siamo molto efficienti, quella che abbiamo alle dogane è una delle migliori reti italiane di laboratori, è storica ma è stata ben modernizzata. Avete mai visitato un laboratorio delle dogane?

PRESIDENTE. No, delle dogane no.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. In alcuni settori siamo tra i migliori laboratori europei, specialmente per quanto riguarda i prodotti energetici, cioè i gasoli e le benzine, sulle pietre dure, sugli oli, sulla classificazione dell'olio, sulle granaglie, storicamente la merceologia è nata in dogana.

La riduzione nelle verifiche merce dipende quindi dalle difficoltà con l'ARPA e dai tre giorni previsti dalla normativa del 2014. Per quanto riguarda le verifiche documentali, mentre in passato risultava più frequente individuare spedizioni di rifiuti privi della documentazione prevista dalla normativa ambientale, tale circostanza è divenuta sempre più rara. Mentre per i flussi di veicoli usati o rottamati si assiste alla frammentazione delle esportazioni intestate a persone fisiche di nazionalità estera, per i cascami e avanzi industriali si rileva un fenomeno di concentrazione in poche filiere aziendali, intestate a società con partita IVA italiana, rappresentate da persone fisiche di nazionalità cinese.

Abbiamo quindi questa frantumazione in molti soggetti, persone fisiche, che esportano veicoli da rottamare o parti di veicoli, mentre invece per i cascami e avanzi industriali c'è il fenomeno contrario: compattamento e concentrazione delle operazioni, come se ci fosse lo sviluppo di un'attività di *outsourcing* da parte del mondo imprenditoriale attraverso una nuova impresa che fa riferimento a una persona fisica, soprattutto cinese, dotata però di partita IVA italiana.

La sfida attuale risulta quella di accertare per i soggetti a maggior rischio di illecito, individuati attraverso modelli predittivi, l'autenticità e veridicità della documentazione posta a corredo delle bollette doganali. Oggi non manca la docu-

mentazione, perché questa viene fornita. Il problema è il blocco dei tre giorni e quindi andiamo a fare la verifica documentale ma si tratta di vedere se quel certificato sia vero o falso, perché non mancano certificati; è un mondo che si è organizzato, si è strutturato.

In tal senso l'Agenzia sta rafforzando la collaborazione con le autorità cinesi e con le autorità nazionali deputate a vario titolo al controllo della regolarità dei traffici di rifiuti (controllo polizze fideiussorie, certificazioni ambientali, iscrizione all'albo gestori ambientali, iscrizione obbligatoria al Sistri per chi tratta rifiuti pericolosi e relativo pagamento del contributo annuale, verifica adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 43 del 2012).

Nel corso dell'anno, nell'ambito dei controlli doganali ad alcune società è stata contestata la mancata iscrizione al Sistri e la violazione della decreto del Presidente della Repubblica n. 43 del 2012 con conseguente applicazione delle sanzioni previste.

Nell'ambito delle attività in essere per il rafforzamento delle collaborazioni con la comunità cinese, oltre agli ormai consolidati rapporti realizzati tramite l'addetto doganale dell'ambasciata in Cina, si segnala la costituzione di un nuovo gruppo di Progetto UE Cina 2014-2017, con l'obiettivo di realizzare una più profonda cooperazione per contrastare il traffico illecito di rifiuti, basandosi sullo scambio di dati e informazioni, sull'analisi congiunta del quadro normativo di riferimento e redazione di raccomandazioni.

Nel mese di gennaio 2015 l'Agenzia ha rinnovato la convenzione di collaborazione con la direzione nazionale antimafia e antiterrorismo, finalizzata a migliorare il dispositivo di prevenzione e contrasto dei traffici illeciti, tra cui quelli relativi al settore dei rifiuti. L'intesa prosegue ed amplia la collaborazione istituzionale, che dal 2009 ha consentito di strutturare sinergie ed attività che la DNA e l'amministrazione doganale dello Stato attuano nell'ambito delle rispettive competenze per

la prevenzione e la repressione degli interessi della criminalità organizzata nel commercio internazionale.

L'impegno assunto con la DNA definisce e qualifica ulteriormente le analisi dei flussi a rischio, finora condotte dalla struttura antifrode dell'Agenzia, e costituisce un percorso di rilevanza strategica per le future attività.

L'analisi dei flussi commerciali internazionali relativi ai cascami e avanzi di plastica, gomma, carta, rame e altri metalli. Passando ad analizzare i dati relativi alle esportazioni di cascami e avanzi di plastica, gomma, carta, rame e altri metalli, emerge un significativo incremento tra il 2014 e il 2015 delle esportazioni di cascami e avanzi di materie plastiche, riguardante principalmente le esportazioni destinate alla Cina, che costituiscono il 45 per cento delle esportazioni totali di questa tipologia di cascami.

Tra il 2013 e il 2014, invece, le esportazioni di cascami di materie plastiche erano diminuite del 25 per cento, passando dalle circa 106.000 tonnellate del 2013 alle 79.000 mila del 2014, mentre erano aumentate le cessioni intra dell'Italia verso altri Paesi dell'Unione europea, in particolare verso la Slovenia, che si conferma come secondo Paese destinatario delle cessioni intracomunitarie italiane verso altro Stato UE di cascami e avanzi di materie plastiche anche nel 2015.

Hanno registrato un incremento anche le esportazioni di cascami e avanzi di carta e cartone, anch'esse destinate principalmente alla Cina (il 78 per cento delle esportazioni totali), mentre sono diminuite quelle di cascami e avanzi di gomma e di cascami e avanzi di rame.

Nella tabella seguente abbiamo la tipologia di merce. Una tabella analoga per l'esportazione dell'Unione europea relativa alle stesse categorie merceologiche è riportata di seguito. Si rileva in particolare che, se si considera l'UE nel complesso, le esportazioni di cascami e avanzi di materie plastiche risultano diminuite del 6 per cento. L'Italia sembra essere quindi in controtendenza.

Si evidenzia tuttavia che le esportazioni dell'Italia costituiscono soltanto il 3 per cento delle esportazioni UE, mentre nel caso di cascami di gomma, carta e rame le esportazioni dell'Italia risultano essere rispettivamente il 16,8, il 12, 3 e l'8,5 delle esportazioni comunitarie complessive. Nel rapporto trovate tutti i dati per codice TARIC e tipologia di prodotto, quindi un'analisi dettagliata dei numeri, degli andamenti, dell'evoluzione storica.

PRESIDENTE. Come mai in Cina e in Slovenia, ci sono dei motivi particolari? La plastica si ferma in Slovenia oppure è solo un luogo di transito?

GIUSEPPE PELEGGI, direttore dell'Agenzia delle dogane. Credo che il passaggio dall'esportazione normale alla cessione in Slovenia implichi anche una certa attività di controllo nei porti.

PRESIDENTE. Farebbe quindi ipotizzare che in Slovenia il porto sia meno controllato e quindi si tenda a far partire da lì?

GIUSEPPE PELEGGI, direttore dell'Agenzia delle dogane. Sì, è abbastanza semplice pensare che più controlliamo noi e più il traffico si sposta altrove. Questo è un classico.

PRESIDENTE. Questi operatori che esportano sono italiani? Chi si occupa del riciclo?

GIUSEPPE PELEGGI, direttore dell'Agenzia delle dogane. Credo che siano i broker. Prima abbiamo detto che il flusso si è concentrato...

ROCCO ANTONIO BURDO, responsabile dell'Ufficio intelligence. La distorsione verso la Slovenia secondo le attività che stiamo svolgendo e le analisi che abbiamo condotto è riferibile a soggetti con partita IVA italiana, alcuni dei quali con un alto tasso di reiterazione del delitto, in quanto avevano avuto dei problemi in seguito a controlli doganali, quindi si sono spostati

presso il porto di Koper. Gli originatori dei cascami di avanzi di plastica definiti rifiuti che prima uscivano direttamente dal porto italiano hanno cominciato a emettere fatture per la cessione di migliaia di tonnellate (abbiamo individuato oltre 20.000 tonnellate oggetto di cessione intracomunitaria) a vantaggio di una società slovena che poi curerà dal porto della Slovenia l'esportazione diretta verso la Cina.

Riteniamo che almeno in parte questa distorsione sia stata fatta per eludere il dispositivo di controllo doganale realizzato dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli italiana e sono state fatte le segnalazioni sia alle nostre strutture territoriali, sia alle procure della Repubblica, sia alla direzione nazionale antimafia nell'ambito della attività convenzionale di analisi dei flussi e di rilevazione delle anomalie.

PRESIDENTE. Di che qualità è questa plastica?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. La voce che viene indicata è il 3915, cascami e avanzi di polietilene.

PRESIDENTE. Viene fatta la procedura, quindi il polietilene viene lavato o è inquinato?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. Ci sono due questioni di cui tenere conto: se si tratta di cessioni intracomunitarie, la rilevazione dell'Agenzia delle dogane è soltanto di tipo fiscale statistico, quindi non possiamo individuare la spedizione, non possiamo fare controlli perché la cessione intracomunitaria è libera, i veicoli si muovono quando dicono gli operatori e non devono presentarsi in dogana. Le nostre analisi, però, individuando i soggetti che cedono con precedenti penali per omesso trattamento ambientale ci portano a ritenere che questo flusso indirizzato verso la Slovenia sia anche oggetto di scarso trattamento dal punto di vista ambientale.

PRESIDENTE. Dal punto di vista legislativo, quindi, voi non potete fermare, non potete controllare, non potete fare nulla?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. Il punto è che il veicolo che parte da una società italiana verso una società slovena parte senza dover dare alcun avviso alla dogana, quindi bisognerebbe presidiare con controlli su strada i veicoli in uscita dagli originatori, cosa che non è una *mission* dell'Agenzia delle dogane in quanto noi facciamo il controllo fiscale dello scambio intracomunitario.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Non esce dal territorio comunitario, quindi non incontra la dogana italiana.

PRESIDENTE. Quindi il controllo andrebbe fatto lungo il territorio, durante il viaggio (ovviamente da altre autorità). Viene fatto questo controllo?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Il problema è che non c'è un preavviso: se oggi decido di andare in Francia con un camion, parto con il camion verso la Francia.

PRESIDENTE. Siete in contatto con la polizia territoriale per cercare di intercettare questi flussi? Avete delle relazioni in Slovenia per siglare degli accordi e far fare i controlli a loro? Cosa rispondono in Slovenia, che forse gli fa comodo così perché il porto guadagna...

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Non diranno così, ma diranno che non succede, che fanno i controlli, che non ci dobbiamo preoccupare, ma questa è storia già vissuta sulla contraffazione, perché dieci anni fa si parlava del porto di Napoli come porta d'ingresso della contraffazione in Europa, oggi non se ne parla più, ma non è che non esista più la contraffazione: esiste ma

passa da altri porti, probabilmente da quelli molto più a nord dei nostri, come i porti del Mare del Nord.

L'atteggiamento è diverso, perché sulla contraffazione l'allarme forte viene dai Paesi che hanno dei marchi da difendere, cioè noi, i francesi e gli spagnoli, mentre per altri Paesi che hanno un atteggiamento più calvinista rispetto al commercio e alla crescita economica e meno sensibilità per i marchi o per il proprio *made in* la contraffazione può essere un affare, nel senso che la dogana disattenta fa crescere il PIL e i porti.

Dovete pensare a un condominio di 500 milioni di abitanti con 28 portieri e quello che dorme lascia entrare il ladro e guadagna qualcosa, un dazio d'entrata, quindi alla fine il tessile che passa in Olanda è sette volte il tessile che viene sbarcato in Italia. La sensibilità per i marchi è totalmente diversa, per i commerci no: quei flussi sono crescita di PIL e c'è una differenza. La contraffazione non è tutta colpa degli olandesi, però sicuramente si diffonde, entra da una parte, non si distribuisce nella popolazione di quel Paese e quindi queste cose già sono vissute: la concorrenza tra porti è fatta anche dei traffici illeciti, ed è evidente che poi è una questione di etica, di tutela del prodotto.

Quando parliamo di prodotti in entrata dobbiamo difendere la qualità del prodotto perché difendiamo i nostri figli, perché il jeans non deve contenere nella tintura il piombo o il cromo esavalente, quindi abbiamo un obiettivo preciso, mentre per il rifiuto che esce ci vuole la coscienza di non mandare in giro rifiuti tossici, ma lì la coscienza potrebbe essere diversa, la normativa è diversa, le pene sono diverse, le sanzioni sono diverse. Esiste un vago concetto del tipo «non esistono pattumiere al mondo», ma poi qualcuno li manda lì.

Un dato è quello prima citato da Rocco Burdo: sappiamo che alcuni soggetti che avevano precedenti di quel tipo, che se si fossero presentati come esportatori noi avremmo bloccato, per aggirarci hanno fatto ricorso a un soggetto diverso per vendere quel tipo di merce e possibilmente

fare in modo che transiti su altro Paese comunitario in uscita verso la stessa destinazione che è la Cina, e questo stanno facendo.

È un fenomeno complesso perché, se conoscessimo il momento in cui esce un camion, potremmo avvisare la polizia stradale o la Guardia di finanza, ma non lo sappiamo, perché il passaggio è tra due Paesi comunitari, non c'è una dichiarazione doganale che ci arriva in via telematica prima per cui sappiamo che questo si presenterà in uno dei porti italiani e con il sistema che abbiamo possiamo bloccarlo sicuramente.

PRESIDENTE. Ma questi camion in genere sono di grandi dimensioni oppure sono tanti e piccoli?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Sono container.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Vorrei fare una domanda. Guardando il grafico n. 1, in cui sono indicati i principali casi, e confrontandolo con i dati della tabella n. 2, laddove il confronto tra 2014 e 2015 evidenzia percentuali probabilmente un po' falsate dal grande sequestro effettuato a La Spezia, per cui solo in Liguria si passa dal 57 al 34,9 per cento del totale, in effetti c'è un raddoppio, perché si passa da 892.000 chili a 1.800.000.

La cosa macroscopica è che tra i casi elencati non vedo città e porti importanti come quello di Napoli, Gioia Tauro o Civitavecchia; cioè tutto si concentra a Salerno, Genova, La Spezia e la Puglia...

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Non tutti i porti hanno quelle rotte!

LUIS ALBERTO ORELLANA. Vorrei capire perché, se ci sia un motivo, se riteniate normale oppure ci sia da chiedere di porre maggiore attenzione in questi porti...

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Nel commercio in-

ternazionale con la Cina il rapporto più forte è quello che esiste tra Genova e La Spezia e i porti cinesi.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Dunque è ragionevole avere questo quadro.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Uno degli accordi di sviluppo che abbiamo è quello fra i porti liguri e Tianjiin, ma anche Shenzhen lavora molto con i nostri porti liguri. Ci sono rotte dedicate, Civitavecchia e Salerno sono porti che parlano meglio con gli Stati Uniti, Livorno è un porto che parla bene con Tunisia, Marocco e un pezzo d'Africa, quindi abbiamo rotte diverse. Questo condiziona molto il traffico, perché canalizza.

LUIS ALBERTO ORELLANA. I due casi di arrivi da Paesi europei, ossia Regno Unito e Germania, sono stati realizzati anche grazie a una collaborazione con autorità di quei Paesi o è stata tutta un'attività investigativa italiana?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Non c'è collaborazione, è tutta italiana.

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. Nel settore dei rifiuti la collaborazione in questo caso non c'è stata, sono state attività svolte sulla base di analisi dei rischi condotte dall'Agenzia delle dogane italiane.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Fa piacere che sia un merito italiano, dispiace che non ci sia collaborazione. Forse sarebbe anche questo un appello che potremmo portare avanti internamente, perché, come ha detto lei, i 28 portieri devono collaborare e nessuno deve dormire di notte, ma tutti devono controllare che non entri nessuno, quindi a maggior ragione la collaborazione...

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Quando incontro i colleghi doganali degli altri Paesi comuni-

tari mi accorgo che sono sempre molto pudichi rispetto alle frodi, se poi si parla di rifiuti peggio che mai!

PRESIDENTE. Non ci sono anche organizzazioni come l'Interpol che si stanno attivando dal punto di vista dei traffici?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Sì, esistono.

PRESIDENTE. Evidentemente non è ancora sufficiente...

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Abbiamo l'Organizzazione mondiale delle dogane, ma non siamo dentro l'Interpol. Esiste da poco un dialogo tra Interpol e amministrazioni doganali. L'OLAF invece, che si occupa di frodi al bilancio comunitario, è poco sensibile a un argomento di questo tipo, così come è totalmente insensibile alla contraffazione, sostenendo che, se non c'è un riflesso sul bilancio, senza capire che il riflesso è indiretto, perché, se la contraffazione distrugge l'investimento dell'azienda, fa perdere un pezzo di produzione nazionale ed europea e quindi alla fine sgonfia la produzione, c'è la perdita del reddito e quindi tutto sommato finisce sempre sul bilancio.

La collaborazione c'è nel senso che facciamo triangolari, quadrangolari, parliamo con i francesi, con i tedeschi, con gli spagnoli, parliamo con le altre dogane, a volte su alcuni settori come anche questo in alcuni casi scambiamo informazioni dicendo che una certa ditta sta spedendo questa roba a casa mia, però prima di attivarli, prima che svolgano un'azione effettiva ci vuole sempre un po', non è facile.

PRESIDENTE. Visto che i controlli sono carenti, che ne pensa dell'articolo 259, del problema dei controlli anche sui *broker* che sono in Italia? Non so se abbiate fatto un censimento, ma come si possono arginare queste cose proprio per non farle partire?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. Noi abbiamo dovuto modificare nel 2015 il modello di analisi e anche di controllo, proprio per prendere atto del fatto che la legislazione aveva imposto dei tempi troppo ristretti quindi non si potevano utilizzare le verifiche fisiche, né i prelievi campione.

Abbiamo quindi aumentato le verifiche documentali non facendo vincolo delle spedizioni, quindi le spedizioni andavano a destinazione. Abbiamo potuto così sviluppare delle analisi sulle filiere, quindi abbiamo individuato quel fenomeno di polarizzazione e di concentrazione di cui prima parlava il direttore generale. Si tratta di società intestate a soggetti di nazionalità cinese con partita IVA italiana, che soprattutto nel settore dei cascami e avanzi di plastica sono dotati delle autorizzazioni rilasciate dalle autorità cinesi. Si tratta dei certificati denominati CCIC e ACSIQ.

Questo fenomeno obiettivamente si presta a delle distorsioni poiché, mentre prima avevamo un certo numero di esportatori italiani che erano gli originatori dei rifiuti che esportavano direttamente, adesso questi originatori cedono a queste società con partita IVA italiana, che però non sono soggetti che trattano dal punto di vista ambientale, ma sono quasi sicuramente dei commercianti i quali sono direttamente riferibile a dei *brokers* internazionali.

I *brokers* internazionali che abbiamo potuto individuare hanno nazionalità irlandese, olandese, tedesca e cinese, che sempre più spesso (almeno per quanto riguarda i *brokers* cinesi) stanno acquisendo la capacità di condizionare il mercato in termini di volumi trattati.

Questo dal punto di vista ambientale può portare a qualche considerazione o analisi nella misura in cui la presenza del commerciante e del *broker* abbia un effetto deresponsabilizzante sull'originatore del rifiuto italiano, in quanto, avendo ceduto a un soggetto che si intesterà l'esportazione, non effettua il trattamento, perché lo farà il soggetto esportatore. Il soggetto esportatore potrebbe non dotarsi

degli strumenti per il trattamento ambientale perché è a sua volta uno dei soggetti che fa riferimento ai *brokers*, quindi è a sua volta un commerciante.

Si può desumere questo dal fatto che in Italia gli originatori dei rifiuti e gli esportatori sono quasi sempre registrati nella fase dell'autodichiarazione presso le province quasi tutti sotto le 3.000 tonnellate annue. Siccome sono in corso delle attività di polizia giudiziaria, a livello generale si può dire che l'attività dei *brokers* è dubbia e richiede approfondimenti dal punto di vista del trattamento ambientale effettivo, per verificare se tali soggetti obiettivamente rispettino le norme sulle modalità di trattamento dei rifiuti dal punto di vista ambientale e non fiscale e commerciale.

Questo è uno dei settori sui quali stiamo investendo risorse ed è stato segnalato perché vengano disposte attività di coordinamento con le forze di polizia e con le distrettuali antimafia alla Procura nazionale antimafia nella misura in cui la presenza internazionale del soggetto *broker* renda indispensabile una collaborazione di tipo giudiziario anche internazionale, per individuare il legale rappresentante, l'effettivo titolare della gestione amministrativa e commerciale della società e anche l'*owner* dei proventi, cioè i flussi finanziari che sono collegati alla vendita di rifiuti a livello internazionale.

PRESIDENTE. Chi produce i rifiuti quindi può deresponsabilizzarsi dicendo di consegnarlo al *broker*...

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. A livello di normativa non è così, perché dal momento che esce dalla sua azienda il soggetto dovrebbe attribuire un Codice di trattamento, il CER, e registrare al Sistri. Noi questo non lo possiamo dire con certezza, perché l'Agenzia delle dogane non è inserita nel Sistri, quando il *container* si presenta in dogana non riusciamo a vedere come sia stato dichiarato al Sistri, perché non vi accediamo.

Stiamo quindi cercando di sviluppare azioni di coordinamento con le forze di

polizia, specialmente con l'Arma dei carabinieri che, a quanto ci risulta, è l'unica forza di polizia che inserisce e legge i dati del Sistri, ma la dogana non legge e non inserisce, quindi c'è un'asimmetria informativa che obiettivamente si potrebbe prestare ad elevare il rischio che si verifichi l'effetto deresponsabilizzazione...

PRESIDENTE. Ogni polizia vuole l'esclusiva, però alla fine è difficile trovare la collaborazione perché, se voi avete solo un'informazione parziale, altri hanno sempre informazioni parziali, alla fine si trovano dei buchi neri nei quali si infiltra...

Un'altra cosa: avete tre giorni di tempo e quindi avete ridotto i controlli anche per questo, perché tecnicamente non riuscite a fare le analisi nei tre giorni, quindi questo buco c'è dal 2014, anno della legge?

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. La legge n. 9 del 2014 ha esplicitato i suoi effetti durante il 2015.

PRESIDENTE. Questo è grave, nel senso che questa legge ha di fatto paralizzato i controlli...

ROCCO ANTONIO BURDO, *responsabile dell'Ufficio intelligence*. In parte.

PRESIDENTE. In che senso?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane*. Possiamo proseguire in seduta segreta?

PRESIDENTE. Propongo di proseguire in seduta segreta.

(Così rimane stabilito. La Commissione procede in seduta segreta, indi riprende in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande vi ringraziamo e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.40.

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

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 13 aprile 2016.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

