

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

MISSIONE IN LIGURIA

MERCOLEDÌ 21 GENNAIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del Comandante della Capitaneria di Porto di Genova, Vincenzo Melone

La seduta comincia alle 20.20.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Comandante della Capitaneria di Porto, Amm. Isp. Vincenzo Melone. Le leggo un brevissimo *speech* di prassi prima di darle immediatamente la parola.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterranno opportuno, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

L'Ammiraglio Vincenzo Melone è accompagnato dal Capitano di vascello Domenico Napoli, dal Tenente di vascello Mauro Casanova e dal Maresciallo Ivan Gaiola.

Voi ci avete lasciato anche una esaustiva relazione, quindi vi chiederei di focalizzarvi sulle questioni che ritenete fondamentali per la nostra attività sul ciclo illecito dei rifiuti. Noi siamo focalizzati sul traffico transfrontaliero e quindi vorremmo capire se dalla vostra attività emergano situazioni particolari da segnalare, che possono costituire un pezzo importante del nostro lavoro.

Le lascio quindi subito la parola, ringraziandovi ancora e scusandomi per il ritardo.

VINCENZO MELONE, *Comandante della Capitaneria di Porto di Genova*. Grazie, presidente, ringrazio lei e i componenti della Commissione per questa opportunità.

Il porto di Genova è il porto più grande d'Italia in termini sia di traffici che di ampiezza. Cito solamente tre numeri per dare la dimensione di questa realtà: arrivano circa 6.000 navi all'anno, 2.166.000 sono i container arrivati nel 2014, il totale del traffico delle merci è pari a quasi 52 milioni di tonnellate, il totale del movimento di passeggeri a 2.740.000.

Movimentazione dei rifiuti. Possiamo individuarli in tre categorie: rifiuti prodotti dalle navi, che vengono conferiti in porto a impianti portuali, i rifiuti prodotti in porto dalle attività cantieristiche e di riparazione navale (particolarmente importante perché c'è una cantieristica significativa nel porto di Genova) e i rifiuti movimentati.

Dico subito qualcosa sui rifiuti movimentati, aspetto di maggiore interesse per la Commissione. Vorrei evidenziare un punto estremamente importante e certamente noto: il trasporto dei rifiuti via mare non è regolamentato, non esiste un regolamento che disciplini il trasporto di rifiuti via mare, così come previsto dal Testo Unico in materia ambientale.

Accade quindi che i rifiuti vengono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporto via mare. Un rifiuto pericoloso è quindi assimilato al trasporto di merce pericolosa.

Mi soffermerei su questo aspetto che ritengo estremamente importante perché, mentre il trasporto delle merci via mare è disciplinato dalla normativa ed è quindi chiaro in tutti i suoi aspetti (la tipologia della merce trasportata ha un suo codice), questa assimilazione dei rifiuti alle merci è «pericolosa» sino a quando non si provvederà a dotarsi di un regolamento che disciplini la materia.

Faccio un esempio: le batterie sono merci pericolose, e, se trasporto all'estero un container pieno di batterie nuove, viene individuata come merce pericolosa e quindi batteria. Se io trasporto via mare batterie usate, invece, è un rifiuto pericoloso, però viene equiparato a merce pericolosa e io ho sempre l'indicazione di batteria, ma un conto è se trasporto batterie nei Paesi che ne hanno bisogno quali Germania e Olanda, altro conto è se trasporto un rifiuto speciale come una batteria esausta, che però a me non risulta essere un rifiuto speciale, ma risulta essere una merce pericolosa.

Ecco perché è fondamentale avere questo regolamento. Come posso accorgermene? Con l'attività di polizia che facciamo, che è basata soprattutto sul controllo documentale. Se infatti

vedo che queste batterie vengono inviate in Germania, ha un senso, ma, se vedo che queste batterie vanno in Bangladesh, un sospetto c'è e c'è l'approfondimento. Questo per inquadrare l'aspetto che ritengo fondamentale.

Salto a un altro argomento per motivi di brevità: il discorso Concordia. Noi abbiamo in porto il relitto rifiuto Concordia, perché è un relitto ai sensi del Codice della navigazione, è un rifiuto ai sensi del Testo Unico in materia ambientale. Attualmente il relitto è a Voltri e domani, se voi gradite, nel giro che effettueremo in porto possiamo andare a vedere la Concordia, per comprendere lo stato dell'arte di questo relitto.

Ora c'è la fase di alleggerimento, un'attività monitorata in maniera sistematica, ma si tratta di smaltimento di rifiuti dell'interno della nave (lampadari, tavoli, materassi), quindi tutto l'arredo della nave in questo frangente viene tolto e mandato a discariche in Lombardia e in Piemonte, discariche che nella relazione sono indicate, così come sono indicate le ditte che trasportano questi rifiuti.

Finita la fase di alleggerimento, la nave sarà portata in un bacino qui nel porto antico, dove sarà tagliata. Quello sarà il momento più delicato, perché l'acciaio è un prodotto appetibile anche dal punto di vista di interessi diversi, quindi il livello di attenzione e di monitoraggio dovrà essere molto più attento.

Mi fermerei qui, lasciando spazio a eventuali domande. Vorrei aggiungere solo una cosa: questi sono Traffico merci pericolose nel porto di Genova in contenitori anno 2013, perché purtroppo il 2014 non è stato chiuso, me ne scuso ma magari potremo fare seguito.

Su questo totale del 2013 di quasi 2 milioni di contenitori, sono stati movimentati come merci pericolose dichiarate 36.840 contenitori, quindi siamo nell'ordine dell'1,85 per cento del trasporto dichiarato di merci pericolose. Di questo trasporto di poco meno di 40.000 contenitori di merci pericolose i contenitori dichiarati trasporto rifiuti come merce pericolosa sono 88, pari allo 0,23 per cento.

PRESIDENTE. Ma in questo caso sono stati identificati come rifiuti perché avete fatto le ispezioni?

VINCENZO MELONE, *Comandante della Capitaneria di Porto di Genova*. No, questi sono quelli dichiarati, presidente. Di questi 36.840 contenitori nel 2013 come *import* sono poco meno di 16.000 e come *export* poco meno di 21.000. Sono a disposizione con i miei collaboratori per eventuali domande.

PRESIDENTE. Vorrei porne alcune molto veloci, poi magari domani avremo possibilità, dando anche un'occhiata al *report* che ci ha lasciato, di essere più puntuali. Quali sono le situazioni di illecito più problematiche che avete riscontrato, se ne avete riscontrate?

VINCENZO MELONE, *Comandante della Capitaneria di Porto di Genova*. A questo punto lascerei la parola al maresciallo Gaiola, che sul campo è quello che materialmente interviene insieme alla dogana per i controlli.

IVAN GAIOLA, *Maresciallo della Capitaneria di Porto di Genova*. In qualità di ufficiali e agenti di polizia giudiziaria noi facciamo queste ispezioni aprendo i contenitori, ma siamo vincolati giustamente a un coordinamento con le dogane, con cui abbiamo un ottimo rapporto.

Quando ravvisiamo anomalie nel traffico magari vedendo queste batterie dirette in Bangladesh, comunichiamo alla dogana che dobbiamo aprire questo contenitore, lavoriamo in sinergia totale, senza alcun problema, magari ravvisiamo altri reati da noi non perseguibili e la dogana provvede, poi andiamo a controllare e aprendo i contenitori magari troviamo effettivamente il rifiuto.

Per quanto riguarda i rifiuti dichiarati, sono le comunicazioni che ci pervengono tramite il regolamento europeo, il 1013, dal Ministero dell'ambiente per il transito di questi materiali, che talvolta vanno in Paesi comunitari e ogni volta che toccano un porto italiano o di un Paese comunitario devono comunicare questi contenitori.

Anche per noi diventa però problematico, perché ci sono due comunicazioni, una preventiva dove viene data un'autorizzazione al trasporto di un tot di contenitori nell'arco temporale di un anno o sei mesi (dipende dall'arco temporale che il Ministero decide di dare alla società), e una comunicazione ulteriore, rilasciata a posteriori dalla società che sta trasportando e toccherà quel porto.

Una delle problematiche è che spesso all'inizio dell'autorizzazione non c'è la nave che trasporterà questa merce, quindi diventa complicato tracciarla e dipende solamente dalla comunicazione ulteriore della società che sta trasportando il prodotto, che poi andrà a smaltimento o riutilizzo in Paese comunitario.

Ci sono ovviamente altre casistiche, ma riusciamo ad aprire tutti questi contenitori con un controllo documentale e professionale a monte su cui il Corpo ci perfeziona, però sempre con l'ausilio delle dogane, perché altrimenti dovremmo avere una particolare delega.

PRESIDENTE. Qualche indagine particolare relativa a questo? La Procura è stata abbastanza critica, segnalandoci la necessità, vista la grande movimentazione, di maggiore strumentazione, evidenziando una sorta di carenza dei portali e della situazione tecnologica del porto di Genova, e segnalandoci soprattutto alcune indagini importanti riguardanti veicoli cancellati dal PRA che poi sono stati esportati illegalmente.

Ci interesserebbe capire da voi brevemente (domani avremo occasione di parlarne a più riprese) se vi sia stata qualche inchiesta in particolare su cui vi siete impegnati.

Dalla documentazione Arpal ci veniva segnalata anche per la Concordia la mancanza di qualche autorizzazione o qualche illecito, poi magari è chiaro che su 100 ditte possono essercene alcune non perfettamente in regola, ma vorrei capire da voi quali siano state le indagini più importanti e su che tipo di attività.

IVAN GAIOLA, *Maresciallo della Capitaneria di Porto di Genova*. Noi, presidente, abbiamo seguito sia un filone ispettivo sui contenitori transfrontalieri, che cerchiamo di monitorare per quanto ci permette la normativa, sia un profilo nazionale. Abbiamo effettuato una serie di controlli per quanto riguarda la sicurezza della navigazione sul traffico di merce pericolosa talvolta assimilata a rifiuti provenienti dalle isole, quindi sulla Sardegna e sulla Sicilia.

Sono state elevate informative di reato che sono gli atti della Procura e quindi è stata fatta a monte un'operazione di *intelligence* per individuare l'iter, la provenienza e il Paese di arrivo. Dobbiamo però stare attenti a fare i controlli, perché non siamo gli unici a farli e dobbiamo evitare di ostacolare o rovinare l'indagine di altre forze di polizia.

Siamo a conoscenza di questa questione legata a veicoli trasportati su navi in altri Paesi prettamente del Nord Africa...

VINCENZO MELONE, *Comandante della Capitaneria di Porto di Genova*. Chiedo scusa, riguardo a questo aspetto ha messo in evidenza una cosa importante per cui con il prefetto stiamo cercando di mettere a sistema il tutto, perché nell'attività di indagine in corso si potrebbe rischiare di pestare i piedi alla Guardia di finanza che l'aveva già avviata.

Per evitarlo e mettere a sistema le conoscenze, con il prefetto abbiamo concordato di incontrarci e scrivere un protocollo per spendere meglio le energie sul campo. Per quanto riguarda il Concordia passo la parola al collega.

PRESIDENTE. Abbiamo capito bene le due fasi di criticità e lo smantellamento, che è la parte finale, merita maggiore osservazione, però magari anche in questa fase avevate individuato qualche società non in regola. Arpal ci ha fatto le sue segnalazioni, quindi vorremmo sapere se anche voi abbiate avuto qualche segnalazione di società non a posto.

MAURO CASANOVA, *Tenente di vascello della Capitaneria di Porto di Genova*. Per quanto ci riguarda, abbiamo verificato le società che stanno operando attualmente e abbiamo acquisito un elenco preliminare, che però sarà passibile di numerose modifiche, integrazioni o depennamenti, quindi per il momento abbiamo verificato semplicemente le società che operano come trasportatori di rifiuti (sono soltanto un paio) e come destinazioni finali di quello che viene allontanato (anche in questo caso sono poche).

Tutto sommato, le tipologie di rifiuti che stanno movimentando fino a questo momento sono molto limitate (5 o 6 CER) e quasi tutti non pericolosi, a eccezione dei rifiuti da apparecchiature elettroniche.

Al momento, sulle società che stanno operando non abbiamo riscontrato criticità particolari, se non un'apparente precisione da parte della [*incomprensibile*], anche perché abbiamo visto che differenziano i rifiuti prodotti della nave, quindi con una tracciabilità particolare, rispetto ai rifiuti autoprodotti dal cantiere, che hanno un'altra tracciabilità che non segue il SISTRI, ma segue la tracciabilità canonica con registro di carico e scarico in cartaceo e FIR.

In futuro intendiamo intensificare maggiormente aumentando la tipologia di rifiuti, compresi i rifiuti pericolosi che verranno movimentati.

PRESIDENTE. Ringraziamo gli auditi e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 20.40.