

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 FRIULI VENEZIA GIULIA

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste, Ugo Foghini.

L'audizione comincia alle 19.15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste, Ugo Foghini.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito Internet della Commissione e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo di depurazione delle acque.

Come sapete, stiamo facendo un lavoro, tra l'altro collaborando moltissimo con le Capitanerie di porto, su tutti i porti italiani per verificare e capire qual è la situazione, quali sono i controlli e quali sono gli eventuali traffici che sono stati denunciati, ovviamente che riguardino le questioni di cui ci

occupiamo.

Ci interessava capire lo stato dell'arte anche per il porto di Trieste. Vi chiederei davvero di soffermarvi solo sui punti fondamentali.

Cedo la parola al Comandante Ugo Foghini della Capitaneria di porto, che è accompagnato dai suoi collaboratori – devo dire i nomi perché rimangono a verbale – Fabio Poletto e Marco Parascandolo. Deciderà poi lei come dividersi l'audizione con i suoi collaboratori.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Un deferente saluto a lei, onorevole presidente, e a tutti gli onorevoli membri della Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse con il ciclo dei rifiuti. Come accennato, sono il Capitano di vascello Ugo Foghini e sono il comandante in seconda della Capitaneria di porto di Trieste. Mi trovo qui in rappresentanza del Capitano di vascello Luca Sancilio, il comandante della Capitaneria, che purtroppo questo pomeriggio è dovuto partire per Napoli perché è stato convocato per il *Mediterranean Coast Guard Functions Forum*.

Sono affiancato dal Capitano di vascello Fabio Poletto, caporeparto operativo della Capitaneria di porto di Venezia, e dal Capitano di fregata Marco Parascandolo, caposervizio Polizia marittima e caposezione Demanio e ambiente della Capitaneria di porto.

Ringrazio per l'opportunità che ci è stata offerta in questa sede di presentare i compiti e le attività che vengono posti quotidianamente in essere dall'autorità marittima anche in materia di rifiuti e di traffici ad essi correlati.

Non credo che, come panoramica generale, sia necessario illustrare il porto di Trieste, in quanto questa onorevole Commissione ha già compiuto un'ampia panoramica ieri a bordo di una nostra motovedetta. Anche grazie alla splendida giornata che c'è stata è stato possibile fare una buona visita del porto di Trieste. In ogni caso, se ci fossero degli elementi di dettaglio necessari riguardo alle caratteristiche di questo porto, saremmo ben lieti di illustrarle.

Se non ci sono domande, passerei a illustrare il contenuto della relazione odierna, che riguarda, come ha accennato il presidente, la produzione, la movimentazione e la gestione dei rifiuti nell'ambito del porto di Trieste e, inoltre, anche del Sito di interesse nazionale che abbiamo qui a Trieste, di cui stiamo facendo un'ampia attività di monitoraggio molto interessante. In merito poi saremo ben lieti di consegnare un lavoro molto recente, relativo agli anni 2014-15, che siamo molto orgogliosi di aver fatto, come Capitaneria di porto.

Per quanto riguarda il porto di Trieste, così come per gli altri porti in genere – codesta Commissione ne avrà senz'altro già visitati parecchi in Italia – possiamo suddividere il ciclo dei rifiuti in tre grosse macroaree: abbiamo i rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico, per i quali facciamo naturalmente riferimento alla normativa contenuta nel decreto legislativo n. 182 del 2003; i rifiuti prodotti nel porto; e la movimentazione transfrontaliera dei rifiuti, che credo sia uno degli argomenti di maggiore interesse di questa Commissione.

Iniziamo subito, perciò, a trattare la parte relativa alla movimentazione transfrontaliera dei rifiuti per quanto riguarda il porto di Trieste. Nello specifico ambito del traffico dei rifiuti, ai sensi del Regolamento CE n. 1013/2006, come Capitaneria di porto, veniamo portati a conoscenza solo di quei casi in cui sia necessaria l'autorizzazione alla spedizione transfrontaliera emessa dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il porto di Trieste, da questo punto di vista, è stato interessato in passato da una non molto intensa tipologia di tale traffico di rifiuti, effettuata tra l'altro esclusivamente tramite *container* – i rifiuti hanno viaggiato in *container* – la cui direttrice principale di traffico trae origine dalla Turchia e ha destinazione in Austria. Questa è la linea principale. La direttrice principale di traffico va dalla Turchia in Austria, anche se ci sono stati anche degli altri carichi di rifiuti che erano diretti ad altre nazioni.

Solo per citare dei dati molto rapidi, abbiamo avuto quattordici spedizioni nel periodo compreso tra il 2001 e il 2004, tre spedizioni nel periodo compreso tra il 2005 e il 2006, tre spedizioni tra il 2006 e il 2008 e una spedizione nel periodo compreso tra il 2011 e il 2012. Dopo il 2011, a partire dal 2012, non abbiamo avuto altre spedizioni autorizzate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Naturalmente, vi è ancora dell'attività di *export* soprattutto dei rifiuti, ma si tratta – poi magari lo spiegherà meglio la Dogana, con cui tra l'altro collaboriamo; effettuando le analisi dei carichi, potrà essere più precisa – di un piccolo traffico che rimane, per quanto riguarda i rifiuti, costituito da parti di ricambio di autoveicoli oppure da elettrodomestici in disuso che sono esclusivamente in *export* dal porto di Trieste. Si tratta, quindi, di materie plastiche. Rifiuti pericolosi non ne sono stati più trattati.

Da un'analisi che abbiamo fatto noi per quanto riguarda l'attività che può essere posta in essere nel porto di Trieste, volendo fare una piccola analisi sul traffico occulto di rifiuti, è emerso che tale traffico può essere fatto solo tramite *container* o rotabile. Queste possono essere le due modalità principali in cui può esistere un traffico occulto. Tali metodi di trasporto sono comunque soggetti alle

procedure doganali che prevedono l'apposizione di sigilli sia sui *container*, sia sugli autoarticolati, che possono essere aperti solo in presenza del personale dell'Agenzia delle dogane.

Inoltre, è proprio l'Agenzia delle dogane che effettua le analisi del rischio delle merci che transitano nel porto di Trieste. Con tale agenzia comunque effettuiamo uno scambio dati, come nel caso, per esempio, del *preclearing* che riguarda la tracciatura delle rotte delle navi. Facciamo uno scambio dati per l'operazione di sdoganamento in mare e forniamo un ausilio di dati che sono utili anche poi alla Dogana per fare le attività di monitoraggio di questi traffici.

Come tipologia, negli anni passati, cui facevo accenno prima, di che cosa si trattava? Si trattava in buona parte di carichi, per esempio, di materiali provenienti dall'estrazione del nichel, che sono finiti in Austria. Per esempio, abbiamo avuto dei medicinali scaduti diretti in Belgio.

Come altri dati, se posso dare rapidamente un'occhiata, abbiamo nichel, medicinali scaduti e batterie esauste, che sono finite in Francia, ma si tratta sostanzialmente di quantitativi abbastanza ridotti. Non c'è mai stato un grosso traffico, secondo gli scambi di informazione che abbiamo avuto con la Dogana, anche perché il traffico è diminuito, in modo particolare nel porto di Trieste, a seguito di operazioni di sequestri compiuti proprio dalla Dogana su questi traffici illeciti.

Questa è una panoramica generale per quanto possiamo riferire in merito al trasporto transfrontaliero dei rifiuti. Rimangono le due fonti di rifiuti prodotti in porto. Parliamo dei rifiuti prodotti a bordo delle navi, del carico. Naturalmente, essendo il porto di Trieste sede di autorità portuale, la locale autorità portuale di Trieste ha provveduto, come da decreto n. 182 del 2003, alla redazione dell'apposito Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti da navi e residui del carico. Lo stesso è stato approvato e revisionato nel 2015.

Attualmente tutto il materiale che viene prodotto viene conferito dalle ditte autorizzate, che sono iscritte o all'articolo 68 tenuto dall'autorità portuale, oppure, qualora ci sia l'impiego di mezzi nautici, sotto l'articolo 60 del Codice della navigazione, come Capitaneria di porto.

Che tipi di controllo facciamo e quali rotte seguono i rifiuti che vengono raccolti? Innanzitutto facciamo dei controlli che ci scambiamo con l'autorità portuale. L'autorità portuale ci chiede un parere prima dell'iscrizione dell'articolo 68 e noi, *ex* articolo 60, effettuiamo anche dei controlli tecnici, oltre che amministrativi, a bordo delle unità che devono trasportare rifiuti.

Dove finiscono questi rifiuti? Qual è la filiera dei rifiuti prodotti in porto? Per quanto riguarda rifiuti assimilabili agli urbani – parliamo sostanzialmente dei rifiuti che derivano dalle cambuse, dalle cucine di bordo e dai locali di vita dell'equipaggio – finiscono nell'inceneritore di Trieste. Invece rifiuti

provenienti dal carico, rifiuti speciali e altre tipologie legate al ciclo produttivo della nave finiscono in buona parte a una società, la Logica di Trieste, che effettua, oltre al deposito di rifiuti, anche la cernita e la selezione dei rifiuti a seconda delle tipologie – ripeto, anche rifiuti pericolosi – nelle varie classi. I rifiuti vengono divisi e anche triturati e suddivisi in varie classi merceologiche: carta, plastica, legname, metalli e via elencando.

Da indagini che abbiamo anche eseguito risulta che, se il numero di produzione dei rifiuti è 100, questa ditta dichiara che viene riciclato il 98,5 per cento. Quindi, hanno l'1,5 per cento di non recupero. Come li recuperano? Questa ditta, la Logica di Trieste, dichiara che la carta viene rivenduta alle cartiere, la plastica viene venduta sotto forma di graniglia e metallo e legname finiscono presso le industrie che poi fanno pannellature e conglomerati. L'ulteriore scarto che hanno non lo buttano, ma viene impiegato anche come combustibile solido secondario per quanto riguarda cementifici o altri sistemi di recupero dell'energia.

ALBERTO ZOLEZZI. Ha detto, quindi, che viene recuperato il 98,5 per cento?

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Ci forniscono questi dati. Naturalmente sono dati acquisiti, cui giustamente potrebbe corrispondere anche una diversa percentuale. Non abbiamo approfondito in maniera particolare un controllo sui dati dichiarati.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Ho una piccola curiosità. Lei ha detto che un traffico che avete soprattutto attenzionato era riferito a un passaggio tra la Turchia e l'Austria. È giusto?

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. La maggior parte.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Immagino che si riferisse al nichel, che entrava dalla Turchia all'Austria.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Esattamente.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Sapete perché questo nichel veniva da lavorazioni chimiche e poi passava in Austria?

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Per l'ulteriore recupero. La destinazione la finale conosciamo, ma, per quanto riguarda la filiera esatta che ne è conseguita, tecnicamente non le saprei rispondere.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Invece avete parlato di materiale plastico, parti meccaniche e altro. Immagino che fosse in uscita dall'Europa.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Assolutamente sì.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Perfetto. Passo alla terza domanda e ho finito. Lei ha detto, per quando riguarda i rifiuti prodotti nelle navi assimilabili agli urbani, che vanno nell'inceneritore. «Assimilabili agli urbani» significa anche il materiale organico?

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Anche l'organico.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Il materiale organico nell'inceneritore ci sembra un po'...

Volevo chiarito questo.

RENATA POLVERINI. Volevo sapere intanto se avete già delle linee di azione per i prossimi mesi per il monitoraggio del SIN di Trieste e poi – così non parlo più – che tipo di rapporto avete con il porto di Capodistria. Siete molto vicini. A noi è sembrato un po' diverso, se non altro nelle metodologie di controllo. Non so se voi avete una idea diversa dalla nostra, o almeno dalla mia.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Rispondo subito alla seconda domanda per quanto riguarda i rapporti con il porto di Capodistria. Per quanto riguarda, invece, l'area SIN passerei la parola al Comandante Poletto, perché ha seguito veramente di persona l'intera attività che stiamo ponendo in essere, ragion per cui è la persona più indicata per rispondere.

Per quanto riguarda i rapporti con il porto di Capodistria, come autorità marittime negli ultimi anni stiamo sviluppando dei contatti e dei rapporti, ma non dal punto di vista commerciale. Dal punto di vista di sviluppo del porto gli aspetti commerciali del porto vengono, naturalmente, trattati

dall'autorità portuale.

Posso solo dire che i rapporti sono buoni, anzi ottimi. Abbiamo degli scambi di attività con gli sloveni anche dal punto di vista della filiera della pesca e di altre attività. Dal punto di vista commerciale non abbiamo molta attività in comune, ma come polizia abbiamo iniziato e stiamo sviluppando una certa collaborazione con le autorità marittime del porto di Capodistria.

PRESIDENTE. Per la questione del SIN?

FABIO POLETTO, *Capo reparto operativo della Direzione marittima di Trieste*. Buonasera a tutti. Mi presento: sono il Capitano di vascello Fabio Poletto, caporeparto operativo. In qualità anche di geologo – sono anche geologo abilitato; non pratico la professione, ma sono iscritto all'albo speciale – mi hanno dato quest'incarico di coordinatore delle attività di monitoraggio del SIN.

Noi effettuiamo un'intensa attività di monitoraggio. C'è una convenzione in itinere col Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che ci ha portato l'anno scorso a produrre anche questo documento, che adesso fornisco alla Commissione in tre copie. Vedrete che si è cercato per la prima volta di produrre un documento organico su un territorio vasto – stiamo parlando di 1.700 ettari, di cui 500 a mare e 1.200 a terra – che ha delle sfaccettature e che è stato ampiamente abusato dall'uomo. Lì c'erano, oltre alla Siderurgica Triestina, che avete visto oggi, anche raffinerie.

Anche l'uomo stesso qui a Trieste... Avete visto, alle spalle ci sono i monti. Ne parlavamo prima. Il porto non si può estendere dietro e si è esteso in avanti. Come? Buttando terreni. Si è buttato di tutto, veramente di tutto, in maniera indifferenziata. In questo momento quello che si è buttato viene ceduto al mare. Pertanto, il Ministero dell'ambiente l'ha inserito, ovviamente, all'interno di quest'area SIN. È diventato un SIN, è stato perimetrato – anche lì probabilmente ci sono stati grossi problemi nella perimetrazione – ed è diventato un sistema chiuso.

Adesso noi che cosa controlliamo? Tutto ciò che esce da quel sistema e tutto ciò che viene immesso in quel sistema deve essere autorizzato dal Ministero dell'ambiente. Periodicamente ci sono delle Conferenze di servizio decisorie e istruttorie. Abbiamo avuto l'anno scorso un *incipit* veramente difficile, perché per noi di Marina occuparci anche di un ambiente terrestre che confina con il mare è stato un po' difficile. Abbiamo dovuto studiare a fondo prima la materia. Ci siamo istruiti assieme all'ARPA e con la provincia.

Poi, una volta che eravamo a conoscenza del territorio, siamo andati sul territorio a fare questi

controlli, che continuano anche adesso, soprattutto su quattro linee d'azione. L'accordo di programma, che è stato siglato nel novembre 2014 con la Ferriera, prevede determinati interventi all'interno della Siderurgica Triestina, tra i quali anche – è stata attuata e sta finendo – la rimozione del cumulo storico... (ci sono due cumuli storici) che stava all'interno della Ferriera, che viene analizzato per singoli settori e poi parte.

Noi li abbiamo seguiti. Abbiamo seguito un carico, ovviamente da anonimi. Non ci siamo fatti scorgere quando l'abbiamo seguito. Abbiamo fatto un'intensa attività investigativa e l'abbiamo seguito dalla A alla Z, da dove iniziava. Avevamo degli uomini all'interno, abbiamo visto che si movimentavano e siamo arrivati a Noale. Li abbiamo seguiti sull'autostrada, siamo arrivati e abbiamo controllato anche la *reception* finale. Abbiamo controllato tutto anche della *reception* finale. Vedrete anche le foto nella relazione che vi abbiamo allegato.

Questo in particolare ci vede impegnati adesso, anche perché stanno realizzando la piattaforma logistica, e ci vede anche un po' preoccupati perché nella piattaforma logistica cosa verrà fatto? Sempre per il discorso di prima, ossia che il porto si estende verso mare, verrà realizzata una specie di scatola, che verrà riempita. Siamo un po' preoccupati perché il mare non verrà tolto.

Solitamente si toglie il mare e si buttano i sedimenti. Vado a riempire questa scatola, che è vuota. Faccio una linea di demarcazione col mare e poi la riempio. Se tolgo il mare, vedo anche quello che va a finire dentro. Siamo particolarmente impegnati nel capire che lì dentro non ci possano finire cose che non ci devono finire. Questo lavoro ci vedrà impegnati prossimamente proprio per questo, perché il mare non verrà tolto, ma verrà emunto. L'acqua del mare verrà emunta e verrà purificata. Questa è stata l'autorizzazione decisa dal Ministero dell'ambiente.

Quindi, siamo impegnati su questi fronti: con gli accordi di programma, seguire i lavori che vengono realizzati, che devono essere realizzati esattamente come sono stati autorizzati dal Ministero dell'ambiente; seguire i lavori della Piattaforma logistica triestina; seguire la rilocalizzazione fuori terra della SIOT.

Ieri abbiamo visto la SIOT. Se vi ricordate, alla fine abbiamo visto dove scaricavano le petroliere. Loro stanno ricollocando fuori terra dei serbatoi. Anche quei lavori vanno seguiti attentamente, perché è una zona altamente inquinata. Pertanto, tutto quello che viene rimosso da lì va effettivamente seguito.

Dobbiamo verificare dove va, chiaramente a campione, perché non possiamo essere sempre presenti sul territorio. Verificheremo a campione dove va a finire e se effettivamente va a finire dove

deve finire, se i quantitativi sono quelli, se i *trailer*, durante il percorso che debbono necessariamente fare, non deviano fuori traiettoria e se queste terre vengono usate magari per altri scopi. Se devono finire in discarica, in discarica devono andare.

Questo ci vede impegnati, e non solo. Quest'anno anche con l'ARPA abbiamo attuato una convenzione che ha previsto il telerilevamento aereo con bande multispettrali. Abbiamo fatto un volo il 12 aprile di quest'anno e stiamo analizzando i dati. Non solo, analizzeremo i dati 2016 e li metteremo a confronto con il telerilevamento aereo fatto nel 2010 e nel 2012. Avremo così la possibilità di vedere tre foto. Non sono solo foto, perché queste bande multispettrali consentono anche di capire che tipo di inquinanti ci siano.

Tra l'altro, con l'acqua vorremmo trovare anche l'Eternit, ovvero l'amianto nei tetti. Questo è il nostro scopo finale. Adesso dovremmo interessare anche l'università per vedere di arrivare anche a questo obiettivo, che sarebbe un obiettivo veramente appagante.

MIRIAM COMINELLI. Buonasera. Volevo chiedere notizie sull'Associazione dei porti del Nord Adriatico, a cui nel 2010 aderisce anche l'autorità portuale di Trieste, insieme a Venezia, Capodistria e Fiume. Vorrei sapere se avete notizie in merito a quest'associazione e se influisce sulle vostre attività.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Esiste quest'Associazione dei porti del Nord Adriatico, ma, per quanto riguarda il traffico dei rifiuti, facciamo due attività sostanzialmente disgiunte. Al di là della normale attività di supporto che facciamo nei confronti dell'autorità portuale, per quanto riguarda l'attività di polizia o di controllo che poniamo in essere lavoriamo indipendentemente da quest'Associazione dei porti.

BARTOLOMEO PEPE. Volevo sapere se nella relazione avete fatto anche dei piani di caratterizzazione. Avete controllato anche le acque? Che tipo di inquinanti, in questo caso, sono stati cercati?

FABIO POLETTO, *Capo reparto operativo della Direzione marittima di Trieste*. Con l'ARPA mensilmente facciamo controlli in questa zona, ma non si tratta tanto di identificare, perché sappiamo. Purtroppo, ci sono analisi e analisi. L'ARPA penso siano forse trent'anni che ci lavora. Sappiamo esattamente quali sono gli inquinanti. Lo sa benissimo il Ministero dell'ambiente. Sappiamo

esattamente il quantitativo e sappiamo la pericolosità.

Vengono fatti i *test* di cessione. Questa è la novità in queste zone, non so se solo a Trieste, ma anche nei SIN. Quanti di questi inquinanti finiscono ancora a mare? Il problema maggiore che si ha adesso alla Siderurgica Triestina è che, purtroppo, sono stati utilizzati i terreni che derivavano dalla produzione, dallo scarico della loppa di altoforno e via elencando, che contengono metalli pesanti e un po' di tutto. Contengono veramente elementi che sono molto tossici e nocivi.

Il problema è l'acqua che arriva a Trieste. Praticamente Trieste, vedete, ha sempre dietro questi monti. Che succede? L'acqua piovana si immerge, filtra attraverso questi terreni e va a mare. Alla fine sarà previsto un barrieramento fisico. Dobbiamo bloccare perché questi prendono proprio questi prodotti, li riversano a mare e poi tali prodotti finiscono a essere nell'ambiente circostante. Ne fa, quindi, le spese anche la specie umana.

In futuro si prevede un barrieramento fisico. All'attualità stiamo arrivando non al barrieramento fisico, ma a un barrieramento idraulico, ovvero l'acqua che percola e che arriva sul terreno deve essere emunta. Deve essere emunta ed è un rifiuto tossico nocivo.

Il mese scorso al Ministero dell'ambiente abbiamo tenuto una Conferenza dei servizi per cercare di rilevare il modello idrogeologico del sottosuolo per arrivare poi a capire anche come fermare questo processo di acqua che si infiltra e va a mare. Se avete visto, qui ci sono gli stabilimenti balneari. Ieri avete visto con me che Piazza Unità d'Italia non è tanto distante da questa zona e che gli stabilimenti balneari sono qui.

Se vedete il triestino – lo dico io, che vengo in bicicletta a lavorare – notate che sulla stessa strada ci sono i pedoni, le biciclette e le fermate per gli autobus. Non c'è spazio in questa città. Quindi, bisogna cercare di fermare quello che abbiamo prodotto nel passato, perché non c'erano neanche le leggi che ci sono adesso. La Ferriera è della fine del Settecento. L'hanno inserita qui gli Ungarici addirittura, perché a Trieste si produceva. Venivano prodotte nel porto dell'Austria e, quindi, le navi venivano fatte qui. Producevano il ferro. C'era l'arsenale e c'era la Wärtsilä motori. Producevano tutto qui.

Noi ci ritroviamo adesso a dover gestire quest'area che è stata inquinata da oltre duecento anni. Non è facile. Non è facile neanche la nostra attività perché quello che vogliamo – penso – tutti in Italia è continuare a operare e cercare di sanare tutto quello che si può sanare.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, vi ringraziamo, anche perché avete fatto un lavoro –

adesso bisogna guardarlo attentamente – sicuramente molto interessante, molto preciso e molto puntuale. Non so quante Capitanerie l'abbiano fatto. Grazie per le notizie. Eventualmente, se avremo qualche approfondimento da chiedervi, ve lo chiederemo.

UGO FOGHINI, *Vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste*. Presidente, grazie. Consegniamo comunque la copia per quanto riguarda la relazione odierna. Ringraziamo noi per l'attenzione che ci è stata riservata.

PRESIDENTE. Grazie a voi e scusate di nuovo per il ritardo. Grazie per la collaborazione e anche per ieri. Vi ringrazio ancora e dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 19.40.