

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

13.

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 OTTOBRE 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3	Carpinteri Francesco, <i>Comandante della Capitaneria di porto di Siracusa</i>	9
Audizione del comandante dell'Ufficio cen- trale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini:		De Petris Loredana (Verdi-U)	8, 9, 10
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3, 8, 9, 12	Michelini Renzo (Aut)	10, 11
		Stefanini Alberto, <i>Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione</i>	3, 9 10, 11

La seduta comincia alle 14.05.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna verrà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini.

Ricordo che, secondo quanto concordato in sede di programmazione dei lavori dall'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione intende procedere ad una serie di audizioni di enti e organismi tecnici in ordine ai profili di attività concernenti le materie oggetto dell'inchiesta della Commissione. L'odierna audizione del comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini, accompagnato dal comandante della capitaneria di porto di Siracusa, Francesco Carpinteri, coordinatore del gruppo di lavoro sulle merci pericolose, potrà costituire di certo l'occasione per acquisire dati ed elementi informativi sullo stato di attuazione della vigente normativa in materia di trasporto navale di sostanze e rifiuti

pericolosi e sulle problematiche connesse alle funzioni esercitate dall'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione in tale specifico settore. Non mancheranno sicuramente domande e riferimenti ad una vicenda specifica su cui stiamo indagando, vale a dire lo spiaggiamento della *Jolly Rubino*.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito la parola all'ammiraglio Stefanini, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Il trasporto marittimo delle merci pericolose si inquadra nel più ampio ambito delle regole in materia di sicurezza della navigazione, che trovano il loro fondamento nelle convenzioni internazionali, nelle leggi comunitarie e nelle leggi nazionali.

La legislazione sulla sicurezza della navigazione è oggi estremamente complessa e soggetta a una costante e continua evoluzione conseguente allo sviluppo delle tecnologie e alle esperienze maturate con riferimento, in particolar modo, alle risultanze dei gravi sinistri marittimi occorsi. Anche nel nostro paese è stata di recente istituita una commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi di cui al decreto legislativo n. 28 del 2001 per individuare cause e circostanze che hanno determinato il sinistro per eventuali modifiche correttive alle normative internazionali. Si tratta, in buona sostanza, di studiare meglio l'evento per estrapolare fatti che possano essere importanti per evitare il ripetersi di tali incidenti.

Ai fini del rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione, la nave, sin

dal momento della costruzione, viene seguita e controllata dai registri di classifica, oggi denominati organismi riconosciuti, che provvedono al rilascio del certificato di classe attestante il rispetto dei requisiti tecnico-strutturali della nave alle regole internazionali. Oggi non esiste più solo il registro navale italiano ma, nella logica del libero mercato, vi sono altri due organismi internazionali, l'ABS (*American bureau of shipping*) ed il *Bureau veritas*.

Per l'idoneità alla navigazione la nave, allorché armata ed equipaggiata, viene poi successivamente sottoposta ad una serie di altre ispezioni che riguardano i mezzi di salvataggio, il funzionamento del sistema antincendio, le apparecchiature di bordo, l'efficienza dei servizi di emergenza, eccetera. Al termine di tali ispezioni vengono rilasciati, a cura dell'amministrazione, i certificati internazionali che abilitano la nave alla navigazione. In Italia tali certificati vengono rilasciati dall'autorità marittima e sottoposti a rinnovi periodici che prevedono, ovviamente, ulteriori ispezioni per verificare se le condizioni iniziali della nave permangano o meno, in seguito a noncuranza dell'equipaggio, al naturale deterioramento, eccetera.

I certificati rilasciati hanno valore internazionale e attestano la rispondenza della nave alle convenzioni internazionali di riferimento. Queste ultime sono la Solas 74 (*Safety of life at sea*) elaborata a Londra nella sede dell'*International maritime organization*, che è un'agenzia dell'ONU; la Marpol 73/78 (*Marine pollution*) che riguarda l'inquinamento; la Colreg 72 (*Collision regulation*), vale a dire le norme per evitare gli abbordi in mare; l'ILO (*International labour organization*); la *Load line* del 1966, relativa al massimo carico della nave; la STCW (*Standard training certification & watch keeping seafares*), che concerne i titoli professionali marittimi; la Tonnage 69 (*International convention on tonnage measurement of ships*), che riguarda il tonneggio.

A queste norme internazionali di riferimento ci rifacciamo per verificare se la nave opera nel rispetto delle normative vigenti. La situazione però è più complessa

perché in aggiunta a tali norme occorre considerare le direttive comunitarie — che naturalmente sono per noi cogenti — che riguardano in particolare le disposizioni e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali (direttiva 98/18/CE); un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio dei traghetti *roll on/roll off* e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea (direttiva 99/35/CE); la registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli altri Stati membri della comunità (direttiva 98/41/CE).

Da queste normative specifiche deriva per noi un grosso impegno perché, per quanto riguarda in particolare il trasporto dei passeggeri in ambito nazionale, esse si applicano anche alle navi straniere che toccano i nostri porti. Il tema si è fatto molto delicato e richiede molta cura da parte dei nostri ispettori ai fini del rilascio dei certificati. Esiste dunque una complessa attività di controllo e certificativa da parte dello Stato di bandiera nei confronti delle navi nazionali attraverso gli organismi riconosciuti e l'autorità marittima, che si identifica nel corpo della capitanerie di porto, alle quali la legge n. 647 del 1996 ha attribuito le competenze in materia di sicurezza della navigazione sotto il profilo tecnico-amministrativo prima assegnate al Ministero della marina mercantile.

Possiamo definire questa come una attività ispettiva di *flag State*, cioè svolta dallo Stato di bandiera incaricato di verificare le condizioni di sicurezza della nave e provvedere alla relativa certificazione per consentire a queste navi di muoversi sia in ambito nazionale sia soprattutto all'estero, perché tali certificati hanno valore internazionale e devono essere riconosciuti in tutto il mondo.

Si tratta di un'attività che ci impegna molto e che svolgiamo insieme con gli organismi riconosciuti, che hanno competenze tecniche specifiche, in modo sinergico. Alcuni certificati sono rilasciati da noi, altri da questi organismi, autorizzati in tal senso con legge dello Stato italiano.

Oltre a quella di *flag State* è prevista una forte attività esercitata dallo Stato del porto (il cosiddetto *Port State control*) finalizzata alla lotta alle navi substandard, nel rispetto del memorandum di Parigi del 1982 e della direttiva comunitaria 95/21/CE.

In sintesi, c'è un'attività di controllo da parte dello Stato nei confronti delle navi nazionali ed un'altra nei confronti delle navi straniere che toccano i porti di tale Stato; esse si svolgono secondo procedure diverse in quanto quelle seguite dallo Stato che controlla le navi straniere che giungono nei nostri porti si fondano sul suddetto memorandum di Parigi e sulla citata direttiva comunitaria; del memorandum di Parigi fanno parte non solo i paesi comunitari ma anche Russia, Canada, Polonia e Croazia. Gli ufficiali ispettori PSC sono ufficiali delle capitanerie di porto incaricati di sottoporre ad ispezioni le navi straniere che toccano i nostri porti secondo le procedure ben individuate previste dal memorandum e dalla direttiva ricordati.

Qualora in sede di visita vengano riscontrate a bordo della nave gravi deficienze ai fini della sicurezza, essa viene fermata e non ne è consentita la partenza fino alla eliminazione di tali deficienze. Gli ufficiali ispettori PSC non si limitano a verificare i sistemi di emergenza, di abbandono della nave, la parte antincendio e quant'altro, ma controllano anche se la nave possiede tutti i documenti per poter trasportare merci pericolose; lo stesso fanno per quanto riguarda la certificazione delle navi nazionali.

Gli strumenti pertinenti in sede di ispezione sono le convenzioni internazionali di cui abbiamo già parlato. I nostri ispettori si muovono per rispettare le convenzioni internazionali, perché purtroppo nel passato ed anche oggi si registrano navi che si muovono senza rispettarle: sono delle vere e proprie navi pirata o substandard, come sono chiamate in gergo.

Devo dire con un pizzico di orgoglio che negli ultimi quattro anni l'Italia è il paese che, nell'ambito degli Stati compresi

nel memorandum di Parigi, ha effettuato il maggior numero di ispezioni ed ha fermato il maggior numero di navi. Ho portato con me delle statistiche e dei diagrammi che metto a vostra disposizione e che dimostrano quanto dico. Fino a qualche anno fa i paesi nordeuropei erano modelli da emulare sotto il profilo della sicurezza della navigazione in quanto depositari di conoscenze molto particolari e tutti avevano timore dei loro controlli, che rappresentavano specialmente per le nostre navi una specie di spauracchio. Da qualche anno invece ci siamo attrezzati e li abbiamo battuti: mi sembra un dato importante da sottolineare.

Per preparare i nostri ispettori è stato istituito da tempo a Genova un centro di formazione in sicurezza della navigazione dove vengono effettuati corsi per la formazione di ufficiali PSC e corsi di aggiornamento. È l'unica scuola di sicurezza della navigazione in Italia e viene frequentata non solo dai nostri ufficiali e sottufficiali, ma anche da personale delle compagnie di navigazione, da comandanti di navi, dipendenti di ASL, da tutti coloro cioè che si occupano a vario titolo di sicurezza della navigazione.

Nell'ambito delle regole sulla sicurezza della navigazione in senso generale si inseriscono anche quelle relative al trasporto delle merci pericolose, che credo interessino particolarmente in questa sede. A Genova esiste un reparto in cui è stato istituito un gruppo di lavoro « merci pericolose », composto da rappresentanti delle capitanerie di porto, da rappresentanti delle istituzioni (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente, università di Genova, comando provinciale dei Vigili del fuoco), da rappresentanti dell'utenza più significativa (Federagenti, Confitarma, Federchimica, Audimont), dagli organismi riconosciuti, dal RINA, nonché da esperti del settore che possono essere chiamati a partecipare, con il precipuo obiettivo di procedere alla completa revisione della normativa nazionale in materia di merci pericolose, al fine di adeguare la stessa alla normativa internazionale vigente. Inoltre il gruppo di

lavoro provvede a fornire pareri in ordine ai vari quesiti posti dall'utenza in materia di trasporto e classificazione di merci pericolose. La materia è molto tecnica ed occorre avvalersi della competenza di ciascuno per dare risposte sia sotto il profilo dell'elaborazione di schemi di nuovi provvedimenti per adeguare la normativa, sia per affrontare le richieste che possono pervenire dall'utenza. Questo gruppo supporta noi amministratori per le decisioni che dobbiamo assumere.

Quanto alle merci pericolose, la loro individuazione è molto complessa e le ho raccolte in vari gruppi, a seconda della tipologia. Vi è anzitutto un trasporto merci pericolose in imballaggi (colli, contenitori, unità di trasporto del carico, eccetera). È il classico trasporto che si effettua imbarcando di volta in volta tali merci sulle navi in partenza, che hanno le caratteristiche idonee a questo genere di trasporto: nessuna merce può essere imballata in contenitori ed imbarcata su una nave se quest'ultima non possiede l'idoneità a trasportarla accertata dall'organismo riconosciuto.

Non voglio entrare nel merito delle singole normative, che lascio comunque a vostra disposizione. Fondamentale è il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1968, che riguarda il trasporto di merci pericolose in colli ed un altro provvedimento relativo alle procedure. Oggi l'imballaggio di queste merci sulle navi avviene attraverso l'autorizzazione della capitaneria di porto: chi intende trasportare una merce pericolosa deve presentarsi alla capitaneria di porto, avanzare un'istanza e far capire cosa vuole trasportare; tale istanza deve essere corredata da una serie di certificati che consentono alla capitaneria di verificare se questo tipo di merce può essere trasportato, dove deve essere collocato a bordo della nave, se vi siano incompatibilità con altre merci, eccetera. La capitaneria di porto, effettuata questa verifica a tavolino, autorizza l'imbarco della merce e demanda un controllo a terra ai nostromi di banchina per verificare se le merci sono trattate secondo le indicazioni riportate nell'autorizzazione.

La normativa nazionale deve sposarsi con quella internazionale, la quale sotto questo profilo è rappresentata dall'IMDG code (*International maritime dangerous goods*), elaborata in sede IMO. Questo codice non è ancora obbligatorio; entrerà sicuramente in vigore il 1° gennaio 2004. In Italia, quindi, si lavora basandosi sulla normativa nazionale, che è assai frammentata anche nel tentativo di seguire l'evoluzione delle merci pericolose sotto il profilo della loro composizione e del loro trasporto come disciplinato dalle norme internazionali.

Nella procedura ci si deve attenere alle norme internazionali perché alcuni paesi che fanno parte dell'organizzazione internazionale hanno già adottato il codice IMDG. Stiamo quindi cercando, anche mediante decreti dirigenziali della capitaneria di porto, di colmare questa lacuna con provvedimenti volti a far fronte ad esigenze che richiedono un adeguamento della nostra normativa a quella internazionale. Abbiamo già elaborato uno schema di decreto del Presidente della Repubblica, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cui si riceverà totalmente il codice IMDG, ancora non obbligatorio, per anticipare i tempi e per fornire a tutti gli addetti uno strumento operativo adeguato a quelli dei paesi avanzati. Si tratta di uno sforzo che abbiamo compiuto e continuiamo a compiere, ma i tempi sono lunghi, anche alla luce della difficoltà della materia; occorre inoltre il concerto con altri ministeri (ambiente, industria e via dicendo), per cui la conclusione di questo iter non avverrà a tempi brevi. Va detto però che con le circolari e i decreti emanati per colmare questo vuoto riusciamo a far fronte alla situazione.

Abbiamo parlato in maniera sintetica del trasporto di merci pericolose in imballaggi perché la *Jolly Rubino* sicuramente imbarcava dei *container* con merci pericolose, sistemate nel rispetto delle procedure; infatti i *container* devono essere omologati, perché le merci pericolose non possono essere imballate in una confezione regalo, ma devono essere inserite in

contenitori adeguati e previsti dalle norme nazionali ed internazionali vigenti, che devono essere rispettate. Per poter imbarcare certe merci all'interno di determinati contenitori, al momento della presentazione in capitaneria di porto occorre assicurare che il trasportatore metterà la merce all'interno dei contenitori omologati; è questa la condizione per poter ottenere l'autorizzazione. Le capitanerie di porto svolgono questa importante azione. Devo dire che così non è in campo internazionale; a livello europeo, proprio nel rispetto del codice IMDG, non c'è questa azione preventiva da parte delle capitanerie, ma il controllo viene svolto sulla nave da parte dall'autorità ad esso preposta per verificare che effettivamente le imbarcazioni siano in regola e rispettino le norme. Dai dati in nostro possesso non emerge un'attività ispettiva svolta in maniera propeedeutica e preliminare all'imbarco; la merce viene imbarcata e poi viene effettuato il controllo da parte dell'autorità locale a ciò preposta.

Vi è poi il trasporto dei rifiuti, che si inquadra ovviamente all'interno del trasporto di merci pericolose in colli. Se il rifiuto è frutto di una attività che ha come riferimento materie pericolose, ovviamente anche esso è pericoloso e quindi viene trattato come le merci pericolose e seguendo le stesse procedure amministrative di cui si è parlato prima, vale a dire il controllo della capitaneria di porto. In questo caso c'è qualcosa in più, perché nel 1991 è stato emanato un decreto concernente i rifiuti non pericolosi. Esiste una rilevante distinzione tra il rifiuto pericoloso e il rifiuto non pericoloso: il primo è trattato secondo le regole standard dei prodotti pericolosi; inoltre, nel momento in cui si autorizza il trasporto, occorre la disponibilità al ricevimento al porto di destinazione e quindi bisogna essere certi che questo rifiuto vada allo smaltimento. Chi intende effettuare questo tipo di trasporto deve produrre dei documenti attestanti che il prodotto verrà monitorato e portato come previsto, nella discarica, con il consenso della regione, della provincia o del comune, se in Italia, oppure del paese

estero interessato a questo tipo di lavorazione. In assenza di tale documentazione a corredo, il rifiuto non viene imbarcato. Per quanto riguarda il rifiuto non pericoloso, invece, la non pericolosità deve essere accertata di volta in volta da un chimico iscritto all'albo; anche in questo caso vi è la richiesta in capitaneria di porto, la quale, se la certificazione del chimico attesta che il prodotto non è pericoloso, dà l'autorizzazione all'imbarco. In aggiunta, per quanto riguarda i rifiuti, il decreto Ronchi stabilisce quali siano i rifiuti pericolosi per il trasporto stradale e per quello ferroviario; ovviamente quelli pericolosi per il viaggio su strada o per ferrovia diventano pericolosi anche per il trasporto via mare, tanto che noi li trattiamo comunque come rifiuti pericolosi. L'articolo 18 del decreto Ronchi, rimasto un po' disatteso, prevede che, di concerto con noi, il Ministero dell'ambiente, che ha emanato questo decreto e che sta predisponendo tutti i provvedimenti collegati, deve dar vita ad un decreto concernente il trasporto via mare dei rifiuti non pericolosi. Per la nostra parte abbiamo già dato delle indicazioni su come effettuare questo trasporto, che verranno recepite quando al Ministero dell'ambiente si elaborerà questo provvedimento, in modo da avere un chiaro riferimento in relazione al trasporto dei rifiuti non pericolosi che darà una soluzione più compiuta al problema.

Nella nostra sintetica carrellata intendiamo riferirci anche ad un altro tipo di trasporto marittimo, sempre di merci pericolose, vale a dire quello alla rinfusa di carichi solidi. In questo caso mi riferisco a quelle navi nelle cui stive viene gettato alla rinfusa il prodotto che deve essere trasportato. Per quanto riguarda la normativa nazionale, esiste un decreto del luglio 1991, ma vi è anche una normativa internazionale: per quella nazionale, noi dobbiamo sempre seguire quella internazionale laddove non sia diventata obbligatoria, per cui dobbiamo cercare di introdurre anche da noi quelle procedure che altri paesi hanno già adottato e che spaziano i nostri utenti. Dobbiamo fare un grosso sforzo per cercare di modificare la

nostra normativa per renderla il più possibile adeguata e rispondente a quella internazionale, e a tal fine abbiamo predisposto un provvedimento, fatto pervenire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da adeguarci al *BC code*, un codice di trasporto che detta norme per la caricazione, lo stivaggio, la scaricazione, le misure di emergenza e di sicurezza nei confronti del personale; si tratta di codici che contengono una serie di norme tecniche che offrono tutte le indicazioni possibili per garantire alla nave un trasporto in sicurezza e per tutelare il personale imbarcato. Non va infatti dimenticato che a bordo di una nave sono imbarcati molti marittimi, dei quali ci dobbiamo preoccupare e la cui salute va tutelata. Dobbiamo però ricordare che la normativa internazionale si evolve, non è sempre la stessa, per cui spesso esiste la difficoltà di recepire una normativa sapendo che un'altra a livello internazionale sta per modificarla. Stiamo cercando di trovare il modo per dare sempre delle risposte il più possibile positive, soprattutto per l'utenza, che nel nostro paese incontra difficoltà a fronte di provvedimenti spesso inadeguati rispetto a quelli di altri paesi che già hanno applicato alcune normative internazionali. Il problema è fare in modo che queste normative diventino parte integrante del nostro ordinamento, ancorché non obbligatorie. Ma è un fatto di costume: spesso recepiamo le normative internazionali in ritardo rispetto ad altri Stati, e per colmare questi *gap* le capitanerie di porto per quanto possibile elaborano dei provvedimenti atti ad evitare che i nostri operatori siano danneggiati dalla differenza tra la normativa nazionale e quella internazionale.

Esiste poi un altro tipo di trasporto di merci pericolose, quello del gas, di liquidi alla rinfusa e così via; mentre negli altri casi, in cui vi è l'autorizzazione perché c'è una idoneità generale della nave al trasporto, bisogna verificare ogni volta che la merce sia compatibile con quel tipo di nave e che le merci lo siano tra di loro, nel caso di gas e di liquidi alla rinfusa nelle

cosiddette gassiere o chimichiere si tratta di navi che nascono strutturate diversamente, che sono costruite per trasportare gas o prodotti nocivi liquidi e quindi dall'origine vi è un'impostazione diversa; per certi aspetti è più facile, per noi, perché i nostri interventi sono molto più limitati. La nave deve muoversi nel rispetto di codici internazionali concernenti questo tipo di trasporto, che nascono e scaturiscono sempre dalla sede inglese IMO, dove viene elaborata ed aggiornata tutta la normativa internazionale. Il compito dei nostri ispettori, quando si recano a bordo, è quello di verificare che la nave abbia i documenti in regola e in corso di validità e che a bordi siano presenti le misure di sicurezza previste. Nel caso di gassiere e chimichiere delle norme specifiche locali che vengono impartite con ordinanza dalle varie capitanerie di porto a tutela delle persone imbarcate sulle navi e che variano, anche se hanno dei fattori in comune, per il tipo di trasporto, perché l'ambiente esterno può essere diverso da porto a porto e i traffici intorno possono variare; pertanto esistono specifiche indicazioni impartite attraverso il regime delle ordinanze, una delle competenze del comandante dei porti.

È questo, sinteticamente, il quadro di riferimento generale per quanto riguarda la sicurezza della navigazione, all'interno della quale si colloca il trasporto delle merci pericolose.

PRESIDENTE. La ringrazio.

Do ora la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o chiedere chiarimenti.

LOREDANA DE PETRIS. Ringrazio l'ammiraglio Stefanini, che ci ha fornito molti elementi interessanti.

Vorrei porre alcune domande specifiche; tra l'altro, la settimana scorsa abbiamo ascoltato direttamente gli armatori della *Jolly Rubino* e ora proseguiamo nel nostro lavoro. Lei ha fatto riferimento al codice IMDG, che sarà recepito in campo internazionale dal 1° gennaio 2004: quali paesi lo hanno già adottato nell'Unione europea?

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Non tutti.

LOREDANA DE PETRIS. La Francia?

FRANCESCO CARPINTERI, *Comandante della Capitaneria di porto di Siracusa*. In campo europeo, in ordine al recepimento non abbiamo dati certi, ma in effetti il *code*, essendo un codice internazionale di sicurezza per il trasporto delle merci, è l'elemento base cui gli armatori di tutti gli Stati fanno riferimento, anche se non è stato recepito. Anche se diventerà obbligatorio solo dal 2004, è stato di fatto applicato da quasi tutti gli Stati del mondo; anche noi lo applichiamo da dieci anni — pur non avendo recepito — attraverso una procedura particolare.

LOREDANA DE PETRIS. È stato detto che per ogni trasporto di merci pericolose occorre recarsi direttamente alla capitaneria di porto per ottenere le autorizzazioni. Le chiede il trasportatore o il cliente?

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Solitamente è l'agente a cui si appoggia la nave e a cui fanno riferimento le agenzie di trasporto, non l'armatore.

LOREDANA DE PETRIS. Cercando di conoscere l'elenco delle sostanze pericolose trasportate dalla *Jolly Rubino*, soprattutto per quanto riguarda il contenuto dei *container* spesso mi è sembrato di assistere ad una sorta di scarico di responsabilità e quindi vorrei capire come avvenga la procedura organizzativa e in capo a chi si possano far ricadere le singole responsabilità, per avere degli elementi di conoscenza.

PRESIDENTE. Voi sapete da dove provengono queste sostanze?

FRANCESCO CARPINTERI, *Comandante della Capitaneria di porto di Siracusa*. Per qualsiasi operazione su una nave

deve essere richiesta un'autorizzazione all'autorità marittima dall'armatore, il quale dichiara di voler far partire una certa nave da questo porto per approdare ad un altro, per trasportare una determinata merce e per fare questa particolare operazione. Chiaramente non è direttamente l'armatore a farlo; quando l'armatore è sul posto lo fa, altrimenti lo fa l'agente; quando quest'ultimo ci viene a presentare la domanda di autorizzazione dichiara che a bordo della nave devono essere caricate certe merci, che l'impacchettatore ha comunicato che la merce è quella indicata, che è stata imballata in certi contenitori e in un determinato modo, e allega una documentazione che gli viene fornita dal caricatore della merce, perché ad imballare il *container* è un'altra persona, il produttore.

LOREDANA DE PETRIS. Quando gli ispettori si recano a bordo delle navi che fanno scalo controllano che si tratti di sostanze lecite secondo la normativa internazionale?

FRANCESCO CARPINTERI, *Comandante della Capitaneria di porto di Siracusa*. Quando si tratta di merci pericolose devono dichiararlo. Sulla base della dichiarazione, attualmente controlliamo lo stivaggio della merce, il modo in cui viene posizionata a bordo, ma non guardiamo dentro il contenitore a meno che non abbiamo un'impressione visiva negativa oppure se vogliamo fare dei controlli a campione. In genere, sulla base della dichiarazione rilasciata dal caricatore e dal comando della nave, dopo aver controllato il piano di stivaggio diamo l'autorizzazione.

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Diventa un fatto più che altro amministrativo: infatti, non abbiamo il compito di verificare se qualcuno trasporti merci illecite; non abbiamo questa funzione. Se abbiamo sospetti o vediamo che il contenitore non è in condizione idonee al trasporto o presenta carenze rispetto

alla simbologia che deve essere apposta procediamo ad una verifica, ma normalmente stiamo a quanto attestato dal produttore o dal caricatore. Non svolgiamo normalmente altro tipo di indagini.

LOREDANA DE PETRIS. Il Presidente ha chiesto se nello specifico della *Jolly Rubino* avevate notizie sulle sostanze trasportate, perché, stando a quanto ci è stato detto ed a quanto appreso presso le capitanerie, essa proveniva da Marsiglia, ha fatto scalo a Genova e a Napoli per poi procedere verso il Sudafrica.

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Come ho già detto, noi, come amministrazione centrale, non abbiamo notizie a proposito di questa particolare, specifica situazione, in quanto non ci occupiamo delle attività delle singole capitanerie di porto, a meno che non emergano fatti, ad esempio manchevolezze, che richiedano l'intervento dell'organo centrale. In questo caso per noi si tratta di un trasporto come tutti gli altri, per il quale sicuramente il caricatore ha ricevuto l'autorizzazione da parte della capitaneria di porto di Genova o di Napoli: vi sono merci pericolose all'interno dei contenitori, ma non ci risulta che vi siano state anomalie particolari, tali da giustificare, sino a questo momento, un nostro intervento. Attualmente tutto fa capo al consolato presso il paese in cui l'incidente si è verificato, cioè il Sudafrica; immagino che, in seguito, delle notizie arriveranno. Tra l'altro, io sono presidente centrale della commissione di indagine sui sinistri marittimi, ma per quanto riguarda cause e circostanze — non cause e responsabilità — dunque, come dicevo prima, per analizzare l'evento sotto il profilo tecnico, in modo da adottare, interessando gli organi internazionali, misure tese ad evitare che il fenomeno possa ripetersi.

Dal consolato le notizie arriveranno al porto di iscrizione della nave e da lì a noi. Non è ancora arrivato assolutamente niente; però, onestamente, la situazione è particolare. Per ora tutto rimane nell'am-

bito della capitaneria di porto che ha dato l'autorizzazione e che è, in questo, autonoma.

RENZO MICHELINI. Formulerò due brevi domande. Avrei voluto farne anche una terza, relativa al rapporto tra merce dichiarata e merce trasportata, ma ho già ricevuto, sia pure indirettamente, una risposta al riguardo.

Innanzitutto, desidero sapere se il controllo nei confronti delle merci che vengono imbarcate venga effettuato in ogni singolo porto da parte della capitaneria di porto, oppure se le capitanerie di porto svolgano controlli anche nei confronti delle merci che sono state caricate altrove.

Chiedo, inoltre, quali tipi di iniziative, di controlli, di responsabilità esistano nel caso in cui vengano imbarcate merci in maniera abusiva, illecita, per intenderci.

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Per quanto riguarda la prima domanda, devo precisare che noi diamo l'autorizzazione non soltanto all'imbarco, ma anche allo sbarco delle merci pericolose e questo vale anche per le navi che vengono dall'estero. Tra l'altro, su tale questione è stata emanata una direttiva europea, recepita dal nostro ordinamento, che impone una comunicazione al comandante del porto da parte dell'agente marittimo relativamente alle merci in arrivo in quel porto. È prevista, cioè, una comunicazione telegrafica con la quale, 24 ore prima dell'arrivo, si informa il comandante che sta per arrivare una nave carica di un certo tipo di merce. Il controllo da effettuare consiste nel verificare, prima di autorizzare lo sbarco, che la nave abbia sistemato le merci come si conviene, ma sempre nel rispetto delle norme riguardanti la sicurezza, mai con riguardo a ciò che viene trasportato. O meglio: il controllo riguarda la merce trasportata ma con riferimento al contenitore, al luogo di stivaggio, alla compatibilità con altre merci, quindi si tratta sempre di un problema di sicurezza della navigazione. Se non siamo coinvolti, attività di *intelligence*

— lo ripeto — non ne svolgiamo. Possiamo fare tutto, ma deve esserci richiesto; in questo caso, anche informando altre autorità, che hanno, per certe questioni, competenza maggiore della nostra, si interviene sul carico, insieme alle dogane si aprono i contenitori, che sono sigillati, e si compiono le verifiche.

Ma se non veniamo attivati con riferimento a problematiche illecite, per noi si tratta di pratiche amministrative, che riguardano il controllo sotto il profilo della sicurezza della navigazione; quindi verificiamo che le distanze siano rispettate, che il punto di imbarco corrisponda a quello previsto, che il contenitore sia adeguato al tipo di trasporto. Questi sono i controlli che la capitaneria di porto solitamente fa; senza entrare nel merito del contenuto.

Riguardo alla seconda domanda, cioè quella relativa ad una eventuale carico abusivo, posso rispondere che se noi sappiamo che la nave porta un prodotto che non può portare, scatta la denuncia, scatta una serie di procedimenti e si fa sbarcare quel carico.

RENZO MICHELINI. Ma per scoprirlo è necessario fare un'ispezione sulla nave.

ALBERTO STEFANINI, *Comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione*. Sì, dobbiamo avere elementi per capire se all'interno di una nave siano trasportati materiali che, magari, non è previsto siano imballati. In questo caso, secondo me, deve essere compiuta più che altro un'azione di *intelligence*.

Immagini cosa significa scaricare una nave portacontainer che abbia 1.500-2.000 contenitori: diventa una cosa impossibile. I tempi commerciale sono stretti; se si fanno indebite interferenze, la nave non parte e se poi viene fuori che a bordo non c'era niente... È necessario procedere con attenzione, perché la nave ha dei costi, per cui la nostra attività è di verifica amministrativa. Certo, se abbiamo notizie, il discorso cambia, ma io parlo della quotidianità.

Nella quotidianità si attua un controllo delle carte e della posizione nell'ot-

tica del rispetto delle norme di sicurezza; non si va a verificare cosa vi sia all'interno del contenitore, che spesso è sigillato. Nei casi particolari dobbiamo essere attivati, a meno che non vi siano, come a volte è accaduto, dei trafiletti o altre cose che inducano a pensare che sia opportuno controllare cosa stia accadendo. Se tutto è perfettamente imballato, questo non succede.

Ora, poi, vi è tutto l'aspetto della *security*; mentre quella che facciamo noi è la *safety*. Infatti, nella sicurezza vi sono due aspetti: la *safety* e la *security*. La prima riguarda le norme di sicurezza ai fini della salvaguardia delle vite umane in mare e della prevenzione dell'inquinamento. La seconda, invece, riguarda la parte della sicurezza relativa all'antiterrorismo ed ai traffici illeciti. In questo momento per quanto riguarda la *security* si sta decidendo a livello internazionale e si sta prendendo posizione — cosa che porterà nel 2004 ad azioni ben precise anche in campo nazionale — sotto la pressione degli americani, i quali stanno premendo, ad esempio, affinché i contenitori non partano da un certo porto se non sono stati prima monitorizzati, cioè non sono passati all'esame di macchine in grado di fotografare, se così si può dire, tutto ciò che è contenuto all'interno. Dunque, i porti devono essere attrezzati in questo senso e gli americani affermano che non entreranno nei loro porti navi provenienti da porti che non siano dotati di quelle attrezzature e non abbiano compiuto quel monitoraggio. Ci saranno, poi, porti che daranno maggiori garanzie e porti che ne daranno minori. Ci dovrà essere a bordo delle navi, come nei porti, una organizzazione in grado di verificare questi aspetti, con responsabilità e certificazioni appropriate. Ma tutto questo riguarda la *security* più che la *safety*.

Rispetto alla *security* si sta facendo molto sotto la spinta dei noti eventi, soprattutto per la pressione americana a livello internazionale. Alla fine di quest'anno si svolgerà a Londra una conferenza diplomatica, nella quale si deciderà se inserire questo tipo di controlli nell'am-

bito della Solas, cioè di quella famosa convenzione che prevede certificazioni per le navi e per i porti, che indica chi debba effettuare controlli ed in quale maniera, sulla base di un codice contenente linee guida per la verifica, appunto, di questi aspetti. Mi dicono che queste nuove regole riguardanti la *security* entreranno in vigore in campo internazionale nel 2004: immagino che anche noi saremo coinvolti in una questa azione, ma nella logica di un provvedimento ben preciso.

PRESIDENTE. La ringrazio, ammiraglio. Abbiamo compreso quale sia la tipologia ordinaria di intervento ed è per noi particolarmente utile conoscere questo livello di attenzione, anche al fine di suggerire eventuali iniziative. Ringrazio il comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza nella navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini, ed il comandante della capitaneria di porto di Siracusa, Francesco

Carpinteri, i quali hanno svolto una serie di considerazioni che saranno utilissime per le valutazioni che si stanno compiendo con riferimento alla questione specifica della *Jolly Rubino* ma anche, più in generale, per meglio comprendere la *performance* dei nostri sistemi di *security* e di *safety* per quanto attiene la vicenda delle ciclo integrato dei rifiuti. Credo che avremo ulteriori occasioni per chiedere la loro collaborazione ed approfondire meglio una serie di questioni.

La seduta termina alle 14.55.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 23 ottobre 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

