

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**16.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2002**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Comunicazioni del presidente:</b>		<b>taneria di porto di Napoli, ammiraglio</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	2	<b>Ubaldo Scarpati:</b>	
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	2, 3, 5, 6, 7, 8
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	2	Banti Egidio (MARGH-U) .....	5
<b>Audizione del comandante della Capitaneria</b>		De Petris Loredana (Verdi-U) .....	5, 7
<b>di porto di Genova, ammiraglio Raimondo</b>		Michelini Renzo (AUT) .....	5
<b>Pollastrini, e del comandante della Capi-</b>		Pollastrini Raimondo, <i>Comandante della</i>	
		<i>Capitaneria di porto di Genova</i> .....	3, 6, 7, 8
		Scarpati Ubaldo, <i>Comandante della Capi-</i>	
		<i>taneria di porto di Napoli</i> .....	5, 7, 8

**La seduta comincia alle 13.45.**

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

**Comunicazioni del presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 17 ottobre scorso ha convenuto che la Commissione possa avvalersi, quale consulente con incarico a tempo parziale non retribuito, del capitano di vascello Sergio Tamantini, capo del reparto ambientale e marino del corpo delle capitanerie di porto presso il Ministero dell'ambiente.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**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 della Capitaneria di porto di Genova, ammiraglio Raimondo Pollastrini, e del comandante della Capitaneria di porto di Napoli, ammiraglio Ubaldo Scarpati.**

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 di enti ed organismi tecnici in ordine ai profili di attività concernenti le materie oggetto dell'inchiesta della Commissione.

L'odierna audizione del comandante della Capitaneria di porto di Genova, ammiraglio Raimondo Pollastrini, e del comandante della Capitaneria di porto di Napoli, ammiraglio Ubaldo Scarpati, potrà costituire 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 ai compiti attribuiti alle capitanerie di porto in tale specifico settore. L'audizione potrà altresì fornire utili elementi di conoscenza, per quanto di competenza, sugli aspetti legati alla vicenda della nave *Jolly Rubino*, appartenente alla compagnia genovese Ignazio Messina & C. Spa, arenatasi sulla costa sudafricana il 10 settembre scorso, con particolare riferimento alla tipologia di sostanze che la nave trasportava nei *container* a bordo.

Ricordo che il 2 ottobre scorso la Commissione ha ascoltato in audizione, sulla vicenda della nave *Jolly Rubino*, il dottor Ignazio Messina, amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. Spa; mentre lo scorso 8 ottobre si è svolta l'audizione del comandante dell'Ufficio centrale per la sicurezza della navigazione, ammiraglio Alberto Stefanini, e successivamente ha avuto luogo l'incontro con i rappresentanti del WWF e di Legambiente. Tali audizioni costituiscono un utile contributo per i lavori della Commissione su tale specifica materia.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata,

do la parola al comandante della Capitaneria di porto di Genova, ammiraglio Raimondo Pollastrini, ed al comandante della Capitaneria di porto di Napoli, ammiraglio Ubaldo Scarpati, che è accompagnato dal capitano di fregata Salvatore Carannante, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine dei loro interventi.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Signor presidente, non so se sia più utile parlare della normativa di carattere generale in essere oppure delle procedure in atto per l'imbarco e lo sbarco delle merci pericolose in ambito portuale e, specificamente, a Genova.

PRESIDENTE. Opterei per la seconda ipotesi, dato che la normativa di carattere generale è già nota alla Commissione.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Sta bene. Nel porto di Genova vige una regolamentazione, dettata da un'ordinanza della Capitaneria di porto del 1996, che stabilisce le modalità di imbarco, di sbarco e di trasbordo dei contenitori di merce pericolosa; ad essa si aggiunge una disciplina dell'autorità portuale di Genova, che è competente in materia di sicurezza portuale, con riferimento alla sosta di merci pericolose nelle aree portuali. La regolamentazione della Capitaneria ripercorre le disposizioni sancite nei decreti ministeriali emanati nel corso degli anni.

Come credo sia già stato illustrato dall'ammiraglio Stefanini, le navi sono in possesso di specifiche certificazioni e attestazioni che le abilitano al trasporto di merci pericolose in colli e in contenitori; di conseguenza, quando una nave giunge in porto e deve imbarcare o sbarcare merce pericolosa, l'agente marittimo, cioè il raccomandatario della nave, deve presentare alla Capitaneria una richiesta volta ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco, allo sbarco o al trasbordo. Allo stesso modo, deve essere notificata alla Capitaneria di porto la presenza di merci peri-

colose a bordo del natante, anche se destinate ad altri porti. A questa istanza viene allegato un manifesto di imbarco o di sbarco in cui sono indicati il nominativo tecnico della merce pericolosa, la sua provenienza, la destinazione, la classificazione secondo gli IMDG *code* (che entreranno in vigore nel 2004 ma che di fatto sono già applicati nel nostro paese), il numero IMO di riferimento, la tipologia dell'imballaggio, il peso e la sigla identificativa del *container*. Alla richiesta di imbarco si aggiunge l'indicazione del punto in cui il contenitore sarà posizionato a bordo — sopra o sotto coperta a seconda del tipo della nave —, per una maggiore tempestività di intervento in caso di perdite o percolaggi nei contenitori. Questi ultimi, d'altra parte, vengono collocati a bordo secondo l'attestato di idoneità di cui parlavo in precedenza, che individua, per ciascuna nave, i punti in cui collocare obbligatoriamente i contenitori contenenti una determinata merce.

L'imbarco e lo sbarco possono essere effettuati in maniera diretta: in tal caso la merce, proveniente dall'esterno del porto, affluisce immediatamente sotto bordo e viene collocata direttamente nel punto indicato ed autorizzato dalla capitaneria sulla base della certificazione della nave stessa. A Genova l'imbarco diretto è reso obbligatorio dalla normativa emanata dalla capitaneria per le merci delle classi 1 (gli esplosivi) e 6 (gli infettanti), fermo restando che una legge del 1968 individua nove categorie di merci pericolose; anzi, non è consentita la sosta in porto di contenitori contenenti merci appartenenti a queste due classi che, quindi, debbono essere immediatamente imbarcati.

Si ha l'imbarco indiretto nel caso in cui la merce, introdotta nel porto, sosta nell'ambito portuale — in base alla regolamentazione che fa capo all'autorità portuale, competente sulla sicurezza portuale — in attesa dell'arrivo della nave che la dovrà imbarcare. Tale merce, sistemata in aree predeterminate e prefissate, contraddistinte da caratteristiche di sicurezza precise, è sottoposta alla sorveglianza di appartenenti agli istituti di vigilanza antin-

condio ed è sotto il controllo dell'autorità marittima, che può accertare e verificare se il terminalista ha collocato, e mantiene, i contenitori nell'area definita ed autorizzata. Al di fuori di queste aree non è consentito lo stoccaggio in porto di questo tipo di merce.

Lo stesso vale per lo sbarco, nel senso che la nave può sbarcare la merce direttamente sul camion o sui carri ferroviari, oppure può temporaneamente depositarla sulla banchina al fine del suo successivo trasporto nelle aree di stoccaggio, così come autorizzato. Questo vale per Genova; non so se altri porti prevedano le stesse eccezioni.

Gli IMDG *code* prevedono che ogni merce soggetta ad operazioni commerciali di imbarco o di sbarco sia dotata di una sorta di carta di identità chiamata *multimedial dangerous goods forms* (dove per *multimedial* si intende trasporto multimediale, ossia intermodale via mare, via terra, su gomma o su ferrovia) in cui vengono indicati il numero identificativo, la classificazione del prodotto, la tipologia dell'imballaggio, il *flash point* (il punto di infiammabilità, che serve alla corretta collocazione della merce oltre che a stabilire la compatibilità con altre merci pericolose in contenitori presenti a bordo) ed il peso. La merce deve essere accompagnata anche da una scheda di sicurezza — è un'innovazione prevista dal Comando generale delle capitanerie di porto — fornita dal produttore della merce, cioè da colui che la carica, che indica le misure da adottare per prevenire o fronteggiare eventuali incidenti e le azioni di carattere sanitario da porre in essere nel caso in cui i lavoratori dovessero manipolare merce deteriorata. Se la Commissione volesse, potrei mostrare degli esempi.

Questa è la procedura standard seguita a Genova che, peraltro, è recepita in due provvedimenti normativi della capitaneria di porto, quindi ordinanza del comandante del porto e del presidente dell'autorità marittima, sulla base di direttive circolari emanate dal ministero.

Passo alla vicenda della *Jolly Rubino*. L'agenzia raccomandataria della *Jolly Ru-*

*bino*, per conto della Ignazio Messina — che è la compagnia di navigazione della nave — il 6 agosto di quest'anno ha presentato alla capitaneria di porto un'istanza per l'imbarco di contenitori con merci pericolose oltreché un'istanza per l'autorizzazione al transito di altri contenitori a bordo della nave. L'istanza è stata presentata in maniera regolare, come abbiamo più volte verificato; fu allegato un certificato attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose — in particolare, il natante aveva un'attestazione di idoneità al trasporto delle merci pericolose rilasciata dal RINA di Genova il 21 dicembre 2001 valida per due anni — corredata dalla documentazione a cui ho fatto cenno e, specificatamente, il manifesto di imbarco per undici contenitori, con diversa tipologia di merce pericolosa, da sbarcare in cinque porti diversi. Il manifesto di transito (sempre per merci pericolose) riguardava invece ventisei *container* imbarcati a Marsiglia, da dove la nave proveniva.

La nave ha ottenuto le autorizzazioni previste per l'imbarco degli undici *container* nonché per il transito, attraverso il porto di Genova, dei ventisei contenitori imbarcati a Marsiglia. La documentazione prodotta è risultata conforme alla normativa e tutta la merce (11 più 26 contenitori) è stata sbarcata nei porti di destinazione, in particolare a Durban, ultimo scalo della nave nel viaggio di andata. Posso anche lasciare una cartina della rotta seguita dalla nave, con l'indicazione dei porti toccati.

L'incidente occorso alla *Jolly Rubino* si è verificato — a quanto ci risulta — nel viaggio di ritorno, dopo che la nave aveva imbarcato a Mombasa altra merce pericolosa (sulla quale non abbiamo esercitato alcun tipo di controllo). Premesso che sul sinistro indagherà la commissione di inchiesta nazionale presieduta dall'ammiraglio Stefanini, la compagnia ci ha fatto pervenire un elenco dei contenitori presenti a bordo al momento dell'incidente — che posso lasciare alla Commissione —

oltre alla merce non pericolosa, alcuni dei quali con destinazione Genova, altri diretti a Mombasa e a Jeddah.

Signor presidente, sono a disposizione per eventuali domande.

**PRESIDENTE.** La ringrazio e do la parola all'ammiraglio Scarpati.

**UBALDO SCARPATI, Comandante della Capitaneria di porto di Napoli.** Signor presidente, non posso che confermare le dichiarazioni dell'ammiraglio Pollastrini: le stesse norme sono in vigore anche nel porto di Napoli; non vi è un'ordinanza che disciplina l'imbarco e lo sbarco perché è già previsto dalla legge, ma esiste una normativa in ordine al transito delle merci nonché per quelle classificate *AZMAT hazard materials*.

L'iter amministrativo seguito è uguale a quello di Genova, nel senso che l'agenzia presenta una richiesta per imbarcare o sbarcare contenitori di merce pericolosa unitamente alla dichiarazione di merce pericolosa in transito.

A Napoli la nave è giunta, proveniente da Genova, con un transito di undici contenitori imbarcati nello stesso porto di Genova ed altri provenienti da Marsiglia. A Napoli è stato chiesto di imbarcare cinque contenitori di materiali vari e la capitaneria, in base alla normativa in vigore, tra cui un decreto del 1995, ha autorizzato l'imbarco.

Non aggiungo altro e rimango a disposizione.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle domande dei colleghi.

**EGIDIO BANTI.** Vorrei sapere se vengono effettuati controlli su tutte le richieste presentate oppure se questi sono svolti a campione. Secondo la vostra esperienza, quante e che tipo di infrazione potete dire che si verificano in maniera prevalente? Se dovessimo proporre delle modifiche legislative, dovremmo tener conto degli eventuali punti deboli della disciplina vigente, di qui la necessità di conoscere il livello e il tipo di infrazione. Vi ringrazio.

**LOREDANA DE PETRIS.** Ricollegandomi ai quesiti del collega, insisterò sui controlli perché mi è parso di capire che sostanzialmente il sistema si regga su una sorta di autocertificazione. È nostro interesse capire come si svolge il controllo, se cioè esso sia casuale, a campione oppure si svolga su segnalazione di fatti illeciti. Per quanto riguarda la vicenda della *Jolly Rubino*, si può sapere esattamente quali sostanze pericolose sono state imbarcate a Genova e a Napoli e quali sono quelle che provenivano da Marsiglia?

**RENZO MICHELINI.** Gradirei sapere se sui *container* imbarcati nei due porti italiani e sulle merci in transito caricati sulla *Jolly Rubino* fossero state eseguite ispezioni da parte delle due capitanerie. Inoltre, domando se esista una corrispondenza tra la tipologia delle merci contenute negli undici *container* imbarcati a Genova e quelli in transito a Napoli. Infine, sulla scorta della vostra esperienza è possibile imbarcare merci in maniera clandestina?

**PRESIDENTE.** Le domande dei colleghi sono centrate sul sistema dei controlli al fine di capirne il funzionamento e l'efficacia, per questo motivo vi chiediamo: esistono strumentazioni tecnologicamente avanzate per una migliore verifica? Lo domando perché risulta che nel porto di Taranto funzionano degli *scanner* in grado di rilevare la presenza di materiali specifici nei contenitori: i vostri porti sono attrezzati in questo senso? Per il futuro che cosa si prevede? Al di là del controllo per autocertificazione — come l'ha definito la collega De Petris — vi è un meccanismo che incide sui colli non autocertificati oltre che sui contenitori dichiarati? Vi è un controllo sui transiti? Per esempio, a Genova è mai stato eseguito un controllo sui contenitori in transito? Si è proceduto ad una ulteriore verifica a Napoli? Vi chiediamo delucidazioni non tanto in funzione di eventuali responsabilità da imputare, quanto per capire i punti di criticità esistenti ed eventualmente proporre modifiche normative.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Confermo quanto è stato detto nella precedente audizione, nel senso che forse si devono individuare le attribuzioni e le competenze. La capitaneria di porto ha specifiche competenze per quanto riguarda la sicurezza della navigazione e del personale imbarcato. Per tutelare questi specifici aspetti, l'autocertificazione, o perlomeno la dichiarazione che proviene dal fornitore, è indispensabile perché è una base di partenza e soprattutto di conoscenza della situazione reale che si ha a bordo di una nave.

Noi svolgiamo i compiti che ci sono attribuiti dalle direttive comunitarie, internazionali e nazionali e ci atteniamo a tali direttive, che peraltro non prevedono il controllo delle merci all'interno del contenitore, che non sarebbe possibile perché i contenitori che transitano in un porto come quello di Genova sono mediamente in un anno un milione e mezzo. Quindi l'interno del contenitore non viene verificato se non a campione da parte di altri organismi, cioè la dogana e la Guardia di finanza che opera per conto dell'amministrazione doganale.

I sistemi di rilevazione cui faceva riferimento il presidente, cioè gli *scanner*, sono argomento di questi giorni perché, a seguito delle misure restrittive previste dagli Stati Uniti, tutti gli Stati europei stanno cercando di migliorare il livello di verifica e di controllo delle merci dei contenitori che transitano nei loro porti, a fini di antiterrorismo. In particolare a Genova sono stati installati in questi ultimi mesi due *scanner*, uno nell'ambito del bacino di Sampierdarena, il bacino storico del porto, e l'altro al terminal VTE a Voltri, che movimentava 900 mila contenitori l'anno, è quindi il più grande terminal-contenitori italiano. Attraverso queste verifiche si può accertare se quanto dichiarato nel manifesto di carico corrisponda al vero, anche se con una serie di difficoltà enormi: problemi legati al lavoratore della dogana che deve effettuare i controlli in presenza di un'apparecchiatura che può essere nociva; problematiche relative al

conduttore dell'automezzo che deve passare sotto lo *scanner* affinché il contenitore venga radiografato. Quindi, è evidente che il sistema può essere quello dello *scanner*, nel momento in cui i porti italiani ed europei avranno molto migliorato questo tipo di strumentazione tecnologica per effettuare i controlli, oppure quello dei controlli a campione sulla merce che altri organi, che non sono le capitanerie, fanno per accertare la rispondenza del contenuto rispetto alla dichiarazione fatta.

PRESIDENTE. Altri chi: la dogana?

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. La dogana e la Guardia di finanza come organo operativo per conto della dogana.

Per quanto riguarda eventuali incidenti che possono essere stati rilevati, preciso che a fronte di un transito di circa un milione e mezzo di contenitori, quelli contenenti merci pericolose sono stati nel corso dell'anno 13 mila su 1308 navi autorizzate, con un incremento rispetto al passato del 7 per cento, che è fisiologico rispetto all'aumento complessivo dei contenitori sbarcati e imbarcati nel porto di Genova.

Da due anni sono a Genova e in questo periodo abbiamo avuto pochissimi incidenti, a parte uno significativo che ha riguardato un contenitore di merci pericolose che affluiva su una nave in un terminal all'interno del porto antico nella Calata Sanità: a seguito di percolaggi è stato necessario prendere tutte le cautele necessarie, cioè non imbarcarlo e metterlo in stoccaggio. Inoltre, ai fini della sicurezza dei lavoratori, è stata fatta una serie di accertamenti e bonifiche, con l'intervento di tutti gli organi competenti anche a livello istituzionale locale, cioè regione, ASL, ARPA, comuni e province.

Questa è la situazione reale sulle ispezioni. Noi svolgiamo le pratiche di carattere amministrativo che ci impongono le attuali norme.

Per quanto riguarda, infine, la tipologia di merci, ho tutte le schede dei singoli contenitori ed un elenco dettagliato delle

merci pericolose che sono state imbarcate e che posso leggere, se credete, o posso lasciarvi.

PRESIDENTE. Potremmo acquisirle agli atti.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Si tratta sia degli undici contenitori imbarcati a Genova sia degli altri: contenevano merci pericolose di tipo diverso.

PRESIDENTE. Per esempio?

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Classe 3: vernici; classe 6: composti di piombo; classe 2: estintori contenenti gas complessi o liquefatti. Tutti contenuti, con relativo peso, all'interno del contenitore che doveva avere a bordo la collocazione prevista dall'attestazione della nave, sulla quale noi effettuiamo veramente i controlli e le verifiche per accertare, ai fini della sicurezza, che la nave imbarchi il contenitore di merce pericolosa laddove lo indica la sua attestazione di idoneità, perché una collocazione diversa potrebbe innescare una serie di problematiche a bordo durante la navigazione, con le conseguenze che si possono immaginare.

PRESIDENTE. Quindi fate un controllo di tipo logistico, cioè sulla collocazione dei *container* a bordo, che verificate concretamente.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Sì, la verifichiamo concretamente con la scheda (numero e ubicazione del contenitore, piano di carico della nave). L'ufficiale o il sottufficiale sale a bordo, controlla la collocazione e, qualora ci sia un imbarco difforme — qualche volta si è verificato — si procede nei confronti del comandante della nave, sempre ai fini della sicurezza della navigazione, adottando l'articolo 1231 del codice di navigazione.

LOREDANA DE PETRIS. Mi riferivo anche ai residui di lavorazione.

RAIMONDO POLLASTRINI, *Comandante della Capitaneria di porto di Genova*. Vernici, sostanze liquide nocive per l'ambiente (classe 9, cioè la classe residuale), composti di piombo, resine in soluzione, aerosol, airbacks, estintori: questo per quanto riguarda i contenitori imbarcati. In quelli in transito c'erano vernici: un contenitore da 40 piedi imbarcato a Marsiglia e diretto a Mombasa conteneva 29 fusti di vernici.

UBALDO SCARPATI, *Comandante della Capitaneria di porto di Napoli*. Anche io confermo che il nostro è un controllo di carattere amministrativo, secondo quanto previsto dall'articolo 4, comma 7 del decreto del 1995, il quale stabilisce che «l'autorità marittima, mediante l'esame della documentazione presentata, verifica che la documentazione relativa alla merce sia compilata in ogni sua parte e la nave sia idonea al trasporto delle merci pericolose» (questo lo vediamo dal certificato di idoneità al trasporto di merci pericolose e, se necessario, degli autoveicoli) e «che le merci pericolose siano ammesse al trasporto marittimo, che gli imballaggi ed i contenitori rispondano alla normativa vigente, che le posizioni di stivaggio indicate siano coerenti con la certificazione attestane l'idoneità della nave». L'articolo 4, comma 14 esaspera questo concetto stabilendo che «al fine di accelerare le operazioni commerciali, qualora la documentazione a corredo dell'istanza sia completa e sia disponibile la certificazione attestante l'idoneità della nave, anche se la stessa non è ancora presente in porto, l'autorità marittima rilascia l'autorizzazione all'imbarco e allo sbarco». Quindi, noi possiamo autorizzare anche in assenza di nave, nel momento in cui l'agente marittimo presenta la richiesta di imbarco o di sbarco o di *transshipment*: l'importante è che le carte siano in regola.

Inizialmente, l'associazione dei chimici italiani, poiché le capitanerie di porto — in particolare quelle di La Spezia e di Napoli —

facevano delle difficoltà sull'imbarco e sbarco di merci pericolose, rivolse un quesito all'allora Ministero della marina mercantile. Con un dispaccio del 1995 il Ministero rispose che tutto quello che veniva presentato dall'agente marittimo era da ritenersi corrispondente alla realtà fino a prova contraria. Con questo non vogliamo certo spogliarci dalle responsabilità.

**PRESIDENTE.** Cosa può dirci sugli scanner ?

**UBALDO SCARPATI, Comandante della Capitaneria di porto di Napoli.** A Napoli per ora è in corso la sistemazione di uno scanner nella zona dei container, però ancora non è funzionante. I controlli sono effettuati a bordo soltanto per vedere in quale baia venga messo il contenitore e se risponda al piano del carico; ovviamente si interviene se emergono dei colaggi. Ritengo che, data la celerità delle operazioni e il costo orario di una nave contenitori ferma, nessuno abbia interesse a produrre documentazione falsa perché nel momento in cui dovessimo renderci conto che qualcosa non va per il verso giusto, la nave verrebbe fermata e ciò avrebbe un costo di 50-70 mila dollari.

**RAIMONDO POLLASTRINI, Comandante della Capitaneria di porto di Genova.** Desidero solo fare un'aggiunta a ciò che diceva l'ammiraglio Scarpati. I tipi di responsabilità sono diversi: certamente non

c'è quello di verificare il contenuto, ma, nel momento in cui firmano delle autorizzazioni all'imbarco o allo sbarco, i nostri ufficiali assumono responsabilità precise e specifiche. Senza questo tipo di controllo da parte di un'autorità pubblica, probabilmente la nave imbarcherebbe secondo criteri di stivaggio propri che favorirebbero più l'aspetto commerciale che quello della sicurezza della nave. Quindi, ci sono responsabilità sotto il profilo della sicurezza della navigazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'ammiraglio Pollastrini e l'ammiraglio Scarpati per le utili sollecitazioni che ci sono state qui offerte, che sono uno strumento essenziale per ulteriori valutazioni.

Ci permetteremo, laddove fosse necessario e laddove la vostra disponibilità fosse ancora rappresentata con il consueto affetto, di assumere ulteriori iniziative e incontri per meglio comprendere quale possa essere un meccanismo più efficace dal punto di vista dell'attività di controllo.

**La seduta termina alle 14.40.**

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa  
il 6 novembre 2002.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

