

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

93.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 APRILE 1999

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

93.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 APRILE 1999

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|---|------------------|--|------------------------------|
| Sulla pubblicità dei lavori: | | Audizione dell'Ammiraglio Renato Ferraro, comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto: | |
| Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 3 | Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16 |
| Audizione del dottor Giorgio Grandinetti, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma: | | Copercini Pierluigi (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania) | 14 |
| Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 3, 4, 5, 6, 7, 8 | Collavini Manlio (gruppo forza Italia) | 12, 14 |
| Copercini Pierluigi (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania) | 5, 6 | Ferraro Renato, <i>Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto</i> | 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 |
| Grandinetti Giorgio, <i>Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma</i> | 3, 4, 5, 6, 7, 8 | Comunicazioni del Presidente: | |
| | | Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 16 |

La seduta comincia alle 13,30.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità della seduta sia assicurata anche attraverso gli impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del dottor Giorgio Grandinetti, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il nostro ospite per avere accettato il nostro invito, ricordo che all'inizio dello scorso anno una delegazione della Commissione ha effettuato una missione in Emilia-Romagna che è stata poi complementata da un ulteriore sopralluogo, al quale partecipò anche il collega Copercini, al termine del quale avemmo un incontro con lei, dottor Grandinetti, per acquisire il suo punto di vista. Vorremmo quindi essere aggiornati sullo stato dell'arte per ciò che attiene alla nota vicenda della discarica di Monte Ardone — ci dirà lei se è ancora o meno sotto sequestro —, rispetto alla quale, nel tempo intercorso tra l'ultimo sopralluogo che abbiamo effettuato e l'audizione odierna, mi sembra che sia emersa anche la questione di affioramenti di gas dal condotto della British Petroleum, che costituivano uno degli elementi che rendevano controversa la realizzazione della discarica stessa. Mi risulta che si tratti di

un affioramento sotto i teli, ma al riguardo lei potrà informarci assai meglio.

Poiché ritengo che se ne sia interessato o se ne stia interessando, vorrei avere notizie a proposito della vicenda del centro per la raccolta e la selezione dei materiali separati che, se non ricordo male, la provincia di Parma ha realizzato in base all'articolo 13 ma che a tutt'oggi risulta non essere stato ancora attivato.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma.* Ringrazio la Commissione per avermi consentito di offrire un contributo, non so quanto rilevante, ai lavori che sta conducendo.

In questo periodo il mio ufficio si occupa della vicenda della discarica di Monte Ardone e delle vicende della pre-selezione dei rifiuti e del procedimento RPE, di cui la Commissione è già a conoscenza.

PRESIDENTE. Mi ero dimenticato di citare anche la vicenda RPE perché, a quanto so, l'impianto dovrebbe essere chiuso e addirittura dovrebbe essere in atto il fallimento della ditta titolare.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma.* Non posso confermare il fallimento perché non mi sono interessato di questo aspetto. Confermo invece che l'impianto non è più in funzione.

Comunque, tutto è partito dal procedimento RPE, dal quale è sorto, come derivazione, il nostro interesse sulla pre-selezione dei rifiuti. In tutte queste vicende vi è un denominatore comune: la compresenza di Cabrini Celestino che, unitamente ad altri, è iscritto come inda-

gato per il reato di abuso di ufficio proprio con riferimento alla vicenda della preselezione dei rifiuti.

Vorrei anzitutto rispondere brevemente sulla discarica, perché è successo qualcosa nell'anno trascorso dalla visita della Commissione. Anzitutto, un problema che assillava l'ufficio del ministero era quello dell'incolumità pubblica.

PRESIDENTE. Possiamo darle atto che, nell'incontro che vi è stato, lei aveva sottolineato molto la questione della sicurezza. Anzi, se mal non ricordo, aveva anche predisposto delle perizie per avere risposte precise sui punti relativi alla sicurezza.

GIORGIO GRANDINETTI, Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma. Sì, c'era un punto su cui era molto difficile avere una risposta precisa perché non era facile trovare esperti del settore; mi riferisco alla contiguità tra la discarica ed il gasdotto che decorre quasi parallelo alla strada di coronamento della discarica. Bisognava stabilire se la presenza della discarica potesse essere un fattore di pericolosità e di rischio. Un consulente tecnico del pubblico ministero, l'ingegner Fortunati di Milano, che ha maturato una lunga esperienza nel disastro di Seveso, di recente ha depositato la sua relazione, che ovviamente è di parte, ed ha concluso per la presenza di un rischio sicuramente non accettabile per la collettività e al limite dell'accettabilità per gli operatori e gli addetti. L'ingegner Fortunati cita moltissime fonti internazionali, sia extraeuropee sia europee, nonché studi di una certa qualità e conclude asserendo che il rischio non è accettabile e che il fatto che siano avvenute almeno quattro frane o smottamenti lo rende tre volte superiore al rischio considerato accettabile.

Questo dato di fatto, che potrà essere contestato da chi invece è favorevole all'esercizio della discarica, è acquisito agli atti del pubblico ministero. La relazione non è stata depositata in quanto assunta ai sensi dell'articolo 359; comun-

que non è escluso che io la depositi ugualmente. Pochi giorni fa, ho ritenuto di comunicare al prefetto della provincia di Parma, al presidente della regione Emilia-Romagna e al presidente della provincia di Parma ciò che è emerso nell'ambito delle indagini. Essi hanno infatti funzioni di protezione civile, sia pure con competenze diverse, per cui è doveroso che conoscano la situazione al fine di poter svolgere tutti gli accertamenti che ritengano opportuni e che potrebbero portare anche a conclusioni meno negative di quelle a cui è pervenuto il consulente del pubblico ministero.

Per quanto riguarda la presenza di gas in un'area denominata «infratelo», premesso che neanche i magistrati del pubblico ministero sono grandi esperti di rifiuti - lo sono di più i colleghi delle preture - ho supposto che significava che il gas aveva attraversato il telo; siccome quest'ultimo dovrebbe essere impermeabile e creare quindi un compartimento stagno tra i rifiuti ed il terreno sottostante, ho pensato che se una cosa riusciva a salire qualcosa poteva anche scendere

PRESIDENTE. È un ragionamento quasi dantesco!

GIORGIO GRANDINETTI, Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma. Può essere banale, comunque mi ero un po' allarmato, anche perché la commissione di collaudo aveva detto che il telo era perfettamente a tenuta. Ciò che sono riuscito ad accertare in queste due o tre settimane è che l'ARPA di Parma è intervenuta ed ha richiesto la consulenza urgente di un geologo. Sostanzialmente l'ARPA aveva sospeso le autorizzazioni fino a che non ci fosse stato il suo responso. Quando quest'ultimo è intervenuto, si è letto che si trattava di una piccola perdita che non significava assolutamente nulla. Effettivamente vi è una presenza di biogas che, però, non determina alcuna situazione

PRESIDENTE. Siccome la discarica non è attiva, almeno così l'abbiamo vista,

sarebbe interessante sapere dagli esperti da dove si origina il biogas, la cui presenza è del tutto normale nelle discariche attive.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Vi è una presenza di gas infratelo, proveniente senz'altro da giacimenti metaniferi profondi, che, a detta del geologo nominato dalla provincia, non interferisce con l'esercizio della discarica. Ne ho preso atto e valuterò se disporre una perizia tecnica.

Come dicevo prima, la difficoltà del pubblico ministero è quella, anzitutto, di farsi carico di attività che non gli sono proprie, poi di fare incursioni in campi che gli sono estranei: il controllo ordinario sugli atti amministrativi non deve essere fatto dal pubblico ministero. Però, ho la percezione - penso di poterlo, anzi di doverlo dire - che sia molto difficile per gli enti preposti al controllo, cioè per l'ente che ha la responsabilità della discarica e quindi dei rifiuti, tornare indietro e bloccare tutto, in primo luogo perché un'emergenza rifiuti non so se esistesse cinque o sei anni fa, ma sicuramente si è creata, per cui questi rifiuti da qualche parte dovranno essere collocati; in secondo luogo perché c'è stata un'assunzione di responsabilità ripetuta. A me pare che tutte le volte che si presenta un problema si cerchi un appiglio per dimostrare che, tutto sommato, è secondario, anziché valutarne con animo libero l'impatto con la situazione generale.

Comunque il geologo nominato dalla provincia ci ha detto che la presenza del gas non è significativa ed io, allo stato, non posso che prenderne atto, non avendo strumenti per pensare il contrario. Quindi, l'ARPA, sulla base di questo riscontro, ha dato di nuovo via libera, pur imponendo delle prescrizioni.

PRESIDENTE. L'ARPA non ha ritenuto di svolgere, sulla base di questo episodio, un'attività di accertamento che pure potrebbe svolgere. Lei stava giustamente osservando che non compete al pubblico

ministero il controllo sugli atti amministrativi e rilevava anche una persistenza degli enti territoriali nel mantenere una scelta che si è infoltita di atti successivi. Ciò rende come minimo banalmente di parte - perché lo è - la presenza del geologo nominato dalla provincia. Se questa e gli altri enti territoriali si sono determinati, anche con atti amministrativi, ad iniziare la realizzazione dell'impianto è legittimo ritenere che un dipendente della provincia abbia difficoltà a non confermare una scelta operata dall'ente da cui dipende. Da qui discende l'esigenza di affidarsi, più che ad una perizia di parte, ad una che maggiormente rappresenti gli organi di controllo, che peraltro esistono nella provincia di Parma (la direzione provinciale dell'ARPA è di Parma).

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Non penso che questo geologo sia un dipendente della provincia. Probabilmente si tratta di un professionista, di un esperto individuato dalla provincia ed incaricato di svolgere la perizia.

PIERLUIGI COPERCINI. Ci può dire il nome?

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Volentieri, ma devo trovarlo tra gli atti dell'ARPA.

Il dottor Pessina dell'ARPA, un chimico intervenuto quando si è avuta la notizia del rilevamento del gas, ha precisato di non essere un geologo ed ha invitato la provincia a chiedere il parere di un geologo. Avuto il responso dalla provincia, ha osservato che per lui andava bene se l'esperto riteneva che non vi fosse alcun problema. A questo punto, l'ARPA ha dato via libera. Ho sentito personalmente il dottor Pessina, che è tranquillo. Quindi, per il momento, questo aspetto sembra sotto controllo.

Avevo disposto una consulenza molto complessa per verificare la regolarità amministrativa delle gare (che poi non sono state delle vere e proprie gare) che hanno

portato alla scelta del contraente e del concessionario, perché mi chiedevo come fosse stato scelto il consorzio GMA che ha realizzato la discarica e la dovrebbe gestire. Secondo il mio consulente tecnico, professor De Vergottini, persona molto autorevole nel campo amministrativo, ordinario di diritto costituzionale all'università di Bologna, le procedure sono chiaramente illegittime, sia perché sono intervenute violazioni di legge, sia perché vi è un palese eccesso di potere. Questa non è una sentenza ma è il parere autorevole di un consulente tecnico del pubblico ministero. Non so se su questo punto la Commissione voglia avere qualche elemento in più.

PRESIDENTE. Nel rapporto che avremo con lei, potrà fornirci il parere tecnico del professor De Vergottini.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Se il presidente non ha nulla in contrario, provvederò contestualmente a depositarlo alle parti, perché l'articolo 329 del codice di procedura penale pone il seguente vincolo: non possono essere divulgati atti fino a quando non siano a conoscenza dell'indagato. Questo aspetto quindi sarà esaminato diffusamente attraverso la relazione, che tra l'altro è molto chiara.

La discarica non è più in sequestro e non lo è mai stata per intero, in quanto è stata sequestrata solo l'area che era franata. Poiché il consorzio GMA insisteva per avere il dissequestro al fine di realizzare le opere necessarie per mettere in sicurezza l'area, il pubblico ministero aveva stabilito di non dissequestrare ma di autorizzare il GMA ad accedere alla zona in sequestro per effettuare le opere necessarie; una volta che queste fossero state definite idonee, si sarebbe proceduto al dissequestro. Però, il giudice per le indagini preliminari, come è nelle sue piene prerogative, è stato di avviso contrario ed ha acconsentito al dissequestro, prendendo per buono l'impegno del GMA a svolgere le opere, che sono state effet-

tuate molto tardivamente e neanche - in base a ciò che dicono i miei consulenti - in modo del tutto soddisfacente. Sta di fatto che pochi giorni fa la strada di coronamento è franata. Ho visto le fotografie e, senza essere un tecnico, posso dire che se fosse passato un camion sarebbe andato giù.

PRESIDENTE. Si tratta di un posto veramente « sfigato »!

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. So che lei ha « ammirato » quel posto fin dal suo primo sopralluogo: c'è una pendenza che tutti giudicano pazzesca, ma consente ad un mezzo a motore di superarla. Comunque, si è verificata questa nuova frana che ha interessato la strada di accesso alla discarica, frana che è stata riparata con un'efficienza svizzero-tedesca, nel giro di 3 o 4 giorni, tanto che i Carabinieri, quando sono andati sul posto, hanno fatto appena in tempo a scattare le fotografie.

PIERLUIGI COPERCINI. Starà su due giorni!

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Questo è un altro problema. Ho una forte perplessità, che ho già espresso. Cerco di essere chiaro: rispetto i segreti investigativi, però questa Commissione è un organo istituzionale e il magistrato ha il dovere di esprimere le sue opinioni e i dubbi che lo assillano. Come dicevo, ho qualche remora a chiedere al GIP di sequestrare la discarica perché sono convinto che la ragione prevarrà. Vorrei che il sequestro non fosse necessario. Tutti gli elementi che ho raccolto finora - non è detto che siano Vangelo - ci dicono che la discarica in queste condizioni non può funzionare perché vi sono dei rischi per tutti, anche per gli operatori. D'altro canto non è detto che il rischio sussista solo nei confronti della pubblica incolumità, perché esso riguarda anche il camionista

che trasporta i rifiuti. Gli smottamenti, che potrebbero essere facilitati dal via vai dei mezzi pesanti unitamente alle piogge, che pare abbiano una certa rilevanza, possono provocare rotture dei tubi del gasdotto, e questo sarebbe un guaio. L'ingegner Fortunati, che ha preso contatti con la SNAM, la British e soprattutto con la società di gestione del gas, è rimasto assai perplesso dal punto di vista della sicurezza, perché l'attenzione nei confronti di questi problemi è molto bassa. Inoltre chi gestisce il gasdotto sostiene di non essere interessato al fatto che la discarica creerà dei rischi, che è stato un errore volerla realizzare ed ha aggiunto: «Noi ci siamo da venti o trent'anni e il fatto non ci interessa; non abbiamo alcuna intenzione di potenziare i sistemi di sicurezza a seguito di un fattore che aumenta il rischio. La cosa non ci riguarda».

Cosa succederà? Ancora più vicino alla strada della discarica costruiranno un altro gasdotto già progettato da molto tempo. Quando si è pensato di partire con Monte Ardone, i responsabili sapevano benissimo che vi era un gasdotto e che ne avrebbero costruito un altro.

PRESIDENTE. Senza scomodare l'ingegner Fortunati, mi pare di capire che con un altro gasdotto che interessa l'alveo della discarica il fattore di rischio aumenterà.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Probabilmente il nuovo gasdotto sarà costruito meglio e con materiali diversi.

PRESIDENTE. Con un fattore moltiplicativo, accanto al rischio che il perito del pubblico ministero ha quantificato in tre volte quello accettabile, avremo quello aggiuntivo di un altro impianto. Nessuno chiede il rischio zero, che è impossibile, però banalmente ogni impianto con tubature comporta dei rischi che l'ingegneria di settore sa calcolare facilmente: questi rischi ci sono e sono del tutto aggiuntivi.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Il nuovo gasdotto sicuramente non migliorerà la situazione, che tutt'al più rimarrà inalterata.

PRESIDENTE. Una conoscenza, sia pure superficiale, del rischio *assessment*, per quello che riguarda la tubistica, anche per impianti più aggiornati tecnologicamente, comporta in ogni caso un rischio quantificabile, che in quell'area si aggiunge ad un rischio già valutato dal perito del pubblico ministero.

Su questi aspetti lei ci ha fornito un quadro esauriente, però ha fatto solo cenno ad un argomento sul quale le avevo chiesto chiarimenti. Mi riferisco al fatto che si sta creando un'emergenza rifiuti, rispetto alla quale mi è parso di capire che il centro di preselezione non sia ancora attivo.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. No, non è attivo.

PRESIDENTE. Si tratta di un contraddizione rispetto al fatto che ci troviamo in una situazione di emergenza, considerato che si parla di un sito in cui i rifiuti possono essere smaltiti.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Non è attivo nel senso che non so se stiano preselezionando o no, tutto quello che resta all'interno del centro di Cornocchio io lo ignoro. Io so che non c'è un chilo di rifiuti preselezionati che vada a finire a Monte Ardone. In questo senso non è attivo, ma siccome la sensazione è che tutto sia intimamente collegato, se non funziona Monte Ardone

PRESIDENTE. Mi scusi, ma non vedo la complementarietà delle cose.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Siamo a livello di ipotesi investigative, quindi

PRESIDENTE. Dica lei se può proseguire in seduta pubblica o se preferisce che si passi in regime di segretezza.

GIORGIO GRANDINETTI, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Parma*. Sì, presidente. È opportuno passare in regime di segretezza.

PRESIDENTE. D'accordo, propongo che questa parte della seduta sia segreta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Proseguiamo i nostri lavori in seduta segreta.

(La Commissione procede in seduta segreta).

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta pubblica.

Ringrazio i colleghi e il sostituto procuratore della Repubblica di Parma, dottor Giorgio Grandinetti.

Audizione dell'ammiraglio Renato Ferraro, comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ammiraglio Renato Ferraro, comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, che credo sia stato messo al corrente dall'ammiraglio Sodano di un incontro con il gruppo di lavoro che si occupa dei traffici illeciti nazionali e internazionali e del tipo di problematiche ad essi connesse. Una serie di elementi ci fanno ritenere che alcuni controlli siano difficili da effettuare perché le normative vigenti sono in parte poco note e in parte poco applicate. Abbiamo trovato nelle capitanerie di porto un punto che può essere nevralgico rispetto alla questione dei traffici illeciti nazionali ed internazionali di rifiuti, anche sulla base - lo ricordavo all'ammiraglio Sodano - di un'indagine disposta a suo tempo dalla

Commissione, concernente i rifiuti pericolosi in uscita dalla Sardegna e dalla Sicilia, che non hanno impianti dedicati allo smaltimento di tali rifiuti, per cui dovrebbero essere costrette a trasferirli nel continente. Però, rispetto ai quantitativi riportati nell'indagine del Ministero dell'ambiente del 1994 (200 mila tonnellate circa per la Sardegna e 100 mila circa per la Sicilia) non si ha una traccia rilevante di questo transito per le capitanerie di porto. Ovviamente è più che fondato il sospetto che ci sia uno smaltimento illegale nel territorio delle due regioni, però, da quello che i nostri consulenti hanno potuto verificare direttamente e dalle risposte che abbiamo avuto, ci sembra che ci sia un'attenzione non al *top* rispetto a questi traffici.

L'ammiraglio Sodano ci ha spiegato quanto sia ampia la materia della sicurezza e quindi il *range* di intervento delle capitanerie. Noi abbiamo concluso l'incontro segnalando l'esigenza che si accenda un riflettore su questo aspetto specifico, se non altro in analogia - al di là della rilevanza del tema - con quanto altri corpi, dai Carabinieri, alla Polizia di Stato, al Corpo forestale, al SISDE, oltre che alla Guardia di finanza, hanno già fatto per monitorare la questione dei traffici illeciti.

Sulla base delle riflessioni emerse nel gruppo di lavoro, la Commissione vorrebbe sapere cosa il Corpo delle capitanerie di porto intenda programmare per avere un'attenzione particolare verso questi aspetti.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Grazie, signor presidente, per questo invito. Vorrei presentare i miei collaboratori, il contrammiraglio Pollastrini, mio assistente personale che in particolare si interessa degli affari ambientali, e il capitano di corvetta Mancini, responsabile del nostro centro elettronico per il controllo della navigazione, NISAT (*Navigation information system in advanced technology*).

Mi pare che il problema del traffico marittimo dei rifiuti possa essere suddiviso in varie specifiche parti, la prima delle quali riguarda il temuto affondamento di navi o di materiale o rifiuti nocivi. Negli ultimi anni abbiamo fatto notevoli progressi, tanto che oggi abbiamo un sistema che consente il controllo puntuale della posizione di tutte le navi italiane superiori a 1.600 tonnellate ed è in corso di approvazione un provvedimento che estende tale controllo alle navi superiori a 300 tonnellate, cioè in pratica a tutte quelle italiane, con adesione su base volontaria anche di navi straniere (navi di altri paesi hanno aderito). Il sistema è basato sull'obbligo per le navi italiane che aderiscono coattivamente e per quelle straniere che aderiscono volontariamente di segnalare al momento della partenza da qualsiasi porto in tutto il mondo il piano di navigazione, con l'intendimento di recarsi dal punto A al punto B e con immediata segnalazione di eventuali cambiamenti di intenzioni, cioè di dirottamenti, per esempio, per ordine dell'armatore, o con verifica ogni 24 ore del punto-nave rispetto alla navigazione stimata. Quindi, in qualsiasi momento, siamo in grado di conoscere la posizione di tutte le navi aderenti al sistema.

PRESIDENTE. Da quanto tempo è in vigore questo sistema?

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Da alcuni anni.

Attraverso questo sistema siamo in grado di controllare ogni movimento di navi aderenti al sistema, che sono 370, cioè tutte le navi italiane.

Un altro sistema di controllo che coinvolge tutte le navi, anche quelle straniere, è quello dell'EPIRB, che consente, per qualsiasi nave che si trovi in un *distress*, di segnalare la propria posizione attraverso un sistema denominato Cosparsat. Noi riceviamo il segnale di *distress*, per cui possiamo intervenire. Naturalmente è possibile disattivare il meccanismo di allarme e quindi una nave malin-

tenzionata può realizzare il proprio autoaffondamento, ma ciò non può realizzarsi per le navi italiane o per quelle che aderiscono al sistema. Devo dire che, dal 1996 in poi, non abbiamo avuto più conoscenza di navi affondate nelle nostre acque; quindi, il fenomeno che suscitava grandi sospetti nel passato, cioè di navi stranamente affondate, non ci risulta che si verifichi ancora.

Altro sistema di controllo, applicando il quadro normativo vigente, è quello dell'autorizzazione, che deve essere rilasciata in base a norme comunitarie, dell'imbarco o sbarco di merci pericolose e quindi anche di rifiuti che, nella codificazione dell'IMO (*International maritime organization*), devono essere imbarcate o sbarcate in porti nazionali. Questa procedura è stata informatizzata e, sulla base di dichiarazioni rese dallo spedizioniere o dall'agente, qualsiasi nave italiana o straniera che realizzi imbarchi o sbarchi di merci pericolose nei porti italiani deve essere autorizzata.

Per quanto riguarda i traffici intranazionali, abbiamo richiesto, giusto l'impegno dell'ammiraglio Sodano, alle nostre capitanerie di porto uno statino delle autorizzazioni rilasciate, che sono ora in grado di consegnare, se mi è consentito, alla Commissione. È significativo che le autorizzazioni alla partenza da Messina trovino esatto riscontro negli arrivi a Reggio Calabria: 215 autorizzazioni rilasciate, 215 autorizzazioni allo sbarco a Reggio Calabria. Va detto che queste autorizzazioni vengono rilasciate in base ad un controllo fatto ai fini della sicurezza della navigazione, secondo le norme internazionali, quindi in base all'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose, quali che esse siano.

PRESIDENTE. L'ammiraglio Sodano ci ha detto che questo controllo è un po' più che statistico, nel senso che avviene su un quarto delle imbarcazioni....

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. No signore, il controllo del 25 per cento

come soglia minima si riferisce a quello di qualsiasi nave che tocchi i nostri porti. Si tratta di una direttiva comunitaria in applicazione del *Memorandum* di Parigi, che stabilisce che le navi di qualsiasi bandiera che tocchino i nostri porti possono essere sottoposte a controlli ai fini della sicurezza della navigazione. La soglia minima è stabilita nel 25 per cento e noi superiamo ampiamente tale percentuale. Direi che siamo all'avanguardia nella Comunità europea quanto a incidenza di questi controlli, che naturalmente vengono orientati soprattutto verso le navi dei paesi terzi, battenti quelle bandiere che - ahimé - suscitano sospetti. Si tratta di una misura che ha anche una valenza economica, come quella della moneta cattiva che scaccia quella buona la nave cattiva scaccia quella buona, perché la sicurezza costa. Sotto questo aspetto direi che l'Italia non ha nulla da rimproverarsi; siamo certamente sopra la media minima imposta dall'Unione europea e in questo campo siamo molto attivi.

Per quanto riguarda specificatamente il traffico di rifiuti, va detto che la nostra attività autorizzativa è intesa al riconoscimento dell'idoneità della nave al trasporto di certi tipi di merci pericolose. Abbiamo un sistema che si chiama HAZMAT (*hazardous material*) ed è in corso di stipula un protocollo europeo per la circolazione delle informazioni, in maniera che si possa avere, anche in questo caso, un puntuale controllo di arrivi e partenze: una nave che parta, ad esempio, da Savona, deve essere attesa in un altro porto, ad esempio Southampton, ed anche in questo campo si sta quindi realizzando un controllo.

Mi preme sottolineare che i nostri controlli sono intesi, ripeto, ad accertare l'idoneità della nave ad un certo tipo di trasporto, ma sfugge alla nostra competenza e responsabilità il controllo merceologico; non siamo legittimati cioè a verificare la rispondenza della dichiarazione del caricatore o dello spedizioniere alla reale consistenza del materiale imbarcato. Questo tipo di controlli fa capo all'ammi-

nistrazione finanziaria, attraverso le dogane. Quindi, a meno che non vi siano motivi di sospetto specifico, non incombe su di noi la responsabilità del controllo dei materiali imbarcati.

PRESIDENTE. Questo è un po' il cuore del problema, perché purtroppo, come lei stesso accennava, possono tranquillamente ipotizzarsi - ed è forse questo anche una parte della realtà - trasporti di merci o rifiuti pericolosi non dichiarati come tali e rispetto ai quali, come ci avete adesso spiegato, non avete una competenza specifica. Sorge quindi il problema del coordinamento fra i diversi organismi preposti ai controlli sulle merci imbarcate, già emerso nelle riflessioni svolte dalla Commissione. Ci è stato spiegato che ci sono forse troppe autorità che, in virtù di diverse leggi, hanno in materia poteri che poi non trovano realizzazione o che comunque non sono coordinati; questo è il caso, ad esempio, se non ho capito male, dei rapporti tra autorità portuale e Guardia di finanza

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Non credo sia responsabile la Guardia di finanza direttamente: credo sia la dogana responsabile per il controllo a campione o mirato delle merci imbarcate e indicate nel manifesto

PRESIDENTE. Siccome siamo in una fase di organizzazione, da un lato abbiamo recepito l'esigenza di sfoltire le sovrapposizioni che ci sono rispetto ai poteri che in questa materia si esercitano, ma dall'altro, poiché questo aspetto richiede modifiche normative che comportano purtroppo sempre tempi lunghi, ci chiediamo se in questa fase di transizione o comunque nelle more della adozione di queste modifiche normative non si possa ipotizzare, accanto ai sistemi che ci sta illustrando, anche un rapporto non dico informale ma certamente molto più aganciato a questi temi e al tempo stesso operativo. Ricordo un esempio che abbiamo considerato nel gruppo di lavoro

con riferimento al traffico di metalli rottamati contaminati radioattivamente. Un'azienda del bresciano interessata da questi episodi ha realizzato un meccanismo di rilevazione della radioattività che funziona anche nell'ipotesi peggiore e cioè che la parte radioattiva sia nel baricentro del carico. Fra l'altro, il ministro delle finanze, a suo tempo interessato a queste problematiche, ci disse che si sarebbe attivato per far dotare le dogane - e poi se del caso adesso le capitanerie di porto; torna quindi il discorso delle sovrapposizioni - di strumenti di rilevazione in grado di determinare la pericolosità del carico. È ovviamente un *work in progress*; vorrei però capire se sia pensabile e, nel caso in che forme, in questo che è un momento iniziale di riflessione su tali problematiche, un livello di coordinamento e di controllo che consenta anche di individuare i comportamenti scorretti di chi fa dichiarazioni non veritiere relativamente alla merce trasportata.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Per quanto di mia conoscenza, è intendimento dell'amministrazione finanziaria realizzare dei sistemi di monitoraggio delle merci che entrano nei porti, dal punto di vista della radioattività. Per la verità, lavorando noi da tempo in questo campo, sia pure nei limiti delle nostre competenze, avevamo anche proposto, in una riunione presso il dipartimento della protezione civile, che anche il nostro personale fosse dotato di rilevatori di radioattività. La proposta non ha avuto finora seguito ma, per quanto ci riguarda, siamo disponibilissimi ad assumerci anche questo tipo di responsabilità, anche se - ripeto - questa è un po' fuori della nostra tradizione. Nel rispetto delle reciproche competenze, infatti, è stato sempre lasciato all'autorità doganale il controllo delle merci imbarcate e sbarcate.

Io credo o almeno spero che il fenomeno sia in fase di regresso perché certamente i trafficanti di queste merci si sentono un po' il fiato sul collo e coloro che comunque debbono intervenire nelle

procedure di imbarco e sbarco (cioè spedizionieri ed agenti marittimi) ritengo stiano ben attenti a non essere coinvolti in situazioni non legali. Per quanto ci riguarda siamo lietissimi di essere coinvolti in questo tipo di controlli. Molte autorità giudiziarie si avvalgono di noi per indagini su questo tipo di traffici. Nel 1997 abbiamo avuto anche un caduto, il capitano di corvetta De Grazia, che lavorava con la procura di Reggio Calabria.

PRESIDENTE. È nella memoria storica della Commissione, che si occupò di questa vicenda nella scorsa legislatura.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Al di là delle procedure amministrative che sistematicamente svolgiamo, vi è poi il coinvolgimento di nostri elementi chiamati personalmente a collaborare con l'autorità giudiziaria. Per quanto a mia conoscenza tale lavoro incontra sempre il gradimento dell'autorità giudiziaria. Nella nostra amministrazione vi è, per tradizione, ampia autonomia delle autorità marittime periferiche nel senso che coloro che operano non accentrano in noi tutte le informazioni; in altre parole operano con notevole autonomia, soprattutto, ovviamente, quando si tratta di indagini di polizia giudiziaria. Come comando generale, non siamo direttamente informati, se non informalmente, di avvenimenti o fatti che suscitano sospetto di procedure illegittime.

PRESIDENTE. La ringrazio e se gli altri ospiti che l'accompagnano non desiderano intervenire, passerei alle domande dei colleghi.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Se il presidente consente, lascerei alla Commissione il materiale che abbiamo portato.

PRESIDENTE. Siamo ben felici di riceverlo.

MANLIO COLLAVINI. Vorrei un chiarimento sul controllo che si riesce ad effettuare, che riguarda, se ho capito bene, 370 navi in modo totale, dal momento in cui lasciano il porto a quello in cui arrivano a destinazione. Poi vi è un controllo delle navi di provenienza diversa; questo è pari al 25 per cento o ad almeno il 25 per cento?

Un altro chiarimento vorrei per quanto riguarda il problema dei rifiuti e l'affondamento delle navi. In particolare non si è parlato delle navi battenti una di quelle bandiere strane come la liberiana, la panamense o altre ancora, che poi sono proprio quelle che più facilmente sono coinvolte in questo tipo di illeciti.

Mi pare di aver capito che non sempre si è certi del carico che trasportano queste navi. Se esse lasciano un porto del Mediterraneo dovrebbero esserci dei registri di carico, quindi vorrei sapere se vi sia uno strumento che consenta di sapere la natura del carico dichiarato. Si può sapere se il carico è diverso da quello dichiarato, che potrebbe essere illecito e collegato al problema rifiuti?

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Vi è un controllo puntuale sulle navi italiane in navigazione su tutti i mari del mondo. Tale tipo di controllo, che si riferisce alla posizione della nave, è una sorta di plottaggio, nel senso che tutte le navi italiane o straniere volontariamente aderenti al sistema, dal momento della partenza in un qualsiasi porto del mondo vengono seguite fino al momento dell'arrivo nel porto di destinazione. Ciò viene effettuato attraverso un sistema informatizzato basato sulla segnalazione che la nave è obbligata a fare al momento della partenza, con controlli ogni 24 ore o ogni 48 ore, a seconda che la nave sia o meno nel Mediterraneo; attraverso messaggi formattati, che il comando di bordo deve indirizzare alla nostra centrale operativa, deve dare la sua posizione attuale, quindi confermare la posizione stimata che ci dà il computer o gli spostamenti dovuti a correnti o ad accidenti del traffico. Se la

nave cambia rotta deve inviarci immediatamente un messaggio.

In qualsiasi momento, dunque, siamo in grado di richiamare sul *display* del computer la posizione di una nave. qualora una nave dovesse scomparire ne verremmo a conoscenza perché non c'è il messaggio di conferma della sua posizione. Questo tipo di sistema, denominato ARES, è a fini di ricerca e soccorso. Se una nave scompare o richiede assistenza, tramite questo sistema computerizzato in qualsiasi momento siamo in grado di individuare le navi, purché anch'esse aderiscano al sistema, che si trovino in un cerchio di posizione che consenta loro di intervenire utilmente in aiuto della nave che si trova in difficoltà. È questo lo scopo del sistema.

Della nave siamo in grado di sapere se abbia a bordo merci pericolose e un medico, per esempio; conosciamo tutto ciò che può servire ai fini della sicurezza della navigazione. Mentre prima poteva accadere che delle navi scomparissero senza che si sapesse bene neanche dove l'affondamento subito o voluto fosse avvenuto

PRESIDENTE. Con riferimento al famoso tema delle navi a perdere, risulta che la gran parte di queste navi siano affondate, almeno dalle denunce delle compagnie assicuratrici, in un'epoca antecedente all'entrata in vigore di questo sistema.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Mentre prima c'era una zona di incertezza estremamente ampia a proposito del punto dell'affondamento, per cui anche la ricerca dei relitti delle navi che si supponeva affondate era pressoché impossibile, oggi, per lo meno per le navi aderenti al sistema, non è più così, il che rappresenta già una certa forma di garanzia. Il sistema ARES di plottaggio delle navi nazionali o estere è funzionante sistematicamente su tutte le navi che vi aderiscono, per cui, se vogliamo sapere dove si trovi una certa nave, siamo immediata-

mente in grado di chiamarla e di chiedere altre informazioni, per esempio che tipo di nave è, che merce trasporta, eccetera; siamo in grado di richiamare la fotografia della nave e il suo schema. Quindi è un sistema di controllo puntuale del traffico nazionale, e stiamo cercando di convincere le flotte degli altri paesi, per lo meno del Mediterraneo, ad aderirvi (finora l'hanno fatto parecchie navi maltesi). Personalmente ho fatto opera di convincimento affinché anche la Grecia aderisse a questo sistema, peraltro simile a quello che negli Stati Uniti viene chiamato ANVER. Ribadisco, comunque, che l'obiettivo di questo sistema è soprattutto quello della ricerca e del soccorso.

Per quanto riguarda il controllo del 25 per cento delle navi attraverso un sistema informatizzato, va detto che non viene effettuato per l'individuazione della posizione della nave: in tutti i porti nazionali dei paesi comunitari, in base a disposizioni dell'Unione europea, le navi di qualsiasi bandiera che visitino un porto dell'Unione europea possono essere sottoposte a controlli di sicurezza per l'individuazione delle eventuali navi cosiddette substandard, cioè che non rispondano alle normative internazionali, e per certi versi anche nazionali, riguardanti l'idoneità della nave alla navigazione e, quindi, anche ad effettuare un certo tipo di navigazione e di trasporto; durante le visite di controllo effettuate nei porti nazionali si verificano tutte le documentazioni di sicurezza della nave; vengono anche effettuate visite operative, in quanto a bordo delle navi vi è un *team* di ispettori, composto da nostri ufficiali e, a volte, anche da ispettori del Registro navale italiano, che deve riconoscere se la nave che tocca un nostro porto sia realmente abilitata alla navigazione, oltre a sapere cosa intenda fare o cosa stia facendo.

Questo tipo di controllo è stabilito dal *memorandum* di Parigi per quanto riguarda i porti europei e dal *memorandum* di Tokyo per quanto riguarda le navi che frequentano il Pacifico. Cito quest'ultimo *memorandum* perché due anni fa a Van-

couver è stato stipulato un accordo tra i due *memorandum* suddetti al fine di scambiarsi informazioni e di arrivare ad una normativa omogenea.

Per questo tipo di navi il minimo di ispezioni da fare riguarda il 25 per cento delle toccate nei porti nazionali. Si tenga presente che tale percentuale è abbastanza elevata, perché vi sono navi che quotidianamente frequentano i nostri porti: a parte le navi destinate al cabotaggio, quindi che effettuano esclusivamente navigazione nazionale, ve ne sono altre che, anche se provengono da porti stranieri, attraccano di frequente nei nostri porti, per cui non è che si visitino ogni volta. Con il 25 per cento noi siamo oltre la soglia prescritta dal *memorandum* di Parigi. Aggiungo anche che non poche navi — non so dire quante — vengono fermate e che vi è una gradazione delle sanzioni: in certi casi, se le pecche sono gravi alla nave non viene consentito di ripartire fino a quando non abbia ottemperato alle prescrizioni per rimettersi in riga, per così dire; in altri casi viene assegnato un termine, comunicato agli altri *partner*, entro il quale deve provvedere ad ottemperare alle insufficienze riscontrate.

Questo tipo di controlli è già pienamente efficiente a livello di Comunità europea ed esiste un centro informatizzato a Saint Malo, dove vengono indirizzati i risultati delle ispezioni effettuate. Quindi, qualsiasi paese comunitario è in grado di individuare « liste nere »; siamo in grado di conoscere le navi che lasciano a desiderare e meritano un occhio particolare nelle ispezioni volte a verificarne l'idoneità.

Mi è stata rivolta una domanda circa il controllo del carico.

PRESIDENTE. Ci ha già detto che non è competenza diretta dell'autorità portuale svolgere il controllo sulla natura del carico.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Il controllo non è di nostra competenza e,

al momento, non abbiamo la capacità di svolgerlo perché non disponiamo di laboratori di analisi. Questa attività fa capo all'amministrazione delle dogane. Il nostro controllo è sempre indirizzato ai fini della sicurezza della navigazione, nel senso di verificare se la nave sia idonea a quel tipo di trasporto. Le navi devono avere particolari certificati, che indicano la loro idoneità a compiere certi tipi di traffici e a trasportare merci pericolose, rilasciati oggi dal Registro italiano navale e domani probabilmente da noi, ai fini della capacità strutturale e delle dotazioni che la nave deve avere. L'autorizzazione viene rilasciata sulla base di una dichiarazione del caricatore, attraverso lo spedizioniere, l'agente marittimo, che afferma di imbarcare quel tipo di merce. È anche necessario un documento di accettazione del porto di destinazione. Quindi, sia pure in forma ancora insufficiente, esiste già un sistema di controllo incrociato della partenza e dell'arrivo.

In questo campo l'Unione europea è molto attiva e devo dire, con soddisfazione, che un mio ufficiale opera presso la divisione sicurezza della navigazione dell'Unione europea, a Bruxelles, dove si sta producendo, in maniera incalzante, una normativa volta ad aumentare sempre di più gli *standard* di sicurezza della navigazione. Come avviene per il *memorandum* di Parigi, cioè per le visite di sicurezza sulle navi, è in corso di approvazione una normativa tesa a realizzare un sistema di controlli in tempo reale degli imbarchi e sbarchi di merce pericolosa nell'Unione europea. Per quanto riguarda i paesi eufemisticamente detti «in via di sviluppo», i controlli sono meno affidabili e al momento non siamo in grado — e credo che nessuno lo sia — di conoscere, ad esempio, la situazione di navi che partono dalla Siria dirette in Algeria; esse sfiorano le nostre acque e potrebbero combinare degli «scherzi». Non abbiamo un sistema di controllo come quello che esiste, sia pure con delle smagliature, nel traffico aereo.

Comunque, ci stiamo muovendo: è in fase di realizzazione il VTS (*vessel traffic*

service), un tipo di controllo del traffico navale nelle acque di nostro interesse attraverso una serie di sensori che saranno disposti lungo le coste, per cui avremo un controllo abbastanza puntuale di tutto il naviglio che si muoverà nelle nostre acque fino ad una distanza valutabile fra le 30 e le 50 miglia dalle nostre coste.

MANLIO COLLAVINI. È comunque possibile che vi siano navi nel Mediterraneo o ai limiti delle nostre acque territoriali che sfuggono al controllo perché non aderenti al sistema o provenienti dai paesi in via di sviluppo, che non sono controllabili.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. È così.

PIERLUIGI COPERCINI. Il collega Collavini ha anticipato le domande che avrei voluto rivolgere all'ammiraglio Ferraro. Mi limiterò, quindi, a fare delle considerazioni piuttosto amare.

L'adesione al protocollo ARES è facoltativa, quindi nulla vieta a chi intenda trasportare certe merci — come le navi che viaggiavano dalla Somalia all'Italia e poi ripartivano e caricavano qui e là — di fare ciò che vuole non aderendo al sistema, che più che altro mi sembra rivolto alla sicurezza alla navigazione piuttosto che al riconoscimento dei navigli, che tra l'altro si potrebbe effettuare attraverso il sistema satellitare, che consente persino di leggere la targa di un'autovettura.

Lei ci ha detto che non potete effettuare il controllo merceologico sia perché non avete le strutture sia perché le vostre finalità sono diverse. Ciò mi sembra che evidenzi una mancanza di coordinamento: è come se la Polizia stradale controllasse le patenti, la Guardia di finanza lo spessore dei pneumatici e i Carabinieri l'efficienza dell'impianto frenante. Sarebbe opportuno che venisse attivato un coordinamento, specialmente per quanto riguarda l'emergenza rifiuti, considerato

ad esempio che dalla Sicilia sono scomparse centinaia di tonnellate di fanghi mercuriali: poiché tale regione è circondata dalle acque, i fanghi o rimangono sul territorio oppure escono non si sa come.

È necessario un sistema di protocolli ed accordi internazionali che ci metta in condizione di « ficcare il naso » nelle casse di rifiuti, di armi, di mine antiuomo, cioè in tutto quello che si trasporta in Italia senza che nessuno riesca a capire da dove parte e dove arriva. Sappiamo che spesso anche le carte sono falsificate.

Per questo ritengo che sia il caso di proporre qui e altrove un sistema coordinato che consenta di effettuare controlli adeguati.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Ciò che lei dice è vero. La natura e la quantità del carico devono risultare dal cosiddetto manifesto di carico previsto dalle leggi doganali, che va sottoposto alla dogana del porto di arrivo nazionale o estero.

Quindi, ripeto, creare un sistema di controllo coordinato fra noi e l'amministrazione delle dogane può essere fruttuoso. Al momento non abbiamo questo tipo di responsabilità e competenza. Non so esattamente quali siano i controlli effettuati dalle dogane, con la cooperazione ed il concorso - credo - della Guardia di finanza. Debbo aggiungere, non per fare l'avvocato dell'amministrazione doganale, che necessariamente si tratta di controlli svolti solo a campione perché nei grandi porti, dove l'intensità del traffico richiede procedure scorrevoli e rapide, il controllo delle merci, soprattutto di quelle condizionate e trasportate nei *containers*, non è facile. Di tanto in tanto la Guardia di finanza trova un *container* che invece di balocchi contiene armi, ma immagino - non posso certo sostituirmi ai colleghi della Guardia di finanza - che ciò avvenga sempre a seguito di azioni di *intelligence* e che non si tratti certamente di scoperte

casuali. Il controllo puntuale e generalizzato della rispondenza delle voci merceologiche dichiarate nel manifesto con i reali carichi imbarcati non credo sia molto facile, ma ripeto che in questo campo non sono in grado di pronunciarmi perché la materia fa capo all'amministrazione finanziaria.

PRESIDENTE. Ci accontentiamo di capire con quali modalità, strumenti e livello di coordinamento riuscite ad intervenire per controlli che comunque, per gran parte dei materiali imbarcati, sono sempre a campione. L'idea di un controllo totale non risponde a quelle che sono le possibilità operative. Molte cose si possono comunque migliorare ed il senso di questi nostri incontri è appunto quello di cercare di capire i punti di attacco per disporre di un sistema più efficace oltre che più efficiente dal punto di vista che ci interessa.

La ringrazio nuovamente, comandante Ferraro, unitamente ai suoi accompagnatori e credo che avremo modo, all'interno del gruppo di lavoro sui traffici illeciti, di proseguire la collaborazione iniziata. Auspico che i sistemi in precedenza esposti, nonché i controlli sulle merci e sui rifiuti possano divenire sempre più efficienti.

RENATO FERRARO, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. Sono io a ringraziare lei, presidente, e la Commissione per la cortesia di questo invito. Siccome mi rendo conto di aver fornito spiegazioni in modo affrettato e forse non sufficientemente efficace, vorrei permettermi, se mi è consentito, di rivolgere un invito agli onorevoli commissari, che ne avessero interesse, di visitare la nostra centrale operativa; una tale visita può consentire di vedere e capire, sicuramente meglio di quanto non possa essere riuscito a fare io, come funzionano i nostri vari sistemi.

Per completezza vorrei infine aggiungere che, in base ad una convenzione che abbiamo con il Ministero dell'ambiente, con il quale ci avviamo ad

avere una collaborazione sempre più stretta, svolgiamo anche una attività di vigilanza sulle nostre acque, attraverso i nostri mezzi aerei e navali; tale attività è intesa soprattutto alla lotta agli inquinamenti da petroliere. Il nostro sistema credo sia efficace: i nostri aerei sono dotati di apparecchiature in grado di individuare pellicole di idrocarburi sulle acque anche in assenza di luce, cioè durante la notte. Credo che svolgiamo un buon lavoro, ma poi naturalmente *unicuique suum*; credo che questo tipo di controlli, verifiche e responsabilità faccia capo soprattutto all'amministrazione doganale.

PRESIDENTE. Rinnovo i ringraziamenti ai nostri interlocutori, anche per la documentazione fornita.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi domani, giovedì 29 aprile 1999, alle 13,30, per il seguito dell'esame del documento sulla gestione dei rifiuti radioattivi, predisposto dal gruppo di lavoro da me coordinato.

La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia il 3 maggio 1999.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO