



	PAG.		PAG.
Pettorino Giovanni, <i>Ammiraglio Ispettore capo e Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera</i> . . . . .	3, 13, 21, 24	Valbusa Vania (Lega) .....	20
Trancassini Paolo (Fdl) .....	19	Vianello Giovanni (M5S) .....	20
		<i>ALLEGATO: Memoria depositata dall'Ammiraglio Giovanni Pettorino</i> .....	25

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

**La seduta comincia alle 15.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo, Giovanni Pettorino, in merito alle funzioni di vigilanza e controllo svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera per la tutela dell’ambiente marino e costiero.**

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca l’audizione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo, Giovanni Pettorino, in merito alle funzioni di vigilanza e controllo svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera per la tutela dell’ambiente marino e costiero.

Nel ringraziare il comandante Pettorino per la sua partecipazione ai lavori della Commissione, gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera*. Rivolgo a lei, presidente, e agli onorevoli parlamentari componenti la Commissione un deferente sa-

luto anche a nome dei 10.600 uomini e donne delle Capitanerie di porto – Guardia costiera.

Sono particolarmente grato di quest’occasione e di poter offrire il contributo del Comando generale sui temi oggetto oggi alla loro attenzione.

La mia esposizione si svolgerà in questa maniera: farò prima un inquadramento di chi siamo, chi è il Corpo delle Capitanerie di porto, la Guardia costiera; farò cenno a tutte le attività che il Corpo delle capitanerie di porto, la Guardia costiera, pongono in essere ogni giorno a favore di tutte le attività marittime e portuali del nostro Paese; poi entrerò nello specifico, cioè nelle attività che svolgiamo a favore e a tutela dell’ambiente marino, un bene così prezioso e importante per il nostro Paese, come poi avrò modo di esporvi.

Il Corpo delle Capitanerie di porto è un corpo della Marina militare, che però, come vedremo, è alle dipendenze funzionali di tre ministeri: principalmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell’ambiente e il Ministero delle politiche agricole.

La dipendenza funzionale da questi tre ministeri è stata recentemente sancita con una norma primaria. Pur essendo rinvenibile in precedenti norme, durante la rivisitazione della legge n. 84 del 1994, la legge sui porti, è stato specificamente rappresentato che le Capitanerie di porto dipendono funzionalmente da questi ministeri.

Il Corpo nasce nel 1865, con compiti quasi esclusivamente amministrativi. Nel tempo, però, ha assunto sempre più anche compiti operativi, tant’è vero – e lo vedremo anche in ragione di una serie di leggi che si sono succedute nel tempo – che nel 1989 i Ministri della marina mercantile e della difesa stabilirono, con un decreto

interministeriale, la costituzione della Guardia costiera, che altro non era ed è che l'articolazione dei reparti operativi del Corpo delle Capitanerie di porto, cioè quei reparti che svolgono attività operative.

In sede centrale abbiamo un Comando generale, da cui dipendono tutte le Capitanerie di porto. Presso il Comando generale ha sede anche il Centro nazionale di soccorso, cioè il centro previsto dalle convenzioni internazionali responsabile dei soccorsi in mare nell'area di competenza.

Sul territorio siamo articolati nelle note Capitanerie di porto, che equivalgono normalmente alla giurisdizione delle province, in uffici dipendenti, che sono gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici locali marittimi. In ogni regione, il comandante della Capitaneria di porto sede del porto più importante del capoluogo di regione è anche il comandante regionale della Guardia costiera di quella regione.

Per conto della Difesa, ai sensi del codice dell'ordinamento militare, assicuriamo funzioni di concorso alla difesa marittima e costiera e al supporto della squadra navale.

Le nostre missioni principali sono le seguenti. Per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il compito principale è quello della ricerca e del soccorso. Abbiamo un'area di responsabilità di circa 500.000 chilometri quadrati, l'area intorno ai nostri 8.000 chilometri di costa, sulle quali il nostro Paese ha diritti e doveri. Tra i doveri, ha quello di assicurare la salvaguardia della vita umana in mare, e lo fa attraverso il Corpo delle Capitanerie di porto — Guardia costiera, che per questo hanno una delega da parte del Ministro dei trasporti, amministrazione competente in materia di soccorso in mare.

Sempre per conto di questo Ministero, svolgiamo attività relative alla sicurezza della navigazione, certifichiamo le navi nazionali, controlliamo le navi straniere, assicuriamo il monitoraggio del traffico marittimo.

Per conto dell'amministrazione marittima, cioè oggi del Ministero dei trasporti, svolgiamo anche una serie di attività am-

ministrative a favore di tutti coloro che in mare lavorano (marittimi, pescatori, armatori, il *cluster* marittimo in genere) o che in mare trascorrono il tempo libero (diportisti, gente che decide di trascorrere il proprio tempo di svago nei nostri mari o lungo le nostre coste).

Qualcuno di voi avrà sicuramente avuto voglia di prendere una patente o ha una barca e vuole farlo: per prendere una patente nautica, bisogna venire a fare l'esame in Capitaneria, ma anche un marittimo che deve comandare un'unità navale fa gli esami in Capitaneria, dove viene registrato.

Le stesse navi vengono iscritte nei registri delle Capitanerie, attività queste tutte riferite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In realtà, sino al 1994 nel nostro Paese esisteva un Ministero, il Ministero della marina mercantile, che convogliava in sé tutte le competenze amministrative afferenti al mare, gli usi civili del mare. Con la scomparsa, con la finanziaria del 1994, di questo Ministero, le sue competenze sono state trasferite ad altri Ministeri. Quelle che vi ho detto prima, al Ministero delle infrastrutture; quelle afferenti alla pesca, per esempio, al Ministero delle politiche agricole.

Per conto di quest'ultimo, effettuiamo le attività di controllo in mare della pesca, ma controlliamo l'intera filiera della pesca, cioè da quando il pescatore pesca. Verifichiamo che faccia quest'attività con attrezzi consentiti e unità idonee, con titoli professionali consentiti, e che peschi il pesce che si può pescare. Verifichiamo che quegli attrezzi siano approvati, ma controlliamo anche che il pescato sia stato prelevato secondo le regole. Controlliamo tutta la filiera, tant'è vero che il nostro personale va anche nell'entroterra (presso i ristoranti, presso i mercati ittici) a verificare, tramite la tracciabilità, il prodotto che acquistiamo. Queste sono le attività che svolgiamo per conto del Ministero delle politiche agricole.

Molte altre attività, e qui vengo alla parte centrale dell'intervento di oggi, le

svolgiamo per conto del Ministero dell'ambiente.

Prima di parlare di questo, vorrei fare però un piccolo inquadramento su quanto è importante l'ambiente marino nel nostro Paese.

Richiamo preliminarmente la vostra attenzione sul fatto che siamo un Paese al centro del Mediterraneo, che costituisce solo lo 0,7 per cento dei mari di tutto il mondo, eppure il Mediterraneo ogni giorno incrocia il 20 per cento dei mercantili dell'intera flotta mondiale. Il Mediterraneo ha una superficie di circa 2,5 milioni di chilometri quadrati e quasi un quinto ricade sotto la nostra responsabilità. L'Italia è centrale nel Mediterraneo, che è però un mare fragilissimo. Dei 46.000 chilometri di coste che affacciano su di esso, 8.000 sono i chilometri del nostro Paese. Guardate quanta parte e quanta importanza abbiamo in questo mare. Intorno a questi 46.000 chilometri di coste vivono centinaia di milioni di persone di ventitré Paesi di tre continenti diversi. In un piccolo mare, così affollato.

Ancora, questo mare, che è un bacino semichiuso perché si collega all'Atlantico attraverso lo Stretto di Gibilterra e al Mar Rosso attraverso il Canale di Suez, ricambia le sue acque molto lentamente. Per cambiare le sue acque, il Mediterraneo impiega dagli 80 ai 100 anni. Questo significa che qualsiasi nocimento rechiamo a questo mare, lo passiamo in eredità a chi verrà dopo di noi. Per questo, la tutela dell'ambiente marino è importante e fondamentale per il nostro Paese.

Nel 1986, fu istituito il Ministero dell'ambiente. In quella stessa legge fu detto per la prima volta che le Capitanerie erano alle dipendenze funzionali di quell'amministrazione. Le norme che hanno regolato la tutela dell'ambiente marittimo di fatto sino agli anni Ottanta non esistevano, ma le Capitanerie, in forza di alcune norme rinvenibili in altri testi, che adesso vi citerò, di fatto hanno sempre effettuato un'attività di controllo sul mare.

Pensate che sino a prima della legge sulla difesa del mare, di cui vi dirò dopo,

una delle poche norme di riferimento era l'articolo 15 della legge sulla pesca, che prevedeva che fosse punito colui che immetteva in mare sostanze diverse dalla caratteristica biologica del mare stesso. Questa norma non era fatta per tutelare il mare, ma per tutelare la pesca, tant'è vero che era inserita in una legge dedicata alla pesca marittima.

Ancora, due altre norme del codice della navigazione ci consentivano di contravvenzionare chi buttava materiali a mare, due norme nate per assicurare i fondali nei porti. L'articolo 71 del codice vietava il getto di materiali in porto, perché in quel caso sarebbero diminuiti i fondali. L'articolo 76 vietava il getto di materiali sempre per lo stesso motivo.

Questo significa che sino agli anni Ottanta una vera normativa in materia di protezione di questo mare, che già all'epoca era fragile, già all'epoca era molto delicato, non l'avevamo.

Nel 1976, con la legge Merli, esce il primo impianto di norme sugli scarichi, e quindi abbiamo un primo caposaldo importante di norme, ma la vera legge che ci ha consentito di fare un salto di qualità per la tutela del mare è la legge per la difesa del mare, la legge n. 979 del dicembre 1982, che, non solo stabilisce una serie di normative a tutela precipua del nostro mare, ma conferisce per la prima volta dei mezzi alle Capitanerie di porto, che poi si costituiranno in Guardia costiera nella loro articolazione operativa, tant'è vero che con questa legge iniziamo l'acquisizione di qualche aeromobile.

Oggi, abbiamo dodici elicotteri, presto ne avremo altri due e arriveremo a quattordici, e tre aeromobili. Inoltre, sempre a seguito di questa legge, per la prima volta disponiamo di unità navali più grandi. Con questi mezzi noi dobbiamo assolvere a una serie di norme previste dalla legge sulla difesa del mare.

Questa legge stabilisce che, in caso di emergenza, è il comandante della Capitaneria di porto che dichiara l'emergenza locale, e quindi può coordinare e portare a sé, per affrontare l'emergenza, tutti i

necessari mezzi per prevenire o combattere l'inquinamento.

Questa stessa legge istituisce le aree marine, oggi nel numero di trentadue, numero ormai assestato, molto importante. Questa stessa legge con norme successive individua le Capitanerie di porto come l'organo deputato a effettuare la sorveglianza in queste aree.

Tenete conto, ripeto, che prima della n. 979, la legge per la difesa del mare, l'inquinamento provocato da idrocarburi, per esempio, era punito con la legge sulla pesca, che aveva un'altra finalità. A partire dalla legge n. 979 non è più consentito immettere in mare sia idrocarburi sia residui di idrocarburi.

È una legge importante, perché dà una visione e un respiro molto più forte, molto più ampio, tant'è vero che con una successiva norma del 2002 è stato stabilito che il Ministero dell'ambiente verifica la necessità di istituire al proprio interno un reparto ambientale marino composto da ufficiali delle Capitanerie. È qui con me oggi l'ammiraglio Caligiore, che vi presento, comandante di questo reparto istituito nel 2002, reparto che lavora alle dipendenze del Ministro dell'ambiente.

Grazie ai mezzi messi a disposizione con la legge per la difesa del mare, le Capitanerie di porto hanno acquisito una capacità di intervento sempre maggiore. Oggi, a bordo dei nostri aerei abbiamo installato sistemi di telerilevamento - ne abbiamo due - che consentono di individuare le differenze di calore che si presentano in mare e da queste verificare nell'immediatezza se esista un inquinamento.

Questo è un fatto molto importante. Incrociamo questi dati con quelli derivanti da un'altra attività: il controllo satellitare del mare. Quest'ultima è un'attività svolta grazie al Ministero dell'ambiente, che noleggia dei satelliti che mandano dei *warning*, un avviso, quando rilevano differenze di temperatura. In quel caso, se è disponibile, mandiamo l'aereo e vediamo se c'è l'inquinamento, in caso contrario mandiamo un mezzo navale.

Laddove verifichiamo la presenza di un inquinamento, siamo anche in condizioni di risalire, attraverso i sistemi di monitoraggio del traffico - sapete tutti che le navi hanno dei sistemi a bordo che individuano la loro posizione, e noi abbiamo gli storici di tutte le navi - all'unità passata in quel posto. Con controlli successivi, possiamo rilevare se quella nave ha effettivamente prodotto inquinamento.

Ebbene, grazie a questo controllo e anche a un altro controllo di cui adesso vi dirò, gli inquinamenti da navi stanno diminuendo. Ormai, certifichiamo e controlliamo periodicamente le navi nazionali. La flotta nazionale, tredicesima flotta mondiale, è una delle più importanti. Siamo il primo Paese al mondo come flotta di traghetti, come Ro/Ro, ma siamo complessivamente una flotta di tutto rispetto. All'IMO (Organizzazione marittima internazionale), agenzia dell'ONU che si occupa di questioni marittime, siamo in categoria A, cioè tra i primi dieci Paesi d'interesse marittimo.

Ebbene, quest'anno abbiamo fatto 60.000 controlli sulla flotta nazionale, un numero enorme, e tutte le volte controlliamo che la documentazione e i sistemi di bordo abbiano funzionato regolarmente e non abbiano prodotto inquinamento, così come controlliamo tutti i rifiuti prodotti a bordo. Oggi, le navi sono quelle che inquinano di meno il mare.

Effettuiamo lo stesso controllo sulle navi che battono bandiera estera, si tratta del Port State Control. In base alle convenzioni internazionali, tutte le navi battenti bandiera estera che scalano nei nostri porti possono essere visitate, e quindi anche su queste navi effettuiamo i controlli. Laddove verifichiamo che, per esempio, i residui degli oli dei motori o i rifiuti non sono stati tenuti in maniera adeguata, interveniamo.

Ebbene, la sommatoria di questi controlli effettuati sulle navi italiane e straniere tramite i satelliti, quindi con controlli incrociati successivi, ormai ha portato a un fatto direi quasi epocale: nei nostri mari, grazie al nostro lavoro, ormai le navi non inquinano più.

Una prova la avete, anche se devo dire che l'età qui è molto bassa, siete tutti molto giovani. Ricordo che da bambino, quando camminavo sulla spiaggia, mi sporcavo sempre i piedi di catrame. Perché, che cosa accadeva? Le navi facevano il lavaggio delle cisterne e buttavano in mare le acque con cui avevano fatto il lavaggio a mare.

I controlli incrociati che vi ho appena raccontato non lo consentono più. Una nave che oggi fa un'attività di questo genere, la individuiamo nel giro di pochissime ore, la raggiungiamo e la contravvenzioniamo, e vi assicuro che le contravvenzioni sono talmente elevate che a rifarlo ci pensano un'altra volta.

Il problema vero dell'inquinamento del mare, problema grave - come vi dicevo, il bacino è semichiuso, c'è difficoltà di ricambio delle acque, ottant'anni sono tanti - sono i tanti scarichi che avvengono nei fiumi da parte degli insediamenti urbani nell'entroterra. Questi scarichi portano nei nostri mari la parte più importante dell'inquinamento che oggi c'è nel mare.

Questo è veramente un problema attuale. Ogni tanto, facciamo delle campagne, e dobbiamo dire che in questo senso c'è veramente molto da fare.

Come vi dicevo, le Capitanerie hanno una caratteristica speciale: abbiamo una complementarità di funzioni, cioè svolgiamo funzioni di tipo tecnico-operativo - ve le ho appena raccontate, il soccorso, il controllo dell'inquinamento - ma anche attività amministrative molto importanti, tutte riferite agli usi civili del mare.

Questa complementarità tra le attività amministrative e quelle operative ci consente di entrare in tutte le problematiche afferenti il mare in maniera molto determinata. A volte, anche attività che necessiterebbero il concerto di più amministrazioni, di più competenze, per noi si svolgono abbastanza naturalmente, proprio perché il nostro personale svolge contemporaneamente attività operative e attività amministrative relative agli usi civili del mare.

Per le attività operative, oltre che dei mezzi che vi dicevo, siamo anche dotati di una componente subacquea. Abbiamo cin-

que nuclei subacquei, che svolgono attività anche per la tutela dell'ambiente, distribuiti a Genova, Napoli, Messina, San Benedetto e Cagliari. Abbiamo dei laboratori mobili con biologi che possono intervenire dappertutto in breve tempo e un laboratorio fisso per le prime indagini immediate da portare avanti.

Il complesso di tutte queste componenti garantisce, oggi, un occhio vigile e attento sulle attività dell'ambiente.

Prima, vi dicevo dei piedi dei bambini che non si sporcano più di catrame. Sembra quasi naturale. Nessuno pensa al lavoro che c'è stato dietro, un lavoro che nasce negli ultimi anni. Credo che questo lavoro vada ulteriormente attrezzato. Le forme di inquinamento sono sempre in evoluzione.

Oggi, il tema importante, che tutti sentono, è quello della presenza delle microplastiche e delle nanoplastiche in mare. È un tema veramente grosso, enorme. Ogni giorno, vengono disperse in mare tonnellate e tonnellate di plastica, non solo negli oceani. Oggi, si parla di grandi isole di plastica nell'Oceano Atlantico, nell'Oceano Indiano, nell'Oceano Pacifico, ma anche nel nostro Mar Mediterraneo esistono isole di plastica, ben più piccole, ma comunque importanti.

Prima, vi dicevo che il Mediterraneo è quasi l'1 per cento dei mari di tutto il mondo, eppure il 7 per cento della plastica dispersa in mare sta proprio nel Mediterraneo. Le nano e le microplastiche sono molto pericolose. Quando mandiamo una lavatrice e laviamo dei maglioni in *pile*, disperdiamo nell'ambiente centinaia di migliaia di particelle di nanoplastica, che, non filtrata dai depuratori, va a finire a mare, dove entra nel ciclo biologico, viene ingerita dai pesci.

Oggi, la presenza di nanoplastiche è anche individuata all'interno del plancton, e quindi entra nel ciclo alimentare di tutta la fauna ittica. Siccome noi ci nutriamo anche di fauna ittica, ormai stanno entrando dentro di noi.

Abbiamo affrontato e quasi risolto l'inquinamento delle navi, ma i temi degli

inquinamenti sono sempre molto importanti e molto vasti.

Non ho accennato prima al fatto che, pur essendo un corpo della Marina, abbiamo una caratteristica: ai sensi del codice della navigazione, dell'articolo 1235, abbiamo la qualifica di ufficiali e/o agenti di polizia giudiziaria per i reati previsti dal codice della navigazione, ma anche dalle norme in materia di tutela ambientale e dalle norme in materia di controllo pesca. Queste attività operative e la repressione degli illeciti che si commettono in mare sono consentite anche perché abbiamo questo particolare *status*.

Vorrei raccontare adesso un paio di episodi per rappresentarvi come la nostra complementarietà, cioè questa capacità di operare sul settore amministrativo e operativo, e la nostra presenza sul territorio — abbiamo, lungo gli 8.000 chilometri di coste, 307 uffici — ci abbiano consentito in alcuni casi interventi abbastanza tipici. Ne cito soltanto due.

L'anno scorso, ricorderete tutti la questione dei dischetti di plastica, dischetti che invasero le coste della Campania, del Lazio e arrivarono anche in Toscana e in Sardegna.

Nell'immediatezza, abbiamo attivato tutti i comandi regionali di quelle regioni, che hanno controllato tutte le foci dei fiumi e hanno risalito i fiumi che sfociavano nella propria regione. Il Comando regionale della Direzione marittima della Campania ha individuato un fiume dal quale questi dischetti uscivano e piano piano sono risaliti al depuratore che aveva immesso per errore — si erano guastate le griglie di depurazione — un milione di questi dischetti. Ebbene, nel giro di meno di ventiquattr'ore siamo risaliti alla fonte e abbiamo interrotto un tipo di inquinamento che sarebbe continuato.

Qualche mese fa, sulle coste della Liguria veniva lamentata la presenza di una sostanza plastica che si decomponeva. Era paraffina. Immediatamente, le Capitanerie della Sardegna, della Liguria e della Toscana hanno operato un controllo su tutte le navi che trasportavano questo prodotto. Abbiamo visto, attraverso i sistemi di mo-

nitoraggio del traffico nati ai fini della sicurezza della navigazione, ma che possiamo usare anche per queste finalità, tutte le navi che avevano attraversato l'alto Tirreno e il mar Ligure; tra queste, risalendo al tipo del prodotto, siamo riusciti a individuare una nave maltese che aveva trasportato quel prodotto a Genova e che lo aveva immesso in mare.

Il lavoro complementare tra la componente operativa e quella di polizia giudiziaria specializzata, torno a dire specializzata, in queste attività ha consentito di intervenire con immediatezza e grande efficacia su due forme di inquinamento che altrimenti ci sarebbe voluto molto tempo per poter debellare.

Ci sono anche altre attività, ma lascerò poi un documento che le elenca. Consentitemi un altro esempio, rubo ancora due minuti.

La motonave Concordia, come sapete, nel gennaio 2012 naufragò davanti all'Isola del Giglio. Al di là delle operazioni di soccorso che avviammo nell'immediatezza, ci siamo preoccupati di tutto il percorso, arrivato poi alla demolizione della nave, del controllo e della tutela dell'ambiente. Nell'immediatezza, sono state messe in atto tutte le necessarie attività per evitare l'inquinamento. Intervenne la Protezione civile, ma il nostro comandante regionale della Toscana fu nominato soggetto attuatore.

Durante il trasferimento della nave a Genova, per essere demolita, ci occupammo della cornice di sicurezza. La nave percorse 180 miglia tra il mar Tirreno e il mar Ligure per arrivare a Genova. Era un convoglio lungo più di un chilometro, che intrecciava rotte molto frequentate da navi, navi traghetto, navi commerciali, navi da diporto. Organizzammo questo convoglio, che non poteva fermarsi, in maniera ordinata e continua, tramite un nostro mezzo, ma nel contempo ci preoccupammo di verificare che questa nave, che portava a bordo migliaia e migliaia di tonnellate di rifiuti, non li disperdesse in mare.

Che cosa abbiamo fatto? Tramite il nostro laboratorio mobile, facevamo delle analisi a poppa della nave per verificare che

non disperdesse nel mare sostanze. Non contenti delle analisi che facevamo, anche perché i francesi si lamentavano di questo passaggio, mandammo i nostri aerei con i sistemi di telerilevamento di cui vi ho detto sia sulla rotta che la nave doveva fare, cioè prima di affrontare quelle acque, sia successivamente. Comparando le due analisi, fummo in grado di dimostrare ai francesi, che lamentavano che inquinavamo le acque durante il percorso accanto alla Corsica, che la nave non aveva disperso nulla in mare.

Si tratta, quindi, di un'attività di controllo e prevenzione necessaria per la tutela dell'ambiente, ma anche per l'opinione pubblica, che deve essere informata e assicurata sulle attività poste in essere.

Mi avvio davvero alla conclusione, saltando le attività di comunicazione ed educazione ambientale che facciamo.

Capite bene che su questi temi - sintetizzo così - è necessario informare, soprattutto i giovani. Col Ministero dell'ambiente abbiamo avviato campagne di sensibilizzazione nelle scuole su questi temi così importanti. Con l'istituzione della Giornata del mare l'11 aprile, insieme al Ministero dell'università e della ricerca, abbiamo avviato una campagna nelle scuole, proprio di sensibilizzazione, che riproporremo anche l'anno prossimo.

Non vi racconto le tante altre iniziative, ma altre ne abbiamo con le associazioni ambientaliste o con le organizzazioni che si preoccupano della tutela del mare, tra cui ricordo Tethys, che si preoccupa della tutela dei cetacei nel Santuario dei cetacei, un'area di 80.000 chilometri quadrati tra la Toscana, la Sardegna e la Liguria, nel quale la presenza dei cetacei è particolarmente numerosa, caratteristica. Insieme a Tethys ci siamo preoccupati di sensibilizzare tutti, perché questi animali devono poter continuare a vivere in questi luoghi senza il disturbo che a volte provochiamo.

Concludo veramente, stavolta, altrimenti abuso della vostra pazienza, ricordando soltanto che era il 31 dicembre del 1982 quando la legge per la difesa del mare attribuiva formalmente al Corpo l'at-

tività di sorveglianza e di controllo per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi.

Da allora, molto tempo è passato. È cresciuta la consapevolezza della necessità di proteggere i nostri mari. È cresciuta nel nostro Paese ed è cresciuta anche in Europa.

Noi ci siamo adeguati formando il nostro personale, adeguando le nostre competenze, implementando le nostre attività operative. L'abbiamo fatto da subito, continuiamo a farlo ancora oggi.

L'approfondita conoscenza di tutta la filiera marittima, che appartiene da sempre alle nostre competenze professionali, è un momento fondamentale. Senza questa competenza, senza questa conoscenza dell'intera filiera marittima, non si potrebbe affrontare un tema importante come quello dell'ambiente e dell'ambiente marino.

Avvertiamo, oggi, l'esigenza di cercare strumenti organizzativi e operativi adeguati che, partendo da quanto abbiamo già messo in campo, aiutino il Paese a definire una strategia ambientale organica e strutturata, orientata alla tutela della risorsa mare, in grado di coniugare tutela ambientale e crescita economica.

L'obiettivo è quello di accrescere i livelli di coordinamento istituzionale e di sinergie possibili sui temi del mare e di promuovere una partecipazione attiva di tutti i comandi regionali della Guardia costiera.

Vorrei concludere l'intervento con un ricordo personale, che è quello di un collega e di un amico, il comandante De Grazia, che nel 1995, impegnato nella delicatissima indagine sui rifiuti tossici che venivano rilasciati in mare, durante un trasferimento a La Spezia, improvvisamente decedeva. Un collega che aveva impegnato tutto il suo percorso professionale in questa ricerca assoluta di ogni soluzione da porre in essere e in atto per difendere il nostro mare.

Come anche sottolineato dalla motivazione della sua medaglia d'oro al merito di Marina, la sua attività lo ha portato, a prezzo di un costante sacrificio personale,

a svolgere complesse investigazioni, che nel tempo hanno avuto rilevanza a dimensione nazionale nel settore dei traffici clandestini e degli illeciti operati da navi.

Oggi, il Corpo è chiamato a seguire quell'esempio. Lo facciamo tutti i giorni. Sappiamo che molto c'è da fare in questo settore. Sappiamo che il settore dell'ambiente, dell'ambiente marino in particolare, ha bisogno di attività e di controlli. Sappiamo che il nostro è un compito principale, e nel ricordo del comandante De Grazia, consideriamo questa missione tra quelle più importanti che il Paese ci ha affidato.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**MANUELA GAGLIARDI.** Vorrei ringraziare l'ammiraglio per quest'illustrazione così puntuale e dettagliata. Come Commissione, naturalmente, avevamo bisogno di fare un punto in questo senso. Abbiamo incontrato il Ministro, però effettivamente sappiamo quanto siano importanti le attività svolte dalle Capitanerie di porto — attività che chi viene dalle città di mare, come me, conosce bene — ma era giusto che si facesse un punto e che lo si facesse in questa Commissione, proprio perché le nostre competenze afferiscono anche alla tutela del mare.

Oggi ci ha spiegato quanto sia importante il ruolo che svolgete. Anche per questo, naturalmente, va a voi il mio ringraziamento. Ripeto, venendo da una città di mare, conosco bene tutti gli interventi e tutte le attività che svolgete quotidianamente nel territorio.

Ora, però, passerei a un paio di spunti di riflessione che mi sono venuti ascoltandola, innanzitutto sulla questione delle competenze divise tra i tre ministeri.

Il buon senso mi farebbe pensare che forse, se riuscissimo ad accorparle in un unico ministero, sarebbe più coerente e sarebbe anche per voi più agevole relazionarvi. Il timore è quello che magari si abbia difficoltà nel coordinarsi con tre

interlocutori diversi. Chiedo a lei se questa è una sensazione che trova fondamento nella quotidianità e nel concreto.

Vorrei approfondire un altro spunto di riflessione. Lei ha parlato della legge del 1982, che è stata implementata e che è stata il caposaldo della tutela, lo strumento che vi ha consentito di iniziare a svolgere determinate attività. Oggi, quella legge avrebbe bisogno di essere un po' aggiornata, un po' modificata.

Ci sono norme, ci sono interventi che come commissari in questa materia potremmo portare avanti per consentirvi di lavorare meglio anche in futuro?

**UMBERTO BURATTI.** Ammiraglio, grazie anche a nome del gruppo del Partito Democratico per la sua presenza oggi qui in Commissione e per aver dato tutte le informative che ci ha dato in proposito sulle molte attività svolte.

Anche se ragioniamo nella nostra Commissione di ambiente, di territorio e di lavori pubblici, non possiamo tacere su altre attività non di competenza della nostra Commissione, e innanzitutto dobbiamo rivolgere un ringraziamento alle donne e agli uomini della Guardia costiera per quello che in questi anni state continuando a fare con senso di umanità, anche per soccorrere quelle persone che si trovano in questi viaggi della disperazione. Grazie anche per questo.

Certamente, chi, come il sottoscritto, viene da una zona di mare, da una località in cui c'è principalmente il turismo, ma abbiamo anche i porti vicini, e riesce ad avere un dialogo e un confronto con la Guardia costiera, con le Capitanerie di porto, si sente a casa. Come diceva anche la collega Gagliardi, noi siamo di certo abituati a questo e negli anni abbiamo visto crescere queste vostre competenze, questa vostra attività.

In più, essendo stato sindaco di Forte dei Marmi dal 2007 al 2017, in quel ruolo il contatto e i rapporti con la Guardia costiera erano costanti. E, come illustrava lei, ricordo non solo le attività svolte sul demanio marittimo, ma anche quei controlli che venivano fatti in un tavolo di lavoro tra tutti i comuni costieri per

verificare dove si erano determinate situazioni di difficoltà lungo i fiumi, i corsi d'acqua, attività importantissima, tra l'altro svolta dalla Guardia costiera anche perché incaricata anche dalla procura della Repubblica di Lucca, così per tante altre competenze.

Devo dire che da sindaco mi sono trovato spesso anche a collaborare, a partecipare attivamente. Devo dire un grazie alle vostre strutture, voglio sottolinearlo. Lei ci diceva dei 307 uffici. Io credo sia importante mantenere quegli uffici, mantenere quelle attività. Per noi, è importantissimo sul territorio. Da sindaco, con il comandante dell'Ufficio locale marittimo di Forte dei Marmi, il comandante Pagano, abbiamo svolto attività concrete quotidiane per affrontare le necessità che ci venivano rappresentate da chi viene a far vacanza e cerca serenità e tranquillità.

Non contestavo la sua affermazione rispetto all'età. Effettivamente, in questa Commissione sono molti i giovani, e vivaddio e bene per loro. Anch'io, però, mi ricordo da ragazzo - chi vive lo scoglio non se ne rende conto, chi vive la spiaggia, sa quello che arriva dal mare, il cosiddetto «lavarone» - questo catrame che invadeva molte volte le nostre spiagge. Allora, si provvedeva con un po' di benzina a pulire il catrame, laddove i malcapitati incorrevano in questo problema. Di solito, eravamo noi bambini che ci trovavamo in quella condizione.

Molto è cambiato. Devo dire che ormai è qualche decennio che non si trova più il catrame. Ahimè, purtroppo, si trova la plastica. La Toscana è stata una delle prime, con un progetto dato in carico ai pescatori, a trattenere la plastica e a portare rifiuti di qualsiasi genere in porto, per poi consegnarli a chi è deputato allo smaltimento. Sono attività importanti, queste. Ho visto anche l'altro giorno in televisione che anche in altre realtà, anche sull'Adriatico, questo viene fatto.

In conclusione - non voglio portare via molto tempo - oltre a ribadire il ringraziamento per tutte le attività del Corpo della Guardia costiera, di cui abbiamo celebrato qualche anno fa i cen-

tocinquant'anni dalla fondazione, dobbiamo dire che in questi centocinquant'anni il Corpo è cresciuto. Le difficoltà, che comprendo - già dialogare con un Ministro forse è difficile; dialogare con tre, come diceva la collega Gagliardi, sicuramente è ancora più complesso - sono un motivo in più per dire: complimenti, avanti così, continuate.

Da parte nostra, credo come Parlamento di poter garantire anche quel sostegno di cui ci sia bisogno. Mi auguro che da parte delle forze di Governo ci sia anche quell'attenzione a fornire al Corpo tutti quegli strumenti e mezzi che necessitano per continuare a svolgere in modo così attento e professionale il vostro lavoro, come la Guardia costiera fa da tanti anni.

**PRESIDENTE.** Vi chiederai di restringere i tempi, perché a seguire abbiamo una seduta congiunta e ci sono già alcuni colleghi della III Commissione che stanno entrando.

**ILARIA FONTANA.** La ringrazio a nome di tutto il gruppo del Movimento 5 Stelle per questa bellissima audizione, molto formativa. Io, poi, ringrazio da portavoce, da cittadina, per l'attività che avete svolto sulla Valle del Sacco. Io sono di Frosinone, quindi mi ricordo di qualche mese fa, quando per la prima volta come cittadini ci siamo sentiti al sicuro per l'intervento del Ministro dell'ambiente sul nostro fiume. Eravamo abituati a vedere questa schiuma, ma mai un intervento così repentino e in maniera così efficace. Nell'arco di tre ore avevamo voi che stavate proteggendo noi. Credo sia la prima volta, e di questo dobbiamo dare atto. Credo che abbiamo la fortuna di avere un Ministro molto sensibile alle tematiche dell'ambiente, alla tutela del mare.

Parlando, ha citato alcune iniziative. Noi abbiamo partecipato alle iniziative «Io sono Mare», «Plastic free», all'educazione ambientale, tutte in un'ottica di tutela ambientale, ma anche di educazione. Sempre riguardo agli scarichi illegali nei fiumi, la famosa schiuma bianca

del fiume Sacco consisteva « solo » di tensioattivi, saponi, ma ovviamente il « solo » è relativo, perché abbiamo visto un metro e mezzo di schiuma veramente impressionante. Era un fiume di sapone, paradossalmente. Poi c'è il fiume Sarno. Non voglio focalizzarmi sulla situazione della Valle del Sacco, ma ho visto che nella relazione avete inserito tantissimi dettagli. È stato utile, come diceva anche la collega, renderci conto delle funzioni e del rapporto che avete anche con il Ministero dell'ambiente proprio per la tutela stessa dell'ambiente. Ovviamente, l'ambiente è di tutti, non ha colori politici, e quindi è inutile dire che è di un movimento, di un partito o di un altro. La lotta è veramente comune, ed è quella della tutela del territorio, della prevenzione delle nostre coste.

Credo, però, che in questo momento storico, in questo momento politico, abbiamo un Ministro dell'ambiente che ha messo il mare al centro della propria politica. Credo che questo porti a collaborare in piena sinergia.

Ricordo che per gli interventi nella Valle del Sacco c'eravate voi. C'era, quindi, il Ministero dell'ambiente, c'eravate voi come Capitaneria di porto, c'era l'ARPA Lazio, c'era il reparto ambientale marino, in perfetta sinergia tra le varie competenze regionali e nazionali. È stato fatto un gioco di squadra per risolvere un problema. Per questo sicuramente vi ringrazio da cittadina prima che da deputata della Repubblica.

Ho una curiosità, sempre se è possibile chiederlo. Leggevo nella relazione che nel contesto delle indagini della Valle del Sacco c'è stata la sospensione e la revoca di alcune delle autorizzazioni allo scarico. Se è possibile saperlo, quali tipi di autorizzazione sono stati revocati o sospesi? Mi serve a capire anche il tipo di attività che effettuate quando risalite lungo il fiume dalla foce alla sorgente o proprio riguardo alla qualità delle acque.

Ricordiamoci, per quanto riguarda la depurazione delle acque, che siamo in infrazione europea per tanti depuratori. Quello

è un altro capitolo che si va a sommare all'inquinamento in generale.

Veramente vi ringrazio. Buon lavoro.

**PRESIDENTE.** Farei fare ancora un intervento, poi sospendiamo l'audizione, svolgiamo la seduta congiunta con la III Commissione, perché sono già qui alcuni colleghi, e poi riprendiamo l'audizione.

**PAOLA DEIANA.** Sarò rapidissima, presidente.

Ringrazio l'ammiraglio per la sua presenza. Vorrei sapere, come diceva anche la collega Gagliardi, come possiamo aiutarvi in qualità di commissari e legislatori per migliorare alcune normative attualmente in vigore.

Soprattutto, vorrei un vostro punto di vista clinico su tre tematiche in particolare, innanzitutto sulla raccolta dei rifiuti e delle plastiche in mare affinché non si degradino e diventino materiale peggiore, che entra poi nella catena alimentare.

Vorrei anche sapere se i regolamenti delle aree marine protette sono, a vostro avviso, efficaci per la reale tutela di queste aree naturali.

Ancora, lei citava la questione Santuario dei cetacei. Da sarda, ho già preso di petto, anche se è un'espressione grossa — è una situazione complicatissima — il caso delle Bocche di Bonifacio: quel è il vostro punto di vista sulla soluzione di questa criticità? Sappiamo bene che è un punto strategico per la navigazione, ma lo è anche dal punto di vista ambientale. Non starò a raccontare le caratteristiche di quest'area. Quali azioni dovremmo mettere in campo? Saranno anche bilaterali, sicuramente, visto che abbiamo i cugini francesi dall'altra parte.

Nell'ultima pagina vedo i dati dell'attività della polizia giudiziaria: gradirei, anche in un secondo momento, un approfondimento per regioni. È possibile avere poi il dato per regioni, fornito anche in un secondo momento?

**PRESIDENTE.** Abbiamo ancora qualche minuto, perché alle 16.30 inizierà la seduta con la III Commissione, quindi vi chiederei in questi pochi minuti di conclu-

dere con le domande, così poi riprendiamo l'audizione successivamente con la replica dell'ammiraglio Pettorino.

**PATRIZIA TERZONI.** Ho tre domande più o meno veloci.

Ringrazio anch'io per la vostra presenza e per l'ottimo lavoro che svolgete costantemente con tutti i vostri uomini e donne sui nostri mari.

Vorrei capire se potete intervenire sulle acque superficiali non marittime, fiumi e laghi, anche su richiesta di singoli cittadini o enti, e non solo direttamente del Ministero, prima che l'inquinamento arrivi al mare.

Ho poi una domanda un po' più complessa con riferimento alla genesi del vostro Corpo e alle funzioni amministrative: qual è il rapporto e il legame giuridico che avete con la Marina militare e con la Guardia di finanza? Dopo la riforma Madia e il decreto legislativo n. 177 del 2016, sia le Forze di polizia sia i Carabinieri hanno ceduto i loro comparti alla Guardia di finanza. Vorrei capire i rapporti che avete con la Marina militare e la Guardia di finanza in termini non solo amministrativi, ma anche giuridici e di difesa nazionale. Vorrei sapere se esistono delle problematiche e dei rapporti con loro e se ci sono consigli per migliorare il coordinamento con le altre due Forze.

Un'altra domanda è completamente diversa dalle precedenti. Avete un monitoraggio di bombe inesplose sui nostri mari? Io vengo dalle Marche, e noi abbiamo tantissime segnalazioni di bombe inesplose davanti alla costa del pesarese. Vorrei capire se avete un monitoraggio di queste bombe e se ci sono possibilità di inquinamento di queste bombe sui nostri mari.

**PRESIDENTE.** Mancano gli interventi degli onorevoli Manca, Licatini, Labriola, Trancassini e Pellicani.

Sospendo l'audizione, che riprenderà alla fine della seduta congiunta con la III Commissione.

**La seduta, sospesa alle 16.25, è ripresa alle 16.30.**

#### PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE PATRIZIA TERZONI

**ALBERTO MANCA.** Grazie, ammiraglio. La mia è una domanda che si riferisce a quanto indicato nel documento che avete depositato, in merito alla possibilità da parte del vostro Corpo di accedere allo SDI.

Siccome l'articolo 8-*bis* della legge n. 125 del 2008 prevede la possibilità dell'accesso a questo archivio informatico, accesso che considero essenziale per le attività di polizia giudiziaria che portate avanti, volevo chiedere se questo accesso oggi sia consentito oppure, come mi sembra di capire, non abbiate questo tipo di accesso in fase di consultazione, ma soprattutto, vista l'importante attività di repressione, non abbiate la possibilità dell'inserimento dei dati direttamente. Nel caso voi non abbiate accesso a questo sistema informatico, vorrei sapere se delegiate ad altre forze di polizia l'inserimento oppure le vostre notizie di reato attualmente non vengano inserite. Grazie.

**CATERINA LICATINI.** Conosciamo l'ottimo lavoro che avete fatto, sicuramente, come ha detto lei, tanto ancora deve essere fatto sul controllo dei reflui che ancora risultano arrecare grande danno al nostro mare.

Vorrei porle una domanda che riguarda il controllo dei rifiuti prodotti a bordo. Lei ha parlato dell'olio lubrificante che viene prodotto, che in teoria è facile da controllare perché ci sono dei registri di carico e scarico. Vorrei parlarle di un altro problema dei nostri mari, ancora più silenzioso e sottile di quello delle plastiche, che è quello degli oli vegetali esausti. Mi riferisco soprattutto alle grandi navi da crociera che girano nei nostri mari. Viene fatto un controllo per quanto riguarda la gestione degli oli esausti in questo tipo di imbarcazioni? L'impatto è enorme, visto che un chilo di olio vegetale esausto può distribuirsi fino a 1.000 metri quadrati di superficie in mare. Grazie.

**GIOVANNI PETTORINO,** *Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di*

porto — Guardia Costiera. Intanto grazie perché tutte le domande sono molto interessanti, se avessi avuto più tempo avrei fatto sicuramente un'illustrazione più completa.

Partirei dai tanti Ministeri che si occupano del mare, osservazione molto giusta. Il nostro è un Paese che ha più mare che terra, abbiamo circa 495.000 chilometri quadrati di mare su cui abbiamo gli obblighi del soccorso, l'obbligo di intervenire in caso di inquinamento, facciamo le attività di controllo di pesca, monitoriamo il traffico. I 495.000 chilometri rispetto ai 304.000 chilometri di superficie terrestre sono quasi il doppio, e quasi nessuno si rende conto che il nostro è un Paese che ha più mare che terra, quindi meriterebbe sicuramente un'attenzione di livello amministrativo apicale, con un Ministero dedicato.

Noi avevamo questo Ministero, e voglio solo accennarvi al fatto che siamo usciti dalla seconda guerra mondiale con una flotta distrutta, eravamo entrati in guerra con 4 milioni di tonnellate di flotta e alla fine della guerra ne avevamo 200.000 (abbiamo perso il 98 per cento della flotta), avevamo tutti i porti distrutti, perché i porti di Genova, di Napoli, di Bari non esistevano più.

Subito dopo la guerra fu istituito questo Ministero, che con pazienza ha ricostruito la flotta dalle ceneri della guerra, ha ricostruito l'economia marittima, insieme al Genio civile opere marittime ha ricostruito quei porti, ha consentito al Paese di avere una forte identità anche economica sul mare, e oggi questo Paese dal mare ricava quasi il 3 per cento del PIL, del prodotto interno lordo (il 2,7) e direttamente sul mare lavorano 800.000 persone.

Ho parlato di tre Ministeri, ma anche altri Ministeri si occupano di mare. Quello che rimane degli uffici di collocamento della gente di mare dipende dal Ministero del lavoro, tante altre attività economiche dipendono da altri Ministeri. La necessità di avere un'amministrazione unica che tratti in maniera coordinata i problemi del mare è sentita, e anche il *cluster* marittimo (gli armatori e tutti coloro che vivono di eco-

nomia del mare) la reclamano, e gli armatori lo ribadiscono sempre.

Cambiare l'amministrazione centrale dello Stato può essere difficile, ma sarebbe necessario almeno un momento di coordinamento quando si tratta di tematiche che incrociano problemi di più amministrazioni. Il nostro ordinamento già prevede una Presidenza del Consiglio, prevede la possibilità di istituire dei dipartimenti, ma questo è solo un contributo di pensiero.

Voglio solo ricordare che quando, nel 1980, ci fu un grande terremoto nel nostro Paese e ci fu la difficoltà di affrontare questo terremoto, fu fatta la scelta di individuare un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei ministri retto da un politico, prima da Zamberletti e successivamente da un altro politico, che si occupava di Protezione civile all'interno della Presidenza del Consiglio dei ministri.

L'onorevole Gagliardi ha colto un momento di necessità del nostro Paese, perché il nostro — ripeto — è un Paese che ha tantissimo mare, ha tantissime possibilità di sviluppo (non sto a dirvi tutte le eccellenze, ma potremmo passare una giornata intera a raccontare le cose che facciamo sul mare).

Interventi necessari: con la passata legge di bilancio noi abbiamo avuto, per la prima volta dal 1991, un incremento degli organici, la sensibilità dei nostri Ministri di riferimento ha fatto sì che i nostri organici nei gradi iniziali di carriera, cioè nei graduati, saranno incrementati, a partire dal 2021 sino al 2024, di 500 unità. Questi 10.600 uomini arriveranno ad essere 11.100, che ovviamente, tra esigenze, licenze, diritti riconosciuti a tutti i cittadini, non sono tutti presenti ogni giorno, quindi di fatto una forza presente di 6-7.000 persone, rispetto a tutte le cose che vi ho raccontato che devono essere affrontate, sono effettivamente poche.

Noi abbiamo una necessità di personale a fronte di questi grandi problemi. Devo dire che con l'ultima legge di bilancio questo tema è stato affrontato, è stato fatto un primo passo che maturerà dal 2024.

Ringrazio l'onorevole Buratti per gli apprezzamenti che ha fatto e soprattutto per

l'attenzione nei riguardi dei nostri piccoli uffici. Quando ho detto 307 uffici, ho contato anche quei piccoli uffici composti da due, tre o quattro persone, che a volte non danno l'idea di una forza operativa immediatamente dispiegabile, ma sono un presidio del territorio. Soprattutto in posti di mare importanti, dove esistono attività economiche che legano al mare in maniera forte quella città, quella località, queste persone insieme a tutte le altre forze dell'ordine, alle amministrazioni comunali e alle polizie municipali, possono garantire un presidio del territorio con proiezione al mare importante.

Grazie, quindi, per questo suo apprezzamento. Non è conosciuto, per noi mantenere questi uffici è anche problematico, ma siamo molto richiesti dalle amministrazioni comunali, che ci vengono incontro fornendoci anche gli spazi per poterli sistemare.

All'onorevole Fontana volevo innanzitutto dire che ovviamente con il Ministro Costa abbiamo trovato un'analogia di comportamenti e di prassi operative, perché il Ministro viene da un'istituzione dello Stato che fa più o meno le cose che facciamo noi con una divisa diversa. Il Ministro ha una grandissima conoscenza tecnica, a 360 gradi, di tutte le problematiche relative all'ambiente, ci è stato molto vicino, ci ha dato delle indicazioni molto utili e per questo lo ringraziamo sempre.

In ordine alle questioni sul fiume Sacco, come sa c'è un'inchiesta in corso, quindi mi astengo dall'aggiungere altro. Questi interventi sarebbero necessari su tutti i corsi d'acqua del nostro Paese, perché moltissime amministrazioni, pur avendo avuto in passato finanziamenti per costruire i depuratori, non li hanno realizzati, quindi il problema dell'immissione nei corsi d'acqua di sostanze inquinanti esiste, e quelle sostanze dai corsi d'acqua arriveranno in mare, quindi è il famoso inquinamento su cui dobbiamo intervenire, però capite bene che con 10.600 – e fra qualche anno 11.000 – persone non possiamo essere presenti in tutti questi luoghi.

Ringrazio l'onorevole Deiana per aver voluto rilevare la possibilità di venirci incontro sulle nostre esigenze, sapere che questo organo legislativo è attento alle nostre esigenze per noi è già molto importante, perché il nostro è un lavoro che spesso non viene visto, viene riconosciuto e portato all'attenzione in due casi, quando uno ne ha bisogno personalmente (lo scopriamo ogni volta che interveniamo in mare in situazione di emergenza) oppure quando l'attenzione mediatica in maniera forte ci porta sui giornali.

Negli ultimi tempi, come ricordava l'onorevole Buratti, nel bene e anche a volte con sottolineature diverse siamo stati conosciuti per il problema del soccorso ai migranti, che però, come avete visto, non è tra le attività per le quali siamo stati costituiti, quindi mi fa piacere in questa occasione poter parlare delle altre attività che svolgiamo, che sono comunque molto importanti.

In ordine ai regolamenti delle aree marine protette, quest'anno abbiamo fatto tre *workshop* ai quali ho partecipato anch'io. Abbiamo incontrato tutti i direttori e i presidenti dei parchi delle aree marine protette insieme ai comandanti delle Capitanerie su cui queste aree insistono, ci siamo confrontati e abbiamo visto tutte le cose che vanno o non vanno. In particolare, abbiamo rilevato la necessità di intervenire su questi regolamenti, che sono una serie di regole infinite. Se prendete un gommone in una zona vicino ad aree marine protette, sicuramente vi fanno un verbale, perché è talmente difficile ottemperare a tutto! Quindi è necessario pubblicizzare, comunicare e far conoscere le regole.

Le aree marine protette sono davvero un patrimonio. A me piace nuotare e andare sott'acqua: ho visto che, con l'attenzione che mettiamo nell'evitare il depauperamento di queste aree, le zone A e le zone B, quelle a maggior tutela, hanno visto un rinvigorire della fauna ittica. Non le cito perché non voglio fare pubblicità, ma oggi le nostre aree marine sono piccoli acquari, che a volte prendiamo aerei e facciamo settimane di viag-

gio per andare a vedere in altre parti del mondo. Anche dalle nostre parti si possono vedere cose incredibili.

Nessuno di voi forse immagina che di fronte alla spiaggia di Ostia e Torvaianica c'è una piccola area marina protetta, Tor Paterno, in cui ho visto decine e decine di cernie e anche le aquile di mare. Proteggere zone di mare a particolare possibilità di incremento della fauna ittica produce questo, e pensate cosa può significare ai fini del turismo. Oggi, in Italia, si fanno ogni anno almeno 800.000 tuffi (le immersioni si chiamano così) e ogni tuffo è economia che si muove, ma è anche avvicinare la gente a un elemento bellissimo, il mare, e vi garantisco che quelli che cominciano a farlo poi lo vogliono fare per tutta la vita. La necessità di aggiornare i regolamenti quindi c'è e su questo stiamo lavorando.

Le Bocche di Bonifacio: come sapete, siccome questo tratto di mare mette in comunicazione due tratti di alto mare, non possono essere stabilite regole forzose per tutti. Abbiamo adottato una serie di accorgimenti, intanto insieme ai francesi facciamo il controllo del traffico e grazie a questo controllo del traffico qualche tempo fa siamo riusciti a far deviare a 300 metri dagli scogli una nave dove a bordo si erano addormentati tutti, quindi qualcosa già facciamo.

Fare qualcosa di più impone un'attività di tipo tecnico-amministrativo a livello internazionale molto complesso, intanto l'Italia e la Francia hanno autolimitato il passaggio di merci pericolose, quindi non passano merci pericolose su navi di questi Paesi. Farlo per tutti confligge con alcuni principi del diritto internazionale, il problema è all'attenzione del Ministero dell'ambiente e continua ad esserlo perché è molto sentito, anche perché quella è una zona di altissimo pregio.

L'onorevole Terzoni chiedeva se possiamo intervenire sui laghi e sui fiumi. La nostra competenza è in mare, ai fini dell'ambiente possiamo intervenire sui fiumi (non nei laghi) soltanto in forza di una norma contenuta nel Codice ambientale, il decreto legislativo n. 152 del 2006, l'arti-

colo 135, che prevede che quando si produce un inquinamento marino la cui origine nasce a terra possiamo risalire a terra per colpire questo inquinamento.

Vi faccio un esempio mio personale: sono stato comandante a Gioia Tauro, sull'Aspromonte costruivano impianti agro-alimentari non regolari, che scaricavano abusivamente nei corsi d'acqua che arrivavano sul fiume Petrace; dal Petrace arrivavano al mare, soprattutto nel periodo delle olive, c'erano masse enormi di sostanza giallastra. Risalendo indietro scoprivamo questi stabilimenti e siamo andati anche sull'Aspromonte a chiuderli. Quindi, vestiti di bianco sull'Aspromonte, quando ci vedevano...

A Gioia Tauro all'epoca eravamo 43 persone, oggi sono di più perché è andata a compimento la riforma che vi dicevo, all'epoca arrivavano 3.000 navi, quindi ogni giorno almeno una decina di navi andavano controllate, un'attività continua, ci preoccupavamo del litorale, ma preoccuparsi di tutto l'Aspromonte con i numeri che vi dicevo diventa veramente problematico.

Quanto ai rapporti con le altre forze che operano in mare, *in primis* vorrei che fosse chiaro un punto: con la riforma Madia, la Guardia di finanza è diventata l'unico corpo di polizia operante in mare, cioè alla Guardia di finanza sono stati conferiti quasi tutti i mezzi navali delle altre forze di polizia. Come sapete, le forze di polizia ormai sono i Carabinieri, la Guardia di finanza e la Polizia penitenziaria, mentre la Forestale ormai, sempre per la legge Madia, è accorpata ai Carabinieri. Quindi le forze di polizia oggi in mare hanno la Guardia di finanza, che ha una competenza in materia di sicurezza del mare, ai sensi dell'articolo 2, lettera c, punto 1, del decreto legislativo n. 177 del 2016.

Come vi ho spiegato, la sicurezza marittima è un concetto che si declina in tante maniere. Essendo forza di polizia, operano nel settore dell'ordine pubblico e della sicurezza in mare, e questo è uno dei compiti che hanno le forze di polizia. Noi non siamo forze di polizia, siamo

polizia giudiziaria, che è cosa diversa, quindi questa è una competenza esclusiva della Guardia di finanza.

La Marina militare invece ha il compito della difesa dello Stato come delle altre forze armate, ovviamente anche la Marina militare ha una presenza in mare molto importante, unità navali molto evolute, e con la Marina militare come con la Guardia di Finanza ci coordiniamo giornalmente e le attività di coordinamento sono ottime.

Con la Marina militare abbiamo anche la stessa formazione, perché siamo un Corpo della Marina, quindi ci formiamo negli stessi istituti di formazione, e credo che questo coordinamento sia nelle cose, perché abbiamo un solo datore di lavoro, il nostro Paese, siamo tutti al servizio del nostro Paese e abbiamo l'obbligo di coordinare al meglio, perché ognuno nel suo campo con le proprie responsabilità — qui c'è il concetto che ci distingue, perché ognuno di noi ha le proprie responsabilità — quindi con le proprie responsabilità, che discendono dall'assegnazione che la legge dà di determinate funzioni a ciascuno di noi, deve avere la capacità di coordinarsi.

Le attività di coordinamento trovano varie sedi, esistono varie sedi sia a livello locale che a livello nazionale, vengono continuamente svolte.

Non abbiamo un censimento delle bombe inesplose, purtroppo nei nostri mari, in particolare nelle ultime due guerre, sono state disperse molte bombe, molte munizioni, e spesso durante le attività di pesca vengono raccolte anche dai pescatori. In quei casi ovviamente interveniamo, intervengono la Marina militare con il Nucleo Servizio Difesa Antimezzi Insidiosi (SDAI) e le prefetture, e le bombe vengono prima messe in sicurezza e poi fatte esplodere.

Sapere dove siano tutte le bombe nei nostri mari è veramente complicato. Sicuramente nel mare Adriatico è senz'altro un problema maggiore per i fondali in gran parte accessibili, a differenza del Tirreno che ha dei fondali più profondi. Tutte le volte che c'è una comunicazione al riguardo, gli organi dello Stato, con la

complementarietà e il coordinamento di cui dicevo prima, avvisano noi, noi avviamo la prefettura, che fa intervenire i nuclei SDAI della Marina militare, e tutti insieme interveniamo per ripristinare le condizioni di sicurezza in quei tratti di mare o di arenile o in porto, quando queste bombe vengono portate in porto.

C'è una norma di legge che prevede l'accesso allo SDI, manca il decreto di attuazione, quindi in questo momento noi potremmo fornire dati allo SDI, ma non li forniamo. Anche quando abbiamo necessità di fare una richiesta, tramite una procedura formale possiamo arrivare ad avere i dati, il che però è molto meno agevole di come avviene per le forze di polizia. L'accesso allo SDI sarebbe necessario per due cose, intanto per la mole considerevole di dati che passano nelle mani delle autorità marittime. Tutte le merci pericolose che vengono imbarcate sulle navi vengono autorizzate da noi, vengono autorizzati i trasbordi, gli sbarchi, gli imbarchi di merce pericolosa, abbiamo anche dati enormi che dovrebbero completare tutte le informazioni di questo sistema. Ci auguriamo che presto possa adottarsi questo decreto interministeriale e che anche noi, con le modalità decise in quell'ambito — magari non prevedendo una diffusione generale, come avviene per le forze di polizia, ma quantomeno permettendone l'utilizzo alle persone che possono utilmente usarlo, perché è un patrimonio di informazioni che deve essere dato soltanto a chi può utilizzarlo per i necessari fini — potremmo anche noi dare il nostro contributo.

Quanto al controllo sui rifiuti prodotti a bordo, gli oli di produzione dei motori si controllano facendo dei sondaggi nelle casse in cui vengono raccolti e incrociando i dati, che noi rileviamo dalle casse, con i registri. Conoscendo quanto produce in oli esausti un motore e verificandone la presenza a bordo, e anche attraverso i registri, accertandosi di quando questi oli sono stati scaricati regolarmente presso depositi autorizzati, ci accorgiamo se li hanno buttati a mare, quindi è molto semplice.

Si tratta di un'operazione che facciamo durante le attività di controllo a bordo delle navi, sia nazionali che straniere.

Per quanto riguarda gli altri controlli, lascerei la parola all'ammiraglio Caligiore, che, in quanto Comandante del Reparto Ambientale Marino, se ne è occupato personalmente.

AURELIO CALIGIORE, *Contrammiraglio del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e Capo Reparto ambientale marino*. Grazie, ammiraglio. Aggiungo alla sua esposizione, che dà risposte già di per sé compiute, una riflessione che concerne quello che nel gergo marittimo diventa *waste management*, vale a dire la trattazione della complessa procedura per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.

L'ammiraglio ha detto bene, esplicitando che facciamo rientrare nell'attività dei nostri *team* ispettivi, che vanno sotto il nome di *Port State Control*, anche il segmento dei controlli sui reflui prodotti dalle navi. La fortuna ci assiste perché la normativa internazionale è prevista nella cornice più ampia dell'International Maritime Organization che, come diceva l'ammiraglio Pettorino, è un'agenzia delle Nazioni Unite specializzata in tematiche di natura marittima, quindi lo *shipping* del mondo viene disciplinato nella sede propria, l'IMO a Londra.

Porrei la questione non tanto per le grandi navi quanto per le unità più piccole. L'onorevole Licatini citava le grandi navi passeggeri che con il gigantismo attuale tra equipaggio e passeggeri imbarcati raggiungono anche 5.000 persone, quindi sono delle cittadelle galleggianti: posso assicurare che le grandi navi hanno una gestione oculata di tutto il *waste*, inclusi gli oli vegetali da cucina.

La soluzione che fu adottata intorno alla prima metà degli anni '90 per quanto riguarda gli oli lubrificanti delle unità da diporto e pescherecci fu quella del consorzio obbligatorio. Si formarono due Consorzi, uno per le batterie esauste e uno per gli oli esausti (CONOE) e furono costituite delle isole ecologiche nell'ambito dei porti, quindi era facile controllare e assistere alla

fase di conferimento di questi rifiuti da parte delle unità minori.

Probabilmente la soluzione da attuare per quanto riguarda il ritiro degli oli vegetali potrebbe essere riferita a quanto fu fatto e continua ad essere fatto, perché in molti porti esistono ancora le cosiddette « isole ecologiche » dove ci sono fusti per raccogliere oli esausti e per conferire le batterie che poi i mezzi consorziati ritirano. La stessa cosa a mio avviso potrebbe essere attuata anche per gli oli vegetali prodotti dal naviglio minore, perché le grandi navi sono già organizzate.

Si consideri che l'olio vegetale esausto ha un costo commerciale non indifferente: se si mettono da parte 1.000 o 2.000 litri c'è poi il mezzo che li recupera e quindi non fa un viaggio a vuoto, ma riesce addirittura ad avere un piccolo margine di guadagno.

PRESIDENTE. Cedo la parola all'onorevole Labriola.

VINCENZA LABRIOLA. Ringrazio anch'io l'ammiraglio e il contrammiraglio per la relazione dettagliata e per l'esposizione di oggi e mi associo al ricordo del capitano De Grazia, di cui ho letto la storia e sul quale vorrei fare una domanda.

È vero che, come si evince dalle notizie giornalistiche, con la morte del capitano De Grazia è stato insabbiato anche il lavoro che stava svolgendo sull'indagine in corso al momento della sua morte?

Vorrei capire la questione della flora e fauna protetta, visto che un *report* di Legambiente evidenziava come gli illeciti su flora e fauna marine protette siano aumentati negli ultimi anni, soprattutto nel Sud Italia, ad esempio in Puglia, quindi vorrei avere un *focus* in merito a questo, oltre a proporre di rivederci magari a breve per approfondire, anche in relazione all'importante memoria che ci avete lasciato, con un ciclo di audizioni i tanti temi che abbiamo trattato oggi.

Mi piacerebbe avere i dati in relazione alle regioni costiere in merito a illeciti di flora e fauna, carenza del personale nelle varie zone del territorio, anche se abbiamo capito che la mancanza di organico ri-

guarda tutto il territorio nazionale, quindi un *focus* anche sulle mancanze di organico in territori particolari.

Per quanto riguarda la Puglia, visto che si è accennato a zone protette e al grande lavoro svolto dalla Capitaneria di porto, ultimamente la cronaca ci riporta i dati di sequestri sempre più frequenti di prodotti ittici non di alta qualità. Penso a tanti sequestri avvenuti anche a Taranto per quanto riguarda prodotti ittici legati a inquinanti, prodotti che quindi non possono essere messi sul mercato, così come recenti indagini riportavano al traffico di cavallucci marini legati al mercato asiatico. Ultimamente sono stati sequestrati quintali di mitili contenenti alti livelli di tossicità.

Come contrastare in particolari territori, dove c'è anche un'emergenza ambientale, questa diffusione? Ho fatto un giro sul Mar Piccolo, ho visto tante cose che non vanno, e in un'interlocuzione mi sono resa conto di come ci sia una mancanza di organico e in molti casi non si riesca a smantellare un vero *racket* di illeciti che avvengono sul mare. C'è anche un'emergenza legata alla plastica e ai rifiuti riversati su molte parti delle nostre coste.

Non so, anche alla luce dei dati che abbiamo, dove il Mezzogiorno è sempre più arretrato rispetto ad altre parti d'Italia, se vi sia una reale emergenza nel Sud Italia anche per quanto riguarda i contrasti agli illeciti sia di commercializzare flora e fauna protetti, sia per quanto riguarda prodotti illeciti derivati dalla produzione locale, visto che abbiamo parlato di una percentuale di PIL del 2,7 per cento.

Avete anche parlato di isole di plastica all'interno del Mediterraneo, in questo senso cosa possiamo fare noi legislatori per dare una mano per risolvere questo problema? Sappiamo che in campo ci sono tante possibilità e tanti esperimenti che vengono fatti in questo momento. Mi riferisco alla nave che, seguendo il flusso del mare, cerca di togliere la plastica. Adesso sono stati impiantati dei filtri che purificano l'acqua, ma come possiamo aiutarvi per debellare il problema della plastica nel Mediterraneo, che sta diventando

insostenibile anche secondo le vostre dichiarazioni?

Avete accennato a un rafforzamento dell'organico, ma io pensavo anche ad un rafforzamento della strumentazione. I droni ad esempio potrebbero aiutarvi nel lavoro di monitoraggio? Come possiamo aiutarvi in questo senso?

Ho letto che il 19 aprile 2019 ha tentato il suicidio un uomo della Capitaneria di porto per il trasferimento dopo 15 anni di lavoro in un'altra Capitaneria. Questa è un'esigenza che ho colto, perché il trasferimento dei reparti operativi diventa problematico, perché, quando si studia un determinato territorio e si monitorizzano determinati spostamenti, il trasferimento di un uomo che segue le indagini potrebbe rallentare il contrasto all'illecito.

Ringrazio nuovamente per l'audizione e per le risposte che vorrete darci.

**PRESIDENTE.** Ci sono ancora tre interventi, quindi chiedo ai colleghi di essere più concisi, perché siamo già in ritardo sul successivo punto all'ordine del giorno.

**PAOLO TRANCASSINI.** Grazie a nome del Gruppo di Fratelli d'Italia, grazie veramente per la competenza, per lo spessore, per quello che fate e anche per la passione che trapela dalla sua audizione di oggi ed è per tutti un bel segnale, visto che registriamo quasi sempre negatività dell'apparato pubblico, quindi da questo punto di vista mi volevo particolarmente complimentare.

Io sono della generazione del catrame, quindi la volevo ringraziare di avermi aperto un mondo, perché mi sono sfuggiti i decenni che sono passati, mi era sfuggito anche questo fatto che non trovavamo più il catrame sulla spiaggia.

Se questa è sicuramente una buona notizia per tutti e particolarmente per noi, mi sembra di capire che il *vulnus* delle attività che voi fate sia il sistema dei fiumi, che è un problema serio, il problema dei fiumi, dei fossi e del sistema di depurazione dei nostri comuni. Non con-

divido totalmente che ci siano stati finanziamenti per averli, perché i nostri comuni sono disseminati sui territori ed è quasi impossibile in alcune situazioni dotarli di un sistema di depurazione, però credo che, una volta impostato il lavoro come avete fatto voi, il tema vero di questo Paese sia quello di rafforzare gli investimenti sulla depurazione ed entrare più nel concreto sulla tutela dei fiumi.

Vorrei capire come possiamo aiutarvi in questo, sicuramente abbiamo capito, anche se siete stati molto corretti e non l'avete sottolineato, che far riferimento a tre Ministeri non è il massimo della facilità di lavoro, e lei ha detto che sarebbe opportuno che tutto questo venga ulteriormente attrezzato. Vorrei capire se ci sia una necessità di uomini, di mezzi e soprattutto di poteri.

A proposito del catrame lei diceva che in poche ore trovate chi fa il lavaggio e irrogate sanzioni molto pesanti. Spesso nel nostro Paese è la sanzione a fare la differenza, perché se la sanzione è adeguata si fa repressione, se non è adeguata, la repressione non c'è, quindi vorrei capire se nel sistema generale vi sia qualche carenza su cui possiamo intervenire per migliorare il vostro lavoro. Grazie.

NICOLA PELLICANI. Molto rapidamente, mi associo ai ringraziamenti all'ammiraglio per l'attività che svolgono le Capitanerie e per la relazione che ci è stata fatta.

Prima ricordava la vostra competenza su 495.000 chilometri quadrati di mare, ci sono poi anche le lagune che bisogna aggiungere o forse sono ricomprese, e in particolare vorrei fare una domanda relativa alla mia città, Venezia, sito molto complesso dove c'è una vasta frammentazione di competenze sulle acque, dove voi avete competenza su tutti i grandi canali di navigazione.

Si va dalla navigazione interna pubblica e privata, dai vaporetto, alle petroliere, alle grandi navi da crociera, in un sito molto complicato da gestire dove, oltre alla città antica da tutelare, c'è un ambiente lagunare molto delicato, c'è il porto, c'è un'area industriale che ospita ancora adesso attività petrolchimiche. All'interno di questo

voi avete un personale molto ridotto, degli uffici addirittura chiusi, e adesso, se dovesse entrare in funzione anche il MOSE, ci sarà sicuramente la necessità di un'operatività h24 e bisognerà capire come gestire un'attività e un sito che ripeto è molto complesso, dove c'è anche un problema contingente, quello della gestione del traffico crocieristico, con le navi che ultimamente sono andate anche a sbattere sul Canale della Giudecca.

Non so se abbiate allo studio una nuova ordinanza in tema di sicurezza, ma in generale sulla questione del personale possiamo darvi una mano? Grazie.

VANIA VALBUSA. Anch'io mi unisco al collega e porto il mio territorio in questa Commissione. Provengo dal lago di Garda, so che siete operativi con una sede a Salò, operativa 24 ore su 24, una solamente nel periodo estivo a Garda, nel veronese, e ho visto annunciata un'apertura in Trentino, ma non ho capito se la sede sia stata aperta o debba essere ancora aperta, e se aprirà mai.

La prima domanda è quindi per cercare di capire se anche il Trentino usufruirà del servizio di Guardia costiera.

Prima si parlava di incremento di unità, quindi vorrei sapere se verranno incrementate anche le unità a servizio del lago di Garda, visto che solo la sponda veronese ospita durante i mesi estivi quasi 3 milioni di turisti, quindi l'esigenza di avere un incremento delle unità emerge anche da questo dato.

Vorrei sapere se affrontate particolari situazioni ambientali, legate alla situazione delle acque del lago, e se gli ingressi all'interno delle acque lacustri siano contingentati e, se sì, in che maniera. Grazie.

GIOVANNI VIANELLO. Ringrazio l'ammiraglio Pettorino e il contrammiraglio Calligore per il loro lavoro, per il lavoro del Corpo delle Capitanerie di porto.

C'è un tipo di materiale che viene dall'attività antropica legata al mare, le calze della mitilicoltura, che infestano le coste e riescono ad arrivare anche alle isole, nonostante non ci siano impianti di mitilicol-

tura. Vorrei sapere se secondo voi, sull'esempio della raccolta degli oli esausti, si possa inquadrare in una normativa simile la raccolta delle calze dei mitili esausti o eventualmente se c'è un altro tipo di proposta per limitare questo grave problema per le coste, perché si vanno ad incagliare, è difficile rimuoverle e diventano trappole per la fauna marina. Grazie.

PRESIDENTE. Lascio la parola all'ammiraglio Pettorino per la replica.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera*. Grazie, presidente. All'onorevole Labriola, relativamente al comandante De Grazia e alle sue indagini posso dire che la strada tracciata dal nostro collega non è stata abbandonata. Ancora oggi presso la Commissione ecomafia le stesse intuizioni che insieme alla magistratura calabrese furono percorse al tempo continuano a essere percorse, ed è per questo che, come ho detto nella conclusione del mio intervento, riconosciamo un grande valore al nostro collega.

Per quanto riguarda gli aumentati illeciti perpetrati nei riguardi del prelievo irregolare di fauna protetta, negli ultimi anni, in particolare negli ultimi dieci anni, abbiamo incrementato le attività di controllo della filiera della pesca soprattutto nei riguardi dell'uso di attrezzature irregolari, per le quali abbiamo anche rischiato a suo tempo procedimenti di infrazione da parte dell'Unione europea. Mi riferisco alle famose reti spadare, che abbiamo di fatto eliminato (normativamente non sono più consentite), ed è stata fatta un'attività molto importante.

Periodicamente avviamo delle campagne di controllo sull'intera filiera, dal momento in cui il pescatore pesca al momento in cui il prodotto viene venduto. Stiamo anche facendo un'attività di verifica e controllo sul prodotto importato. Come saprete, negli ultimi anni il pesce che noi mangiamo per il 70 per cento circa proviene dall'estero e spesso viene spacciato per pesce nostrano. Pesce di bassa qualità, come il famoso pangasio

pescato nel Mekong, fiume inquinatissimo del Vietnam, viene venduto per merluzzo o altre specie pregiate con frode commerciale, perché si vende una cosa che costa meno di 1 euro a più di 20 euro, quindi è una vera frode commerciale, ma si tocca anche un principio di sicurezza alimentare importante.

Su questo stiamo facendo delle attività molto rilevanti, lo scorso anno sono state circa 480 le tonnellate di pesce che abbiamo sequestrato. Lo facciamo grazie ad alcune competenze che abbiamo incrementato negli ultimi anni; molti nostri colleghi sono ispettori di pesca riconosciuti a livello comunitario e facciamo queste attività di verifica e controllo anche sul territorio. Come capite bene, con quei numeri che vi ho detto, non sono massicce, ma ci sono dei risultati importanti e lo scorso anno sono state veramente tante le tonnellate sequestrate. Questo è dovuto anche ad un incremento delle attività che abbiamo posto in essere.

I campi sono tanti, ma la carenza di personale è rilevante, perché noi potremmo andare a controllare tutte le peschierie di Milano, ma deve andarci la Capitaneria di Genova che è quella competente, ma alla Capitaneria di Genova fanno servizio 250 persone e mandarle a Milano significherebbe togliere il presidio sul mare, che è il nostro *core business*.

Le isole di plastica presenti anche nel nostro mare sono un tema che è esploso negli ultimi anni, 5-6 anni fa non ne parlavamo e adesso credo sia all'attenzione di tutti. La cosa più importante in questo momento è maturare una cultura dell'uso e soprattutto del divieto assoluto della dispersione di prodotti plastici in mare, perché la plastica rimane per centinaia di anni in mare, quindi rimane sempre, la lasciamo alle generazioni future.

Questo è un lavoro che, grazie anche al Ministero dell'ambiente, stiamo portando avanti in maniera massiccia. Il primo punto, quindi, è quello della cultura e del controllo, ormai molti stabilimenti balneari sono *plastic free* e questo significa trasmettere al bambino - cosa che a noi

non avveniva 50 anni fa, quando magari buttavamo qualcosa in mare — che fare una cosa del genere non è una bella cosa. Quindi la cosa più importante in questo momento è l'educazione ambientale, la formazione soprattutto dei più giovani, di coloro che domani dovranno usufruire di questo splendido elemento che è il nostro mare.

I droni ci possono aiutare, per questo è stato fatto un decreto che ce ne consente l'uso, droni piccoli ovviamente, perché non dobbiamo fare azioni di guerra, dobbiamo fare azioni di controllo, c'è qualcuno che va a vedere per noi, quindi risparmieremmo soldi di carburante per le nostre unità navali, risparmieremmo soldi e attività anche con i nostri aeromobili e avremmo un controllo e una vigilanza maggiori. È stato fatto un decreto che ce ne permette l'utilizzo, mancano le norme attuative, quindi ci auguriamo che presto ci siano anche queste.

È stato toccato il tema dei trasferimenti. Nella nostra organizzazione la mobilità del personale è necessaria, innanzitutto per trasparenza. Anche le norme anticorruzione prevedono che il personale si debba muovere e non rimanere nello stesso posto, a contatto con la stessa utenza, perché siamo fornitori di servizi e quindi, anche per una questione di trasparenza, la mobilità del personale diventa una garanzia di correttezza amministrativa e istituzionale.

C'è inoltre da dire che la maggioranza dei nostri sottufficiali, quasi il 90 per cento, sono pugliesi o campani; se accontentassimo tutti, nessuno andrebbe a lavorare nelle altre regioni; quindi per consentire a tutti di trascorrere un periodo della loro vita professionale nei luoghi di origine, è necessaria questa mobilità, che si sposa anche con l'esigenza di trasparenza, che è un valore, perché la nostra come tutte le amministrazioni pubbliche deve essere trasparente, non può permettersi di mantenere una persona a contatto con un'utenza per anni, cosa che poniamo in atto attraverso una politica equa e trasparente, perché i nostri movimenti vengono effettuati in maniera trasparente.

All'onorevole Trancassini voglio dire che è vero, mettiamo tanta passione nel nostro lavoro, credo di essere stato veramente fortunato nella mia vita, perché ho fatto tutto quello che ho fatto veramente con amore, perché mi piaceva, ho superato abbondantemente i quarant'anni di attività, ma non me ne sono accorto, non sono stanco di aver lavorato tutto questo tempo, anche se ho lavorato tanto. So che questo sentimento è condiviso da tantissimi miei colleghi, perché sentiamo di fare un lavoro utile per la comunità e siamo a contatto con un elemento bellissimo, il nostro bel mare, quindi ci auguriamo che questa passione possa rimanere nella nostra organizzazione per sempre.

Come possiamo risolvere i problemi dell'inquinamento? Abbiamo fatto un'analisi, nel mare siamo messi abbastanza bene, mentre siamo messi molto peggio a terra, perché non c'è depurazione. Paradossalmente, quindi, per aiutare il mare bisogna lavorare molto a terra, bisogna fare molto lavoro sulla depurazione, abbiamo 8.000 comuni e centinaia di corsi d'acqua che arrivano a mare, e su queste centinaia di corsi d'acqua affluiscono migliaia di altri corsi d'acqua, quindi bisogna fare un lavoro veramente completo.

Della necessità di uomini e mezzi abbiamo già parlato. Quanto alla necessità di poteri, credo che le norme che abbiamo a disposizione ci consentano di lavorare.

È vero, è necessario a volte colpire, denunciare, sequestrare, però cerchiamo sempre di fare un'azione di tipo preventivo ed educativo, perché crediamo che con la prevenzione, la formazione e l'educazione si possano raggiungere grandi obiettivi, e devo dire che spesso, quando contravvenzioniamo qualcuno nelle aree marine protette, rileviamo la non conoscenza delle norme. Ecco perché ci sforziamo molto di trasmettere l'educazione e questa cultura del mare, quindi ben venga questo lavoro che stiamo facendo nelle scuole. L'anno scorso abbiamo raggiunto quasi 70.000 studenti, andando nelle scuole di ogni ordine e grado a raccontare le

cose in maniera più semplice, molto elementare. È infatti questa generazione che farà uso di queste cose e deve essere educata al rispetto dell'ambiente perché, come dicono molti, non abbiamo ricevuto in eredità questo bene prezioso che è l'ambiente, ma l'abbiamo ricevuto in prestito da chi viene dopo di noi, quindi è a loro che dobbiamo consegnarlo come si deve, perché ce lo hanno prestato.

L'onorevole Vianello ha colto il tema delle calze della mitilicoltura, problema che andrà affrontato. Da un punto di vista tecnico-normativo non è ancora molto studiato, bisognerà trovare una soluzione perché, soprattutto dove insistono gli impianti di mitilicoltura, la dispersione di queste calze di materiale plastico è veramente invadente.

L'attività dell'acquacoltura è importante e dà tanto lavoro, quindi anche nel prendere provvedimenti bisogna evitare di strozzare sacche di lavoro importanti, che esistono a macchia d'olio nel nostro Paese. Credo che gli stessi mitilicoltori che ho avuto modo di incrociare nei miei percorsi professionali abbiano tutta l'intenzione di offrire un prodotto la cui coltura non guasti l'ambiente, quindi con un po' di buona volontà bisogna trovare delle soluzioni che al momento ancora non sono state trovate.

Quella di Venezia, onorevole Pellicani, è una situazione veramente molto complessa: economia, natura e altre cose sono molto problematiche. A Venezia, anche nella prospettiva dell'impiego del MOSE, le attività di ingresso e uscita delle navi saranno sempre più complesse. Questi sono i nostri numeri, so che tutti i comandanti chiedono un incremento di personale per le proprie Capitanerie, ma quelli siamo, per cui dobbiamo fare attenzione a come ci distribuiamo.

A numeri invariati, cerchiamo di aumentare le competenze del nostro personale, parlavo prima degli ispettori di pesca che fanno importanti corsi in Europa e sono veramente all'avanguardia, come i nostri ispettori che vanno a bordo delle navi. La complementarietà tra le nostre attività amministrative e le nostre attività

operative, di cui dicevo prima, che sono un contributo per i territori che hanno tanta economia sul mare, sono un contributo di competenze che nasce anche dal fatto (ho 15 diverse destinazioni nella mia carriera) che ci siamo confrontati con le destinazioni più diverse, con le situazioni marittime e portuali più diverse, quindi siamo portatori di esperienze.

Quando lo scorso Governo dovette mettere mano alla riforma sui porti, l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti decise di non rinnovare più i presidenti delle autorità portuali e ci trovammo in nove comandanti di porto a fare i commissari, cioè i presidenti del porto. Credo che l'assenza dei presidenti (non me ne vogliano i presidenti delle autorità portuali) in quell'uno o due anni uno non si sia sentita, perché abbiamo continuato a mandare avanti quelle attività pur non essendo quel lavoro il nostro *core business*, la nostra *mission* principale, perché arrivati ad una certa età abbiamo maturato tante esperienze anche attraverso una cosa che pesa, perché le garantisco che a una famiglia pesa, alla mia famiglia è pesato moltissimo il fatto che io mi spostassi ogni due anni.

Alla fine si costruiscono però delle professionalità che sono a disposizione di tutto il territorio e di tutte le comunità che dal mare traggono risorse importanti.

All'onorevole Valbusa voglio dire che abbiamo due presidi sul lago di Garda, un presidio storico che nacque a seguito di un'emergenza, perché un'estate ci furono diversi incidenti, ci fu chiesto aiuto, andammo sul lago di Garda senza una previsione normativa (ci fu chiesto dal Governo) e formammo un presidio.

Questo presidio ormai sul Garda lo abbiamo tutto l'anno e abbiamo un presidio di tre mesi anche sul lago Maggiore, ma non siamo — glielo dico — in condizione di assicurare altri presidi su altri laghi, perché, siccome le norme primarie ci impongono una serie di responsabilità e ci affidano una serie di funzioni importanti sul mare, andarci a cercare altre cose non è possibile, anche se potremmo offrire un servizio. Al momento, con i

numeri che abbiamo, presidiare con 10.000 uomini anche tutti i laghi e tutti i fiumi, oltre a 8.000 chilometri di coste e a 495.000 chilometri quadrati di mare, credo sia impossibile. Non vorrei aver disatteso una sua aspettativa, però al momento, se ci fosse chiesto, dovremmo chiudere qualcosa sui litorali.

Credo di aver risposto a tutto.

**PRESIDENTE.** A me risulta che abbia risposto a tutti i parlamentari.

**GIOVANNI PETTORINO, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.** Vorrei fare un'ultima considerazione molto breve, se mi consente. Vi ringrazio davvero per la grande attenzione che avete prestato, come avete visto non ho letto la relazione, sono andato a braccio, quindi vi guardavo e vedevo che mi seguivate con interesse, e questo mi ha dato ancora più piacere ed energia.

In secondo luogo, vi ringrazio per le domande, perché, avendo compreso il

mio intervento in 30 minuti, non ho potuto dire tutto, ma tante delle cose che avrei voluto dire sono emerse dalle domande e quindi dall'attenzione e dalla passione che anche voi mettete nella vostra attività. Grazie tanto per tutto, grazie.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, e il Contrammiraglio Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Capo Reparto Ambientale Marino, Aurelio Caligiore, per essere intervenuti e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*). Vi ringrazio anche per averci trasmesso la passione per il mare. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.35.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 5 agosto 2019*

---

## ALLEGATO

## CAMERA DEI DEPUTATI

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI  
PUBBLICI)**AUDIZIONE DEL COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE  
CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA  
AMM. ISP. CAPO (CP) GIOVANNI PETTORINO***ROMA, 18 giugno 2019***1. LE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA –  
PROFILI ORGANIZZATIVI**

Il corpo delle capitanerie di porto opera con un'organizzazione che:

- In sede centrale, è costituita dal comando generale del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera, ufficio dirigenziale generale del ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- A livello territoriale, si articola in direzioni marittime (livello regionale), compartimenti e circondari marittimi (livello provinciale e comunale), seguendo la distribuzione delle giurisdizioni in cui è ripartito il litorale dello stato, per effetto delle norme del *codice della navigazione*.

Gli uffici marittimi sono l'articolazione territoriale – in sede decentrata - dei ministeri da cui il corpo dipende funzionalmente: il ministero delle infrastrutture e trasporti, - in via principale - nonché i dicasteri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo.

Le capitanerie di porto rappresentano il punto di riferimento amministrativo degli usi civili e produttivi del mare.

Esse agiscono come una sorta di "sportello unico del mare" per le attività private e d'impresa che intorno al mare ruotano., avendo, tra i propri obiettivi primari, la regolamentazione della sicurezza marittima, nelle sue molteplici declinazioni: sicurezza della nave, portuale, ambientale e delle attività di pesca.

Per il dicastero della difesa, il corpo delle capitanerie di porto, quale corpo della marina militare, svolge, ai sensi dell'art. 132 del codice dell'ordinamento militare, funzioni di concorso alla difesa marittima e costiera ed al supporto della squadra navale.

Le **principali funzioni** attengono alla regolazione degli **usi civili e produttivi del mare nelle sue tante manifestazioni**, (infrastrutture portuali, trasporto via mare, regolamentazione dell'uso dei litorali e della fascia costiera), attribuite dalla legge e svolte in regime di dipendenza funzionale dai dicasteri che ho citato.

**FUNZIONI**

Tra esse – per citare solo alcuni degli ambiti più importanti:

- Il comando dei porti e le funzioni di **autorità marittima** assegnate dal codice della navigazione,
- La direzione tecnica dell'organizzazione nazionale preposta alla **ricerca ed al soccorso alla vita umana in mare (SAR)**;

- Il **monitoraggio e controllo del traffico navale**, ai fini della sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, mediante la gestione del **VTMIS - vessel traffic monitoring and information system**;
- L'applicazione delle norme **tecniche per la sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo**,
- L'attività certificativa ed ispettiva sul naviglio di bandiera italiana e sulle navi straniere che toccano i porti dello stato (c.d. Funzioni di *flag state* e *port state control*);
- La funzione di **polizia marittima**, nei porti, sul pubblico demanio marittimo e negli spazi marittimi di giurisdizione e di interesse nazionale.

In dipendenza funzionale dal MIPAF, le capitanerie di porto assicurano inoltre la vigilanza e controllo sulle attività di **pesca ed acquacoltura** e sulla filiera commerciale dei prodotti ittici.

per quanto attiene ai temi ambientali, le norme che affidano al corpo funzioni di tutela dell'ambiente marino e costiero costituiscono un organico quadro di strumenti che si sviluppano lungo più direttrici:

<b>FUNZIONI AMBIENTALI</b>
--------------------------------

- **Vigilanza e controllo** per la prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino  
Comprende i controlli sul rispetto delle norme del diritto interno, del diritto europeo e di quello internazionale, negli spazi marittimi sottoposti alla giurisdizione nazionale: zona di protezione ecologica<sup>1</sup> ed acque marittime d'interesse dello stato, anche oltre il limite del mare territoriale
- **Coordinamento degli interventi per la lotta all'inquinamento**,  
  
Direzione tecnica degli interventi a livello "locale", secondo le previsioni dell'art. 11 della legge n.979/1982;
- Sorveglianza specialistica nelle **aree marine protette** e nelle aree di reperimento;
- Attività di accertamento degli illeciti amministrativi e penali in materia di **scarichi**, lesivi per l'ecosistema marino, e di **gestione del ciclo dei rifiuti**, (*in forza degli artt. 135 e 195 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n°152 - codice ambientale*).

<sup>1</sup> La legge n. 61 dell'8 febbraio 2006, con l'obiettivo di prevenire scarichi di sostanze inquinanti in acque internazionali, ma prossime alle coste italiane, prevede l'istituzione di zone di protezione ecologica a partire dal limite esterno del mare territoriale italiano. La delimitazione verso l'alto mare è subordinata alla stipula di appositi accordi con gli Stati esteri con aree marine confinanti. All'interno della ZPE si applicano misure di prevenzione e repressione dell'inquinamento marino, nonché di protezione dei mammiferi, della biodiversità e del patrimonio archeologico e storico. L'Italia esercita nella ZPE la propria giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico, conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 e dalla Convenzione UNESCO del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo. Nelle ZPE si applicano, anche nei confronti delle navi battenti bandiera non nazionale, le norme del diritto italiano, del diritto dell'Unione europea che attengono alle descritte finalità di tutela, ad esclusione di previsioni di regolazione delle attività di pesca.

## 2. EVOLUZIONE DEI COMPITI DI TUTELA AMBIENTALE

L'evoluzione storica delle norme di tutela dell'ambiente marino può utilmente individuare il proprio momento d'avvio nel 1942, in due norme del **codice del navigazione**, gli **articoli 71 e 76** in tema di divieto di getto di materiali nei porti e di interrimento dei fondali ed "intorbidamento delle acque"<sup>2</sup>. Si tratta di norme, evidentemente mosse, allora, da finalità di conservazione dell'agibilità tecnica dei porti ma che, dal punto di vista dell'autorità marittima, segnano la risalente, storica specializzazione del corpo nel settore della conservazione, anche a fini ambientali, del mare.

La **legge 14 luglio 1965, n. 963**, in materia di pesca marittima, individua nel corpo delle capitanerie di porto, per la prima volta in maniera organica, l'organo deputato alla vigilanza per la salvaguardia e la tutela della "risorsa mare".

Un'attribuzione che troverà più organica previsione nel **1976** con la c.d. "**legge merli**", che pone le prime basi per un sistema di salvaguardia dell'ambiente marino incentrato su compiti specialistici e sui connessi poteri di vigilanza degli uffici marittimi.

Già in quegli anni, viene in rilievo la potenzialità del ruolo del corpo come presidio territoriale di un capillare sistema di tutela del mare, ruolo che sarebbe stato poi ulteriormente valorizzato con la citata **legge 31 dicembre 1982, n. 979**, sulla "**difesa del mare**".

L'autorità marittima, per effetto di tale norma, esercita funzioni di vigilanza e controllo, di coordinamento degli interventi di lotta all'inquinamento, diffida i comandanti delle navi che si siano resi responsabili di condotte inquinanti, dichiara l'emergenza "locale" per l'impiego diretto delle risorse strumentali, pubbliche e private, disponibili ed in concorso, è organo tecnico per la gestione dell'emergenza "nazionale", nel quadro del piano nazionale antinquinamento di protezione civile.

Dopo pochi anni, l'istituzione, ad opera della **legge n. 349/1986**, del **Ministero dell'ambiente** consolida il dispositivo nazionale di tutela ambientale, ponendo le capitanerie di porto - guardia costiera alle dirette dipendenze funzionali del neo-istituito dicastero.

<sup>2</sup>

Art. 71 c.n. (Divieto di getto di materiali). Nei porti è vietato gettare materiali di qualsiasi specie. Il capo del compartimento determina le altre zone alle quali è esteso tale divieto per esigenze del transito e della sosta delle navi, o per altre necessità del traffico e della pesca.

Art. 76 c.n. (Interrimento dei fondali e intorbidamento delle acque). Se l'esercizio di impianti industriali o di depositi stabiliti sui margini di banchine o di moli, ovvero di canali navigabili, determina interrimento delle acque adiacenti, gli esercenti sono tenuti a provvedere alla conservazione del buon regime dei fondali, in conformità delle disposizioni impartite dal capo del compartimento. Del pari gli esercenti sono tenuti a provvedere, secondo le disposizioni impartite dalla predetta autorità, per ovviare all'intorbidamento delle acque prodotto dagli impianti o dai depositi. In caso di mancato adempimento da parte degli esercenti, l'autorità predetta provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Camera dei deputati - VIII Commissione ambiente - Audizione Anm. Isp. Capo (CP) Giovanni PETTORINO  
18 giugno 2019

EVOLUZIONE  
DELLE  
NORME DI  
TUTELA  
AMBIENTALE

Alla struttura territoriale del corpo viene così' attribuito il ruolo di articolazione operativa territoriale del ministero dell'ambiente.

Coerente con tale impostazione, la **legge 31 luglio 2002, n. 179**, istituisce il **reparto ambientale marino**, unità organizzativa del dicastero dell'ambiente, alle dirette dipendenze del sig. Ministro, in cui oggi opera personale del corpo.

L'evoluzione delle norme che ho citato, pone la funzione di **tutela ambientale**, legata agli spazi marittimi, tra le principali *mission* del corpo delle capitanerie di porto.

Nel tempo, l'azione delle capitanerie ha rappresentato un'efficace sintesi tra potestà amministrative e funzioni operative e di vigilanza, ad alta specializzazione.

Ciò anche grazie alla **tecnologia di cui oggi possiamo disporre** (telerilevamento satellitare o aereo, sistemi di monitoraggio del traffico marittimo)

Il monitoraggio, anche con capacità "selettive" del traffico marittimo (ad es. Navi con merci pericolose a bordo), permette di elaborare un quadro conoscitivo dei vettori navali e delle merci trasportate.

Un quadro informativo che è necessario per pianificare in maniera coerente e coordinata, sia le azioni di controllo che quelle di risposta alle emergenze, ma utile anche per l'efficiente disimpegno delle ordinarie attività di polizia marittima.

Un dato significativo per i compiti di tutela ambientale e' l'elevato numero di visite effettuate, ogni anno, alle navi di bandiera estera dai **nuclei ispettivi PSC** (*port state control*) delle capitanerie di porto.

Le verifiche a bordo delle navi non italiane che transitano dai nostri porti è teso a verificare il rispetto delle norme internazionali ed interne, avuto riguardo, in particolare, alla disciplina della gestione dei **rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico**, in forza delle attribuzioni conferite dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n.182, (gestione in ambito portuale dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico)..

Nel 2018 il corpo ha effettuato **959 ispezioni e 588 nell'anno in corso** a bordo di navi straniere, riscontrando deficienze ed inosservanze che , in 42 casi nel 2018 e per 34 navi nel 2019 , hanno determinato l'adozione di provvedimenti di "detenzione" di altrettante navi di bandiera estera, ossia il "fermo" della nave che ha potuto riprendere la propria attività operativa e commerciale solo dopo aver eliminato le deficienze o le difformità riscontrate.

### 3. TUTELA AMBIENTALE ED ATTIVITA' DI CONTRASTO

Ho accennato alla circostanza che il corpo delle capitanerie di porto ha, nel proprio "DNA funzionale", un'anima amministrativa ed una operativa.

*Camera dei deputati - VIII Commissione ambiente - Audizione Amm. Isp. Capo (CP) Giovanni PETTORINO  
18 giugno 2019*

**TUTELA  
AMBIENTALE  
TRA LE  
MISSION  
DELLE CC.P.**

I compiti di tutela ambientale svolti dalle capitanerie beneficiano del tratto peculiare legato alla stretta correlazione tra attività amministrative ed operative.

**COMPLEMENTARIETÀ  
TRA ATTIVITÀ  
AMMINISTRATIVE ED  
OPERATIVE**

Adeguatamente indirizzata, tale peculiarità costituisce una risorsa al servizio delle attività di prevenzione e repressione di attività svolte in danno dell'ambiente marino e costiero.

Al di là dei casi di inquinamento macroscopicamente avvertiti, siamo spesso dinanzi ad un fenomeno che, in alcune manifestazioni, specie nel settore del ciclo dei rifiuti, è in grado di sfruttare abilmente gli strumenti legali del ciclo logistico di distribuzione delle merci.

E' necessario, pertanto, un approccio multidisciplinare da parte di tutti i soggetti pubblici che, a vario titolo, svolgono compiti di polizia giudiziaria in campo ambientale.

In tale contesto, il valore aggiunto del contributo prestatore dalle capitanerie di porto è essenzialmente l'elevata competenza specialistica, la familiarità con i temi legati all'ambiente marino e costiero, nelle diverse implicazioni.

L'evoluzione delle tecnologie di telerilevamento satellitare unitamente ai compiti ispettivi svolti capillarmente dagli uffici marittimi sulle navi estere che scalano i nostri porti, ha così contribuito sostanzialmente a **debellare l'antico fenomeno delle c.d. "discariche operative", ovvero dell'immissione deliberata in mare, durante la navigazione, dei rifiuti**, delle acque di sentina e delle acque di "zavorra sporca" (ovvero acque contaminate dai prodotti contenuti nelle cisterne che, una volta scaricate, dovevano essere riempite con acqua di mare per ragioni di stabilità)

Oggi la vera emergenza ambientale in mare non riguarda più la misurazione, valutazione e prevenzione delle sole attività che in mare si svolgono, quanto **l'impatto delle attività che si svolgono sulla terraferma.**

**CRESCENTE  
IMPATTO  
DELL'INQUINA-  
MENTO DA  
TERRA**

I sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, nati all'indomani del naufragio della petroliera erica, affidati alla gestione delle capitanerie, hanno consentito all'unione europea di disporre di un puntuale tracciamento di tutte le unità superiori alle 300 tonnellate che solcano il mediterraneo.

L'effetto deterrente sull'adozione di condotte dannose verso l'ecosistema marino è significativo, grazie alla diffusa percezione dell'efficacia dell'azione repressiva e della sostanziale assenza di aree di impunità.

Il tracciamento delle potenziali fonti di inquinamento è invece più complesso e di difficile realizzazione per i rifiuti generati in ambito terrestre.

Ne sono esempio i frequenti episodi di **sversamento nei fiumi di rifiuti liquidi e solidi**, che, alla fine, vengono recapitati in mare.

Le condotte che maggiormente provocano l'inquinamento dei mari, sono oggi legate alle grandi potenzialità lesive derivanti dall'immissione di rifiuti, generati a terra, in un corpo idrico intermedio che poi recapita in mare.

#### 4.1 ATTIVITA' OPERATIVA AMBIENTALE: APPROCCIO INTEGRATO

Partendo dalla constatazione dell'evoluzione dei fenomeni inquinanti, è aumentata, negli ultimi anni, l'attività di vigilanza presso insediamenti produttivi che sversano i propri reflui in fiumi e/o canali che inquinano le zone di mare in cui i corsi d'acqua recapitano.

STRATEGIE DI CONTROLLO

Grazie alla competenza accertativa, derivante dall'**art. 135 del "codice ambientale"**, è stato possibile accertare, nel 2018 e nel primo trimestre di quest'anno, sotto la direzione dell'autorità giudiziaria inquirente, numerose violazioni presso insediamenti produttivi che smaltivano illegalmente i rifiuti prodotti in corsi d'acqua superficiali.

Un contributo significativo hanno garantito i **sistemi di telerilevamento ambientale** di cui sono dotati i velivoli del corpo, capaci di "leggere" le differenze termiche e/o spettrografiche delle acque marine e di quelle dei fiumi e in grado di fornire, pertanto, agli operatori di P.G. A terra importanti indicazioni sull'ubicazione degli scarichi e sulla presenza e/o accumulo di sostanze estranee all'ambiente naturale.

Avuto riguardo all'impiego di **tecnologie satellitari**, il MATTM noleggia l'uso di satelliti per il monitoraggio ambientale. Il corpo supporta l'attività di vigilanza ambientale satellitare con la propria componente aerea in caso di malfunzionamento del sistema e ogni qualvolta venga rilevato un inquinamento.

La pianificazione dell'attività delle varie componenti specialistiche del corpo segue oggi un **approccio integrato**, ispirato ad un impiego sistematico e sinergico delle unità operative, valutato sulla base delle loro peculiari capacità e specializzazioni.

Le risorse strumentali più qualificate, in tale settore, sono rappresentate dalla componente aerea, dalla componente subacquea e dalle unità specialistiche che fanno capo al laboratorio ambientale fisso (presso la C.P. di Roma – Fiumicino) e dai laboratori ambientali mobili (LAM).

LE RISORSE STRUMENTALI SPECIALIZZATE

La **componente aerea**, dotata dei predetti sistemi di telerilevamento, effettua, ordinariamente, attività di ricognizione d'insieme, ad ampio raggio, individuando eventuali anomalie termiche in *near real time*, da sottoporre successivamente ad una validazione in situ da parte dei comandi territoriali.

I **5 nuclei operatori subacquei** grazie alla loro versatilità ed elevata specializzazione, intervengono in particolari situazioni di degrado ambientale, in cui sia necessario, ad esempio, valutare lo stato dei fondali, la condizione di relitti, ovvero effettuare campionamenti da condotte o scarichi subacquee.

Infine, la componente più recente, si compone di un **laboratorio di analisi ambientali**, intitolato al CF (CP) Natale De Grazia, con la disponibilità di biologi e personale specializzato, operante presso un laboratorio tradizionale, in sede fissa, ubicato nel comprensorio della capitaneria di porto di Roma-Fiumicino, nonché di due laboratori ambientali mobili (LAM), in grado di spostarsi nell'ambito del territorio nazionale, per effettuare attività di campionamento ed analisi in situ.

### ATTIVITA' POLIZIA AMBIENTALE

#### SVOLTE NEL 2018 sino al 31.05.2019

Grazie all'impiego delle unità specializzate (componente aerea/operatori subacquei/LAM), anche nell'arco del 2018 e sino all'attualità, è stato possibile proseguire un'articolata azione di accertamento delle violazioni in materia ambientale condotta, , sviluppata secondo pertinenti tipologie di accertamento, - individuate anche in attuazione delle direttive impartite dal sig. Ministro dell'ambiente.

#### V. TABELLA ALLEGATA "DATI ATTIVITA' POLIZIA GIUDIZIARIA"<sup>3</sup>

#### 4.2 POLIZIA AMBIENTALE – CASI DI MAGGIOR RILIEVO (ULTIMO TRIENNIO)

All'inizio del 2018, il ministro dell'ambiente ha approvato un **piano nazionale di rilancio della strategia ambientale**.

Tra le misure di maggior rilievo, il piano ha contemplato l'istituzione, presso le direzioni marittime di **nuclei operativi di polizia ambientale** che, nell'arco dell'anno, hanno svolto numerose operazioni nel campo della tutela ambientale.

Lo scorso novembre, **il nucleo bari** ha sequestrato, in ambito portuale, un'area di 2000 mt quadri utilizzata per lo stoccaggio di materiali ferrosi, destinati al commercio transfrontaliero risultati non conformi alle normative tecniche in materia di rifiuti, né alle normative tecniche volte a regolare, per prevenire l'inquinamento, il trasporto via mare di tale tipologia di materiale.

**Il nucleo di Catania**, dopo un'intensa attività investigativa protrattasi per oltre un anno, ha accertato l'esistenza di un ingente traffico illecito di rifiuti e segnalato all'A.G. 36 soggetti, responsabili di traffico illecito di rifiuti, tutti rinviati a giudizio dal Gup.

Ulteriori significative attività di contrasto al traffico illecito di rifiuti sono state poste in essere inoltre dalle dd.mm. di Reggio Calabria, Palermo, Napoli e Civitavecchia.

<sup>3</sup> Fonte : Reparto Ambientale marino

Presso la **D.M. di Civitavecchia** nell'ottobre del 2017, l'operazione "end of waste" parte dal porto di Civitavecchia per poi interessare anche i porti di Livorno, La Spezia, Genova e Ravenna.

Nell'occasione, la Capitaneria di porto di Civitavecchia, con l'ausilio del nucleo speciale d'intervento (NSI) del comando generale ha svolto attività di indagine particolarmente complesse che hanno condotto ad un'informativa di reato che ha portato al sequestro del contenuto di interi container, presenti nei piazzali del porto, in attesa di essere imbarcati.

Dalle indagini sono emerse molteplici fattispecie delittuose perpetrate da un'organizzazione criminale dedita al traffico - illecito ed organizzato - di rifiuti mediante reiterate spedizioni marittime transfrontaliere effettuate in Cina, Pakistan, Indonesia e Corea di scarti industriali tal quali, non bonificati, oppure di miscugli eterogenei per i quali è stato analiticamente rilevato un livello di contaminazione di policlorobifenili (pcb), solventi ed idrocarburi ben oltre i limiti consentiti, così da classificare il materiale come rifiuto non conforme e non recuperabile.

Il fulcro dell'attività criminale era invece il profitto, di portata estremamente rilevante, derivante dal trattare il materiale come sottoprodotto industriale – ancora riutilizzabile senza alcun trattamento – e non come rifiuto pericoloso.

Tra le fattispecie penali contestate agli indagati, l'associazione a delinquere finalizzata ad attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti, la gestione illecita di rifiuti, la falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico, la miscelazione di rifiuti non pericolosi con rifiuti pericolosi. ;

La gravità dei fatti, l'elevato volume di affari e la particolare "capacità criminale" delle persone e delle società coinvolte, anche nell'operare sul mercato transfrontaliero, hanno indotto l'A.G. Inquirente a disporre misure cautelari di custodia in carcere, per alcuni degli indagati, ed il sequestro preventivo delle aziende coinvolte, oltre che di beni e conti correnti intestati agli indagati, per un valore complessivo stimato in circa 10 milioni di euro.

#### **4.3 ULTERIORI BEST PRACTICES**

##### **➤ RINVENIMENTO DI MATERIALE PLASTICO LUNGO IL LITORALE CAMPANO, LAZIALE E ZONA MERIDIONALE DELLA TOSCANA (FEBBRAIO-MAGGIO 2018).**

Tra febbraio e maggio del 2018, lungo tutta la costa tirrenica, in particolare nel tratto di mare compreso tra Amalfi e l'Argentario, sono stati rinvenuti numerosi dischetti di plastica, avvistati anche sulla costiera sorrentina, amalfitana e laziale. Le correnti hanno poi spinto tale materiale sin verso la toscana.

Dalle informazioni raccolte dalle direzioni marittime di Napoli e Civitavecchia è emerso che si trattava di materiale in uso presso diversi impianti di depurazione della Campania, del Lazio, della Liguria e della Lombardia, utilizzato nel ciclo di depurazione degli scarichi.

Ultimate le verifiche presso i depuratori con recapito diretto lungo la costa, i comandi periferici della Campania e del Lazio hanno svolto

controlli mirati presso le foci di 11 fiumi<sup>4</sup>, allo scopo di tenere conto dei numerosi impianti di depurazione che, anche ubicati a chilometri di distanza dalla costa, recapitano presso corpi idrici intermedi.

Dalle indagini emergeva il mancato funzionamento dell'impianto di depurazione di Capaccio-Paestum che riversava i reflui *tal quali* in corpo idrico superficiale. Il cedimento delle griglie di contenimento, ha determinato la perdita incontrollata di centinaia di migliaia di dischetti in mare, in parte attraverso il fiume ed in parte attraverso la condotta di emergenza collegata direttamente al mare<sup>5</sup>.

Si è trattato di un'operazione che ha messo particolarmente in luce la capacità di risalire con tempestività alla fonte inquinante, (individuata in meno di 24 h.), evitando il protrarsi di un considerevole sversamento di materiale plastico in mare.

➤ **SVERSAMENTO DI MATERIALE PARAFFINICO NEL MAR LIGURE (GIUGNO 2017).**

Nel giugno 2017, a seguito delle numerose segnalazioni pervenute da privati cittadini, personale della capitaneria di porto di Savona ha rinvenuto, nel tratto di mare e di litorale compreso tra i comuni di Finale Ligure (SV) e Pietra Ligure (SV), elevati quantitativi di cera paraffinica, in sfere irregolari di circa 2/5 cm di diametro. La medesima tipologia di prodotto è stata rinvenuta anche lungo il litorale dei comuni di Varigotti (SV) e Loano (SV).

Il prodotto rinvenuto è stato campionato e sottoposto ad analisi a cura dell'ARPAL, che ne ha confermato la composizione chimica. Sulla scorta degli elementi conoscitivi acquisiti, in collaborazione anche con ISPRA, il personale delle capitanerie di Genova, Livorno e Savona ha avviato una serie di investigazioni sul traffico marittimo in Transito, avvalendosi dei sistemi di monitoraggio in uso al corpo (sistema Pelagus). Dall'incrocio dei dati acquisiti dai centri VTS di Savona e Genova sui transiti nel mar ligure di navi con prodotti paraffinici a bordo, si è risaliti ad una nave di bandiera maltese che, sulla base dell'analisi del tracciato AIS relativo alla navigazione effettuata, nell'arco della prima settimana di giugno, risultava aver solcato il mar ligure.

Successive attività d'indagine, permettevano di verificare che il prodotto riversato in mare era della stessa natura di quello trasportato dalla predetta unità, giunta in porto a Genova, per scaricare circa 2.300 tonnellate di cera paraffinica. L'ipotesi investigativa secondo la quale l'inquinamento potesse esser stato causato da quella nave è stata

<sup>4</sup> Le operazioni di verifica hanno riguardato le foci di Sele, Mingardo, Lambro, Irno, Tusciano, Volturno, Sarno, Garigliano, Portatore, Sisto e Astura

<sup>5</sup> Il 22 marzo 2018, presso l'impianto di depurazione del Comune di Capaccio-Paestum (SA), il team del Comando generale, affiancato dal personale del Compartimento Marittimo di Salerno, ha eseguito un preliminare sopralluogo unitamente al consulente tecnico nominato dalla Procura della Repubblica di Salerno e alla parte, a seguito del quale è stato eseguito il campionamento di reflui, il sequestro del depuratore e di diversi **dischetti plastici denominati CARRIER BiofilmChip<sup>™</sup> P**, prelevati da diversi punti vitali quali le vasche di sedimentazione, di ossidazione, nonché da un cumulo di dischetti recuperati sull'arenile di Capaccio in data 15.02.2018 e da una sacca denominata Big Bag posizionate in prossimità delle vasche

confermata dagli esiti dell'ispezione a bordo sulle cisterne della zavorra e del carico (c.d. *Marpol investigation*).

➤ **ATTIVITA' DI INDAGINE LUNGO IL FIUME SARNO**

Il fiume Sarno - uno dei fiumi più inquinati d'Europa - è stato oggetto di un'articolata attività d'indagine promossa dalla competente a.g. Che ha investito i comandi territoriali interessati da complesse attività d'indagine per l'identificazione delle sorgenti di inquinamento. Fin dal 2015, la procura della repubblica di torre annunziata ha delegato la capitaneria di porto di Salerno ad eseguire attività investigativa relativamente allo sversamento di reflui nel fiume Sarno provenienti dai comuni appartenenti al comprensorio del basso e medio Sarno. Nello specifico, le indagini sono state indirizzate alla verifica dello stato di avanzamento dei lavori inerenti la **realizzazione dei collettori e delle reti fognarie comunali**.

Sono state verificate le situazioni di 27 comuni rientranti nel territorio in esame, appartenenti sia alla provincia di Napoli che a quella di Salerno, nonché di n. 5 collettori che dovrebbero raccogliere i reflui degli stessi. Si è proceduto, in tale contesto, ad acquisire documentazione presso i comuni, la società realizzatrice e presso l'ente gestore del sistema idrico integrato, effettuando campionamenti presso i TLA (terminali liberi in ambiente) siti nel territorio di comuni con reti fognarie non completate, sottoponendo i campioni ad analisi.

In esito alle stesse, è stato evidenziato il superamento dei limiti tabellari consentiti. Ad ottobre 2018 è stata svolta un'ulteriore campagna di "monitoraggio" sul fiume Sarno, con il contestuale impiego delle componenti aerea, navale, subacquea e scientifica.

➤ **ATTIVITA' LUNGO IL FIUME SACCO/GARIGLIANO**

La presenza di sostanze schiumose all'interno del fiume "Sacco" in località Ceccano (FR) è stata segnalata, per la prima volta, in data 25 novembre 2018.

Dando corso agli indirizzi del signor ministro dell'ambiente, la capitaneria di porto di Gaeta ha avviato un'attività di monitoraggio del fiume Garigliano - nel quale confluisce il sacco prima di sfociare in mare - e di alcuni suoi affluenti

Nel novembre 2018 la capitaneria di porto di Gaeta, unitamente al personale di arpa Lazio, procedeva ad ulteriori ispezioni visive e campionamenti risalendo l'asta fluviale verso l'entroterra, presso i corsi d'acqua Alabro, ove era ancora presente materiale schiumoso e Sacco/Liri.

La capitaneria di porto di Gaeta ha sviluppato un costante monitoraggio del Garigliano, anche tramite gli uffici locali marittimi di Formia e Scauri, e Coordinato le attività di polizia ambientale presso i fiumi Alabro, Sacco e Liri per verificare la presenza di materiale schiumoso ed individuare la provenienza delle sostanze inquinanti.

A seguito delle analisi effettuate con Arpa Lazio si è appurata la presenza di tensioattivi, (composti chimici di origine antropica, utilizzati come detergenti ed emulsionanti sia per usi domestici che industriali), all'interno dell'Alabro e del Sacco.

Gli esiti delle attività operative espletate venivano compiutamente riferiti all'autorità giudiziaria di Frosinone

L'attività di monitoraggio della capitaneria di porto di Gaeta è proseguita negli ambiti territoriali di competenza.

Le attività di verifica esperite per risalire alla fonte dell'inquinamento che aveva interessato il fiume sacco e alcuni altri affluenti, a partire da novembre 2018, hanno condotto ad attività d'indagine esperite su delega dell'A.G. Presso **insediamenti produttivi della provincia di Frosinone**<sup>6</sup>, tese alla verifica di presunte irregolarità di alcuni scarichi di tipo industriale rilevati lungo l'asta fluviale.

In tale contesto, a scopo cautelativo, il **consorzio industriale di Frosinone** ha provveduto nello scorso mese di gennaio alla sospensione/revoca di alcune delle autorizzazioni allo scarico e ad avviare ulteriori verifiche sulla regolare funzionalità del depuratore consortile di Ceccano (FR).

Da ultimo, nel corso del 2019, i campionamenti effettuati da **Arpa sezione di Latina** sul **Garigliano**, hanno evidenziato l'assenza del fenomeno schiumoso e hanno fatto registrare valori di inquinanti nella norma, rispetto ai valori tabellari ammessi.

#### ➤ **MONITORAGGIO DEMOLIZIONE COSTA CONCORDIA**

Tra le attività di maggiore rilevanza, non posso esimermi dal far cenno all'impegno che la direzione marittima di Genova – ufficio che ho avuto l'onore di dirigere prima dell'attuale incarico - ha profuso nel monitoraggio della lunga fase di demolizione del relitto della costa concordia, avvenuta, nel porto di Genova, tra il 2014 ed il 2017. L'autorità marittima ha assicurato la puntuale verifica delle condizioni imposte al consorzio delle imprese che hanno condotto le operazioni di demolizione, in seno all'autorizzazione integrata ambientale, verificando puntualmente il ciclo di smaltimento dei rifiuti, nel quadro di un'attività che ha permesso di recuperare complessivamente oltre 53.000 tonnellate di materiale, pari all'85% del materiale complessivamente trattato.

#### **4.4 ANALISI DEI PROFILI DI RISCHIO**

---

<sup>6</sup> In particolare, gli accertamenti hanno interessato la società Tecnofusti, che si occupa della raccolta presso le aziende utilizzatrici di fusti metallici e termoplastici usati, provvede alla loro bonifica e ricondizionamento per reimmetterli nuovamente sul mercato quali fusti metallici o termoplastici ricondizionati e la Gabriele Group di Patrica (FR), che si occupa del trattamento di rifiuti liquidi pericolosi e non.

Gli inquinamenti volontari costituiscono condotte poste in essere da organizzazioni criminali, per abbattere i costi di smaltimento.

A tali condotte, si affiancano, oggi, gli inquinamenti realizzati, in modo colposo o doloso, da soggetti, pubblici o privati, nello svolgimento di attività ordinarie o straordinarie di gestione, quali, ad esempio, impianti di depurazione, ma non per questo connotati da un minore potenziale di danno e parimenti impattanti sul delicato equilibrio dell'ecosistema marino.

L'art. 195 del "codice ambientale" (D. Lgs 3 aprile 2006, n°152) inserisce il corpo delle capitanerie di porto – *proprio in ragione delle peculiari attribuzioni* che ho descritto – tra gli organi competenti ai fini della sorveglianza e dell'accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti, nonché della repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali.

sul piano delle **sinergie tra le istituzioni**, per l'efficacia complessiva dell'azione di contrasto ai fenomeni criminali connessi al ciclo dei rifiuti, il contributo delle capitanerie di porto potrà risultare di ulteriore utilità allorché, in attuazione dell'**art. 8-bis del decreto legge 23 maggio 2008, n° 92, convertito in legge 24 luglio 2008, n°125** sarà possibile accedere al **centro elaborazione dati del ministero dell'interno** per conoscere, ad esempio, se il soggetto imprenditoriale che richiede l'autorizzazione ad imbarcare una determinata merce e/o un quantitativo di rifiuti abbia precedenti specifici e/o sia già stato indagato per i reati di cui agli artt. 259 e 260 del "codice ambientale".

ACCESSO AL  
CED DEL  
MINISTERO  
DELL'INTERNO

Segnalo, infine, che, da alcuni anni, è in essere con la **direzione nazionale antimafia**, un protocollo di intesa per la condotta di una stabile ed efficace cooperazione per il contrasto alla criminalità organizzata nelle materie di pertinenza della guardia costiera.

In particolare, il corpo delle capitanerie di porto fornisce il proprio supporto tecnico ed investigativo ed operativo nel settore ambientale, con particolare riguardo ai fenomeni dell'inquinamento marino causato da navi ed al traffico illecito, nazionale e transfrontaliero, di rifiuti. Il protocollo permette anche di valorizzare gli eventuali significativi riflessi di tali fattispecie che possano registrarsi in altri ambiti, quali il contrasto all'immigrazione clandestina e la vigilanza sulle frodi agroalimentari nel comparto della pesca e commercializzazione dei prodotti ittici).

#### 4.5 CAMPAGNE NAZIONALI DI TUTELA AMBIENTALE

Su specifiche direttive del sig. Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, le capitanerie di porto hanno condotto una serie di **campagne nazionali di tutela ambientale** che, a partire **dalla fine dell'anno 2013**, hanno consentito di incentrare i controlli e le attenzioni investigative a tutela dell'ambiente marino-costiero su specifiche macro-aree d'azione (abusivismo demaniale; inquinamenti da nave e piattaforme off-shore; tutela delle aree marine protette e delle specie marine protette; depurazione da impianti civili ed industriali, scarichi in acque superficiali; infrazioni in materia di rifiuti).

Con riferimento al **controllo sul ciclo dei rifiuti**, l'ordinamento affida , come detto, alle capitanerie di porto un compito di vigilanza ad ampio raggio che si affianca alle attribuzioni del comando carabinieri per l'ambiente<sup>7</sup>.

Con riferimento al ciclo dei rifiuti, l'azione repressiva è stata orientata a sanzionare l'abbandono incontrollato in aree demaniali e/o presso aree produttive ricadenti all'interno e/o adiacenti gli ambiti portuali industriali.

#### 4.6 CAMPAGNA PLASTICFREE

Il progetto di comunicazione ed educazione ambientale PlasticFreeGC nasce da una collaborazione con il ministero dell'ambiente, nell'ambito dei compiti di tutela ambientale del corpo ed è finalizzato al contrasto della dispersione delle **microplastiche in mare**. La plastica rappresenta un reale e duraturo pericolo per l'ambiente ed è considerata la più grande minaccia esistente per la biodiversità marina e costiera ed ha implicazioni significative su importanti settori economici come il turismo, la pesca e l'acquacoltura.

La produzione mondiale di plastica si aggira intorno alle **300 milioni di tonnellate annue**. Di questa plastica, ogni anno circa **8 milioni di tonnellate** finiscono in mare. La quantità di rifiuti di plastica nei mari è in costante aumento.

Le principali aree di accumulo si trovano al largo delle isole Baleari, golfo di Genova e arcipelago toscano, golfo di Napoli e nel sud Adriatico.

Alle cinque "isole di plastica" oceaniche - due nel pacifico, due nell'atlantico e una nell'oceano indiano - si aggiunge il mar mediterraneo, classificato come la sesta grande zona di accumulo di rifiuti plastici al mondo. In questo mare, che rappresenta solo l'1% delle acque mondiali, si concentra il 7% della microplastica globale.

In particolare, la concentrazione delle microplastiche è molto elevata nell'area protetta del santuario dei cetacei, la più ampia zona protetta dell'intero mediterraneo. La guardia costiera, quest'anno, per il secondo anno di seguito si è impegnata a tutelare il santuario dei cetacei sottoscrivendo un protocollo d'intesa con l'istituto Tethys onlus, un'organizzazione dedicata alla conservazione dell'ambiente marino

L'accordo si propone come obiettivo quello di sensibilizzare attraverso vari strumenti di comunicazione (*spot*, *app*, trasmissioni televisive, manifestazioni) gli utenti del mare sul tema e sulla corretta fruizione dell'ambiente mare. Inoltre, è stata data esecuzione all'intesa, attraverso cicli di incontri con le scuole per educare le nuove generazioni sulla cultura del mare.

---

<sup>7</sup> Art. 195 comma 5 D.lgs. N.152/2006 : "Ai fini della sorveglianza e dell'accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti, nonché della repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali dei rifiuti, provvedono il Comando Carabinieri Tutela Ambiente e il Corpo delle Capitanerie di porto; può, altresì, intervenire il Corpo Forestale dello Stato e possono concorrere la Guardia di Finanza e la Polizia di Stato".  
Camera dei deputati - VIII Commissione ambiente - Audizione Amm. Isp. Capo (CP) Giovanni PETTORINO  
18 giugno 2019

Il progetto si avvale del supporto delle associazioni ambientaliste con cui le capitanerie di porto hanno in corso dei protocollo d'intesa (Marevivo, WWF, Cleanseanet, Legambiente).

#### **4.8 CONTROLLO DEI TRASPORTI TRANSFRONTALIERI DI RIFIUTI,**

L'attività di contrasto ai traffici illeciti viene svolta dalle capitanerie di porto negli ambiti portuali soprattutto grazie alla elaborazione ed all'analisi della mole di dati trattati durante la quotidiana azione amministrativa.

Le capitanerie, in tale settore, sono in grado di offrire un contributo strategico, considerato che, presidiando gli ambiti portuali, le verifiche riguardano la fase più significativa del ciclo dei rifiuti: quella, appunto, della spedizione oltre frontiera.

E' noto, infatti, come la **spedizione transfrontaliera di rifiuti**, disciplinata dalla convenzione di Basilea e dalle collegate norme Ue e nazionali, rappresenti il momento "più sensibile" dell'intero ciclo dei rifiuti, tanto da essere oggetto delle previsioni di un elevato numero di norme.

Tale momento, dunque, rappresenta la fase ideale per "capire" se i processi di bonifica e trattamento sono stati eseguiti a regola d'arte e se ci si trovi di fronte a sofisticazioni, anche documentali, volte ad eludere la normativa di settore.

Le sofisticazioni che consentono a soggetti criminali di trarre profitto dal commercio illecito di rifiuti, sovente non bonificati, oltre all'illecito guadagno e al derivante danno ambientale, di fatto **sottraggono ampie fette di mercato all'industria del recupero — legale —**, rendendo tale ambito economico non sostenibile per gli operatori onesti.

[la riduzione dei volumi di rifiuti trattati legalmente, comporta un più elevato costo del ciclo produttivo di trattamento rifiuti e, dunque, costi più elevati per i soggetti produttori di rifiuti].

L'autorità marittima è competente, per i profili strettamente attinenti la sicurezza della navigazione, a rilasciare le **autorizzazioni all'imbarco ed al trasporto** ed il **"nulla osta" allo sbarco di tutti i rifiuti che viaggiano via mare**, siano essi in "colli" (*container, veicoli carrabili, autocompattatori etc.*) Che alla "rinfusa".

Tale competenza deriva:

- Per i rifiuti "non pericolosi", dal **decreto ministeriale 31 ottobre 1991, n° 459**;
- Per i rifiuti pericolosi, dal **D.P.R. 6 giugno 2005, n° 134**;
- Per tutte le tipologie di rifiuti oggetto di trasporto transfrontaliero, dall'**art. 208 del "codice ambientale"**.

Ogni spedizione di rifiuti, pertanto, oltre alle formalità amministrative e documentali previste dal **regolamento (ce) n.1013/2006 — le cui procedure autorizzatorie rientrano nella competenza delle regioni, delle provincie autonome e/o del ministero dell'ambiente** — è soggetta, in

ossequio alle norme nazionali, europee ed internazionali, al vaglio delle autorità marittime dei porti di partenza e di sbarco, le quali,

- Valutano gli aspetti di sicurezza della navigazione;
- La compatibilità del singolo trasporto con le norme che mirano ad evitare rischi per l'integrità della nave, l'incolumità degli equipaggi e la salvaguardia dell'ambiente marino;
- Concorrono al raggiungimento degli obiettivi di cui al dm ambiente del 22 dicembre 2016 (piano nazionale ispezioni, discendente dal **regolamento Ue n.660/2014** di modifica del regolamento n. 1013/06)

Si tratta di una disciplina molto stringente, soprattutto in tema di rifiuti pericolosi, che – ai sensi dell'**articolo 265 del "codice ambientale"** – sono assimilati, quanto alle modalità obbligatorie di trasporto, alle merci pericolose da cui hanno origine.

Dall'analisi delle domande di imbarco e della documentazione che devono allegare gli speditori (*soprattutto di natura dichiarativa ed autocertificativa*), dunque, è possibile, per il personale del corpo addetto alla vigilanza in ambito portuale, a valle dei dovuti controlli, attivare, ove ne ricorrano i presupposti, le opportune sinergie a livello locale con le **arpa** e con gli uffici dell'**agenzia delle dogane**, uffici con i quali esiste una quotidiana e proficua collaborazione operativa.

Le fattispecie più ricorrenti che vengono accertate si ricollegano sostanzialmente alla spedizione di rifiuti non trattati e/o di miscele indifferenziate di rifiuti di varia origine, che vengono dissimulate sotto le apparenze documentali di traffici di sottoprodotti e/o di materiali provenienti da operazioni di recupero/riciclaggio.

Trattasi dunque di materie e/o sostanze, scarti industriali, rottami di varia natura, sovente ferrosi, che vengono presentati dallo speditore o come "non rifiuti" o come "rifiuti cessati", in entrambi i casi per eludere i divieti e/o le complesse procedure autorizzatorie previste per legge.

#### 4. CONCLUSIONI

Era il 31 dicembre 1982, quando la legge 979 attribuiva formalmente al corpo l'attività di sorveglianza e controllo per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi ed altre sostanze nocive, segnando un momento decisivo nella definizione del ruolo ambientale del corpo.

Da allora è cresciuta in Europa e nel mondo l'attenzione per il mare, anche grazie alle direttive sulla strategia marina e sulla pianificazione dello spazio marittimo. Il ministero dell'ambiente è oggi attore primario a livello nazionale del processo che l'Europa ha attivato per garantire questo ambizioso obiettivo.

Le capitanerie di porto, anche in ragione della loro conoscenza specialistica degli ambienti marini, del ciclo logistico e produttivo delle navi, della disponibilità dei movimenti dei vettori e delle informazioni relative al carico ed alle merci trasportate, hanno consolidato il loro ruolo di riferimento per tutti gli usi civili e produttivi del mare.

l'approfondita conoscenza della filiera marittima e portuale, in uno alla stretta compenetrazione tra compiti amministrativi ed operativi, rappresentano un valore aggiunto che può essere messo al servizio dell'apparato di controllo pubblico e che si è dimostrato decisivo nel conoscere e reprimere traffici illeciti di rifiuti che, proprio negli scali portuali, hanno uno dei principali punti di snodo.

TRATTI  
PECULIARI  
DEI  
COMPITI DI  
VIGILANZA

E' per questo che , nei limiti delle nostre possibilità mettiamo da sempre a disposizione di numerose autorità giudiziarie e di altri corpi dello stato le nostre professionalità e competenze tecniche, talvolta, imbattendoci in fenomeni illegali di dimensioni sovranazionali .

Il corpo avverte oggi l'esigenza di ricercare strumenti organizzativi e operativi adeguati, che, partendo da quanto già messo in campo, definiscano una strategia ambientale organica e strutturata , orientata alla tutela della risorsa mare, in grado di coniugare tutela ambientale e crescita economica e rendere così più forte l'Italia nel contesto internazionale marittimo.

L'obiettivo è quello di accrescere i livelli di coordinamento istituzionale e le sinergie possibili sui temi del mare, di promuovere una partecipazione attiva delle 15 regioni costiere, di armonizzare e integrare i controlli in mare e lungo le coste e, infine, di sviluppare iniziative di educazione e comunicazione che mettano al centro il mare e la sua tutela.

Quanto sopra, con il vantaggio non trascurabile, che si tratta di interventi che possono essere realizzati a normativa vigente.

mi sia permesso di concludere con il ricordo di un collega e amico che della tutela dell'ambiente ha fatto la propria ragione di vita fino all'estremo sacrificio.

RICORDO  
DI DE  
GRAZIA

Natale de grazia, morì nel dicembre del 1995, mentre si trasferiva in auto a la spezia per attività d'indagine delegata dalla procura della repubblica di Reggio Calabria.

Come anche sottolineato dalla motivazione della medaglia d'oro al merito di marina alla memoria, la sua attività "... lo ha portato, a prezzo di un costante sacrificio personale, a svolgere complesse investigazioni che, nel tempo, hanno avuto rilevanza a dimensione nazionale nel settore dei traffici clandestini ed illeciti operati da navi mercantili."

Oggi il corpo è chiamato a svolgere, in maniera sempre più consapevole ed con crescente motivazione, i compiti che la legge ci affida nel campo della tutela ambientale e del contrasto alle attività illecite che mettono a rischio l'integrità e l'unicità del nostro patrimonio naturale, importante fonte di reddito per molte comunità costiere e per l'intera economia del paese.

Questo, doverosamente, anche per onorare il sacrificio di uomini come il **comandante De Grazia**, al quale il personale del corpo guarda quale modello di quotidiano "eroismo".

**SINERGIA SULL'EDUCAZIONE AMBIENTALE  
CON MATTM/MIUR****La 5<sup>a</sup> campagna ambientale.**

Un protocollo di intesa stipulato nell'ottobre 2017 da MIUR, MATTM e COGECAP veniva rende stabile un'iniziativa di coordinamento e realizzazione di iniziative rivolte allo sviluppo e promozione della cultura ambientale riferita al mare.

E' un'iniziativa che si colloca nel piano di rilancio della strategia ambientale del corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera, approvato con decreto del ministro dell'ambiente del 29 gennaio 2018.

In tale contesto, è stata ideata ed attuata la 5<sup>a</sup> campagna ambientale di tutela delle aree marine protette su cui il corpo esercita, in base alla legge, una funzione di controllo prevalente in rapporto di dipendenza funzionale dal MATTM.

In particolare, sono stati organizzati con gli istituti scolastici lezioni ed eventi locali nonché un concorso a premi a livello nazionale per le scuole che ha riscosso, grazie anche alla presenza capillare degli uffici marittimi, notevole successo.

Alla premiazione, avvenuta presso la sede centrale del ministero dell'ambiente, alla presenza dei Ministri Costa e Bussetti, nel settembre 2018, hanno partecipato le 3 classi che hanno presentato i migliori elaborati sul tema della tutela dell'ambiente marino.

L'evento ha costituito anche occasione per attuare una prima collaborazione stabile col MIUR, sia a livello centrale che periferico, con risultati apprezzabili e ricadute positive per tutti i partner istituzionali coinvolti.

All'attività nazionale di sensibilizzazione, che si è conclusa al termine dello scorso anno scolastico, hanno partecipato oltre 800 istituti scolastici e quasi 57 mila studenti di scuole elementari, medie inferiori e superiori.

Più di 2.000 sono state le ore dedicate alla divulgazione, oltre 700 le conferenze, 1.900 i militari della guardia costiera impegnati.

Al concorso, che prevedeva la realizzazione di un elaborato , nel proprio territorio, dei temi trattati hanno partecipato circa 100 scuole, per un totale di oltre 1.700 alunni.

**DATI ATTIVITA' POLIZIA GIUDIZIARIA**

Periodo dal 1.1.2018 al 31.5.2019

<b>NOTIZIE DI REATO</b>	<b>631</b>
<b>SEQUESTRI PENALI</b>	<b>418</b>
<b>SANZIONI AMMINISTRATIVE</b>	<b>393</b>
<b>SEQUESTRI AMMINISTRATIVI</b>	<b>6</b>

**DATI ATTIVITA' POLIZIA GIUDIZIARIA****MACROAREE AMBIENTALI**

<b>ATTIVITA'</b>	<b>NOTIZIE DI REATO</b>	<b>SEQUESTRI PENALI</b>	<b>SANZIONI AMMINISTRATIVE</b>	<b>SEQUESTRI AMMINISTRATIVI</b>
<b>ABUSIVISMO DEMANIALE</b>	388	213	40	3
<b>INQUINAMENTO DA NAVE E/O PIATTAFORMA OFF-SHORE</b>	33	5	6	0
<b>VIOLAZIONE AA.MM.PP.</b>	54	20	56	3
<b>VIOLAZIONE FLORA E FAUNA MARINA</b>	9	6	0	0
<b>VIOLAZIONE CICLO RIFIUTI</b>	168	115	113	4
<b>VIOLAZIONE SCARICHI</b>	147	59	178	5

PAGINA BIANCA



\*18STC0066850\*