

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**

**145.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 FEBBRAIO 2000**

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

145.

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 FEBBRAIO 2000**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MASSIMO SCALIA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3	Rositani Giuseppe, <i>Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri</i> .....	3, 5, 6, 7, 8, 9
<b>Audizione di Giuseppe Rositani, comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri:</b>			
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3, 5, 6, 7, 9	<b>Audizione di Eugenio Sicurezza, comandante generale delle capitanerie di porto:</b>	
Iuliano Giovanni (DS-Ulivo) .....	7	Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	9, 10, 11, 12 13, 14, 15, 16
Lo Curzio Giuseppe (PPI) .....	7, 8	Lo Curzio Giuseppe (PPI) .....	13, 15
Marengo Lucio (AN) .....	8	Sicurezza Eugenio, <i>Comandante generale delle capitanerie di porto</i> .....	10, 11, 13, 14, 15
		<b>Comunicazioni del presidente:</b>	
		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 dei lavori verrà assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di Giuseppe Rositani, comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri.**

PRESIDENTE. Saluto i nostri ospiti. Il colonnello Rositani, comandante del NOE, ha già fatto avere alla Commissione una relazione scritta. Lo pregherei quindi, rispetto ai temi che affronterà sull'operatività del NOE, di focalizzare per la Commissione in particolare due punti le indagini che il NOE ha svolto su richiesta del Ministero dell'ambiente per quel che riguarda lo smaltimento degli oli minerali e vegetali contaminati, nonché - come risulta da notizie giornalistiche del pomeriggio di ieri - il sopralluogo effettuato a Milano in merito al « caso Erika » e la destinazione del suo carico, che sarà poi oggetto dell'altra audizione oggi in programma.

Prego altresì il colonnello Rositani di far presente eventuali esigenze di riservatezza perché si possa procedere in seduta segreta.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei*

*carabinieri.* Per quanto riguarda la richiesta da parte del ministro dell'ambiente di accertamenti relativi a due particolari aree e due particolari industrie, di proprietà o gestite dall'Enel, il ministro dell'ambiente, in relazione alla vicenda Erika, in data 31 gennaio ha conferito incarico al NOE, al direttore dell'ANPA e al direttore dell'IER, industria a rischio, facendo esclusivamente riferimento alle notizie acquisite via stampa, cioè a niente di specifico sotto il profilo di *notitia criminis*; ha chiesto di inviare personale sul posto per effettuare un campionamento ed una verifica di ciò che viene effettivamente utilizzato presso queste centrali.

Il personale del NOE, unitamente al personale dell'ANPA si è recato rispettivamente a Milazzo (la località esatta è il comune di San Filippo del Mela) e a Piombino ed ha proceduto, unitamente al personale dell'ANPA (a Piombino anche con il personale dell'ARPAT) al campionamento del contenuto dei serbatoi ivi collocati. Nella località vicino a Milazzo, nello stabilimento di San Filippo del Mela, erano presenti cinque serbatoi, di cui uno vuoto per manutenzione; quindi hanno proceduto alla campionatura di quattro serbatoi. Analoga procedura è stata adottata a Piombino; da parte del personale dell'ANPA si è proceduto all'acquisizione di documentazione relativa all'attività di questo impianto.

A quel che mi risulta le operazioni di controllo tecnico, che mi risulta siano stati devoluti all'ARPAT, allo stato non sono state ancora completate. Questo con riferimento all'episodio Erika.

La relazione che ho consegnato è articolata in due parti: nella prima ho indicato brevemente le linee ordinarie attuali e le proiezioni future del NOE.

Questo reparto costituito nel 1986 si sta sviluppando in un'ottica armonica per potenziare la propria capacità operativa. L'ultima innovazione sotto il profilo ordinativo è stata, in data 15 novembre, l'istituzione di altre cinque sezioni distaccate del NOE con sede ad Udine, Genova, Pescara, Ancona e Potenza. Il reparto si è così di fatto dimensionato con una sezione operativa centrale e un comando con sede in Roma e sedici sezioni distaccate che si calano nelle realtà regionali, con l'esclusione di quattro regioni che, per ragioni di dimensioni e di minore impegno, sono state accorpate. Le sedici sezioni hanno competenza regionale con l'esclusione della sezione Torino, che ha anche la Valle d'Aosta, della sezione Friuli, che ha anche il Trentino Alto Adige, della sezione Abruzzo che comprende il Molise e della sezione operativa centrale che comprende anche l'Umbria.

Questo è stato fatto per consentire ai reparti una maggiore aderenza al territorio. Infatti con questa iniziativa abbiamo realizzato una riduzione dei tempi d'intervento sul territorio (avendo una competenza regionale abbiamo individuato una capacità d'intervento nel termine di due ore), una migliore conoscenza del territorio e delle realtà locali perché vivendo sul territorio lo si conosce più approfonditamente, una approfondita conoscenza delle legislazioni regionali (essendoci competenze a legiferare anche a livello regionale, oltre alla legislazione nazionale è indispensabile conoscere la normativa locale ed è più semplice averla a disposizione vivendo sul posto), un costante contatto con l'autorità giudiziaria locale (anche questo è un punto di riferimento importante) e la possibilità di coordinare gli interventi con i competenti organi amministrativi e di controllo dislocati sul territorio (essendo l'agenzia nazionale un organo di controllo ma anche tecnico, ed avendo concettualmente una collocazione regionale, ci è sembrato opportuno ed idoneo poterci confrontare con facilità con tali organi).

Negli ultimi anni si sono ulteriormente affinate le metodologie operative, ridu-

cendo i controlli amministrativi. Man mano che l'ANPA cresce, esiste un'altra forza che fa un controllo amministrativo e di fatto sgrava il reparto da questi compiti per privilegiare di più una attività meramente investigativa, utilizzando anche tecniche e metodologie di indagine che abbiamo già sperimentato nei confronti della criminalità organizzata, naturalmente nei limiti consentiti dall'attuale legislazione; in più rafforzando il controllo con l'apporto dell'arma territoriale e laddove richiesto anche della altre forze di polizia, in maniera tale da individuare una procedura per sospetto, evitando un controllo generalizzato, ma monitorando il fenomeno in una determinata area ed individuando una serie di attività economiche fonte di sospetto o attività di qualsiasi genere che presuppongano la possibilità del concretizzarsi di un danno ambientale, il tutto per realizzare un intervento più mirato.

Per quanto riguarda i progetti futuri, le autorità governative, nell'ambito dei fondi strutturali 2000-2006, hanno elaborato un progetto che prevede un sistema di controllo tecnologico del territorio per impedire azioni criminose in particolare nei settori più importanti, quali lo smaltimento dei rifiuti e sostanze pericolose, l'inquinamento idrico ed atmosferico e l'abusivismo edilizio. Il progetto consentirà la realizzazione di un sistema che sarà dedicato alla gestione delle informazioni acquisite durante l'attività da tutti coloro che operano nel settore ambientale, integrandole opportunamente con una « cartografia tematica » e « mappature geografiche » già disponibili sul territorio nazionale. Tale sistema verrà realizzato, in relazione alla materia soprattutto per la disponibilità di locali e personali, presso la sede del NOE, almeno in fase di pianificazione, con il supporto tecnico-scientifico del CNR, che darà il *know how* delle tecnologie migliori per il controllo del territorio. L'apporto del CNR è di natura tecnologica, soprattutto per una eventuale operazione di analisi cartografica, perché alcuni tipi di analisi non siamo ancora in grado di farli. Ci verrà

data una prima consulenza e poi successivamente vedremo se potremo sviluppare il campo in autonomia.

Trattandosi dell'utilizzo di fondi strutturali si svilupperà attualmente per le aree del meridione, obiettivamente considerate più a rischio sotto il profilo dell'attacco da parte delle organizzazioni criminali, fermo restando che tale struttura potrà poi svilupparsi e crescere modularmente anche a livello nazionale.

Tutto ciò consentirà un monitoraggio costante del territorio nazionale e l'individuazione di aree a rischio e quindi anche un più approfondito e tempestivo intervento all'atto dell'individuarsi di un danno ambientale. Questa apparecchiatura e questa tecnologia non saranno utilizzate solo dal NOE, ma messe sul piatto e servite a tutti coloro i quali dovranno alimentare la banca dati delle informazioni; nell'alimentarla potranno anche utilizzare questo tipo di controllo per le proprie finalità. Questo però è ancora in una fase non attuativa, ma solo di definizione. Ho parlato di questa iniziativa ma della fase sotto il profilo governativo non sono a conoscenza.

Per quanto riguarda la problematica relativa allo smaltimento degli oli minerali e vegetali contaminati, vorrei illustrare alcune parti della relazione, chiedendo nel contempo la segretazione di altre, in quanto per alcuni lineamenti si tratta di indagini in corso.

PRESIDENTE. Vorrei pregarla allora di illustrare prima tutto ciò che può essere citato senza riserve, lasciando al termine dell'intervento la parte da assoggettare a segretezza.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri*. D'accordo. Per quanto attiene alla problematica relativa allo smaltimento degli oli minerali e vegetali contaminati, mi permetto di illustrare alcune parti e di chiedere la segretazione di altre in quanto vi sono indagini in corso.

L'allarme sociale destato nell'ultimo periodo dall'ipotesi di possibile impiego

degli oli esausti nei processi di produzione dei mangimi animali non è certamente stato sottovalutato. Le modalità di smaltimento adottate dai produttori e/o detentori delle predette sostanze, relativamente a quanto stabilito dalla vigente normativa e a seguito di quanto verificato nell'ambito delle attività di indagine successivamente indicate, si possono così riassumere: per quanto attiene agli oli vegetali, dal produttore al raccoglitore e successivo conferimento a impianti che effettuano il trattamento di recupero nell'ambito del settore della produzione di lubrificanti e industria dei tensioattivi; per quanto concerne invece gli oli minerali, dal produttore al raccoglitore e successivo conferimento a ditta autorizzata alla raffinazione (concessionario del consorzio degli oli usati). La destinazione dell'olio raffinato è quella della rigenerazione, mentre la destinazione dell'olio non qualitativamente raffinabile è la termodistruzione.

A questo punto chiedo che i lavori siano segretati.

PRESIDENTE. Propongo che si proceda in seduta segreta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

*(La Commissione procede in seduta segreta).*

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta pubblica.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri*. Per quanto riguarda gli oli minerali esausti, sulla problematica nel 1996 il NOE ha svolto indagini a seguito del ritrovamento, presso la società ECOSMIA di Colonna (in provincia di Roma) concessionaria del COOU (Consorzio obbligatorio oli usati), di un autoarticolato contenente circa 25 tonnellate di solvente proveniente dalla SOLVECO di Avigliana (in provincia di Torino). Successivi accer-

tamenti permettevano di rilevare che la ditta era sprovvista di autorizzazione provinciale per l'esercizio dello stoccaggio di oli minerali esausti; inoltre l'unica autorizzazione in suo possesso era relativa alla rottamazione ed era stata rilasciata irregolarmente dal comune di Colonna, i cui amministratori per questo motivo sono stati deferiti all'autorità giudiziaria per i reati di abuso d'ufficio e concorso in deturpamento di bellezze naturali in zona sottoposta a vincolo paesaggistico.

Inoltre, gli accertamenti esperiti permettevano di appurare che l'ECOLUB (mandataria che aveva il controllo sia amministrativo sulle autorizzazioni della ECOSMIA sia sulla qualità degli oli) non ha mai effettuato i controlli previsti sia dalla normativa in vigore che dalle condizioni generali di contratto di concessione del consorzio, e per questo autorità giudiziaria ha ipotizzato il reato di frode in contratto con impresa esercente in servizio di pubblica utilità e concorso in smaltimento illecito di rifiuti speciali pericolosi. Le ispezioni effettuate presso altre concessionarie permettevano inoltre di appurare in molti casi la mancanza assoluta di autorizzazione allo stoccaggio di oli usati e di controllo analitico qualitativo dell'olio e delle emulsioni raccolte. Tutte le concessionarie sono state per questo deferite all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 9 *duodecies* legge n. 475 del 1988 ed ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo n.95 del 1992. Per questo motivo, l'autorità giudiziaria ha ravvisato responsabilità penali anche nei confronti degli amministratori del consorzio, i quali hanno stipulato contratti con ditte non autorizzate e non in possesso dei requisiti previsti dalle leggi in vigore. Relativamente a tale indagine il procedimento è stato definito con la condanna di complessive 17 persone, di cui 4 attraverso il rito del patteggiamento e 5 con sentenza di non procedibilità per reati ascritti perché estinti per avvenuta oblazione.

A questo punto chiedo nuovamente che i lavori siano segreti.

PRESIDENTE. D'accordo, propongo che si proceda in seduta segreta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito)*

*(La Commissione procede in seduta segreta).*

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta pubblica.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri*. Attualmente non sono emerse irregolarità gestionali di particolare gravità se non per il mancato rispetto dei limiti temporali imposti dalla vigente normativa circa le registrazioni delle operazioni di carico e scarico sull'apposito registro. Nell'ambito del procedimento penale numero 788171/99 pendente presso la Procura della Repubblica di Roma, a seguito di esposto prodotto dall'associazione culturale di volontariato denominata « Ambiente e Vita », nel quale si lamentava l'uso di olio minerale esausto nei fertilizzanti prodotti negli stabilimenti Enichem come antipolvere (oggetto d'interrogazione parlamentare presentata agli onorevoli Selva e Maggi), personale dipendente è stato delegato ad esperire indagini. Ad oggi sono stati acquisiti presso il consorzio obbligatorio degli oli usati - C.O.O.U. - i documenti attestanti i rapporti intercorsi tra l'Enichem e lo stesso consorzio, il trasporto dell'olio esausto conferito da alcuni concessionari del consorzio e destinato agli stabilimenti Enichem di Gela e Barletta per l'utilizzazione dello stesso come antipolvere nei fertilizzanti. Dalle verifiche risultano conferiti dai concessionari consorziati, nel periodo 1989-1985, chilogrammi 697 allo stabilimento di Barletta e 4.130 a quello di Gela. Allo stato attuale le sezioni N.O.E. di Milano, Palermo e Bari interessate per competenza stanno tuttora effettuando gli ulteriori accertamenti necessari. Dai controlli effettuati presso gli stabilimenti autorizzati alla raccolta e allo stoccaggio di oli minerali esausti, denominati Carbonafta

di Perugia, S.A.A di Vallerano (BA) ed Ecolub di Ceccano (FR), è emerso che quest'ultima, quale mandataria del consorzio, ha conferito sino al 1995 il predetto olio agli stabilimenti sopraindicati. Successivamente a tale anno non risultano avvenuti ulteriori conferimenti agli stabilimenti Enichem produttori di fertilizzanti. Nell'allegato 1 si riportano i dati relativi all'attività di controllo esperita in materia di oli esausti e riferita al biennio 1998-1999 mentre, in ottemperanza alla richiesta formulata dal Ministero dell'ambiente, è in corso un'attività di censimento delle colerie ed aziende, trattanti il recupero di oli esausti, che saranno approfonditamente controllate. Nell'allegato 2 si riportano i dati inerenti l'attività operativa del NOE nell'anno 1999.

PRESIDENTE. Chiedo ai colleghi se abbiano domande da porre.

GIUSEPPE LO CURZIO. Ringrazio anzitutto il comandante Rositani per la sua relazione, che giudico positiva, esauriente ed interessante.

Vorrei sapere in primo luogo come è strutturato a livello nazionale il nucleo operativo ecologico dei carabinieri.

In secondo luogo, a pagina 6 della sua relazione lei ha scritto che ad oggi sono stati acquisiti presso il consorzio obbligatorio degli oli usati i documenti attestanti i rapporti intercorsi tra l'Enichem e lo stesso consorzio, il trasporto dell'olio esausto conferito da alcuni concessionari del consorzio e destinato agli stabilimenti Enichem di Gela e Barletta per l'utilizzazione dello stesso come antipolvere nei fertilizzanti. Mi risulta che vi sia anche lo stabilimento Enichem di Priolo. Vorrei sapere, a questo riguardo, se siete strutturati a livello comunale o provinciale oppure se vi sono anche strutture che operano nei grandi complessi industriali come le raffinerie degli oli esausti. Mi riferisco alla Condea di Augusta e al concentramento di uno dei più importanti stabilimenti di raffinazione dell'Europa e del mondo, la Esso Standard italiana, la ISAV Erg Enichem e di altre strutture connesse.

Per quanto riguarda il periodo a pagina 4, come opera la Ecolit?

*Similis cum similibus facillime congregando*, Ecolub ed Ecosmia: mi dia lumi su questo argomento.

GIOVANNI IULIANO. Vorrei che il colonnello Rositani ampliasse la parte introduttiva, cioè il progetto di potenziamento del nucleo operativo ecologico dei carabinieri in campo nazionale. Vorrei sapere quali sono le linee guida ed i tempi di attuazione, nonché se avete puntato su qualche territorio specifico per un maggiore potenziamento.

PRESIDENTE. Invito il colonnello Rositani ad essere molto sintetico sulla parte relativa al funzionamento e al potenziamento del nucleo operativo ecologico, perché avremo molte altre occasioni di incontro.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri*. Le linee guida sono le seguenti. Si tratta di «spalmare» sul territorio personale ad elevata specializzazione quale il reparto che opera alle dirette dipendenze del ministro dell'ambiente con competenza esclusiva nel settore del danno ambientale, fermo restando che l'attività di indagine compete a tutte le forze di polizia.

Nel 1986, a seguito della costituzione del Ministero dell'ambiente, si è ritenuto necessario istituire uno speciale reparto dei carabinieri, denominato nucleo operativo ecologico, alle dirette dipendenze del ministro. Questo reparto nasce da un nucleo centrale, con sede a Roma e competenza a livello nazionale; si è ritenuto poi di realizzare delle strutture distaccate che consentissero un più aderente controllo del territorio ed una più rapida capacità di intervento al verificarsi del danno ambientale. L'intervento meramente repressivo di fatto vanifica l'obiettivo, che è quello di preservare il bene ambiente.

Secondo questa ottica, nel tempo si è proceduto alla istituzione di più sezioni



distaccate, per ultime ci sono state queste cinque sezioni precedentemente indicate che di fatto portano ad una valenza e competenza regionale. Il nostro è un intervento specializzato; i sensori sul territorio sono gli organismi di polizia, sia l'arma territoriale che si spalma sul territorio in maniera molto più fitta con stazioni e comandi territoriali, sia le altre forze di polizia che laddove chiedono il nostro intervento specializzato vedono la loro richiesta immediatamente esaudita.

Per quanto riguarda i lineamenti ulteriori c'è un progetto di legge attualmente all'esame del Parlamento secondo il quale il NOE si strutturerà come comando carabinieri tutela dell'ambiente, quindi con una diversa configurazione, con una configurazione aperta nel senso che ci sarà sempre la possibilità di creare reparti nelle aree considerate più sensibili sotto il profilo dell'aggressione ambientale. Mediamente abbiamo una sezione in ogni regione, ma in Campania, ad esempio, ne abbiamo due, una a Caserta ed una a Napoli, proprio perché il ministro dell'ambiente e le altre autorità governative hanno ritenuto importante polarizzare un controllo più diretto in aree dove purtroppo è più presente e più intensa l'attività di danno ambientale.

Anche per questa richiesta un forte aiuto è venuto da parte di questa Commissione e del suo presidente, il quale avendo la possibilità di monitorare bene il territorio ha indirizzato opportunamente chi doveva intervenire per rendere più aderente il nostro intervento in quel settore. Attualmente abbiamo una competenza di questo genere ma, compatibilmente con le disponibilità di personale e le valutazioni che si vorranno fare, un incremento non fa mai male, a nessun titolo e da nessuna parte. L'esigenza nostra comunque era quella di avere un reparto con una competenza specifica ed approfondita; numericamente non deve essere eccessivo perché per gli interventi diretti esso si avvale degli organi già presenti sul territorio.

GIUSEPPE LO CURZIO. Vorrei chiedere al colonnello Rositani un qualche approfondimento per quanto riguarda la situazione dell'inquinamento per gli oli esausti nelle zone di Gioia Tauro e di Augusta, che costituiscono zone ad alto rischio riconosciute tali anche a livello europeo.

GIUSEPPE ROSITANI, *Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri*. In Calabria abbiamo una sezione a Reggio Calabria che opera in questo settore. Non facciamo controlli amministrativi o controlli di qualità sulle fabbriche; il nostro è un controllo di polizia giudiziaria, interveniamo laddove è presente un'ipotesi di reato, non nella fase della valutazione che è ormai affidata all'agenzia nazionale ed alle agenzie regionali, le quali hanno oltre alla competenza anche gli strumenti. Non abbiamo laboratori nostri, in genere ci appoggiamo ai laboratori delle ARPA o, laddove indispensabile, al raggruppamento investigazioni scientifiche dell'Arma che abbiamo a Roma.

Il nostro tipo di controllo, quindi, è diverso. In questo settore stiamo facendo un controllo e cercheremo di farlo il più aderente possibile a livello nazionale, ma per quanto riguarda il tipo di intervento le notizie sono premature, anche per evitare che i controlli vengano di fatto vanificati. Abbiamo una mappatura e stiamo cercando di tenerla aggiornata. La conoscenza è preconditione per qualsiasi tipo di intervento. Le due aree segnalate sono senz'altro in elenco fra quelle che dobbiamo controllare; non ho con me i relativi dati perché l'operazione di monitoraggio è ancora incorso ed ogni informazione è prematura.

LUCIO MARENGO. Comandante, il lavoro di questa Commissione ci appassiona e le esperienze che stiamo acquisendo ci inducono a ritenere di non poterci fidare dell'efficacia dei controlli effettuati dalle istituzioni in sede locale riguardo alle attività illegali che costituiscono attentati alla salvaguardia dell'ambiente. La Com-

missione ha dovuto spesso verificare inefficienze e ritardi, che dovrebbero essere superati al più presto, ma attualmente quali accertamenti è in grado di fare in proprio il NOE, perché del NOE ci fidiamo ma degli altri non lo so?

**PRESIDENTE.** Credo che la situazione sia più confortante di quella prospettata testé dal collega Marengo. Il NOE, agendo quasi sempre nella veste di polizia giudiziaria, per quanto riguarda le verifiche, le analisi di laboratorio e più in generale gli aspetti scientifici, ha le stesse possibilità associate all'azione della magistratura. Potrà rivolgersi al laboratorio centrale dei carabinieri o attivare un qualunque altro strumento a disposizione.

Per quanto riguarda le analisi e le verifiche scientifiche nel nostro paese, inoltre, non condivido del tutto la sfiducia del collega negli organismi preposti, ad esempio le ARPA regionali. Quand'anche un magistrato ritenesse così (ed abbiamo in mente anche un esempio che si è dato in questa Commissione, ma di opportunità, debbo aggiungere), egli avrebbe a disposizione laboratori scientifici pubblici e privati - strumenti che francamente in Italia non mancano - per cui da questo punto di vista, se c'è il sospetto o comunque si pone una questione di opportunità, i prelievi, i carotaggi e le analisi dei campioni prelevati possono essere fatti in modo tale da pervenire a risultati sgombri da ogni preoccupazione.

Mi sono permesso di rispondere personalmente perché conoscendo il funzionamento del NOE so bene - ed il comandante Rositani lo ha detto all'inizio della sua relazione - come da questo punto di vista esso si appoggi di volta in volta alle strutture che ritiene più credibili, di intesa con il magistrato competente.

**GIUSEPPE ROSITANI, Comandante del nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri.** Il referto finisce sempre all'autorità giudiziaria, la quale se vuole nomina dei consulenti o ricorre a consulenze specifiche. Noi operiamo una mole

enorme di controlli e se non ci appoggiamo alle strutture nazionali sarebbe difficile anche solo gestirli. Il numero è davvero rilevante. Alcuni controlli sono finalizzati al monitoraggio. Essendo noi ispettori ambientali, determinate verifiche le facciamo per verificare il tasso di compatibilità di un dato stabilimento in relazione al fenomeno di un possibile danno ambientale.

Quando operiamo controlli come quelli sul mare pulito, controlliamo tantissimi stabilimenti e litorali; il numero di questi controlli è talmente elevato che far capo ad un consulente privato sarebbe estremamente difficile anche sotto il profilo economico, fermo restando che se un'indagine richiede particolare attenzione o ulteriori approfondimenti possiamo rivolgerci al centro investigazioni scientifiche dell'Arma. I controlli comunque sono correlati alla gravità del possibile danno ambientale ed al tipo di reato che ipotizziamo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio nuovamente il nostro interlocutore e i colleghi intervenuti.

#### **Audizione di Eugenio Sicurezza, comandante generale delle capitanerie di porto.**

**PRESIDENTE.** Saluto l'ammiraglio Sicurezza, il quale è accompagnato dai comandanti delle capitanerie di porto di Livorno e di Milazzo. Il tema di cui andiamo a parlare è molto specifico: l'affondamento dell'Erika e le ipotesi avanzate. Essendo la tematica assai complessa, è forse opportuno che io chiarisca prima in che senso la Commissione d'inchiesta è interessata alla vicenda.

Il nostro interesse ha sostanzialmente due motivi: da fonti stampa e da notizie attinte sulla rete Internet sembra, con un elevatissimo grado di probabilità, che la petroliera Erika sicuramente (in questo ambito di probabilità elevatissimo) trasportasse sì prodotti petroliferi, ma con la caratteristica di rifiuti pericolosi, ciò an-

che sulla base della costituzione dei materiali spiaggiati durante il naufragio.

La Commissione è peraltro interessata a questo aspetto avendo già attivato al suo interno un gruppo di lavoro sui traffici di rifiuti a livello internazionale, ma vi è un altro aspetto per noi rilevante e cioè appare certo che l'Erika avesse come destinazione il porto di Livorno e come ultimo terminale nel baricentro del Mediterraneo il porto di Milazzo.

Dai nostri interlocutori, quindi, vorremmo sapere se, al di là delle diverse fonti di informazione che già conosciamo, abbiano notizie dirette sulle caratteristiche precise del carico dell'Erika, ad esempio per quanto riguarda il registro di carico da Dunkerque, porto da cui è partita la nave; registro che non mi sembra sia stato ancora reso disponibile.

Vedremo poi gli aspetti particolari relativi a Livorno e Piombino, ma più in generale siamo interessati a capire quali siano le procedure che le capitanerie di porto seguono per garantire che il trasporto di materiali sulle navi avvenga in regime di sicurezza, soprattutto quando i materiali trasportati incorporano rifiuti pericolosi. Quali sono le procedure, le tecnologie e le operazioni che le capitanerie di porto mettono in atto a fronte di questo tipo di trasporti?

**EUGENIO SICUREZZA**, *Comandante generale delle capitanerie di porto*. È un onore per il comandante del Corpo delle capitanerie di porto e per i comandanti di due importanti porti nazionali essere presenti dinanzi a questa autorevole Commissione. Non entrerò nel dettaglio sulla vicenda del naufragio dell'Erika perché la stampa ne ha ampiamente parlato; farò solo qualche breve considerazione.

Dalla stampa nazionale è chiaramente emerso il riuscito tentativo da parte francese di scaricare il più possibile le responsabilità verso l'esterno. In Italia si sarebbe magari posta più attenzione sulle modalità di gestione dell'intervento di assistenza e di salvataggio, per evitare, ad esempio, che la nave, naufragando più a largo, producesse un danno di gran lunga

superiore a quello che avrebbe potuto provocare se fosse stata gestita in un angolo sotto costa o in una zona portuale. Il gioco di squadra all'estero è sempre migliore che in Italia: abbiamo addirittura colto un tentativo di supporto commerciale a istituti di classificazione più forti come tradizione e potenza del Registro navale italiano. Da parte italiana questo atteggiamento di oltralpe è stato amministrato con prudenza e garbo; tuttavia, a Londra, in sede di Organizzazione nazionale marittima la delegazione italiana, la scorsa settimana, ha ritenuto di sottolineare l'opportunità di non anticipare attraverso supposizioni, o peggio ancora accuse, elementi che ancora devono essere comprovati.

In quella sede è stato presentato uno *statement* da parte del collega Olimbo il quale, parlando per conto della commissione italiana, ha invitato ad attenersi ai fatti, dichiarando la piena volontà dell'Italia di contribuire a migliorare la situazione generale. Certo, per stare sicuri si dovrebbe porre un drastico taglio a questo tipo di movimentazione per mare di merci petrolifere, come hanno fatto gli americani, i quali - attraverso l'*Oil pollution act* - hanno disposto interventi talmente categorici e assicurazioni ai fini della pulizia in caso di inquinamento marino tali da mettere fuori mercato moltissimi armatori, compresi quelli di livello e tradizione della Norvegia. Probabilmente, dopo il caso Erika l'Europa dovrà valutare se porsi su questa strada.

**PRESIDENTE**. Scusi se la interrompo, comandante. Vorrei chiederle se nella sede dell'Organizzazione nazionale marittima di Londra sono stati resi disponibili i documenti a cui prima ho fatto riferimento, cioè quelli riguardanti il carico, le sue caratteristiche e la sua destinazione, nonché un'analisi chimica secondo i criteri internazionali oggi vigenti.

**EUGENIO SICUREZZA**, *Comandante generale delle capitanerie di porto*. Questi elementi li abbiamo acquisiti da parte francese. L'Erika è partita dal porto di

Dunkerque l'8 dicembre 1999 con un carico di 30 mila 884 tonnellate di olio combustibile a medio tenore di zolfo, cioè superiore al 2 per cento (per l'esattezza al 2,28 per cento). L'analisi di questo prodotto è stata ufficializzata dalla Raffineria delle Fiandre della Totalfina ed è stata confermata ufficialmente dalla Francia sia nell'inchiesta relativa al sinistro sia a livello governativo.

Vi è stata una indicazione in senso difforme da parte di un laboratorio privato francese, l'Analitica, il quale dopo aver fatto l'analisi del prodotto spiaggiato ha raggiunto la determinazione che il prodotto trasportato non fosse un normale olio combustibile a medio tenore di zolfo, ma un prodotto oggetto di doppia raffinazione, quindi con la caratteristica di rifiuto industriale speciale e con aspetti di pericolosità dal punto di vista cancerogeno. Il risultato dell'analisi effettuata da questo laboratorio privato francese è stato immediatamente e formalmente smentito da parte di più di una organizzazione di analisi che hanno operato sia per la Total sia per il Governo, le quali hanno accusato l'Analitica di inutile protagonismo.

**PRESIDENTE.** A questo proposito vorrei sapere se dalla riunione di Londra è emersa una classifica precisa, perché in alcuni documenti l'olio in questione è stato classificato come olio n. 2, con un'aggiunta di *lourd* (pesante), che non rientra nella classificazione ASTM del 1998. Nei documenti forniti dalla Totalfina, convalidati, mi sembra di capire, dal governo francese, qual è la classificazione esatta del materiale caricato?

**EUGENIO SICUREZZA, Comandante generale delle capitanerie di porto.** La classificazione con cui il carico è partito da Dunkerque è *fuel oil n. 2*. Questo criterio francese corrisponde alla classificazione anglosassone di *fuel oil n.6* oppure *bunker C*. Noi italiani parliamo di olio combustibile a più o meno alto tenore di zolfo; poiché il tenore di zolfo risultante dall'analisi effettuata al momento

della partenza era del 2,28 per cento, possiamo parlare di medio tenore di zolfo. Si parla di alto tenore di zolfo quando si supera il 3 per cento. Il prodotto, quindi, è un normale prodotto che viene ricevuto da centrali elettriche che si basano sulla combustione di prodotti petroliferi.

Abbiamo fatto un'analisi di questi flussi di traffico da cui è risultato che nelle centrali Enel termoelettriche arrivano, annualmente, via mare dai 12 ai 13 milioni di tonnellate di olio combustibile denso (quello che una volta era conosciuto come nafta da caldaia per i condomini). I terminali principali sono risultati Ravenna (con 3 milioni 200 mila tonnellate l'anno), Civitavecchia (altro grosso polo energetico con 3 milioni di tonnellate l'anno), Porto Torres, Piombino, Livorno, e così via. L'Enel dove si approvvigiona di questo olio combustibile per alimentare le sue centrali? Innanzitutto dalle raffinerie nazionali (l'olio combustibile è quasi il prodotto più povero della raffinazione, dopo il catrame) e dai centri di raffinazione di paesi produttori di petrolio, in particolare in Medio Oriente e Russia. Si può rilevare un'aliquota attorno al 15 per cento di olio combustibile proveniente da quei paesi dell'Unione europea che, avendo in altri tempi privilegiato una politica energetica diversa, hanno centrali non termoelettriche ma nucleari. Non dobbiamo quindi meravigliarci se dal nord Europa si dirigano verso il bacino del Mediterraneo petroliere che hanno a bordo questo tipo di prodotto a tenore di zolfo più o meno alto. Quando queste arrivano in Italia, se il tenore di zolfo è alto, possiamo procedere immediatamente ad una messa in accusa delle centrali Enel? Direi di no, perché il prodotto che arriva a mezzo di cisterne, se supera determinati livelli di presenza di zolfo, normalmente viene diluito con nafta e può quindi presentarsi alla combustione nelle centrali termoelettriche con livelli di zolfo nella norma.

Devo fare un'altra puntualizzazione in ordine al carico dell'Erika. Il fatto che questa nave sia partita da Dunkerque con l'indicazione «*Milazzo for orders*» non significa che fosse destinata alla centrale

termoelettrica di Milazzo, che peraltro lavora in prevalenza con oli combustibili della locale raffineria. Quella indicazione significa che la nave doveva portarsi nel Mediterraneo ed attendere ordini in posizione baricentrica. Gli ordini (abbiamo avuto conferma dall'agenzia marittima Gastaldi di Livorno) erano che la nave era attesa a Livorno, con previsione di arrivo il 18 dicembre, per scaricare prodotto al deposito costiero D'Alesio, dal quale l'olio combustibile avrebbe dovuto seguire una doppia strada: una parte verso la centrale termoelettrica di Livorno e la gran parte verso Piombino con unità cisterna di minore pescaggio, perché con il pescaggio di 10,50 metri che la nave aveva alla partenza da Dunkerque non poteva attraccare al terminale dell'Enel di Piombino. Il prodotto quindi doveva arrivare a Piombino attraverso cisterne di minore pescaggio: l'Italia ha una buona flotta di cisterne minori e un buon cabotaggio di prodotti petroliferi.

Questo per quanto riguarda l'attività di indagine, che ho rappresentato in estrema sintesi nelle pagine che metto a disposizione della Commissione, aggiungendovi lo *statement* che la commissione italiana ha ritenuto opportuno presentare in campo internazionale per chiedere che ci si attenesse ai fatti, dichiarandosi peraltro pronta a contribuire ad una politica di generale miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi. Se in campo europeo si stabiliranno regole più severe, anche se i nostri armatori più marginali (ve ne sono diversi, soprattutto nel sud d'Italia), gli armatori greci ed altri ne risentiranno perché tutto costerà di più, dai prodotti petroliferi all'energia elettrica, ciò si tradurrà in un beneficio dal punto di vista della sicurezza dell'ambiente e quindi della tutela della salute umana.

**PRESIDENTE.** Credo che questo comporterà anche un risparmio di quelle spese che sono necessarie per ripulire il mare e le coste quando si verificano incidenti.

La nostra Commissione è interessata soprattutto a capire come funziona il

controllo effettuato dalle capitanerie di porto. Il caso dell'Erika è un caso dal quale si può partire, ma restano elementi di preoccupazione. Il fatto che esiste una differente classificazione fa capire che i francesi usano classificare come *fuel oil n. 2* un prodotto che secondo gli ultimi *standard* della ASTM, quelli del 1998, è classificato come *fuel oil n. 6*. La differenza è notevole, perché il *fuel oil n. 2* della ASTM è più leggero di quello che trasportava l'Erika. La differenza di classificazione suscita preoccupazione perché in realtà l'Erika non trasportava combustibile più leggero, quello che secondo la classificazione della ASTM sarebbe il *fuel oil n. 2*, ma combustibile molto più pesante, cioè quello che secondo la classificazione della ASTM sarebbe il *fuel oil n. 6*. Le preoccupazioni, quindi, restano tutte.

Passando alle competenze delle capitanerie di porto e dell'autorità marittima, quando il prodotto che serve ad alimentare le centrali Enel arriva a Piombino o a Livorno (ma anche a Milazzo, perché a San Filippo del Mela c'è una centrale termoelettrica da 1280 megawatt), esso si trova in una condizione ben strana. È vero (questa sarà un'occasione per sollecitare in tal senso il Ministero dell'ambiente) che non è stato ancora adottato il decreto sui rifiuti pericolosi, ma è altrettanto vero che questa « roba » (uso volutamente questo termine), se è *fuel oil n. 6*, rientra sicuramente nella categoria di rifiuto pericoloso. Mi rendo conto che si possono fare delle miscele, ma in genere queste sono vietate per tutti gli altri rifiuti pericolosi.

La situazione, dunque, è molto delicata e ritengo che il caso dell'Erika possa essere assunto come caso-guida, nell'ambito di una normativa che mi auguro verrà definita in senso rigoroso, così da garantire la sicurezza dell'ambiente e la salute dei cittadini. Per il momento ci troviamo in una zona grigia, che in futuro dovrà essere oggetto di particolare attenzione e probabilmente richiederà l'adozione di procedure e metodologie diverse per evitare veri e propri reati.

Do ora la parola ai colleghi che desiderino porre domande.

GIUSEPPE LO CURZIO. Desidero innanzitutto ringraziare il comandante generale della capitanerie di porto per la sua sintetica ma esauriente esposizione e porre un problema che riguarda il territorio siculo, in cui finora non c'erano mai stati incidenti e che ora sembra invece sia coinvolto nella vicenda dell'Erika.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Lo Curzio, se la interrompo ma se viene confermata - e non ho motivo di dubitarne - la versione offerta dall'ammiraglio Sicurezza, in realtà il porto di Milazzo risulta interessato solo come destinazione in cui posizionarsi e quindi non avrebbe rilievo nella vicenda. In questo senso forse abbiamo invitato invano il comandante della relativa capitaneria di porto se non eventualmente per argomenti più generali che potremo comunque affrontare.

GIUSEPPE LO CURZIO. La ringrazio, presidente, e ringrazio anche il comandante della capitaneria di porto di Milazzo per la sua presenza e per eventuali ulteriori chiarificazioni che volesse darci al riguardo.

La nave Erika faceva parte di una flotta di otto navi cisterna, quasi tutte ancora in funzione, una è andata in demolizione e questa era, diciamo, claudicante. Il problema potrebbe non entrarci ma c'entra perché è stato interessato il porto di Augusta e il comandante della capitaneria di quel porto. Ma i problemi sono altri, innanzitutto la quantità di materiale trasportato dalla nave Erika. Inoltre lei ha accennato al fatto che se il naufragio fosse avvenuto vicino alla terra si sarebbe potuto controllare, mentre è avvenuto in mare aperto e l'approdo è avvenuto dove sappiamo; vorrei che mi chiarisse meglio questo punto.

Un altro problema è il tenore di zolfo, dal momento che il carico era appunto olio combustibile ad alto tenore di zolfo: ATZ 3 per cento, pare fino al 15 per cento per le nostre centrali termoelettriche. Lei

sa quello che abbiamo nella mia terra di Siracusa; non ho voluto citarla, presidente, ma occorrerà fare una visita sul posto. Citerò solo un dato: 80 mila miliardi l'anno. Un territorio che parte dall'antica storica archimedeica città di Siracusa e arriva quasi alle pendici di Augusta, dove c'è un complesso turistico alberghiero del Club Mediteranée di primissimo ordine, produce 80 mila miliardi l'anno allo Stato, senza che questo dia di ritorno una sola lira infrastrutture. Questo non c'entra, ma è un *flash* utile. Ci sono due centrali termoelettriche, quella di Solarino e quella di Priolo; ci aiuti su questo punto del tenore di zolfo perché poi potremo riferirne sia a Tatò che a Testa, ambedue esperti, di cui uno ex parlamentare. Ci dia un giudizio su questa situazione. La nave non aveva destinazione Milazzo, ma doveva fermarsi lì come posizione baricentrica per andare a Livorno e ritornare il 18 dicembre. Infine Augusta che c'entra?

EUGENIO SICUREZZA, *Comandante generale delle capitanerie di porto*. Augusta c'entra, perché una ispezione da parte del registro navale italiano è stata effettuata proprio nel porto di Augusta. Per maggiore chiarezza debbo precisare questo punto delle ispezioni, perché ci sono le ispezioni del registro di classificazione che seguono il problema del mantenimento della classe da parte della nave; è una ispezione privatistica da parte di un organo di classificazione che deve lavorare godendo la fiducia di parti in contrapposizione, quali gli armatori da una parte e gli assicuratori dall'altra. Ci sono poi i controlli ufficiali di Stato per il naviglio straniero che tocca i porti nazionali; attività di controllo che in linea con le previsioni del *memorandum* di Parigi del 1982 viene effettuata in tutti i paesi europei consociati. Questi controlli, secondo la direttiva europea che ha sposato in pieno le regole del *memorandum* di Parigi, debbono coinvolgere il 25 per cento delle navi con bandiera straniera che toccano i porti dei paesi rientranti nell'area del *memorandum* di Parigi, che è

allargata rispetto a quella dell'Unione europea perché comprende la Russia verso levante e il Canada verso ponente.

Questo tipo di controllo è codificato attentamente innanzitutto dal segretariato del *memorandum* di Parigi e poi dalla direttiva dell'Unione europea che indica come gli ispettori che esercitano tale attività debbono operare. Le visite sono di tre livelli, una visita generale, una visita dettagliata ed un'altra spinta fino in fondo a seconda dello stato della nave. L'unità Erika per l'aspetto classificazione era seguita e controllata dal registro italiano navale, per l'aspetto dei controlli dell'autorità marittima statale era stata per ultimo controllata a Novorossijsk in Russia con una visita generale e prima ancora a Porto Torres in Sardegna con una visita *expanded*, una visita estesa ma non approfondita, e così via. La nave ha la sua scheda generale di situazione presso la banca dati di Saint Malo del *memorandum* di Parigi.

Quando vi è previsione di arrivo di navi in porti italiani la sede di direzione marittima (in Sicilia ce ne sono due, a Palermo e Catania) interroga in via informatica la banca dati di Saint Malo e decide quali delle navi che sono previste in arrivo nei porti della direzione marittima stessa devono essere prioritariamente visitate proprio per quella attività di prevenzione e controllo che è la prima attività idonea per la prevenzione dei sinistri in mare e dei fatti di inquinamento. Quindi un doppio controllo, un controllo privatistico dell'istituto di classificazione e un controllo pubblico da parte delle autorità marittime dei porti appartenenti all'organizzazione del *memorandum* di Parigi del 1982.

**PRESIDENTE.** Qui si inserisce la problematica che è più di nostra competenza. Gli incidenti ci saranno sempre, a meno che non si accettino le regole più rigide a cui lei faceva riferimento, ma i controlli attengono eminentemente alla stabilità e alla resistenza della nave.

Noi vorremmo accendere i riflettori su quello che la nave trasporta. A questo

riguardo, vorrei capire cosa succede nel porto quando arriva una nave. Una petroliera dovrebbe avere, oltre al registro di carico, un'analisi precisa del prodotto: il prodotto potrebbe essere fuori classifica, nel senso che la classificazione francese è diversa da quella effettuata secondo le regole internazionali. È vero che non è stato ancora adottato ancora il decreto sui rifiuti pericolosi, ma non è difficile capire che il carico di cui si parla era rifiuto pericoloso. Quando il carico è fuori norma, che cosa fa la capitaneria di porto e di quali strumenti di analisi dispone per poter intervenire? Può disporre immediatamente delle analisi? So che esiste, ad esempio, la figura del chimico di porto: che ruolo ha?

**EUGENIO SICUREZZA, Comandante generale delle capitanerie di porto.** La caratteristica del carico e la sua destinazione sono oggetto di attenzione da parte non dell'autorità marittima ma della struttura doganale di un paese. La figura del chimico di porto è coinvolta, invece, ai fini della sicurezza del porto dall'autorità marittima, per verificare, ad esempio, che una nave sia inertizzata, che possa fare lavori usando la fiamma ossidrica, e così via.

Per quanto attiene al carico che arriva nei porti italiani, non posso che sposare in pieno la preoccupazione espressa dal presidente perché, quando il carico proviene da un paese extraeuropeo esso è oggetto da parte della dogana di controlli ai fini doganali (quindi anche sulla qualità). Quando entrerà in vigore il decreto sui prodotti pericolosi, se la dogana, attraverso i suoi accertamenti di ufficio, prenderà atto che si tratta di prodotti pericolosi, procederà di conseguenza. Tuttavia, un 15 per cento circa di olio combustibile arriva in Italia da paesi dell'Unione europea che disdegnano l'olio combustibile perché hanno scelto un'altra politica energetica. Quest'olio combustibile, quindi, è destinato a quei paesi in cui esistono centrali termoelettriche che lavorano con questo prodotto; e l'olio combustibile che proviene dall'area dell'Unione europea

non è oggetto di verifica doganale: ecco uno spazio che, se ci si riflette, può essere una zona grigia. Il prodotto che arriva nei porti italiani, cioè, è un prodotto vero e proprio o un mezzo rifiuto? L'UTIF effettua delle verifiche, ma sono saltuarie e non sistematiche come quelle doganali.

Qui tocchiamo una materia che sicuramente esula dalle competenze del Corpo delle capitanerie di porto ma che deve essere posta all'attenzione del politico: fino a che punto questi flussi sono un trasporto a fini energetici e fino a che punto acquisiscono una colorazione di prodotto che, in caso di sinistro marittimo, può essere altamente pericoloso? È un quesito al quale solo il politico può dare una risposta.

**PRESIDENTE.** Vorrei porle un'altra domanda, comandante. Non è difficile pensare a delle triangolazioni. Dal momento che i porti sono diversi, nel caso in cui le norme diventassero più severe, si può tranquillamente pensare a miscele fatte per rientrare nell'ambito della legge. La collaborazione con le autorità portuali e marittime è dimostrata anche dalla recente nomina di un consulente, che deve aiutarci su questo aspetto. Da quanto lei afferma mi sembra evidente (ma le chiedo conferma di questo) che, mentre venite avvisati dell'arrivo di navi per quanto riguarda i controlli da effettuare sulla struttura, non vi è un analogo avviso dall'area Schengen per quanto concerne il carico. Intendo dire che non siete messi al corrente del fatto che, per esempio, in qualche porto italiano arriverà del *tar* (la cosiddetta morchia residua dei processi di destinazione frazionata del petrolio); tra l'altro, in Italia sono già in esercizio o stanno per esserlo almeno cinque impianti che gassificano la morchia per bruciarla poi in centrale termoelettrica. Voi non avete notizia di questo né, credo, siete attrezzati per prelevare campioni e conservarli affinché si possa accertare quello che è successo.

Se le risposte sono negative (come deduco dal fatto che lei scuote la testa), credo vi sia uno spazio che può essere

riempito. Ritengo che un coordinamento tra le autorità doganali e le autorità portuali e marittime (anche se, come sappiamo, i codici fiscali della finanza sono differenti dai codici di rifiuto che valgono in Europa) sia indispensabile. La Commissione esprime il forte auspicio che si accenda il riflettore sulla questione dei rifiuti pericolosi. Siamo partiti dal caso dell'Erika, ma la categoria dei rifiuti pericolosi è molto più vasta e, dai primi contatti che abbiamo avuto, è emerso che presso le autorità portuali e marittime e la finanza non è ancora maturata a livello critico un'attenzione su questo tema. Noi siamo molto preoccupati anche dei traffici interni che avvengono tra la Sicilia e la Sardegna e il continente, di cui non troviamo traccia.

**GIUSEPPE LO CURZIO.** Mi associo alle considerazioni del presidente ed auspico che la Commissione svolga un'attenta riflessione sull'esigenza di perfezionare il coordinamento tra l'autorità marittima e quella doganale.

**EUGENIO SICUREZZA, Comandante generale delle capitanerie di porto.** Devo dire che analogamente a quanto avviene per l'arma dei Carabinieri anche noi delle capitanerie di porto abbiamo da un po' una unità organizzativa del corpo presso il Ministero dell'ambiente e questa presenza è particolarmente preziosa perché ci stiamo adoperando per lavorare in maniera trasversale con altre istituzioni dello Stato, in particolare con l'arma dei Carabinieri per tutta una serie di accertamenti su movimenti di prodotti liquidi o alla rinfusa nei porti italiani, di vario origine, eccetera.

Prima ho scosso la testa per dire che in via normale non andiamo a fare l'analisi del prodotto che arriva perché questo in via normale compete ad altri. Sarà diverso quando ci sarà una normativa sui prodotti trasportati ed una chiara classificazione dei rifiuti che comprenda anche determinati prodotti petroliferi oggi trasportabili senza critica e senza possibilità di intervento a mezzo marittimo con



nave cisterna, tuttavia è chiaro che qualsiasi pubblico ufficiale vada ad operare, vuoi per funzioni dell'autorità marittima, vuoi per funzione del controllo doganale, e veda che a bordo c'è un tipo di prodotto che fra breve sarà classificato come rifiuto pericoloso, ovviamente procederà di conseguenza. In via normale non eseguiamo prelievi, ma in via di attività di polizia giudiziaria è evidente che se la nave si presenta con un prodotto che domani sarà indicato nell'elenco dei rifiuti pericolosi quella nave sarà soggetta ad un'azione di indagine della polizia giudiziaria, sarà informato il magistrato, si preleverà un campione e si procederà in conseguenza; un pubblico ufficiale si troverà in questa condizione, sia che si tratti dell'ufficio delle capitanerie di porto al momento della dichiarazione di arrivo della nave (il comandante deve dare indicazione del prodotto che trasporta, se questo prodotto non è in regola con le leggi italiane, ci si muove di conseguenza), sia che ciò avvenga nell'ambito dell'attività di controllo doganale.

**PRESIDENTE.** Se non ci sono altre domande da parte dei colleghi e se quanto

ci è stato esposto dall'ammiraglio Sicurezza non necessita di integrazione da parte dei comandanti delle capitanerie di porto presenti, con i quali ovviamente ci manterremo in contatto, ringrazio nuovamente tutti gli intervenuti per il contributo recato.

### **Comunicazioni del presidente.**

**PRESIDENTE.** Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi mercoledì prossimo, 16 febbraio 2000, alle 13,30, per ascoltare i rappresentanti dell'ENEL.

### **La seduta termina alle 15.05.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
DOTT. VINCENZO ARISTA*

---

*Licenziato per la stampa  
dal Servizio Stenografia il 24 febbraio 2000.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO