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

RESOCONTO STENOGRAFICO

87.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 FEBBRAIO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO BRATTI**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Bratti Alessandro, *presidente* 3

Audizione del Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta, Alberto Meoli:

Bratti Alessandro, *presidente* 3, 8, 9, 12, 13

Capobianco Daniele, *capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta* 12, 13

Carrescia Piergiorgio (PD) 7, 12

PAG.

Meoli Alberto, *comandante della Capitaneria di porto di Gaeta* . 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13

Nugnes Paola (M5S) 4, 8, 9, 10, 13

Puppato Laura (PD) 11

Zolezzi Alberto (M5S) 12

Comunicazioni del Presidente:

Bratti Alessandro, *presidente* 13, 14

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

La seduta comincia alle 8.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta, Alberto Meoli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta, Alberto Meoli, accompagnato dal capitano di corvetta (CP), Daniele Capobianco, che ringrazio per la presenza.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo di depurazione delle acque.

In particolare, l'audizione odierna si inserisce nell'ambito dell'approfondimento sul traffico transfrontaliero dei rifiuti e precede quella già programmata del Comandante generale, che ci aggiornerà su tutta l'attività del Corpo. La Commissione è stata informata di un'importante operazione – parliamo ormai di qualche tempo fa – riguardante alcune migliaia di tonnellate di rottami ferrosi e rifiuti speciali, svolta proprio dalla Capitaneria di porto di Gaeta, che è di particolare interesse perché ha alle spalle un territorio complesso come quello del basso Lazio, nel quale sono insediate importanti attività agricole e industriali.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

La Commissione sta svolgendo un approfondimento sulla regione Lazio, quindi le due questioni si intersecano, ma ci interessava capire quali sono state le vostre indagini riguardo al traffico di rifiuti ferrosi, ma anche complessivamente al tema del *pet coke*, perché credo le due cose abbiano qualche punto in comune.

I commissari si riservano di fare delle domande, ma intanto le darei la parola per una breve illustrazione della situazione del porto, e non solo, rispetto a queste due questioni. Nel caso in cui vi fossero altre segnalazioni riguardanti l'attività di cui ci occupiamo, vi saremmo molto grati se ce ne metteste al corrente.

Do la parola al comandante Meoli.

ALBERTO MEOLI, *comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. L'operazione che è stata presentata alla sua attenzione, onorevole presidente, già con la relazione del settembre dello scorso anno, ha avuto ad oggetto lo stoccaggio, avvenuto nel porto di Gaeta, di circa 4.500 tonnellate di materiale ferroso.

Tale materiale è stato stoccato sulla banchina Cicconardi del porto di Gaeta, a seguito di un'apposita autorizzazione, ri-

lasciata dal dirigente per Gaeta dell'autorità portuale di Civitavecchia, ad un'impresa portuale, per occupare circa 2.500 metri quadrati sulla banchina citata.

Vi sono state due successive autorizzazioni, una di 2.000 ed una di 500, a seguito delle quali l'impresa portuale ha stoccato 4.500 tonnellate di rottami ferrosi, trattati e disciplinati ai sensi del regolamento n. 333 del 2001.

PAOLA NUGNES. Mi perdoni, lei parlava di 2.500 tonnellate o metri quadrati ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. No, i 2.500 metri quadrati si riferiscono all'area, rilasciata con autorizzazione, da occupare con i rottami ferrosi che, al termine di due mesi di conferimento, ammontavano a circa 4.500 tonnellate complessive.

PAOLA NUGNES. Mi può dire anche come si chiama l'impresa ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. L'impresa che era autorizzata ad occupare l'area era la Interminal.

I rottami ferrosi venivano gestiti, ai sensi di quanto disciplinato dal regolamento n. 333 del 2001, che attua il principio del cosiddetto *end of waste*. Pertanto, non si viene più a trattare di rifiuti, ma di materiale che, rispondendo ai requisiti degli allegati 1 e 2 del citato regolamento, viene trattato come merce a tutti gli effetti.

Il conferimento, che avviene nell'arco circa di due mesi, porta ad accumulare un ingente quantitativo di rottami ferrosi, che raggiunge anche uno sviluppo consistente in altezza, tale da iniziare a suscitare qualche preoccupazione da parte della collettività locale.

Tali preoccupazioni si manifestano sostanzialmente in alcuni articoli di stampa, i quali cominciano a paventare la possibile interferenza tra il cumulo di rottami ferrosi e il prospiciente ambiente marino, e in un esposto del sindacato italiano balneari di Formia, in quanto gli operatori erano preoccupati per i possibili riflessi di questo cumulo di rottami ferrosi sull'ambiente marino che poi costituiva la loro principale attività.

La Capitaneria di porto di Gaeta, già prima che arrivassero queste sollecitazioni, ha invitato con più note sia l'autorità portuale che aveva concesso l'autorizzazione per l'occupazione dell'area, sia l'impresa portuale che gestiva i rottami ferrosi, a porre in essere tutti gli adempimenti affinché tali rottami non creassero problemi di inquinamento con il prospiciente ambiente marino.

Successivamente sono stati svolti anche dei sopralluoghi e degli accertamenti più mirati e finalizzati, nel corso dei quali si è potuto vedere che, stante l'altezza del cumulo, si poteva ravvisare un pericolo di rotolamento direttamente in mare di alcuni rottami ferrosi, nonché alcune tracce di percolato di ossido che, siccome – come spiegherò meglio in seguito – il cumulo era molto vicino al ciglio banchina, erano precipitate direttamente nel corpo idrico marino.

A seguito di tali segnalazioni, è stata interessata l'autorità giudiziaria competente, che è la procura della Repubblica di Cassino, la quale ha dato delega di indagine alla Capitaneria di porto per indagini più mirate e finalizzate.

A seguito della delega di indagine, sono stati svolti approfonditi e mirati accertamenti lungo due direttrici principali: la prima era volta a verificare che la gestione dei rottami ferrosi effettivamente corrispondesse ai dettami del regolamento n. 333 del 2001 e che non influisse a livello ambientale sull'ecosistema marino; la seconda linea d'indagine invece era relativa a verificare l'idoneità tecnica dell'area di stoccaggio.

Tale tipo di accertamenti più mirati e finalizzati hanno portato, in un controllo a campione dei rottami ferrosi, a individuare alcuni rifiuti, pericolosi e non, nella massa, con elementi che non potevano corrispondere ai dettami del regolamento n. 333. Di questo è stata ovviamente informata la procura della Repubblica, che ha disposto il sequestro sia dell'intera area di sedime oggetto dell'autorizzazione, che

dell'intero cumulo di rottami, subordinandone la restituzione all'intero riprocessamento dello stesso.

Il riprocessamento dei rottami ferrosi ha portato ad individuare 9 tonnellate, tra rifiuti pericolosi e non pericolosi, all'interno delle 4.500 tonnellate di rottami. I rifiuti consistevano in ammortizzatori sporchi d'olio, non cesoiati, contenitori sotto pressione chiusi, filtri d'olio e filtri nafta, pneumatici interi, materiale elettrico ed elettronico non bonificato.

Inoltre, per verificare quello che era stato rilevato come un pericolo di rotolamento direttamente in mare di rottami ferrosi, stante l'altezza del cumulo, è stato richiesto un sopralluogo da parte del nucleo sub di San Benedetto del Tronto, del Corpo della Capitaneria di porto, la quale ha accertato l'esistenza, nel prospiciente fondale marino vicino alla banchina, di alcuni rottami ferrosi precipitati direttamente in mare.

Oltre a ciò, le tracce di percolamento di ossido direttamente nell'ambiente marino hanno fatto fare una verifica più approfondita anche sul sistema di raccolta di acque di lavaggio e di prima pioggia dell'impianto portuale. Questo tipo di approfondimento ha portato a determinare innanzitutto che l'autorizzazione rilasciata dalla provincia di Latina, per l'esercizio delle acque di prima pioggia della banchina Cicconardi, ove risultavano depositati i rottami ferrosi, è intervenuta il 27 settembre del 2013, mentre l'inizio del deposito a seguito di autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale è stato fatto il 3 settembre 2013, quindi prima del rilascio dell'autorizzazione provinciale per l'impianto di raccolta acque di prima pioggia. Non solo: la verifica attenta, amministrativa, dell'autorizzazione rilasciata dalla provincia di Latina ha portato a verificare che tra i materiali citati nella relazione tecnica, che era in premessa e richiamata dall'autorizzazione, non erano previsti i rottami ferrosi tra i tipi di materiali per i quali l'impianto di bonifica dell'acqua di prima pioggia era autorizzato a trattare i percolamenti.

A seguito di questo, sono state fatte anche delle acquisizioni documentali nei confronti delle ditte conferitrici delle 4.500 tonnellate di rottami ferrosi. L'acquisizione documentale è avvenuta grazie alla collaborazione degli altri comandi del Corpo delle capitanerie di Porto e del nucleo speciale di intervento del Comando generale e ha portato ad individuare nove ditte conferitrici provenienti da due province laziali, esattamente Frosinone e Latina, e tre province campane, ossia Caserta, Salerno e Napoli.

L'acquisizione documentale ha portato quale evidenza che, dal punto di vista amministrativo e documentale, tutte e nove le aziende risultavano in regola, sia per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni da parte degli enti locali per l'inizio dell'attività di gestione dei rifiuti ferrosi, sia per quanto riguarda l'esistenza di certificazione di qualità da parte di organi verificatori esterni.

La discrasia che invece è stata rilevata dagli agenti che hanno operato l'indagine sulle ditte riguardava i quantitativi riportati da tali ditte nella dichiarazione di conformità iniziale dei singoli carichi e la dichiarazione di conformità finale, totale, di quanto conferito da ogni singola ditta. Questo è stato uno di quegli indici che ha portato poi a richiedere accertamenti più approfonditi sulla effettiva qualità dei rottami ferrosi conferiti.

Un'altra discrasia è stata rilevata tra il quantitativo riportato nella dichiarazione di conformità delle singole ditte e la risultanza della pesa effettuata dalla ditta ricevente i rottami ferrosi.

A seguito di queste indagini è stato fatto il riprocessamento totale da cui sono state rilevate nove tonnellate di rifiuti pericolosi e non pericolosi e sono stati fatti ulteriori accertamenti per quanto riguarda le autorizzazioni amministrative rilasciate dall'autorità portuale. È stato così rilevato che il canone applicato non era quello previsto per quel tipo di area; in realtà veniva infatti applicato un canone per autorizzazione provvisoria dieci volte inferiore al canone previsto dal decreto dell'autorità portuale per quella banchina.

Un'altra grossa criticità era che l'area individuata veniva posta a solo un metro dal ciglio banchina, creando quindi evidenti rischi per l'ambiente marino e causa del percolamento; questo peraltro in contraddizione con un'ordinanza stessa dell'autorità portuale che impediva il rilascio di autorizzazioni per lo stoccaggio delle merci nella fascia di 30 metri dal ciglio di banchina, in quanto fascia riservata per lo svolgimento delle operazioni portuali di carico e scarico delle merci.

L'altra criticità è stata rilevata nel fatto che l'impianto di raccolta acqua di prima pioggia, al di là della criticità amministrativa detta prima, risultava di fatto inutilizzabile perché il carico enorme dei rottami ferrosi aveva completamente ostruito le grate di raccolta dell'impianto di prima pioggia, rendendole inservibili. Non solo: erano stati completamente ricoperti i cosiddetti pozzetti fiscali che, nella stessa autorizzazione rilasciata dalla provincia di Latina, dovevano essere lasciati liberi ed evidenziati con appositi cartelli, perché dovevano permettere il controllo della reale capacità di bonifica dell'impianto di prima pioggia che invece risultava completamente ricoperto e pertanto inutilizzabile.

A seguito di tutte queste attività, la procura della Repubblica di Cassino si è determinata ad agire nei confronti di quattro persone fisiche e tre persone giuridiche. Peraltro, per quanto riguarda la possibilità di agire nei confronti delle persone giuridiche, va detto che – in virtù di quanto stabilito dal decreto legislativo n. 231 del 2001, così come novellato dal decreto legislativo n. 121 del 2011 (novella fondamentale perché ha introdotto tra i reati presupposti per i quali si può radicare la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche per fatti costituenti reati anche i cosiddetti ecoreati) – l'opera congiunta dell'attività dell'accertatore e della procura della Repubblica di Cassino ha fatto sì che potessero essere formulati determinati capi di imputazione anche nei confronti di tre persone giuridiche, in quanto si è riscontrata la sussistenza nella fattispecie di tutti e quattro i requisiti previsti dalla normativa, per radicare questo tipo di responsabilità nei confronti delle persone giuridiche. Si era infatti verificato un reato presupposto, perché la novella del 2011 aveva previsto sia la gestione illecita dei rifiuti, che il traffico dei rifiuti, oltre alla corruzione; era stata verificata la commissione di condotte illecite da parte di soggetti apicali dell'organizzazione societaria; era stato verificato l'interesse diretto a vantaggio della società da parte della commissione delle condotte illecite da parte dei legali rappresentanti e degli amministratori ed era stata inoltre verificata la mancanza di un modello organizzativo efficace, finalizzato ad evitare la commissione di reati.

In virtù di tutto questo, il Gip del tribunale di Cassino ha comminato delle misure cautelari sia di carattere reale, che di carattere personale. Le misure di carattere reale sono consistite nel sequestro di una somma superiore ad un milione di euro, sia in beni immobili che in somme di denaro, mentre la misura interdittiva personale è consistita nell'interdizione per due mesi dai pubblici uffici del dirigente della locale autorità portuale di Civitavecchia per il porto di Gaeta.

Mi permetto di dare un piccolo aggiornamento di carattere giudiziario che non si rileva dalla relazione che ha lei, datata settembre del 2015. Avverso queste misure, gli interessati hanno proposto ricorso al tribunale di riesame. Per quanto riguarda la misura di carattere personale, per una questione di competenza giurisdizionale ovviamente, il ricorso è stato proposto al tribunale del riesame di Roma, il quale lo ha respinto, confermando *in toto* la misura interdittiva personale. Per quanto riguarda invece la misura di carattere reale, è stato interessato il tribunale del riesame di Frosinone, che in parte ha accolto le doglianze sollevate dagli interessati, disponendo la restituzione sia delle somme di denaro, che dei beni immobili sottoposti a sequestro preventivo ai fini della confisca.

Avverso questa sentenza del tribunale del riesame di Frosinone, la procura della

Repubblica di Cassino ha proposto ricorso per Cassazione, del quale ovviamente non conosciamo gli esiti.

L'ultimo atto a livello giudiziario è stata la notifica, lo scorso ottobre, a tutti gli indagati, della chiusura delle indagini preliminari ai fini del rinvio a giudizio degli interessati.

Per quanto riguarda invece la chiusura materiale amministrativa della gestione dei materiali ferrosi, una volta ottenuto il dissequestro – perché totalmente riprocessato il materiale ferroso che era stato depositato sulla banchina Cicconardi – in data 11 novembre 2014 questo carico è stato imbarcato su una nave battente bandiera maltese, la Michelle 1, destinata in Albania al porto di Durazzo, per cui dall'11 novembre 2014 si è anche liberata materialmente la banchina Cicconardi dai materiali ferrosi e, da quella data, di materiali ferrosi nel porto di Gaeta non vi è più traccia.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Vorrei chiedere un chiarimento. L'autorizzazione alla quale faceva riferimento, quella rilasciata dall'autorità portuale nel porto, era riferita all'occupazione del suolo, non alla gestione dei rifiuti. Se ho ben capito, infatti, già arrivavano dopo il processo...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Esattamente. L'autorizzazione era di carattere demaniale e riguardava la sosta in banchina delle merci.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Volevo sapere se precedentemente – posto che i rottami vanno separati alla fonte e sottoposti al trattamento di separazione, perché rispettino tutti i requisiti dell'articolo 3 del regolamento n. 333, che vanno suddivisi per categorie e che devono essere individuati i destinatari nel momento in cui vengono movimentati – è stato verificato se questi accertamenti erano stati fatti da organi di controllo come provincia, finanza, NOE, o quant'altro, presso i singoli nove soggetti produttori; oppure se sono arrivati semplicemente sulla base della documentazione prodotta dalle ditte.

Inoltre, vorrei sapere quali erano le originarie destinazioni dei singoli lotti ipotizzati per lo stoccaggio delle 4.500 tonnellate che si erano accumulate.

La terza domanda è se visivamente, dal punto di vista ambientale, era possibile capire se c'erano materiali estranei rispetto ai rottami ferrosi, contenenti sostanze oleose, lubrificanti o quant'altro.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Sono tre domande. Alla prima rispondo che le singole ditte conferivano il carico sulla scorta di una dichiarazione di conformità, quella prevista dal regolamento n. 333, che prevede a monte le certificazioni rilasciate alle ditte che processano i materiali ferrosi e pertanto, dal punto di vista documentale, il carico era perfetto. Quanto alla domanda se, all'atto del carico, *in loco*, fossero state soggette a controllo, non mi risulta, ma non ne ho una conoscenza diretta per cui le posso dare una risposta certa.

L'altra domanda era relativa...

PIERGIORGIO CARRESCIA. Se era visivamente possibile accertare...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Non so se si evince dalla relazione che è stata trasmessa al presidente della Commissione, ma in realtà il cumulo era contenuto nei cosiddetti New Jersey, dei contenitori in cemento alti alcuni metri.

A livello banchina il cumulo sovrastava il New Jersey, per cui c'era bisogno di un accesso diretto per far sì che chi ne avesse le cognizioni potesse riconoscere un rifiuto pericoloso, che esulava dalle caratteristiche previste dal regolamento n. 333. Certo, anche visivamente, un filtro della nafta, un filtro del gasolio, o un ammortizzatore non cesoiato poteva essere visto, ma a condizione che si accedesse direttamente al cumulo dei rottami ferrosi.

La terza domanda era...

PIERGIORGIO CARRESCIA. Se le imprese avevano indicato la destinazione dei rottami.

Aggiungo anche questo quesito: erano collegate le nuove imprese ? C'è un collegamento tra loro come gruppo, come proprietà ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Non penso, non è stato accertato e non è stato rilevato.

In realtà, le nove imprese conferitrici avevano ricevuto una sorta di mandato da una terza persona, un'altra società, che però, per fare questo « traffico » di rottami ferrosi, per operare nel porto di Gaeta, si doveva necessariamente avvalere di un operatore portuale, ossia quello che aveva ottenuto l'autorizzazione a stoccare i materiali in ambito portuale.

Il terzo soggetto, quello che rientra tra le persone deferite all'autorità giudiziaria e che sono state oggetto di provvedimenti cautelari, era quello che sostanzialmente procacciava il rottame ferroso e lo faceva destinare all'impresa portuale che aveva un'area autorizzata allo stoccaggio di tale materiale, che poi doveva essere imbarcato su un vettore navale e destinato probabilmente ad una fornace, ovviamente con un tornaconto di carattere economico.

PRESIDENTE. Quindi, sostanzialmente un *broker*. Non avete rilevato rapporti tra le aziende, ma c'era questo *broker* che gestiva.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Esatto.

PRESIDENTE. Come si chiama costui ? O la società ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Anche qui una precisazione. La società che sulla carta gestiva tutto il procedimento era maltese, la Heavy melting scrap. Da nostre verifiche, una scatola vuota, un ripostiglio a Malta.

Chi invece è stato ritenuto direttamente responsabile di questa attività di brokeraggio, tant'è vero che è stato destinatario di provvedimenti da parte dell'autorità giudiziaria – qui mi corregga se dico qualche erroneità – sono risultati essere il Di Grandi e le società da egli gestite, ossia la Elea S.r.l. e la Di Grandi S.r.l., che però sono ancora oggetto di procedimenti giudiziari in atto.

PRESIDENTE. Nel corso delle indagini sono stati ipotizzati eventuali collegamenti con la malavita organizzata, da quello che vi risulta ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. No.

PAOLA NUGNES. Grazie dell'esposizione molto chiara. Su questo fatto in particolare le volevo solo chiedere se, oltre a essere stata liberata la banchina, si è provveduto anche alla pulizia dei fondali e alla bonifica dell'area.

Poi le volevo fare una domanda su un'altra faccenda, perché ci risulta che sul porto di Gaeta siano state fatte molte segnalazioni, interrogazioni parlamentari, anche da associazioni ambientaliste e da associazioni antimafia, che lamentano – lei me ne darà conferma o meno – la gestione, che loro ritengono illegittima, sulla movimentazione portuale per quanto riguarda le autorizzazioni sul trasporto di *coke*.

Soprattutto, ci sono riferimenti a una specifica impresa, l'Intergroup, che sembrerebbe non avere tutte le autorizzazioni e i controlli necessari. Ci sono state anche dichiarazioni di collaboratori di giustizia che hanno fatto collegamenti tra questa società e altri gruppi del napoletano, con interdittive antimafia.

Mi riferisco alla scelta di effettuare questo trasporto dal porto all'hinterland, con camion, di un materiale altamente nocivo, che non viene ben coperto a quanto sembra dalle dichiarazioni, e che in un'area a grande vocazione turistica comporterebbe chiaramente dei danni reali sulle attività e sulla salute dei cittadini.

Volevamo sapere innanzitutto se questo risulta a lei, se ci sono stati nel tempo dei controlli su questo traffico, con che pe-

riodicità, soprattutto rispetto al fatto che queste segnalazioni hanno portato anche a degli accertamenti. A seguito di questi, è stata rilevata una regolarità o meno ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Grazie per le complesse domande, soprattutto la seconda, peraltro col traffico transfrontaliero dei rifiuti non proprio...

PAOLA NUGNES. Io parlavo proprio del traffico dal porto di Gaeta all'*hinterland*, per cui tramite navi arriva questo *pet coke*, viene caricato sui camion e viene trasportato a Sessa Aurunca. Sembrerebbe anche che le autorizzazioni che hanno questi soggetti non corrispondano al materiale trasportato. Lei mi guarda in maniera molto scettica, però...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. La sto ascoltando, cercando di capire.

PAOLA NUGNES. Sembra che queste autorizzazioni siano di tipo sanitario e non legate al materiale trasportato.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Si riferisce al trasporto su strada ?

PAOLA NUGNES. Sì, trasporto su gomma.

PRESIDENTE. La senatrice chiede informazioni rispetto a questo traffico che non è oggetto dell'indagine specifica, ma è comunque tema del porto di Gaeta.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Assolutamente. Per la prima domanda, l'intervento di bonifica ambientale è consistito sostanzialmente nell'intervento del personale del nucleo sub, che ha materialmente recuperato i rottami ferrosi rotolati a mare. Sono stati fatti dei prelievi di acqua marina, però il percolato di ossido si è immediatamente diluito e non sono stati riscontrati valori preoccupanti che necessitassero di un intervento di bonifica specifico dello specchio marino.

Per quanto riguarda il trasporto del *pet coke* e la problematica delle polveri sottili, questa è più ampia e molto sentita nel porto di Gaeta. Sono da poco il Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta, ma tra i primi a venirmi a trovare vi sono stati quelli del comitato polveri sottili di Gaeta, che hanno rappresentato esattamente questo tipo di problematica.

Allora, dal punto di vista della disciplina regolamentare del carico del *pet coke*, di tutte le polveri sottili e dei controlli, nonostante abbia un'esperienza abbastanza limitata, posso dire che un controllo e una disciplina blindata, come quella che avviene nel porto di Gaeta non penso che sia riscontrabile in altri contesti portuali.

Ci sono tramogge a tenuta che impediscono, nel momento in cui si carica e scarica, la volatilità nell'area. È stato installato un pannello con un anemometro digitale, che impone che, nel caso in cui sia indicata una velocità del vento superiore a 15 chilometri orari, le operazioni portuali si debbano interrompere per evitare che si possa creare dispersione nell'ambiente. Viene disposto che il camion che trasporta questo materiale debba essere ermeticamente chiuso, sigillato. Prima di uscire, devono esserne lavate le ruote. Viene sottoposto ad un'attività di lavaggio, dopodiché esce dall'ambito portuale.

Ogni volta che vengono navi, il personale – su questo il comandante Capobianco potrà essere molto più prodigo di dettagli tecnici, perché è direttamente lui che li attua – verifica che puntualmente siano osservate tutte queste prescrizioni.

Per quanto riguarda l'onorevole senatrice e le cose che mi diceva sulla possibile infiltrazione di carattere mafioso, con delle notizie relative agli altri fatti citati, questo non è a mia conoscenza.

Sono informato, invece, sulla vicenda amministrativa e autorizzativa – non tanto io, ma l'autorità portuale in quanto la mia parte è di controllo – circa le operazioni di carico e scarico di questo

tipo di materiale, in ambito portuale, per la successiva spedizione verso i depositi terrestri.

PAOLA NUGNES. Risulta che c'è stato uno sversamento di *pet coke* nel maggio 2015, nella foce del Garigliano rispetto a questi...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Nella foce del Garigliano ?

PAOLA NUGNES. Sì. Mi perdoni, so che la vostra competenza...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Stavo chiedendo, perché io non c'ero nel maggio 2015.

PAOLA NUGNES. Lei mi ha detto giustamente che il controllo blindato nel porto accompagna il camion fino a che, sigillato e lavato, esce dal porto. Ritengo che la vostra competenza finisca lì, però se questo sversamento nel 2014 si è verificato, probabilmente il camion non era sigillato a dovere. Questo è un dato rilevato, perché ci viene segnalato.

Probabilmente quindi il controllo di questa sigillatura e di questa lavatura non viene fatto con le dovute regole, però io le sto chiedendo...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Io le sto rispondendo. Siccome ho parlato personalmente con i rappresentanti del comitato polveri sottili, posso dire che loro stessi hanno riconosciuto che la situazione è decisamente migliorata.

Quindi l'episodio che ci riporta lei, del 2014, probabilmente è avvenuto perché quell'anno c'era qualche autotrasportatore che non aveva sigillato bene il carico. È una supposizione, perché nel maggio 2014...

PAOLA NUGNES. Per quanto riguarda le autorizzazioni a Sessa Aurunca rispetto alla movimentazione di questo materiale, non avete nessun riferimento ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. No, su Sessa Aurunca ancora...

PAOLA NUGNES. Il percorso che fa questo prodotto probabilmente deve essere guardato nella sua totalità. Le chiedo se è a sua conoscenza che queste autorizzazioni sono...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. No, non è a mia conoscenza, anche perché...

PAOLA NUGNES. Oltre ai controlli interni che lei mi diceva essere molto blindati – e io non ne dubito – ci sono anche i controlli esterni da parte della ASL ? Sono previsti ? Vengono effettuati ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Spero e immagino di sì, anche perché tutte le altre autorità sono ugualmente oggetto di attenzioni da parte del comitato polveri sottili. Ad esempio, la stradale, la polizia locale viene continuamente sollecitata ad effettuare controlli. Se poi li facciano e con che modalità, non lo so.

PAOLA NUGNES. Chiaramente chiedo sempre quello che è a sua conoscenza. Non posso chiederle informazioni oltre le sue responsabilità.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Me l'hanno detto quelli del comitato polveri sottili. Loro chiedono in continuazione anche controlli stradali all'uscita, nel percorso cittadino urbano...

PAOLA NUGNES. Quindi all'attualità le risulta tutto in regola e sotto controllo, giusto ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. All'attualità mi risultano rispettate le prescrizioni dell'ordinanza sul carico e scarico in ambito

portuale di questo tipo di polveri e che, quando ci sono delle irregolarità, vengono sanzionate.

LAURA PUPPATO. Alla luce del fatto che già tutte le richieste sono state presentate, mi avanza una piccola richiesta ulteriore. Chiederei alla Commissione, presidente, di attivarsi per avere l'ultima sentenza del tribunale di Frosinone – questa incredibile sentenza, mi lasci dire – per la quale voglio porle la seguente domanda: a suo modo di vedere, per le sue competenze e per l'analisi che lei ha fatto della situazione, le risulta che la sentenza sia stata in parte, o *in toto*, originata da vizi di procedura, o da altri elementi non sostanziali, ma piuttosto di carattere procedurale ?

La domanda ha origine dal fatto che, come lei ha ben menzionato, abbiamo prodotto la legge sugli ecoreati che ha l'ambizione di risolvere casistiche che prima non erano risolvibili con tale precisione.

La sentenza in oggetto non è per noi banale, nel senso che potrebbe evidenziare una qualche lacuna normativa, o comunque un qualche appiglio di carattere giuridico rispetto alle questioni gravi rilevate su questa vicenda del porto di Gaeta.

Soprattutto, mi stupisce alla luce di due elementi che lei ha citato in maniera molto precisa: il primo è l'obbligo, previsto da un'ordinanza dello stessa Capitaneria di porto di Gaeta, di restare ad almeno 30 metri da...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Dall'autorità portuale...

LAURA PUPPATO. Esattamente, dall'autorità portuale, della banchina di Gaeta.

Viceversa, essendo limitrofa, il comandante, nonché gli ufficiali e quant'altri, hanno avuto modo di vedere che i rottami scivolavano addirittura in mare, quindi c'era evidenza materiale, visiva, obiettiva della situazione contraddittoria rispetto all'ordinanza.

Il secondo elemento, se possibile, è ancor più rilevante per il fatto che hanno autorizzato, se non ho mal compreso, all'inizio di settembre, l'utilizzo di quella banchina senza avere la regolarità urbanistica della stessa, con la relativa necessitata capacità di assorbire le acque di pioggia.

Insomma, i rilievi sono tali e tanti per cui davvero mi stupisce questa sentenza e vorrei comprenderne molto chiaramente le ragioni.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Le confesso che la sentenza non è a mia conoscenza. Non l'ho letta. Ne conosco l'esito, però le posso dire che quello che ha rilevato lei attiene più alla vicenda di reati contro la pubblica amministrazione, perché sono cose che vanno imputate a carico di chi gestisce la cosa pubblica, quindi del dirigente della locale autorità portuale, sia per quanto riguarda...

LAURA PUPPATO. C'è anche il reato per non avere evitato il danno.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Sì, però la sentenza del tribunale del riesame di Frosinone, che ha accolto il ricorso degli interessati, non è stata presentata dal destinatario della misura cautelare e personale, ossia il dirigente dell'autorità portuale, ma dalle società ritenute responsabili del traffico illecito dei rifiuti e quindi del rispettivo danno.

Le confesso che non ho letto la sentenza, anche perché è competenza dell'autorità inquirente che ha predisposto il ricorso per Cassazione, però, da conversazioni per le vie brevi, anche con chi ha colloqui più diretti con l'autorità giudiziaria, uno dei passaggi che – lo prenda con il beneficio dell'inventario – il tribunale del riesame ha evidenziato, ai fini del parziale accoglimento del ricorso degli interessati, è stato il fatto che in realtà non è stato ben dimostrato, nell'ammontare dell'asse patrimoniale posto sotto sequestro cautelare, sia alle persone fisiche,

che alle società, come fosse possibile che tutto quel milione di euro per intenderci, o i 600.000 all'uno i 300.000 all'altro, fosse totalmente frutto di attività illecite.

Mi spiego meglio. Si doveva dimostrare che i soldi posti sotto sequestro erano tutti frutto di quell'attività illecita. Siccome questa dimostrazione non è sembrata chiarissima al tribunale del riesame – le ripeto, non avendo letto la sentenza, parlo per sentito dire – questo potrebbe essere motivo di accoglimento.

ALBERTO ZOLEZZI. Il *pet coke* che arriva nel porto di vostra competenza proviene da una sola nazione, o vi risulta che arrivi da più parti del mondo, dal Sudamerica ?

DANIELE CAPOBIANCO, *Capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta*. Principalmente dal Sudamerica.

ALBERTO ZOLEZZI. Da uno Stato particolare ?

DANIELE CAPOBIANCO, *Capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta*. Di solito, prima di arrivare a Gaeta fa una sosta al porto di Pozzallo.

ALBERTO ZOLEZZI. Viene dal Sudamerica, ma da qualche Stato in particolare ?

DANIELE CAPOBIANCO, *Capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta*. Specificamente non ricordo, perché in realtà a noi arriva direttamente la richiesta di approdo della nave che porta il carico, però l'ultimo porto italiano che solca è Pozzallo.

PRESIDENTE. Volevo chiedere, sempre rispetto al traffico transfrontaliero, questo *broker*, che è stato attenzionato, era noto all'interno dell'attività del porto ? Era persona già conosciuta ? Erano società già conosciute ?

Durante le vostre indagini, vi è risultato che questa persona sia coinvolta anche in altre situazioni, o vi sono situazioni di false società a vostra conoscenza ? È una procedura, ovviamente nell'ambito dell'illecito, conosciuta, nota, per il traffico di rottami o meno ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Diciamo che risultava che non fosse un novello nella fattispecie. Già a Pozzallo e ad Augusta risultavano precedenti di questo stesso tipo di traffico.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Con illeciti in materia ambientale ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Sì.

PRESIDENTE. Ovviamente sentiremo le procure e acquisiremo anche il nome di questa persona. A parte che ce lo potreste dire, perché è in un'ordinanza...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. L'ho già detto. È Di Grandi Andrea.

PRESIDENTE. Perfetto. Quanto al coinvolgimento dell'autorità portuale, è stato riferito solo a qualche persona, qualche individuo, oppure le indagini – adesso non ricordo, perché parliamo di un po' di tempo fa – hanno riguardato anche diversi personaggi ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Hanno riguardato principalmente una persona, ossia il dirigente per Gaeta dell'autorità portuale di Civitavecchia, che è forse la prima autorità di sistema, perché ha giurisdizione non solo su Civitavecchia, ma anche su Fiumicino e Gaeta.

Per i porti non sede dell'autorità portuale si individua un dirigente, che nella fattispecie è stato ritenuto colui che ha concorso al disegno criminoso complessivo nella sua totalità. Peraltro dagli atti – poi sono state fatte attività di accertamento ambientale, telefonico eccetera – è risultato chiaramente ad esempio che lui ha

rilasciato le autorizzazioni, nonostante un tecnico della stessa autorità portuale lo avesse sconsigliato a farlo.

Quindi, contro un parere tecnico, espresso a voce da parte di un ingegnere che per una serie di motivi sconsigliava il rilascio di quell'autorizzazione, è risultato che lui si fosse determinato ugualmente a rilasciarla.

PAOLA NUGNES. Mi deve scusare se la incalzo sulla questione del *pet coke*. Mi sono stati inviati dei video, però non sono datati. Quindi mi chiedevo: questo controllo così serrato di cui lei mi dice, e di cui non dubito assolutamente, da quando ha avuto inizio ? Da quando possiamo dire che c'è la sigillatura dei camion ? Lo chiedo perché si vede chiaramente nei video che il camion perde i materiali...

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. L'hanno fatto vedere anche a me, accumulato ai lati delle strade.

PAOLA NUGNES. Volevo sapere se questa è una situazione pregressa che possiamo dire archiviata, superata da una nuova gestione, da un nuovo controllo, o se tuttora sussiste e da quando possiamo dire che la situazione è cambiata.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. L'ultima regolamentazione, che prevede il lavaggio dei camion, la chiusura ermetica delle tramogge eccetera, risale ad un'ordinanza del 2013.

DANIELE CAPOBIANCO, *Capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta*. Prevedeva degli *step* di adeguamento temporanei, che oggi sono già tutti attuati.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Prevedeva *step* successivi, oggi tutti attuati.

PRESIDENTE. Sempre riguardo al *broker*, questo signor Di Grandi, vi risulta che ci sia un collegamento anche con altri porti italiani – in parte l'avete già detto – compreso quello di Ravenna ?

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Ravenna no. Nel corso di quell'indagine è risultato il porto di Augusta come interessato, però ovviamente non escludiamo che ci sia anche...

PRESIDENTE. Va bene. Vi ringraziamo. Se avessimo la necessità di approfondire, ovviamente vi disturberemo ancora.

ALBERTO MEOLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Gaeta*. Con piacere, presidente... L'ordinanza è del 2013 e prevedeva degli *step*...

DANIELE CAPOBIANCO, *Capo servizio tecnico della Capitaneria di porto di Gaeta*. È un decreto, il n. 8 del 2013, che prevedeva una serie di *step* di adeguamento nel tempo. Ad oggi, le previsioni in esso contenute sono tutte in vigore.

Le confermo che gli accertamenti vengono svolti sistematicamente e che sono state comminate anche delle sanzioni amministrative sia nei confronti degli autotrasportatori, che delle imprese inadempienti, e sono stati predisposti controlli specifici lungo tutto il percorso che viene fatto dagli automezzi, anche per le altre forze di polizia, quindi finanza, polizia provinciale e polizia dello Stato.

PRESIDENTE. Ricordo che oggi, alle ore 14, vi è l'Ufficio di Presidenza. Nel ringraziare i nostri ospiti per la disponibilità manifestata, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 9.30, è ripresa alle 14.40.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo pervenuto, ai sensi della deliberazione del-

l'Ufficio di presidenza della Camera dei deputati n. 163/2015, il prescritto nullaosta da parte della Presidente della Camera alla desecretazione dei resoconti stenografici delle audizioni del dottor Mauro Clerici, sostituto procuratore della Repubblica pro tempore presso il tribunale di Milano, e del dottor Maurizio Caporuscio, sostituto procuratore della Repubblica pro tempore presso il tribunale di La Spezia, svoltesi il 14 giugno 2000 presso la Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, i predetti documenti si intendono desecretati.

(La Commissione concorda)

PRESIDENTE. Comunico inoltre che, secondo quanto stabilito nella medesima riunione, la Commissione si avvarrà della collaborazione a tempo parziale e a titolo gratuito di Simonetta Tunesi, chimico ambientale; Alberto Maccabruni, geologo; Flavia Fioravanti, perito chimico; Giampaolo Galeazzi, geologo; Antonello Talarico, consulente ambientale; Giuseppe Lanzetta, architetto. La presidenza avvierà le procedure previste per assicurare l'avvio delle collaborazioni sopraindicate, previo distacco o autorizzazione dall'ente di appartenenza nei casi contemplati dalla legge.

È stato inoltre stabilito che una delegazione della Commissione effettui una missione in Emilia Romagna dal 31 marzo al 1° aprile 2016 e una missione in Lombardia dal 28 al 29 aprile 2016 nel corso delle quali avranno luogo due convegni per dibattere i temi affrontati nella relazione sulla situazione delle bonifiche dei poli chimici: il « Quadrilatero del Nord » (Venezia-Porto Marghera, Mantova, Ferrara, Ravenna).

La seduta termina alle 14.45.

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

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa
il 13 aprile 2016.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

17STC0016370