

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

15.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Variatione nella composizione della Commissione:		gambiente, dottor Annunziato Cirino Groc-	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	cia, sulla vicenda della nave <i>Jolly Rubino</i>:	
Comunicazioni del presidente:		Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 6, 7, 8, 9, 10, 12
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Banti Egidio (MARGH-U)	9
Sulla pubblicità dei lavori:		De Petris Loredana (Verdi-U)	8
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Demasi Vincenzo (AN)	7
Audizione del responsabile delle unità isti-		Groccia Annunziato Cirino, <i>Coordinatore</i>	
zionali del WWF Italia, dottor Stefano		<i>nazionale dell'Osservatorio ambiente e le-</i>	
Lenzi, e del coordinatore nazionale del-		<i>galità di Legambiente</i>	6, 11
l'Osservatorio ambiente e legalità di Le-		Lenzi Stefano, <i>Responsabile delle unità</i>	
		<i>istituzionali del WWF Italia</i>	3, 10
		Michelini Renzo (AUT)	9

La seduta comincia alle 14.05.

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

Variazione nella composizione della Commissione.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio ai nostri lavori, informo che il senatore Giuseppe Vallone è stato chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse in sostituzione del senatore Ettore Liguori.

Mi piace ringraziare pubblicamente il collega Liguori, il quale ha dato un apporto ed un contributo significativo in ogni iniziativa messa in campo dalla Commissione.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. 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 mirate ad approfondire la vicenda della nave *Jolly Rubino*, andata in fiamme ed arenatasi al largo di Capo Santa Lucia in Sudafrica il 10 settembre scorso. Da notizie di stampa sembrerebbe che la nave trasportasse anche *container* pieni di sostanze e rifiuti pericolosi.

Ricordo che il 2 ottobre scorso la Commissione ha già ascoltato in audizione, sulla vicenda della nave *Jolly Rubino*, il dottor Ignazio Messina, amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. Spa; lo scorso 8 ottobre si è invece svolta l'audizione del comandante dell'Ufficio

centrale per la sicurezza della navigazione, Ammiraglio Alberto Stefanini, che si è particolarmente soffermato sulla normativa in materia di trasporto navale di sostanze e rifiuti pericolosi. Tali audizioni ovviamente costituiscono un utile contributo per i lavori della Commissione su questa specifica materia.

L'odierna audizione del responsabile delle unità istituzionali del WWF Italia, dottor Stefano Lenzi, e del coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente, dottor Annunziato Cirino Groccia, potrà costituire l'occasione per acquisire ulteriori dati ed elementi informativi sugli aspetti legati all'incidente della nave *Jolly Rubino* e alle conseguenze di carattere ambientale che ne sarebbero derivate, o che ne potrebbero ancora derivare.

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 responsabile delle unità istituzionali del WWF Italia, dottor Stefano Lenzi, e del coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente, dottor Annunziato Cirino Groccia, sulla vicenda della nave *Jolly Rubino*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del responsabile delle unità

istituzionali del WWF Italia, dottor Stefano Lenzi, e del coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente, dottor Annunziato Cirino Groccia, sulla vicenda della nave *Jolly Rubino*.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, darei la parola al dottor Stefano Lenzi e quindi al dottor Annunziato Cirino Groccia, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del loro intervento.

STEFANO LENZI, *Responsabile delle unità istituzionali del WWF Italia*. Ringrazio il presidente e la Commissione tutta per l'opportunità che ci è stata offerta. Considerando che nostra funzione prioritaria è quella della tutela ambientale, quindi della difesa dell'ecosistema in generale, e che qualora si presenti una qualsiasi minaccia che possa intervenire pesantemente sull'ambiente le nostre associazioni hanno tutto l'interesse — ed anche la finalità statutaria, il compito istituzionale — di intervenire per chiedere chiarimenti ed approfondimenti, questo è avvenuto nel caso della *Jolly Rubino*; nel senso che, come sapete, anche con comunicazioni ufficiali abbiamo chiesto sia alla commissione competente che viene attivata secondo il codice della navigazione, sia alla Commissione bicamerale di approfondire gli aspetti legati ad un incidente che, pur non essendosi verificato nelle acque territoriali italiane, aveva dei risvolti tutti da chiarire.

Consegneremo alla presidenza, affinché i commissari possano fin d'ora consultarla, della documentazione che potrà essere successivamente arricchita, sottolineando che quello che ci interessa soprattutto capire — rispetto a questa vicenda di cui spero che anche per voi sia stato utile approfondire gli aspetti — è cosa possa succedere, ai sensi della normativa attualmente in vigore in Italia ed anche del quadro internazionale, nel caso si presenti un incidente di questo genere. Al di là del

problema specifico, questo è l'interesse che ci ha mossi nel chiedere tutta una serie di verifiche e di approfondimenti.

Dunque, noi sappiamo che per quanto riguarda le merci pericolose esiste un quadro di riferimento internazionale, che è la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento provocato da nave, cioè la Marpol 73/78; sappiamo anche che, pur non essendo stato ratificato, comunque vige per i traffici internazionali l'IMDG *code*, che è, appunto, un codice specifico che interviene sui criteri di stipaggio, imballaggio e trasporto di merci pericolose e che, quindi, detta regole certe da questo punto di vista; mentre per quanto riguarda il trasporto transfrontaliero dei rifiuti ancora si ha come riferimento prioritario, almeno per la normativa italiana, l'articolo 16 del decreto legislativo n. 22 del 1997, che poi rimanda al regolamento CEE n. 259 del 1993. Tale articolo 16 stabiliva che entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto si disciplinassero i criteri per le garanzie finanziarie e le spese amministrative dovute all'interno del quadro di riferimento del regolamento europeo; ma questa particolare regolamentazione è mancata, per cui non abbiamo un intervento regolamentare che stabilisca, appunto per quanto riguarda le garanzie finanziarie e le spese amministrative, come gestire il ciclo dei rifiuti e, soprattutto, i trasporti transfrontalieri. Si tratta di una carenza che segnaliamo alla Commissione, anche se, naturalmente, il decreto legislativo n. 22 del 1997 già è sufficiente per chiarire la responsabilità estesa sia sull'abbandono di rifiuti (articolo 50), sia sulle attività di gestione dei rifiuti non autorizzate (articolo 51), sia sui traffici illeciti di rifiuti (articolo 53).

Per quanto riguarda, invece, le documentazioni che i vettori dovrebbero comunque fornire nel caso di trasporto di rifiuti, il riferimento è al regolamento CEE n. 259 del 1993, che all'articolo 23 detta precise disposizioni sulla documentazione e sulle responsabilità in riferimento al transito di rifiuti tra i paesi della Comunità e fuori della Comunità; all'articolo 26

definisce il traffico illecito; all'articolo 27 definisce l'obbligo di un deposito di garanzia, che viene poi richiamato dal decreto legislativo n. 22 del 1997; all'articolo 33 stabilisce quali siano le spese amministrative a carico del notificatore; all'articolo 38 stabilisce quali siano le informazioni che debbono essere trasmesse alla Commissione europea. Quindi il campo dovrebbe essere chiaro, anche se mancano alcuni adempimenti del legislatore italiano.

Sul quadro delle responsabilità rispetto ai trasporti a rischio di inquinamento in generale, ricordiamo anche che esiste la legge sulla difesa del mare, cioè la n. 979 delle 1982, che stabilisce chiaramente, agli articoli 16, 17 e 20, che nel caso in cui una nave battente bandiera italiana sversi idrocarburi, miscele di idrocarburi o altre sostanze nocive per l'ambiente marino nelle acque territoriali italiane o fuori di esse, responsabili sono il comandante, il proprietario o l'armatore della nave. Quindi, nel caso di incidente che abbia provocato inquinamento, non pare che risulti dalla normativa vigente alcuna esenzione per il vettore.

Altro aspetto che vi segnaliamo come problematico — e che rientrava, comunque, tra le nostre richieste — è che nel momento in cui si verifica un incidente viene nominata, secondo il codice della navigazione, una commissione competente, che, per fortuna, dal 2000, secondo un precedente legato alla vicenda della *Ievoli Sun*, dovrebbe essere automaticamente integrata da tecnici del Ministero dell'ambiente; ma questo non è scontato, per cui al riguardo sarebbe interessante stabilire una regola definita una volta per tutte, dato che l'attività istruttoria sommaria sull'eventuale incidente, così come per la *Jolly Rubino*, viene compiuta dalle autorità diplomatiche italiane in luogo, quindi dal console, che sicuramente ha competenze diplomatiche e politiche, ma competenze tecniche su temi così specifici è difficile che ne abbia.

In generale, la questione che noi abbiamo notato e che vorremmo sottoporre alla vostra attenzione è che esiste un

quadro normativo abbastanza definito per quanto riguarda in generale le responsabilità ed anche le prassi da seguire, ma che nell'operatività pratica del giorno per giorno, soprattutto per quanto riguarda i responsabili del carico, i vettori, gli spedizionieri o altro, questo lascia spazi interpretativi di manovra piuttosto ampi. Così anche riversando sulle autorità di vigilanza e di controllo tutta una serie di oneri, rischia di creare un corto circuito per i cosiddetti vettori, i quali, pur essendo responsabili, anche penalmente, in caso di inquinamento, nella normalità non rispondono o rispondono limitatamente e le autorità che devono controllare verificano fino a un certo punto. Questo circolo vizioso va, in qualche maniera, rotto. Naturalmente noi non abbiamo la bacchetta magica, ma stiamo cercando di segnalare i punti deboli del sistema.

Detto questo, rispetto all'audizione del 2 ottobre scorso, che richiamiamo soltanto perché le associazioni ambientaliste sono state chiamate in causa più volte dall'armatore Messina (altrimenti avremmo evitato volentieri di farlo), vorremmo far notare alla Commissione alcune cose che riportiamo integralmente nella nota che lasceremo agli atti. Riguardo agli aspetti legati alla certezza del carico, faccio presente che abbiamo allegato anche in una traduzione dei rapporti quotidiani della SMIT International, che, come sapete, è l'azienda incaricata dagli armatori per l'intervento di disinquinamento, per cui non si tratta certo di interpretazioni bensì di una fonte autorevole. Dunque, né la SMIT International, società per il disinquinamento incaricata gli armatori, nei suoi dispacci giornalieri ufficiali, né il Governo sudafricano sono riusciti a fornire per giorni notizie circostanziate sulle sostanze pericolose e tossiche contenute a bordo della *Jolly Rubino*, per cui il nostro allarme, evidentemente, era più che giustificato. Al di là della traduzione, abbiamo portato il testo integrale dei rapporti giornalieri della SMIT ed a questo riguardo desidero precisare che nel quadro laterale di tali rapporti (che abbiamo riportato a penna, perché usciva dal video)

veniva ripetuta, perlomeno per i primi giorni, la seguente frase: « Si dichiara che a bordo vi sono sostanze pericolose in quantità sconosciuta ». Se una tale dichiarazione fosse fatta da un qualsiasi soggetto esterno, potremmo essere d'accordo, ma quando colui che è stato incaricato dall'armatore fa questa affermazione ufficiale, nel suo sito ufficiale, la cosa, naturalmente, rendere perplessi. Dunque, come ho detto, né la SMIT International, né il Governo sudafricano sono riusciti a fornire per giorni notizie circostanziate sulle sostanze pericolose tossiche contenute a bordo della *Jolly Rubino*.

Secondo: nessuno ad oggi, a quanto risulta, ha fornito l'elenco dei *container* e dei fusti, che risultano essere dispersi in mare in numero impreciso, e del materiale e delle sostanze in essi contenute.

Terzo punto: l'armatore Messina ha dichiarato nel corso della audizione del 2 ottobre scorso di non avere le competenze tecniche per distinguere se a bordo della *Jolly Rubino* ci fossero rifiuti o no.

Il fenolo e il metanolo — altro punto — sono sostanze molto nocive per l'ambiente (quindi il pericolo di inquinamento era più che acclarato) e possono essere anche residui di lavorazione, quindi rifiuti, che insieme agli idrocarburi e alle miscele di idrocarburi avrebbero provocato, come rilevato dallo stesso Governo sudafricano alla stampa internazionale, un grave danno all'ambiente marino in una zona di alto pregio ambientale riconosciuta dall'ONU. Voi sapete, infatti, che Capo Santa Lucia ha questo riconoscimento.

Come già acclarato, sostanze tossiche e nocive a bordo ve ne erano già in abbondanza, ma con riferimento alla polemica effettuata dai rappresentanti degli armatori devo anche precisare che la presenza di alfanaftilamina a bordo della *Jolly Rubino* era stata segnalata in un dispaccio della Agenzia Reuters del 14 settembre 2002. Poiché ci sembra che questa agenzia non sia certo l'ultima arrivata a livello di informazione mondiale, viste le poche informazioni di cui disponevamo si è citata anche questa sostanza, che, comunque, non è determinante nel definire il

quadro complessivo della pericolosità delle sostanze contenute a bordo della *Jolly Rubino*.

Ricordiamo che, come ben sapete, tutti gli imballaggi devono riportare scritte e marchi che identifichino chiaramente i contenuti delle merci e sostanze imballate (ai sensi della Marpol e dell'IMDG *code*) e ci domandiamo se sia davvero credibile che tutti i fusti dei *container*, come dichiarato dall'armatore, risultino danneggiati e le scritte non leggibili. Naturalmente sono domande che vanno sottoposte a verifica; noi non abbiamo l'autorità per approfondire, ma sicuramente la Commissione ha questa competenza.

Altro punto non irrilevante è che WWF e Legambiente non hanno mai denunciato gli armatori Messina. Anche questa informazione, più volte ripetuta nel corso della citata audizione, risulta completamente non veritiera. Abbiamo, sì, chiesto approfondimenti ed informative, ma non abbiamo mai presentato alcuna denuncia; anzi, nel caso di Legambiente vi è stata una denuncia per diffamazione, che, tra l'altro, ha portato ad esiti contrari a quelli sperati dagli armatori.

Alla nota, che depositiamo agli atti e che io ho cercato di riassumere abbastanza rapidamente, alleghiamo, come ho detto, la traduzione riassuntiva dei dispacci giornalieri della *Jolly Rubino*; una selezione di notizie tratte da note ufficiali e dai media sul carico della *Jolly Rubino*; una selezione di stralci di articoli e dispacci tratti da note ufficiali e da articoli dei media riferentesi al rischio ambientale che si è corso a causa dell'incidente della *Jolly Rubino*; una selezione di stralcio di articoli e dispacci tratti da note sui porti toccati dalla *Jolly Rubino* (assolutamente carente, quanto a noi risultava); copie di due note stampa (ANSA del 14 settembre e *Il Secolo XIX* del 12 settembre) sui « precedenti » della *Jolly Rubino*; un allegato contenente una scheda sulla regolamentazione internazionale per il trasporto via mare di merci pericolose; un allegato contenente una scheda sulla regolamentazione delle spedizioni transfrontaliere di

rifiuti; infine, un legato sulla responsabilità in caso di inquinamento del mare provocato da navi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Lenzi e do la parola al dottor Groccia.

ANNUNZIATO CIRINO GROCCIA, *Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente*. Ringrazio il presidente e gli autorevoli membri della Commissione per l'opportunità che viene data a Legambiente di cercare di fornire una serie di informazioni utili per dissipare alcuni dubbi e perplessità che ancora avvolgono la disavventura della *Jolly Rubino* al largo delle coste africane. I dubbi rimangono soprattutto con riferimento ai quantitativi ed ai materiali trasportati e la stessa audizione dell'armatore Messina non li ha chiariti. Questi ha rinviato la risposta ad altra documentazione che farà pervenire alla Commissione; sia Legambiente sia il WWF saranno molto contenti di capire quale tipo di materiale fosse trasportato e quale fosse la destinazione finale.

Mi preme sottolineare, presidente, alcuni passaggi della audizione di Ignazio Messina, che chiamano in causa in prima persona la nostra associazione, insieme al WWF: si tratta di una serie di accuse o, comunque, di affermazioni che non rispondono ai fatti. Anche se alcuni di tali fatti risalgono a qualche anno fa, è opportuno, per chiarire, ribadire alcuni punti importanti. Leggo alcuni passaggi testuali dell'audizione di Ignazio Messina — anche se quella attualmente presente sul sito Internet è ancora una bozza non corretta, ritengo che, nel complesso, sia aderente al pensiero dell'armatore —: « In passato siamo stati accusati da parte di Legambiente e del WWF di trasportare rifiuti pericolosi radioattivi, nocivi e tossici: non abbiamo mai trasportato questo genere di rifiuti o di merce; non è mai stato accertato, né siamo stati mai incriminati di aver trasportato materiali di questa natura, si è sempre trattato solo di illazioni; la stessa Legambiente, all'atto della denuncia del 1997, ha sostenuto che

lancia il cosiddetto sasso nello stagno per vedere che cosa succede, ma non è mai accaduto nulla ».

Il dottor Messina si riferisce in particolare ad un *dossier*, che ho preparato e lascerò agli atti della Commissione, che chiamava in causa proprio la *Jolly Rubino*, in particolare una trasporto di rottami ferrosi destinati dal Sudafrica all'Austria: giunti al porto di La Spezia, l'autorità preposta ha accertato che alcuni di questi materiali contenevano una presenza di radioattività al di sopra dei valori naturali. Ho allegato tutta la documentazione, da cui risulta che non è assolutamente vero che, come afferma il dottor Messina, « all'esterno non vi è alcuna traccia di radioattività »: già all'esterno i tecnici dell'autorità sanitaria locale accertavano la presenza di radioattività. Il nostro ruolo, come ha detto in precedenza il collega Lenzi del WWF, è stato quello di fornire un contributo di conoscenza, di informazione, perché parlare di sostanze nelle quali sia presente radioattività è, per associazioni come la nostra, non poco inquietante e ci siamo, dunque, sobbarcati questa attività di monitoraggio e di verifica per capire come stessero effettivamente le cose.

Quindi, tramite l'ambasciata austriaca, abbiamo chiesto alla società destinataria del materiale quale fosse il contratto che la legava alla società sudafricana. La risposta ufficiale dell'ambasciata austriaca, che si è fatta carico di chiedere chiarimenti alla società austriaca, che si occupa, in particolare, della produzione di acciaio, riporta che il legame contrattuale tra quest'ultima e la società sudafricana prevedeva esplicitamente che i rifiuti non dovessero contenere alcuna traccia di radioattività. Dunque, non è affatto vero che noi abbiamo accusato i Messina di cose infondate, dal momento che la nota dell'ambasciata austriaca precisa in maniera chiara che il contratto che legava i due contraenti escludeva esplicitamente qualsiasi riferimento a materiali o rottami che contenessero radioattività.

Un altro passaggio che mi preme sottolineare è quello in cui il dottor Messina

fa esplicito riferimento al danno economico e di immagine che avrebbe causato la nostra denuncia, che, poi, denuncia non è. Egli afferma che è stata presentata contro di loro una denuncia poi dichiarata infondata; invece, gli elementi acquisiti, di cui potrete prendere visione, dimostrano che quel carico era contaminato radioattivamente. Nessuno ha affermato che vi fossero delle responsabilità degli armatori, ma non si può sostenere che il carico non fosse radioattivamente contaminato. « Grazie alla denuncia infondata che è stata presentata contro di noi », egli dice, « abbiamo perso la possibilità di effettuare il trasporto di questa merce, ma il traffico continua. Ripeto, noi non possiamo più effettuarlo perché la suddetta società sudafricana ci ha cancellato dall'elenco, procurandoci un danno commerciale e un danno di immagine », che poi è stato alla base della querela ai due dirigenti di Legambiente. Questo aspetto mi lascia un po' perplesso, perché se, come i Messina hanno più volte ribadito nel corso dell'audizione, essi non sono responsabili del materiale trasportato, essendo dei veri vettori, degli intermediari, se non facevano altro che prendere il materiale dal Sudafrica e trasportarlo alla società austriaca, che ne era destinataria, non capisco quale possa essere il danno arrecato da quella denuncia (che poi, come abbiamo visto, denuncia non è) di Legambiente. Si tratta di una affermazione abbastanza contraddittoria, dal momento che essi, in quanto vettori, non hanno alcuna responsabilità per il materiale che trasportano, responsabilità che è dei contraenti stessi.

In merito alla vicenda della querela a due nostri dirigenti — il dottor Fontana, responsabile dell'ufficio ambiente e legalità di Legambiente, non può essere presente a questa audizione proprio perché la querela si è conclusa, in secondo grado, naturalmente con una totale rigetto, ma vi sarà probabilmente un ulteriore passaggio in Corte di Cassazione — vi è un altro passaggio che mi preme sottolineare, per correttezza di informazione. Rispondendo ad una domanda della senatrice De Pretis sull'esito finale della querela, l'avvocato

Tamburini dice: « Il tribunale e la Corte d'appello di Roma hanno sentenziato che le dichiarazioni di Legambiente potevano essere diffuse in quanto risultanti da atti parlamentari ». A noi questa notizia è completamente sconosciuta. Lascerò alla Commissione copia della sentenza della Corte d'appello di Roma, dalla quale si evince che il materiale che è stato oggetto della querela non fa riferimento ad alcun atto parlamentare, trattandosi di una serie di documenti che Legambiente ha acquisito per fare chiarezza sul coinvolgimento del porto di La Spezia; ma vorrei anche sottolineare come nel 1994 non fosse ancora stata istituita alcuna Commissione di inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Infatti, la prima Commissione monocamerale venne istituita nel 1995, quindi non esiste alcun atto parlamentare che noi possiamo aver utilizzato per comprovare le nostre affermazioni: sono tutti documenti ufficiali, che ho allegato al rapporto e consegnerò alla Commissione affinché i parlamentari possano prenderne visione.

PRESIDENTE. Passiamo, ora, alle domande dei commissari.

VINCENZO DEMASI. Io vorrei una spiegazione molto sintetica, che, però, farò precedere innanzitutto da un ringraziamento che, a titolo personale, intendo rivolgere a Legambiente per tutto ciò che fa allo scopo di risvegliare una conoscenza in ordine a problemi che, troppo spesso, si ripetono nell'indifferenza generale e producono, o possono produrre, guasti inimmaginabili per i nostri figli. Inoltre, vorrei riportare, in premessa, la questione entro i limiti di competenza di questa Commissione. Ho ascoltato con attenzione quanto è appena stato riferito, ma ritengo che questo aspetto del problema possa essere considerato come altamente incidentale rispetto alla questione che stiamo trattando e che se vi è una contestazione o una necessità di chiarimento, tale necessità di chiarimento deve assolvere ad un ruolo completamente complementare ed accessorio: non è certamente su tale problema che noi possiamo appuntare la

nostra attenzione, poiché stiamo parlando di un'altra cosa, di altre circostanze; stiamo parlando, principalmente, di un trasporto (e mi pare che su questo non ci sia stata smentita) che la società Messina Spa ha dichiarato essere stato eseguito per conto dello Stato italiano, avendo noleggiato il battello ad altra società, della quale ora non ricordo il nome. Intendo dire che ci troviamo in fattispecie completamente diverse, per cui — scusate la mia franchezza — mi sembra una inutile perdita di tempo attardarci sulla questione della denuncia. Tuttavia, tutto è utile se, alla fine, contribuisce a fare chiarezza sul problema che ci riguarda.

E il problema che ci riguarda è quello della possibile disastro ecologico che potrebbe derivare dell'incidente occorso al battello *Jolly Rubino* il Sudafrica. In ordine a tale disastro, vi è una questione che è rimasta alquanto in sospeso, quella dei rifiuti speciali. Abbiamo ascoltato la relazione della dottore Lenzi, il quale — mi perdonerà se lo sottolineo — una volta ha parlato di rifiuti speciali, un'altra di rifiuti tossici, un'altra ancora di rifiuti speciali e di rifiuti tossici: personalmente, non ho capito se egli sia stato volutamente generico, in quanto ci troviamo in corso di accertamento, o se voi disponiate di notizie — è questa la prima domanda — che possano indirizzarci verso la identificazione del tipo di sostanze che venivano trasportate.

Passo, ora, alla seconda ed ultima domanda. La Messina Spa ha dichiarato a questa Commissione che non si rifiutava di fornire ulteriori notizie che specificassero meglio il discorso in ordine ai contenuti, in ordine alla natura dei relitti recuperati o da recuperare, in ordine a quanto era stato raccolto sul litorale, poiché pare che la mareggiata avesse inondato il litorale sudafricano di residui che, alla fine, sono risultati essere dei frigoriferi (ma non soffermiamoci su questo). Considerato che alla Commissione tali dettagli non sono ancora pervenuti e che la prudenza indurrebbe ad attendere la presentazione di atti certi, siete voi in grado di sostituirvi alle promesse della Messina Spa, conse-

gnando, oltre alla documentazione che già avete indicato, anche questi ulteriori supplementi di indagini, senza i quali difficilmente la Commissione potrà farsi un'idea chiara sulla natura del trasporto, sul quantitativo delle merci trasportate e sull'effettivo pericolo di inquinamento?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola alla collega De Petris, informo i colleghi che la Commissione è stata contattata per la consegna di un *dossier* assai voluminoso. Si tratta di una mole significativa di documenti che saranno posti alla loro attenzione.

LOREDANA DE PETRIS. Naturalmente questo ci conforta, poiché è evidente a tutti che abbiamo necessità di avere assoluta certezza sulla quantità e la natura del materiale trasportato: alcune sostanze ci sono state indicate, per altre dobbiamo avere copia dei manifesti di carico; è alquanto singolare — devo dirlo in premessa — che fosse, invece, molto particolareggiato l'elenco di merci « varie ». Ringraziando il dottore Lenzi ed il dottor Groccia per la loro esposizione, desidero chiedere in particolare se a loro avviso — mi pare vi abbiano fatto cenno — il sistema legislativo oggi in atto, sia a livello nazionale, sia a livello internazionale, sia completo. Anche sentendo l'ammiraglio Stefanini, la cui audizione si svolta la scorsa settimana, mi sono fatta l'idea che si debba completare la parte che fa riferimento al cosiddetto decreto Ronchi, ma vi sia, più in generale, una questione di carenza di controlli. Infatti, tra vettori, spedizionieri, clienti e sistema delle capitanerie di porto, in caso di incidente non è possibile avere certezza assoluta di quali siano le sostanze trasportate, con tutto ciò che questo comporta per quanto riguarda la sicurezza del mare, quindi la difesa dell'ambiente, e, ancora di più, la rilevanza illegale di alcuni traffici.

La domanda che vi rivolgo è, dunque, se, sulla base della vostra esperienza, riteniate anche voi che vi sia una problema serio di controlli, di verifica e di accertamento, ad esempio, che i *container* con-

tengano effettivamente quanto riportato sui manifesti di carico.

EGIDIO BANTI. Può darsi che la risposta alla domanda che intendo rivolgere ai nostri ospiti, presidente, se già contenuta nella documentazione che in questo momento ci è stata consegnata e se così è me ne scuso. Tuttavia, ringraziando preliminarmente anch'io il dottor Lenzi ed il dottor Groccia, osservo che è evidente che siamo in presenza di una possibile duplice fattispecie: il carico, che secondo quanto ci è stato dichiarato era stato imbarcato a Durban, in Sudafrica, poteva essere destinato a porti italiani o non italiani; è vero che la nave è comunque territorio italiano, per cui il problema esiste anche nel caso di trasferimento su altri porti, toccati nel corso del periplo che compiono le navi della Messina, ma è altrettanto evidente che se il materiale, quale che esso sia — impregiudicato l'esito delle indagini — fosse scaricato in porti italiani, anche come porti di ulteriore transito, la questione sarebbe diversa.

Poiché, anche da eventi che accadono lontano da noi (e rispetto i quali sarebbe molto difficile per la nostra Commissione andare ad indagare sul posto) bisogna vedere quali lezioni si possano trarre per migliorare, qualora sia necessario, la normativa esistente, chiedo se, dal vostro punto di vista, sia necessario intervenire sulla normativa rispetto a ciò che accade in stato di navigazione, o si debba intervenire anche su ciò che avviene nei porti italiani, con riferimento al controllo della merce che viene caricata o scaricata, perché questo è il punto. Tra l'altro, nel corso della audizione che si è svolta il 2 ottobre scorso, l'armatore ha dichiarato di non essere responsabile di ciò che è all'interno dei contenitori che vengono caricati e che di altre autorità è la competenza ad accertare la natura della merce. È evidente che non possiamo legiferare con riferimento a quanto avviene nei porti stranieri; ma quanto accaduto può indurre, a vostro giudizio, ad interventi legislativi migliorativi della situazione riguardante i porti italiani?

RENATO MICHELINI. Ringraziando anch'io i rappresentanti di Legambiente e WWF, che ci hanno fornito una serie di elementi che consentono di chiarire i termini del problema, chiedo loro una conferma.

Voi avete affermato che, in base alla legge sulla sicurezza del mare, responsabili di eventuali sversamenti vengono considerati il capitano, il proprietario della nave e l'armatore, non il vettore. Nel caso di specie, noi abbiamo appreso da parte del proprietario che egli non era nella condizione di conoscere il contenuto delle merci che venivano trasportate, in quanto ciò veniva delegato al vettore; vorrei una conferma per verificare se, in questo caso, la responsabilità sia o meno in capo alla società Messina.

Seconda questione. Nel caso della *Jolly Rubino* lo sversamento è avvenuto nelle acque territoriali di uno Stato diverso dallo Stato di appartenenza del proprietario della nave: le responsabilità vengono comunque accertate, secondo voi, in capo al proprietario oppure no?

È chiaro che queste domande hanno lo scopo di consentirci di individuare una pista specifica sulla responsabilità ed anche sulla rifusione del danno ambientale, qualora questo venisse accertato.

PRESIDENTE. Per fare velo sulla vicenda polemica tra gli armatori e le associazioni ambientaliste, che ringrazio per la loro sensibilità e che rappresentano per noi un punto di riferimento, in questa come in altre vicende, osservo che questo è per noi, per così dire, un caso di specie. Al di là del tono e dell'azione inquisitoria, come abbiamo ripetuto tante volte, lo scopo è di comprendere cosa accade e, soprattutto, cosa accade in condizioni di criticità. Percepriamo che qualche problema esiste e che non è riferito soltanto alla *Jolly Rubino*; percepriamo che esiste un meccanismo di controlli non del tutto certi al fine sia della sicurezza, sia della tutela dell'ambiente. Ricordando altre vicende, ad esempio quella, di cui ci siamo occupati a Taranto, dei contatori triturati scoperti attraverso lo *scanner*, o il fatto

che il procuratore nazionale antimafia Vigna ci solleciti ad una iniziativa che potrebbe prevedere in ogni porto i famosi *megascanner* per i *container*, credo che tutto questo meriti, in qualche modo, attenzione e tessitura di collegamenti. Dalle associazioni ambientaliste, che rappresentano non solo la passione, ma anche la competenza e la memoria storica di fatti e cose, ci aspettiamo qualche suggerimento in questo senso.

Do loro la parola.

STEFANO LENZI, *Responsabile delle unità istituzionali del WWF Italia*. Cercherò di toccare le varie questioni sollevate, chiedendo aiuto di memoria e di competenza al collega. Noi non abbiamo mai parlato, né nella relazione scritta né verbalmente, di rifiuti speciali; abbiamo parlato della distinzione piuttosto difficile tra il trasporto via mare di merci pericolose e il trasporto via mare di rifiuti pericolosi, di sostanze nocive che siano il risultato di residui di lavorazione, quindi, appunto, rifiuti.

PRESIDENTE. Praticamente, alcune sostanze possano essere contemporaneamente l'una e l'altra cosa.

STEFANO LENZI, *Responsabile delle unità istituzionali del WWF Italia*. Esatto. Poi, le carenze, le confusioni probabilmente sono legate a questi termini e, dunque, sia la normativa italiana sia le indicazioni che vengono date a livello internazionale dovrebbero prevedere una più netta distinzione tra le due categorie. Naturalmente, noi non disponiamo delle informazioni che, molto opportunamente, l'armatore Messina fornirà e che sarà interessante leggere, per acclarare, eventualmente, una situazione del tutto regolare. Ma quello che noi sappiamo del fenolo o del metanolo è che si tratta di idrocarburi, cioè di sostanze ad alto impatto ambientale, se non nocive, che se sversate — degli idrocarburi lo abbiamo saputo, di altre sostanze non sappiamo ancora e ci auguriamo che non sia avvenuto — possono provocare gravi danni all'ambiente.

Si passa, così, alla questione di chi sia titolare a compiere i controlli e come questi vengano effettuati, aspetto riguardo al quale vi abbiamo fornito degli elementi, ma che siamo interessati a chiarire insieme a voi. La sostanza è che i manifesti di carico sono, praticamente, una autocertificazione; che tale autocertificazione viene consegnata agli uffici tecnici delle capitanerie ed alle dogane; che dogane e capitanerie verificano la congruità della documentazione ottenuta e, probabilmente a campione, procedono ad una serie di controlli; ma, in realtà, tutto è basato sull'autocertificazione, sulla congruità della documentazione e probabilmente, nel caso di controlli, sulla verifica che i documenti corrispondano al carico accertato. Sostanzialmente, per quanto abbiamo capito, avvengono un'acquisizione di informazioni ed una verifica formale.

In questo periodo noi abbiamo cercato di risalire la filiera, pur essendo consapevoli che stiamo parlando di Durban e che potevano esserci carichi ulteriori. Se il carico fosse transitato soltanto nelle acque territoriali italiane e si fosse voluto risalire a quello che effettivamente la nave trasportava, avremmo comunque incontrato delle difficoltà; immaginate quale possa essere la situazione a livello internazionale! A livello nazionale abbiamo interpellato da prima l'ufficio tecnico operativo della capitaneria di porto di Genova e l'ufficio tecnico operativo della capitaneria di porto di Napoli; dall'ufficio tecnico operativo della capitaneria di porto di Napoli siamo stati rimandati al comando generale delle capitanerie di porto con la segnalazione che avremmo dovuto contattare l'unità di crisi; abbiamo contattato il comando generale delle capitanerie di porto e questo ci ha rimandato alle pubbliche relazioni del comando generale; il quale a sua volta ci ha detto che dovevamo parlare con l'ufficio centrale sicurezza della navigazione, che ha sede a Genova; abbiamo parlato con l'ufficio centrale sicurezza della navigazione del comando generale delle capitanerie di porto e questo ci ha detto che dovevamo rivolgerci all'ufficio traffico della capitaneria di Na-

poli. Ci siamo, così, trovati a compiere un cerchio in questa ricerca di informazioni.

Premesso che tutti erano stati molto gentili, ma facendoci compiere questo percorso, devo dire che all'ufficio traffico della capitaneria di Napoli abbiamo incontrato un nostromo responsabile dell'ufficio al quale abbiamo inviato una richiesta formale sul manifesto di carico consegnato a Napoli dal Messina: siamo ancora in attesa di risposta. Tra l'altro ci risulta — è una questione che vi sottoponiamo — che i manifesti di carico dovrebbero essere documenti pubblici e la nostra richiesta è stata inoltrata ormai tre settimane fa. Probabilmente, poiché c'era un certo clamore sulla stampa riguardo a questa vicenda, vi saranno stati la paura o il sospetto per eventuali aspetti giudiziari e si comprende, quindi, il motivo di tanta cautela; ma, francamente, fino a certo punto!

In conclusione, riteniamo che il meccanismo attuale sia abbastanza farraginoso e tale da non garantire l'esito. Come e dove intervenire? Probabilmente, poiché l'articolo 16 del decreto legislativo n. 22 del 1997 dà attuazione soltanto agli aspetti di garanzia finanziaria e di spese amministrative dovute di cui al regolamento CEE n. 259 del 1993, bisognerebbe ampliare, per certi versi, la regolamentazione successiva a quell'articolo, in modo che davvero in Italia, sulla base delle indicazioni contenute nel regolamento europeo, vi sia una normativa che stabilisca nettamente quali siano le procedure di comunicazione, informazione e controllo sui rifiuti e distinguano tra questi e il trasporto di merci pericolose.

Rispetto alle responsabilità, nell'allegato 3 della documentazione che abbiamo depositato figura la legge 31 dicembre 1982, n. 979, la quale stabilisce, all'articolo 20, che « il comandante di una nave battente bandiera italiana che violi le disposizioni dell'articolo 16 o la normativa internazionale di cui all'articolo 17, nonché il proprietario o l'armatore della nave, nel caso che la violazione sia avvenuta con il loro concorso, sono puniti con l'arresto da due mesi a due anni o con

l'ammenda (...) ». In base all'articolo 16, « nell'ambito delle acque territoriali e delle acque marittime interne, compresi i porti, è fatto divieto a tutte le navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, di versare in mare o di causarne lo sversamento, idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché le altre sostanze nocive per l'ambiente marino (...) ». Secondo l'articolo 17, infine, « al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, qualora navi italiane, in violazione delle norme in materia di tutela delle acque marine dall'inquinamento stabilite nella presente legge e nelle Convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è contraente, versi nel mare idrocarburi, miscele di idrocarburi o di altre sostanze vietate, sono applicabili le pene di cui ai successivi articoli (...) » e l'articolo successivo è l'articolo 20, che stabilisce, appunto, la responsabilità del proprietario, dell'armatore o del comandante della nave, che non è distinto, in questo caso, dal vettore: il vettore è la nave, quindi, in caso di inquinamento, è responsabile il comandante, l'armatore o il proprietario della nave.

Ho cercato di rispondere, sia pure rapidamente, a tutte le domande che mi sono state rivolte, tra cui quella, sollevata da ultimo dal presidente, sul dove si potrebbe intervenire. Sicuramente la Commissione ha strumenti maggiori dei nostri per approfondire le questioni; io ho cercato di dare un indirizzo.

ANNUNZIATO CIRINO GROCCIA, *Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente*. Vorrei aggiungere solo qualche considerazione all'analisi molto puntuale che ha fatto il dottor Lenzi. La prima è che il senatore Demasi si riferiva al caso della *Jolly Rosso*, che è servita per riportare i rifiuti italiani dal Libano, mentre il caso al quale io facevo riferimento, e che è stato anche oggetto della querela, riguarda la *Jolly Rubino*, per cui si tratta di vicende completamente diverse.

Altra cosa che desidero sottolineare — sulla quale si sono soffermati sia il presidente sia la senatrice De Petris — è la

carezza dei controlli in Italia, il fatto che i documenti di carico delle navi o gli altri documenti che spesso accompagnano i rifiuti danno la possibilità di molti raggiri. Lavorando all'ufficio ambiente e legalità di Legambiente mi sono reso conto che il cosiddetto « giro bolla », che credo voi conosciate benissimo, è uno strumento utilizzato moltissimo per effettuare smaltimento illecito di rifiuti; sulla carta, quelli che vengono trasportati risultano spesso essere rifiuti innocui oppure destinati ad una discarica o ad un sito di trattamento che esistono effettivamente, ma poi il contenuto del carico è completamente diverso da quello risultante dai documenti.

Infine, come rilevava il presidente, vi è il problema della carezza nelle nostre dogane di attrezzature in grado di rilevare l'ingresso in Italia di rottami ferrosi contaminati radioattivamente. Nel nostro paese entrano ancora moltissime tonnellate di rottami ferrosi contaminati radioattivamente. Proprio per compiere un'indagine conoscitiva, noi ci siamo rivolti alla dogana di Trieste, che è una delle uniche due dogane italiane, entrambe nel nord est, attrezzate con sistemi fissi di rilevamento della radioattività, i cosiddetti « portali », sotto i quali il treno passa e che verificano, quindi, la presenza di radioattività: solo nel corso del 2001 sono state rilevate più di 1.800 tonnellate di materiale ferroso contaminato radioattivamente, che sono state quindi rispedito al mittente. Come diceva lo stesso procura-

tore Vigna, i porti e le dogane italiani non sono attrezzati con questo tipo di apparecchiature, in grado di rilevare l'inquinamento presente nei *container*. Quindi sarebbe opportuno, secondo me, che la Commissione approfondisse questo passaggio, soprattutto alla luce del vuoto di controlli e della scarsa capacità della normativa di far fronte a fenomeni tanto gravi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottore Stefano Lenzi, responsabile dell'unità istituzionali del WWF Italia, ed il dottor Annunziato Cirino Groccia, coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente, i quali ci hanno fornito indicazioni particolarmente utili; non vorrei demoralizzarli dicendo loro che nel corso delle audizioni abbiamo dovuto prendere atto dell'esistenza di una carezza inveterata di controlli. Il senso dell'iniziativa posta in essere è proprio quello di partire dall'analisi di un caso di specie per affrontare il problema nella sua generalità.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
l'11 novembre 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

