

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

## RESOCONTO STENOGRAFICO

12.

### SEDUTA DI MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

#### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Muroni Rossella (LeU) .....	10
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	3	Patassini Tullio (Lega) .....	14
		Potenti Manfredi (Lega) .....	10
<b>Audizione del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia co- stiera, ammiraglio Giovanni Pettorino:</b>		Pettorino Giovanni, <i>Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guar- dia costiera</i> ..... 3, 8, 10, 11, 12, 13, 14	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 9, 13, 14	Trentacoste Fabrizio (M5S) .....	12, 13
Briziarelli Luca (L-SP-PSd'Az) .....	11		
Caligiore Aurelio, <i>Capo del Reparto am- bientale marino</i> .....	12, 13	<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
		Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	14

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
STEFANO VIGNAROLI

**La seduta comincia alle 14.25.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del comandante generale del  
Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia  
costiera, ammiraglio Giovanni Pet-  
torino.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, accompagnato dal Contrammiraglio Aurelio Caligiore e dai Capitani di vascello Edoardo Balestra, Fabrizio Giovannone e Cosimo Nicastro, che ringrazio per la presenza.

La Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti.

Avverto che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, su loro motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta. Nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segre-

tezza seguirà quello previsto per tale procedimento. Si invita, comunque, a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Invito il nostro ospite, quindi, a svolgere una relazione, al termine della quale i membri della Commissione potranno intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni. Per i tempi, stiamo tenendo sott'occhio la Camera dei deputati, i cui lavori prevedono il voto intorno alle 15.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera*. Buonasera a tutti e grazie. Presidente, rivolgo a lei e agli onorevoli parlamentari componenti la Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti un deferente saluto anche a nome del personale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera.

Credo che i tempi a disposizione mi vedano in qualche modo costretto a cercare di concentrare il più possibile la relazione odierna.

Le Capitanerie di porto. Noi siamo un corpo della Marina militare che dipende funzionalmente dal Ministero dei trasporti, dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali. Questa dipendenza funzionale da questi tre Ministeri, già inserita in norme, è stata riassunta e richiamata recentemente, nel 2016, con la norma di riordino dei porti. Con questa norma primaria si è, ancora una volta, esplicitato che abbiamo questa dipendenza funzionale da questi tre Ministeri, per conto dei quali svolgiamo una serie di attività.

Siamo un corpo della Marina militare, quindi svolgiamo anche attività per conto dell'amministrazione della Difesa, in particolare sono le attività previste dall'articolo 132 dell'ordinamento militare.

In sintesi, per conto del Ministero dei trasporti svolgiamo l'importante funzione di comandanti dei porti, svolgiamo tutta una serie di attività amministrative previste dal codice della navigazione, che all'articolo 18 richiama proprio questo concetto, precisando che le Capitanerie di porto svolgono le funzioni amministrative attinenti all'amministrazione marittima, alla navigazione e ai trasporti marittimi.

Più in particolare, con riferimento sempre a questa amministrazione, noi siamo anche amministrazione attiva, centrale e periferica per ciò che riguarda la sicurezza della navigazione. A livello centrale abbiamo il 6° Reparto, che è amministrazione centrale, e a livello periferico le Capitanerie di porto, che costituiscono di fatto il terminale di queste amministrazioni centrali, per conto delle quali svolgiamo tutta una serie di compiti relativi agli usi civili del mare.

Per conto del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, invece, svolgiamo l'importante funzione di attività di controllo delle attività di pesca, oltre alle connesse attività amministrative.

Importante e lunga è la storia, invece, con il Ministero dell'ambiente. Già la legge n. 349, istitutiva del Ministero dell'ambiente prevedeva la dipendenza funzionale delle Capitanerie dal Ministro dell'ambiente, una legge che metteva a fuoco anche una serie di competenze che a mano a mano erano state affidate al Corpo.

La prima norma a tutela dell'ambiente marino è rinvenibile nella legge della pesca del 1965, una legge costruita per tutelare e controllare le attività di pesca. Ebbene, all'articolo 14 di questa legge c'era un passaggio che rappresenta i primordi della normativa in materia di tutela ambientale. Con questo passaggio si vietava l'immissione in mare di tutto ciò che non era sostanza analoga alla qualità biologica del mare stesso. Era la prima norma ed era quella norma sulla base della quale allora le Capitanerie di porto intervenivano per sanzionare gli inquinamenti. Quella era l'unica norma.

Un'altra norma è rinvenibile nel codice della navigazione. All'articolo 71 (vado a

memoria, per cui potrei sbagliarmi) c'è una norma che prevedeva e prevede tuttora il divieto di interrimento dei fondali dei porti. Quindi, tutti coloro che in porto gettavano qualcosa venivano sanzionati ai sensi di questa norma. Ma anche questa norma, come la precedente fatta a tutela della pesca, era fatta a tutela dei traffici, ossia era una norma mirata in maniera particolare a evitare l'interrimento dei fondali dei porti, decretando così l'impossibilità conseguente per le navi di potervi entrare.

Negli anni Settanta viene approvata la legge Merli, che comincia a essere una prima legge che tocca argomenti importanti della tutela dell'ambiente marino. Tuttavia, la legge madre di tutela dell'ambiente marino è la legge del dicembre 1982, la legge sulla difesa del mare. Ecco, questa è la prima norma organica posta a tutela dell'ambiente marino. In maniera particolare, in questa legge vengono esplicitati tutti i compiti di vigilanza, controllo e coordinamento degli interventi per la lotta all'inquinamento marino. È la legge che individua le aree marine protette, è una legge organica che dota anche il Corpo di una componente operativa. Per la prima volta al Corpo vengono assegnate unità maggiori e viene dotato di una piccola componente aerea, che sarà molto utile nel prosieguo delle attività.

Di quest'ultima legge vorrei richiamare l'articolo 11, che è una norma importante, dal momento che individua il comandante della Capitaneria di porto come il titolare e colui che conduce le emergenze locali, ossia in caso di grave inquinamento il comandante della Capitaneria di porto emette la dichiarazione di emergenza locale. Sulla base di questa dichiarazione di emergenza locale, il comandante della Capitaneria può disporre dei mezzi per affrontare l'inquinamento. Questa è un'attività che poi informa, in maniera caratteristica, le attività del Corpo, che ha una componente amministrativa molto importante, legata alle attività amministrative degli usi civili del mare, e una componente operativa. L'insieme di queste attività amministrative e operative ci conducono ad affrontare tutte le tema-

tiche, ripeto, legate agli usi civili del mare, in maniera organica e completa.

A questo punto, per riuscire a mettere insieme più argomenti, parlerei anche di alcune attività che conduciamo nell'ambito dello svolgimento del compito della sicurezza della navigazione, che sono le attività di controllo che facciamo a bordo delle navi, sia nazionali che straniere, quindi sia nell'attività di *flag state* che di *port state control*, attività che ci consentono di controllare tutte le navi nazionali e anche le navi straniere che scalano presso i porti nazionali. Nel 2018 abbiamo effettuato circa mille ispezioni su navi straniere, rilevando in quarantadue di queste navi inefficienze tali da non consentirne la partenza dal porto sino al ripristino delle condizioni di assoluta sicurezza dell'unità stessa. Questa è l'attività di *port state control*, che è un'attività che ha importantissimi riflessi in tema di tutela dell'ambiente marino, perché una nave non sicura non è sicura sia per le persone sia per l'ambiente marino.

Questo è un esercizio complesso di attività amministrative e operative (lo ripeto ancora) che messe insieme danno un forte valore aggiunto.

Il mare Mediterraneo è un mare assolutamente delicato, è un mare che rappresenta soltanto lo 0,7 per cento dei mari di tutto il mondo; tuttavia, pur essendo così piccolo, in questo mare naviga il 20 per cento delle navi di tutto il mondo, quindi è importantissimo il controllo di questo 20 per cento del naviglio mercantile che transita nei nostri mari. Ebbene, oggi queste attività, che sono la conseguenza delle attività amministrative e delle attività di controllo che effettuiamo, ci consentono di dire che l'inquinamento che proviene dalle navi in mare è estremamente ridotto o tendente allo zero.

La normativa è talmente pregnante, come anche le attività di controllo che conduciamo, che oggi a una nave non conviene inquinare. Sino a pochi anni fa esisteva, per esempio, il lavaggio delle cisterne, ovvero la pulizia delle cisterne veniva fatta con l'acqua di mare, che poi veniva rigettata in mare, con conseguente dispersione nell'ambiente marino di oli. Ebbene, oggi,

grazie ai satelliti che ci comunicano l'eventuale presenza di macchie e grazie ai sistemi di monitoraggio del traffico in dotazione al Corpo delle Capitanerie di porto, siamo in condizione di rilevare immediatamente una macchia laddove il satellite ce la segnala, di individuare chi è transitato per quella zona, di andare a controllarlo e verificare se ha fatto inquinamento.

Badate, una prova realistica di ciò che affermo è in quello che vi sto per dire. Molti di voi si ricordano che, quando erano giovani e camminavano sulle spiagge, spesso si attaccava il catrame sotto i piedi. Oggi questo non accade più. Ebbene, questo è il risultato di queste attività (lo ripeto ancora una volta) amministrative e operative svolte dal Corpo, che combinate insieme hanno prodotto questo risultato.

Ma, allora, l'inquinamento del mare da dove viene? L'inquinamento del mare proviene da terra. Quindi, qui è importante e fondamentale un'azione continua e coordinata di controllo. Lo ripeto, ci sarà una forma di inquinamento prodotto dalle navi, ma questo rispetto all'inquinamento prodotto da terra è estremamente marginale. Possiamo dire, quindi, che si sta assistendo a una sorta di territorializzazione dei mari, vale a dire l'inquinamento odierno dei mari è quello che trascende da terra e arriva a mare.

L'anno scorso (non so se ve lo ricordate) intorno al mese di febbraio ci fu lo spiaggiamento di tantissimi dischetti di plastica. Il mare era pieno di questi dischetti. Tra l'altro, partendo dalla Campania addirittura arrivarono in Toscana e in alcune parti della Sardegna. Ecco, grazie anche alla nostra presenza territoriale (prima ho dimenticato di sottolineare che le Capitanerie di porto hanno una presenza sul territorio di circa 300 uffici, dai piccoli uffici ai più grandi) nel giro di ventiquattr'ore abbiamo individuato questa grave forma di inquinamento del mare. Ricordo che i dischetti di plastica non sono biodegradabili, quindi se non fossimo intervenuti sarebbero rimasti in mare per moltissimo tempo.

Abbiamo subito dato mandato agli uffici, che hanno verificato tutte le foci dei

fiumi e hanno risalito i fiumi più sospetti, e nel giro di ventiquattr'ore, risalendo un fiume della Campania dove vi erano tracce di questi dischetti, siamo arrivati a un depuratore che, a seguito di un incidente, aveva immesso nella rete fognaria e poi direttamente nel fiume e, di conseguenza, in mare, le cui correnti li hanno spinti dalla Campania sino alla Toscana e alla Sardegna, milioni di questi dischetti. Questo è un classico esempio di inquinamento proveniente da terra, che nell'arco di poco tempo si è diffuso in un'ampia zona di mare. Questo l'abbiamo fatto nel giro di sole ventiquattr'ore, grazie anche a tutta l'attività di controllo che avevano posto in essere tutti gli uffici di quest'area.

Nelle attività di controllo che svolgiamo ci avvaliamo anche di componenti specialistiche, per esempio a bordo dei nostri aeromobili abbiamo in dotazione sistemi di telerilevamento, sistemi tali che, analizzando le differenze di temperatura, riescono a individuare un'eventuale presenza di idrocarburi, che poi ovviamente andiamo a indagare, di componenti subacquee e di laboratori ambientali marini, con biologi a bordo, che si muovono e possono intervenire per l'analisi e il campionamento delle acque marine in brevissimo tempo.

Per farvi meglio comprendere l'importanza dell'attività di telerilevamento marino, vi racconto un episodio. Durante il trasferimento della Costa Concordia dall'isola del Giglio in Liguria, ci fu una piccola disquisizione con i vicini francesi, i quali temevano che con il passaggio di questo convoglio (ricordo che all'epoca il relitto della Costa Concordia era stato rattoppato, galleggiava in quanto erano stati messi dei cassoni sui fianchi, considerato che la nave aveva una profonda lacerazione nella chiglia) si disperdessero in acqua sostanze inquinanti. Ebbene, che cosa abbiamo fatto? Durante il trasferimento (il convoglio partì dall'isola del Giglio e poi, dopo un'accostata, si diresse verso nord, verso Genova) facemmo svolgere ai nostri mezzi aerei, muniti di questi sistemi di telerilevamento, dei voli lungo la rotta che avrebbe dovuto percorrere la Costa Concordia, voli che si

ripetettero anche al passaggio del convoglio per verificare l'eventuale presenza di strascichi. Dopodiché, a campione mettemmo a raffronto le due verifiche effettuate, in modo tale da consentire al Ministro dell'ambiente, a seguito di una polemica a un certo punto scatenata in maniera abbastanza importante, di rispondere che dagli accertamenti compiuti era emerso che la Costa Concordia non aveva determinato alcuna forma di inquinamento.

Queste stesse attrezzature le utilizziamo per monitorare i fiumi perché, lo ripeto, nei fiumi si immettono tantissimi scarichi, e questi scarichi sono di difficile controllo. In questa maniera, riusciamo a individuare le emergenze inquinanti più eclatanti.

Ovviamente, i nostri mari, su cui operiamo, sono tantissimi. Il mare su cui dobbiamo lavorare per controllarne la qualità è di circa 500.000 chilometri quadrati, il doppio del territorio nazionale, che è di 304.000 chilometri quadrati. Capirete che non è tutto rinvenibile e tutto controllabile.

Le attività amministrative e quelle operative si accompagnano anche ad altre attività. Noi siamo, infatti, il Corpo delle capitanerie, e gli ufficiali, i sottufficiali e il personale di truppa delle Capitanerie di porto sono ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, a competenza specializzata. Lo siamo per le materie e per i reati previsti dal codice della navigazione, per le materie ambientali e marine e per le attività di pesca, una competenza specifica, che però ci consente di lavorare in maniera importante anche a tutela del settore ambientale. Le norme successive, il codice dell'ambiente, sia l'articolo 135 sia il successivo articolo 194, assegnano infatti delle competenze specifiche anche alle Capitanerie di porto.

Tutta quest'attività portata avanti dalla componente operativa ha portato nello scorso anno a constatare circa 500 illeciti amministrativi in materia ambientale e ad acquisire oltre 130 notizie di reato.

All'inizio del 2018, il Ministro dell'ambiente ha approvato un piano nazionale di rilancio della strategia ambientale e ha istituito presso le Capitanerie di porto dei nuclei operativi di polizia ambientale, nu-

clei che stanno portando avanti una grossa attività. Oltre alle operazioni che vi ho detto prima, ricordo per esempio che il nucleo di Bari ha sequestrato, in ambito portuale, un'area di circa 2.000 metri quadrati, utilizzati per lo stoccaggio di materiali ferrosi; il nucleo di Catania, dopo un'intensa attività investigativa, protratta per oltre un anno, ha accertato l'esistenza di un ingente traffico illecito di rifiuti e segnalato all'autorità giudiziaria 36 soggetti responsabili di traffico illecito.

Anche la Direzione marittima di Civitavecchia, nell'ottobre 2017, ha portato avanti un'operazione *end of waste* partita dal porto di Civitavecchia, che poi ha interessato anche i porti di Livorno, di La Spezia, di Genova e di Ravenna, rinvenendo un traffico di rifiuti particolarmente artificioso: venivano fatti passare per rifiuti, per scarti di lavorazione ed esportati all'estero in vari Paesi, dei rifiuti ferrosi. Anche questa è stata un'attività molto complessa, durata del tempo e che è stata definitivamente interrotta grazie appunto all'opera della Capitaneria di Civitavecchia insieme al nucleo speciale di intervento, dedicato a operazioni particolari presso il Comando generale. Anche questi sono fatti di gravità, perché tra l'altro coinvolgono interessi molto importanti.

Ancora, nel giugno 2017, presso le coste della Liguria e della Toscana furono rinvenute delle sostanze biancastre. Era della paraffina. Grazie alla collaborazione di più Capitanerie, grazie all'uso di sistemi di monitoraggio – abbiamo monitorato tutte le navi che trasportavano paraffina, le abbiamo controllate, abbiamo verificato la paraffina che contenevano – alla fine siamo riusciti a individuare la nave che aveva effettuato questo sversamento. Si tratta, ripeto, di una serie di attività che portiamo giornalmente a compimento grazie alla presenza continuativa del nostro personale presso tutti i porti, cioè tutti i porti presso cui questa merce imbarca e sbarca, grazie alla possibilità che ci è stata data attraverso i mezzi di monitoraggio del traffico marittimo di conoscere i movimenti di tutte le navi e, di queste navi, delle merci che hanno a bordo, delle merci che scaricano e

delle merci che imbarcano. È, quindi, un monitoraggio fondamentale ai fini della tutela dell'ambiente marino.

È importantissima anche l'attività che abbiamo svolto lungo il fiume Sarno, uno dei fiumi più inquinati d'Italia. È stata un'attività sotto l'egida di alcune procure, tra cui quella di Torre Annunziata, che ha delegato alla Capitaneria di porto una serie di importanti attività investigative che hanno portato anche alla verifica della situazione di oltre venti comuni.

Le attività in materia ambientale – qui voglio citare anche un fatto che mi interessa – continuano anche nei porti, a terra. Voglio ricordare solo quella che ha portato allo smaltimento del Concordia. Parlavamo prima del Concordia.

È un'attività che mi ha visto coinvolto, perché in quel periodo ero comandante a Genova. È stata fatta la più grande operazione, nel rispetto di tutte le normative ambientali, di una nave come il Concordia. Tra l'altro, circa 50.000 tonnellate di materiali, pari all'85 per cento di tutto il materiale presente sul Concordia, sono state recuperate e riutilizzate. L'operazione è durata molto tempo. Si è conclusa nel maggio 2017. È stata effettuata in puntuale rispetto di tutte le complesse normative ambientali che sono a tutela nostra e del nostro futuro.

Vorrei fare ancora un piccolo accenno. Sul piano delle sinergie tra le istituzioni, ovviamente noi mettiamo a disposizione sia i nostri sistemi sia la nostra presenza nei porti a tutte le amministrazioni, a tutte le autorità giudiziarie che ne hanno necessità. Credo che il contributo delle Capitanerie di porto potrà risultare di ulteriore utilità allorquando, in attuazione dell'articolo 8-bis del decreto-legge n. 92 del 2008, poi convertito nella legge n. 125 del 2008, sarà possibile anche a noi accedere al centro elaborazione dati del Ministero dell'interno per conoscere per esempio se il soggetto imprenditoriale che richiede l'autorizzazione a imbarcare una determinata merce o un quantitativo di rifiuti abbia precedenti specifici.

Oggi, non siamo in condizione di farlo. Pur potendo presidiare a tutte le opera-

zioni di imbarco e di sbarco, non abbiamo la possibilità di accedere a questo centro di elaborazione dati. Questo, invece, sarebbe uno strumento ulteriore per garantire una maggiore tutela da eventuali attività illecite che fossero perpetrate in sede appunto di imbarco o sbarco delle merci.

PRESIDENTE. Mi scusi, è del 2008 e ancora non avete...

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera*. La norma è del 2008. Prevede che possiamo accedere, ma necessita di un decreto interministeriale di attuazione, che ancora non è stato emanato.

Ripeto, credo sia uno strumento che potrebbe essere utile per tutti. Nel momento in cui si chiede di imbarcare, per esempio, dei rifiuti, non conosciamo i precedenti di questa persona. Se vogliamo conoscerli, dobbiamo chiederli alle Forze di polizia.

Con specifico riferimento al controllo sul ciclo dei rifiuti, l'ordinamento affida, come detto, alle Capitanerie di porto un compito di vigilanza ad ampio raggio, che si affianca alle attribuzioni ovviamente primarie del Comando dei carabinieri dell'ambiente.

Solo nel 2018, abbiamo effettuato nel settore dei rifiuti 62 sequestri penali, sottoponendo a sequestro oltre 210 tonnellate di varia natura. Abbiamo condotto, nello stesso periodo, una serie di attività di polizia giudiziaria, e abbiamo rilevato 95 notizie di reato, deferendo all'autorità giudiziaria 137 soggetti.

In relazione al tema dei trasporti transfrontalieri dei rifiuti, l'attività di contrasto ai traffici illeciti viene svolta grazie alla possibilità di accedere, per dati su cui normalmente lavoriamo, all'elaborazione e all'analisi di una mole di dati trattati durante tutte le nostre attività amministrative. Questo è qualcosa che vi ho detto su cui voglio insistere. Accediamo continuamente a tantissimi dati, e questo è utile per effettuare con più accuratezza le nostre attività.

In tale settore le Capitanerie sono in grado di esprimere un ruolo che noi rite-

niamo strategico proprio perché comunque presidiamo, lavoriamo in ambiti portuali, dove si effettuano tutti gli imbarchi e gli sbarchi, e dove appunto avvengono le spedizioni transfrontaliere di rifiuti, disciplinate da convenzioni internazionali, da norme internazionali e nazionali. È questo il momento più sensibile, proprio quello dell'imbarco e dello sbarco, su cui prestare l'attenzione massima.

Le sofisticazioni consentono oggi a soggetti criminali di trarre profitto dal commercio illecito di rifiuti, sovente non bonificati. Oltre all'illecito guadagno e al danno derivante all'ambiente, di fatto sottraggono ampie fette di mercato all'industria del recupero legale, rendendo tale ambito economico non sostenibile, non conveniente per gli operatori che intendono operare legalmente. Stroncare questo traffico è, quindi, fondamentale anche per ricreare un circolo virtuoso di lavorazione per tutto quel settore che lavora sul recupero dei rifiuti.

Peraltro, come autorità marittima, e qui entro un po' più nel dettaglio, noi siamo competenti come Capitanerie per i profili strettamente attinenti alla sicurezza della navigazione. Siamo coloro che autorizzano l'imbarco, il trasporto, il *nullaosta* e lo sbarco di tutti i rifiuti che viaggiano via mare. Tale competenza deriva da norme attenenti sia ai rifiuti non pericolosi, sia ai rifiuti pericolosi, sia a tutto ciò che viene trasportato via mare.

Ogni spedizione di rifiuti, pertanto, oltre alle formalità previste dal regolamento dell'Unione europea del 2013, le cui procedure autorizzative rientrano nella competenza delle regioni, delle province o del Ministero dell'ambiente, è soggetta, in ossequio alle norme nazionali, europee e internazionali, al vaglio delle autorità marittime dei porti di partenza e di sbarco. Ai sensi del codice ambientale, infatti, quanto alle modalità obbligatorie di trasporto, i rifiuti pericolosi sono assimilati alle merci pericolose. Ripeto che è una materia molto tecnica che fa parte delle nostre attività professionali.

Molto spesso, che cosa accade? Si instaurano fattispecie ricorrenti, per esempio un trasporto di rottami ferrosi si instaura



in maniera conseguente nel tempo: in realtà, quelli non sono rottami, ma rifiuti. Anche a questo proposito voglio raccontare un fatto personale.

Nel 2006, quando ero comandante a La Spezia, cominciava ad arrivare dall'Inghilterra e dalla Russia un certo numero di navi che trasportavano rottami ferrosi per gli altiforni del nord Italia. Ci accorgemmo con analisi mirate che questi rottami erano inquinati con idrocarburi, quindi non corrispondevano come qualità ai rottami, ma erano dei veri e propri rifiuti. Quest'operazione ha interrotto un'attività che avrebbe estremamente nociuto alla salute delle persone, perché questi rottami andavano a finire negli altiforni, e quindi questo materiale inquinante si sarebbe poi sviluppato nell'aria, con presenza di diossine, con tutte le conseguenze del caso.

Per fare questo, riuscimmo a discriminare questo materiale dal rottame e a qualificarlo come rifiuto, e quindi a farlo bonificare prima che fosse immesso nel ciclo produttivo. L'unico problema è che questo materiale era estremamente grande, enorme. Si trattava di 20.000 tonnellate di ferro, che di fatto occuparono per molti mesi un'intera banchina. Questo materiale, che era rifiuto, poté essere smaltito ed entrare nel ciclo produttivo solo dopo essere stato bonificato. Guardate quanto sono importanti queste attività.

Arriverei alle conclusioni. Ritengo che in quest'ambito particolarmente tecnico il Corpo possa giocare un ruolo significativo in ragione della nostra conoscenza specialistica dell'ambiente marino, una conoscenza che a 360 gradi ci siamo costruiti attraverso anni di esperienze e attraverso le nostre formazioni professionali. È una conoscenza che ricomprende tutto il ciclo logistico e produttivo delle navi, della disponibilità, del movimento dei vettori e delle informazioni relative al carico e alle merci trasportate.

L'approfondita conoscenza della filiera marittima e portuale rappresenta un valore aggiunto, che può essere messo al servizio del Paese e che si è dimostrato decisivo nel conoscere e nel reprimere traffici illeciti di rifiuti, che proprio negli scali portuali hanno

uno dei principali, come ho già detto prima, punti di snodo. Il Corpo, come delineato in questo quadro, svolge moltissime funzioni in ambito marittimo, peraltro anche con contenute risorse umane in una vastità di ambienti, che vi ho prima descritto.

Riteniamo, tuttavia, di essere un presidio fondamentale. Le Capitanerie di porto sono un presidio fondamentale di legalità nei porti e di conoscenza approfondita dei relativi meccanismi, requisito indispensabile a rendere veramente efficace un dispositivo di controllo dei porti, delle merci e delle persone che vi transitano. È per questo che, nei limiti delle nostre possibilità, mettiamo da sempre a disposizione di numerose autorità giudiziarie e dei corpi dello Stato le nostre professionalità e competenze tecniche.

Così è avvenuto a un nostro collega e caro amico, un coetaneo e vorrei concludere con questo ricordo, morto nel 1995 mentre si trasferiva in auto a La Spezia per una delicata attività di indagine delegata dalla procura della Repubblica di Reggio Calabria, indagine che lo ha portato, a prezzo di un costante sacrificio personale, a svolgere complesse investigazioni che nel tempo hanno avuto rilevanza nazionale nel settore dei traffici clandestini e illeciti operati da navi mercantili, il comandante De Grazia.

È anche per onorare il sacrificio di uomini come il comandante De Grazia, a cui il personale del Corpo guarda quale autentico modello di eroismo, che oggi il Corpo è chiamato a svolgere sempre di più in maniera consapevole, con forti e crescenti motivazioni, i compiti che le leggi ci affidano nel campo della tutela ambientale e del contrasto alle attività illecite che mettono a rischio l'integrità e l'unicità del nostro patrimonio naturale. Grazie a tutti per l'ascolto.

**PRESIDENTE.** Grazie. Mi unisco anch'io al ricordo del comandante De Grazia. Questa Commissione si è occupata due legislature fa del caso. Mi piacerebbe anche, eventualmente, proseguire con questa vicenda. Non credo che si chiuderà mai per tutto quello che c'è dietro. Esprimo mas-

simo rispetto per il comandante, quindi, e per il vostro lavoro.

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

MANFREDI POTENTI. Buongiorno, comandante. Sono Potenti, del gruppo Lega. Vorrei sapere se può indicarci a livello geografico i varchi portuali più sensibili a questo tipo di tematica, quelli che giudica più a rischio o che statisticamente risultano più frequentemente nei *focus* delle vostre attività di indagine. Grazie.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera*. Senza riferire dei nomi, sono tutti i porti in cui la quantità delle merci movimentate è elevata, tutti i porti maggiori.

Noi abbiamo una caratteristica: abbiamo 8.000 chilometri di coste e abbiamo 54 porti commerciali oggi inseriti tutti nelle Autorità di sistema portuale. Siamo, cioè, un Paese con tante porte, nel senso di porti, luoghi d'ingresso rivolti verso il mare. Questi sono tutti luoghi che vanno a mio avviso presidiati e controllati.

Ripeto che l'attività di controllo nei porti va combinata anche a tutti quegli strumenti che indicavo prima, necessari e indispensabili perché l'incrocio delle informazioni disponibili tra le quantità e qualità delle merci trasportate e le analisi che si effettuano può portare a un'attività di controllo più mirata e con risultati che si riverberano a tutela dell'ambiente di controllo delle eventuali attività illecite.

ROSSELLA MURONI. Grazie, comandante, innanzitutto di essere venuto e di aver raccontato il lavoro svolto dal Corpo che guida. Ritengo che sia fondamentale sottolineare la molteplicità delle azioni che portate avanti.

Io ho incrociato il vostro lavoro in particolare per quanto riguarda la qualità delle acque, il lavoro svolto anche relativamente al contrasto degli scarichi abusivi a mare. Anche quello è un monitoraggio di tipo capillare che spesso non viene riconosciuto,

ma invece è altrettanto prezioso. Il mare parla. Come nel caso dei dischetti del depuratore che ci raccontava, ci descrive non solo l'unicità del mare. Mi piacerebbe, quindi, un approfondimento relativo alla questione più ambientale. È bene sottolineare che svolgete un ruolo secondo me di sicurezza, di ordine. Poi avete scritto anche pagine importanti per questo Paese quando questo Paese non si vergognava di salvare le persone in mare. La ringrazio.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera*. Grazie per la sua domanda. Come ho detto precedentemente, le missioni che ci coinvolgono sono tutte legate agli usi civili del mare. Fondamentalmente, sono queste, quella della ricerca e soccorso in quell'area famosa di 500.000 chilometri quadrati che ho detto. Abbiamo operato anche fuori quando altri non riuscivano a farlo, perché le convenzioni lo chiedevano, e questo lo facciamo in dipendenza funzionale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Quella della sicurezza della navigazione si esercita attraverso il controllo delle navi.

C'è la disciplina degli spazi marittimi con ordinanze emesse dai comandanti di porto. C'è il controllo delle navi straniere. C'è la sicurezza sia sotto il profilo della *safety* sia sotto quello della *security*. Certificiamo tutte le navi ai fini della *security*, come tutti gli impianti portuali. Svolgiamo anche questa seconda attività, la sicurezza della navigazione, in dipendenza funzionale dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. In dipendenza dal Ministro delle politiche agricole, come ho detto, svolgiamo quella del controllo delle attività di pesca; dal Ministero dell'ambiente quella della tutela dell'ambiente marino.

Ultima missione è anche quella grande attività amministrativa che tutti i giorni facciamo. Pensate che ogni anno le Capitanerie di porto, che sono solo 10.600 persone, oltre a fare i soccorsi in quest'area grande due volte il nostro Paese, oltre a svolgere le altre attività che prima ho descritto e quella del controllo di pesca – ricordo che i pescherecci in Italia sono 12 mila, per cui quella di controllo non è

un'attività piccola — fanno 1,5 milioni di atti amministrativi, di pratiche amministrative, un numero elevatissimo. E lo fanno 10.600 persone.

Ringrazio il Parlamento, perché con la recente legge di bilancio ci ha aumentato gli organici di 500 persone, di 500 sottocapi, personale addetto. L'abbiamo visto come un segno di attenzione per il nostro lavoro, che è un lavoro importante. Ripeto che quello della tutela dell'ambiente è enorme.

L'ambiente si tutela non solo vedendo e controllando il mare in relazione agli inquinamenti, ma controllando le navi che non inquinano. Il risultato e l'esempio che facevo sono la prova del buon lavoro che è stato portato avanti dopo anni e anni. Si controlla anche attraverso tutti gli scarichi a mare, e controllare 8.000 chilometri di costa, che non sono pochi — è come partire da Roma e arrivare a Washington — non è semplice. Controllare tutti gli sbocchi a mare dei tantissimi fiumi che abbiamo non è semplice. Eppure lo facciamo. Pensate al lavoro che è stato fatto sul fiume Sarno, attraverso il quale abbiamo rilevato una serie di cose che non funzionano, molto grosse, sul territorio. È lì che adesso dobbiamo lavorare.

Credo che, per raccontare tutto quello che facciamo, non basterebbe un'intera giornata, ma quello che facciamo lo raccontiamo attraverso i risultati, attraverso il nostro lavoro quotidiano, che svolgiamo in maniera semplice, a volte non eclatante, anche se spesso sulle cronache arriviamo per altre cose.

LUCA BRIZIARELLI. Ovviamente, il rispetto per gli ospiti mi impedisce di replicare alle battute della collega Muroni. Magari, le consiglio di andare a vedersi le dichiarazioni dell'ex comandante della Guardia costiera, l'ammiraglio Lolli, relativamente alla Convenzione di Amburgo del 1979.

Rimanendo sul tema, prendo atto di un primo segnale che abbiamo fatto bene, ma si può sempre fare meglio, per il personale a disposizione. Era la richiesta di un quadro complessivo sulle dotazioni anche di

mezzi e risorse in generale relativamente a tutta la struttura.

Ho una domanda e una richiesta. Noi abbiamo fatto, tra le varie missioni, la prima, quella alle dogane. Ci è stato illustrato tutto il lavoro che c'è alle spalle del monitoraggio del traffico mercantile, che, come lei ricordava, ha una proporzione importante in termini sia relativi sia assoluti. Vorrei capire qual è la sinergia e come si svolge il lavoro di collaborazione con la struttura.

Da ultimo, visto che tra le competenze della Commissione c'è anche quella di suggerire al Parlamento che assuma interventi legislativi atti a favorire il controllo, l'applicazione della legislazione in essere, ci sono a questo proposito suggerimenti e indicazioni che la Commissione possa recepire e farsi carico di riportare al Parlamento? Grazie.

GIOVANNI PETTORINO, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto — Guardia costiera*. Grazie. Sicuramente, attività di sinergia con l'Arpa, ma anche con le dogane, vengono svolte ogni giorno. Significativa con le dogane è quella del *pre-clearing*, che avviene non in tutti i porti, ma in una trentina di porti: quella dello sdoganamento a mare.

Monitorando le navi, e quindi verificando che le navi non facciano approdi intermedi, navi provenienti da altri porti dove hanno effettuato attività di controllo, consentiamo alle dogane di sdoganare in anticipo le merci. Questa è un'attività che ha di molto velocizzato il lavoro delle dogane. Pensate che nello sdoganamento nei porti eravamo, come tempi, tra gli ultimi Paesi d'Europa, e con quest'attività stiamo salendo molto. Sono, quindi, molto importanti le attività e la sinergia che abbiamo con le dogane.

È molto importante anche la sinergia che abbiamo con le agenzie regionali per l'ambiente.

Queste sinergie, che ho più volte richiamato, possono trovare ulteriore approfondimento. Prima, ho citato una norma che ha bisogno di un decreto per trovare maggiore attuazione, laddove si mettano a disposizione professionalità, e sicuramente

anche nostre attività e presenze, come ho più volte ripetuto in questa sede oggi, per esempio in tutti questi approdi.

La sinergia tra le istituzioni è fondamentale. Tutti i corpi dello Stato hanno un solo datore, che sono i cittadini, che sono lo Stato, e la sinergia tra i Corpi, e quindi l'assenza di concorrenza, è fondamentale. Credo che abbiamo tutti davvero un solo datore di lavoro, e tutti insieme in maniera coordinata dobbiamo lavorare per questo datore di lavoro. Noi ce l'abbiamo molto chiaro. Grazie.

**FABRIZIO TRENTACOSTE.** Vorrei conoscere l'impegno in ordine al monitoraggio dei porti e delle darsene nel seguire lo smaltimento, quindi la filiera che segue alle bonifiche, dei fanghi e delle sabbie di fondo, e quello dei navigli, spesso abbandonati all'interno delle aree portuali come conseguenza dell'arrivo dei migranti e che spesso diventano vere e proprie bombe ecologiche che rimangono in quelle sedi per anni. Grazie.

**GIOVANNI PETTORINO,** *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera.* È qui con me l'ammiraglio Caligiore, comandante del reparto ambientale marino. Non ho citato che presso il Ministero dell'ambiente abbiamo un reparto, dal 2003, alle dirette dipendenze del Ministro dell'ambiente. Il comandante di questo reparto è l'ammiraglio Caligiore, al quale, con il permesso del presidente, cederei la parola.

**AURELIO CALIGIORE,** *Capo del reparto ambientale marino.* Intervengo con molto piacere anche per un'istintiva simpatia per un rappresentante del popolo il cui cognome è Trentacoste. Tra coste e mare mi pare che ci sia un connubio speriamo produttivo.

Lei articola una domanda interessantissima sotto due profili. Da un lato, tocca un tema assai delicato, che è quello del dragaggio dei porti, dell'escavazione, dell'adeguamento dei tiranti d'acqua. È uno dei temi più ricorrenti. Tra l'altro, segnalo che la normativa di recente è stata trattata con

due decreti nel 2016: uno per quanto riguarda i dragaggi nei porti cosiddetti ordinari; un altro che miratamente nasce per i porti ricadenti nelle aree perimetrare SIN (siti di interesse nazionale), quindi sottoposti a bonifica. Una normativa di settore, quindi, c'è, tra l'altro arricchita di quello che era una volta considerato un manuale tecnico dell'allora ICRAM, che poi diventa ISPRA e ora è stato inserito come strumento tecnico nella normazione primaria cui facevo cenno. Da questo punto di vista, possiamo dire che abbiamo uno strumento normativo adeguato alle necessità del nostro Paese.

Segnalo che i porti in cui è stato possibile dragare sono ancora limitati nel numero, quindi aspettiamo di capire. Lei capisce che al centro della filiera il legislatore nazionale ha voluto inserire le regioni, quindi il soggetto interlocutore principale è la regione. L'aspetto dell'autorità marittima, come l'ha descritta il comandante generale, riguarderebbe l'attività svolta dai circondari marittimi nell'emanazione delle ordinanze finalizzate alla sicurezza della navigazione durante le attività di dragaggio vero e proprio e la autorizzazione proprie dell'utilizzo dei mezzi nautici occorrenti.

La seconda domanda che ha posto in continuità quasi ideale col tema dei dragaggi richiederebbe, dal mio punto di vista, un'analisi un po' più particolareggiata.

I casi che si sono registrati, segnatamente nel periodo degli sbarchi massicci avvenuti in alcuni scali siciliani, riguardavano una forma quasi di abbandono lungo le banchine degli scali di materiali, coperte, generi alimentari, di primo soccorso, e qualche perplessità, segnatamente nel porto di Catania, si è segnalata.

Come autorità di sistema portuale, mi preme sottolineare che, per quanto riguarda questi aspetti propri della pulizia dell'area portuale, quest'autorità ha il potere/dovere di intervenire, ovviamente senza nascondere che l'attività di vigilanza e di controllo di queste attività è sempre in capo all'autorità marittima, ma non mi pare ci siano stati casi o fenomeni di particolare gravità.

Se poi dobbiamo riagganciarci all'interpretazione della procura di Catania per quanto riguarda l'ipotesi di reato di trasporto clandestino di rifiuti, aspetto un attimo di capire bene come la magistratura, prima inquirente e poi giudicante, accoglierà quell'ipotesi di reato.

**FABRIZIO TRENTACOSTE.** Ammiraglio, mi perdoni, e in ordine agli scafi delle imbarcazioni che spesso vengono abbandonati?

**GIOVANNI PETTORINO,** *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera.* C'è stata una collaborazione, anche in questo caso, con le dogane. Molti di questi sono stati poi smaltiti con un'apposita procedura individuata in collaborazione, con gare fatte dalle dogane.

Tenete conto che noi abbiamo avuto un momento di estrema criticità. A cavallo tra il 2014 e il 2015, per esempio, sono arrivate nei nostri porti, nei porti della Sicilia e della Calabria, tredici navi. Furono usati in quel periodo, poi questo traffico si interruppe, tredici navi, navi mercantili. Non tutte sono state ancora smaltite, ma grazie a quest'attività congiunta in sinergia, come dicevo, sono state avviate e per taluni sono state anche completate le operazioni di demolizione. Allo stesso modo, per esempio, a Lampedusa ogni tanto si ammucchiavano masse di scafi in legno e poi periodicamente venivano smaltiti.

Non è semplice. Voglio dire che nel periodo tra la fine del 2013 e questi ultimi tempi sono arrivate migliaia di scafi sulle nostre coste. I numeri sono enormi. L'attività è stata veramente tanta, e credo che quello svolto sia comunque un buon lavoro, anche se non è stato completato.

**PRESIDENTE.** Stavo guardando la relazione sul capitano De Grazia. Ho anche alcuni dubbi legittimi sull'autopsia, su come è avvenuta. Ce ne siamo già occupati. Come giustamente lei ha detto, è impossibile in un'audizione limitata parlare di tutto.

Innanzitutto, grazie della disponibilità anche ad accompagnarci durante le nostre missioni. Approfitterei di voi per le mis-

sioni. Per l'Umbria la vedo un po' difficile. Per la Calabria, a mano a mano che andremo avanti con i lavori, vi chiederemo aggiornamenti per quanto riguarda il dragaggio nei porti. Anch'io stavo vedendo il problema delle piccole barche abbandonate lungo le spiagge anziché procedere alla rottamazione.

Soprattutto, il tema grande è quello del mare, ed è preziosa l'indicazione di focalizzarsi non tanto sull'imbarcazione stessa, ma sul fiume, sulla terra. Quando andremo in Calabria, cercheremo di collaborare con voi, ci darete delle informazioni, delle segnalazioni, e proveremo a studiare anche il fenomeno dell'inquinamento del mare. Questo sarà prezioso.

Soprattutto, un filone d'inchiesta che vorremmo seguire, anche questo corposo, è quello sui fanghi intesi come depurazione delle acque. Spesso, non viene fatta e va tutto in mare. Quando andremo in vari posti, ci terrei ad avere un rapporto stretto con voi. Vi ringrazio.

**AURELIO CALIGIORE,** *Capo del reparto ambientale marino.* Vorrei fare una precisazione, anzitutto per una parola di scuse rivolta all'onorevole Trentacoste. Ho un residuo di raffreddore, di influenza, che mi rende un po' sordo. In realtà, non avevo capito il termine « scafo », che invece mi dà la stura a delle considerazioni importanti, che già comunque ha riassunto in maniera puntuale il comandante generale, per cui non vorrei replicare.

Esiste un problema per quanto riguarda gli scafi abbandonati, sia quelli utilizzati dalla criminalità comune per attività di trasporto di clandestini, sia quelli abbandonati più o meno scientificamente nell'ambito dei porti nazionali.

È tanto vero quello che sto argomentando che mi pare giusto citare una recente legge che scaturisce da una direttiva comunitaria sugli *shipwreck*, sugli scafi affondati. Dobbiamo ora arrivare al secondo passaggio, al *recycling*.

C'è anche una normazione primaria nata nella scorsa legislatura che temo, ahinoi, non possa essere attivata per mancanza di fondi. Altro è procedere, come hanno fatto i colleghi della Capitaneria di porto di

Civitavecchia, alla rimozione di alcuni relitti abbandonati, perché in maniera sagace sono riusciti a scovare i proprietari di quei relitti e qualcuno si è accollato l'onere della spesa. In mancanza, però, di certezza della proprietà navale, a chi lo facciamo rimuovere? Potrei citare tanti casi, Ravenna in testa, Augusta, Palermo. Purtroppo, in intere aree portuali insistono numerosissime unità mercantili da pesca, da traffico, che non hanno seguito se non il lento degrado fino a quando non si smaltiscono da sole.

**PRESIDENTE.** Stavo seguendo anche la questione dell'*end of waste* del vetroresina proprio per favorire il riciclo e poi lo smaltimento di queste barche. Ci occuperemo anche di questo.

**GIOVANNI PETTORINO**, *Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto — Guardia costiera.* Voglio ringraziare per l'attenzione che date a queste nostre attività — anche questo è il nostro lavoro — che sono attività importanti.

Noi siamo proiettati al centro di un mare, il mar Mediterraneo, che rinnova le proprie acque in circa un secolo. Quello dell'inquinamento, della tutela ambientale e della tutela di questo mare, è un tema di estrema delicatezza, perché coinvolge non solo noi, ma anche le generazioni che verranno dopo di noi.

Questo lavoro, quest'attenzione sono fondamentali. In questo potrete, possiamo tutti contare sul lavoro di tutti, e sicuramente

sul lavoro della Guardia costiera e delle Capitanerie. Grazie a tutti per l'ascolto.

**TULLIO PATASSINI.** Ammiraglio, quest'argomento della tutela e dell'inquinamento del mare è importantissimo, e devo riconoscere che ci ha anche preoccupato e affascinato al tempo stesso. Non vorrei sostituirmi al presidente chiedendole di tornare proprio specificamente sull'argomento inquinamento marino e tutela delle nostre acque.

**PRESIDENTE.** Ne parliamo in Ufficio di Presidenza.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Comunicazioni del Presidente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione appena svoltasi, ha convenuto che la Commissione, al fine di far conoscere diffusamente le sue attività, si avvalga di autonomi profili *social*, sulle piattaforme *Facebook*, *Twitter* e *Instagram*, che saranno curati dai collaboratori della presidenza della Commissione preposti all'attività di comunicazione, secondo criteri prestabiliti dall'Ufficio di presidenza medesimo.

#### **La seduta termina alle 15.25.**

---

*Licenziato per la stampa  
l'11 marzo 2019*

PAGINA BIANCA



\*18STC0048710\*