

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 A VENEZIA**

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Tiberio Piattelli.

La seduta comincia alle 11.10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Tiberio Piattelli.

Ringraziamo il comandante anche per il sopralluogo che abbiamo fatto questa mattina. Come lei saprà, noi siamo una Commissione d'inchiesta e stiamo facendo l'ultima tappa qui in Veneto per raccogliere tutti gli elementi conoscitivi che necessitano per il nostro lavoro. Ci occupiamo, ovviamente, del ciclo dei rifiuti e del tema delle bonifiche. Anche su questo lei ci potrà probabilmente essere utile.

Mentre affrontiamo la questione del Veneto in maniera specifica, stiamo affrontando anche altri due temi, contemporaneamente. Uno è la questione delle bonifiche, l'altro è quello del traffico transfrontaliero dei rifiuti. Anche i porti nostri sono importanti a questo riguardo. Le chiederemo anche eventualmente qualche notizia in merito dal suo punto di vista.

Adesso le leggo un brevissimo *speech*, che è quello di prassi.

Avverto il nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito Internet della Commissione e che, se lo riterrà opportuno, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta. Questo nel caso in cui ci fossero delle questioni di carattere riservato o segreto.

Cedo, quindi, la parola all'ammiraglio Tiberio Piattelli perché ci faccia un quadro della situazione. Eventualmente i commissari faranno poi qualche domanda.

TIBERIO PIATTELLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Venezia*. Premetto, signor presidente, che ho preparato una breve relazione, un sunto di sei pagine, sulle competenze del Corpo della Capitaneria di porto nella materia di interesse di questa Commissione e sull'attività che viene svolta nel settore ambientale nell'ambito della Direzione marittima di Venezia.

Per quanto riguarda le competenze di carattere generale del Corpo della Capitaneria di porto, non so se lei ritiene che io possa passare oltre, perché saranno state illustrate. Diamo per conosciute le competenze del Corpo della Marina, che ha dipendenza funzionale dal Ministero dei trasporti e dal Ministero dell'ambiente e delle politiche agricole per le materie di competenza.

Per quanto riguarda, invece, l'aspetto che ci riguarda più da vicino, cioè Venezia, premetto che la Direzione marittima di Venezia ha la giurisdizione sul litorale della regione del Veneto dalla foce del Tagliamento, al Nord, alla foce del Po di Goro, al Sud, per circa 160 chilometri. Da essa dipendono, al Nord, la Capitaneria di porto del compartimento marittimo di Venezia, con i dipendenti Uffici circondariali marittimi di Jesolo e Caorle, e la delegazione di Spiaggia di Bibione e, a Sud, la Capitaneria di porto di Chioggia, con i dipendenti Uffici locali di Porto Levante, Pila di Porto Tolle e Scardovari.

Nell'ambito dei compiti di sorveglianza e di accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti, nonché di repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali di rifiuti di cui all'articolo 193, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, noi, negli ambiti dei porti di giurisdizione, effettuiamo quotidianamente controlli negli ambiti portuali, espletando attività di monitoraggio costante del territorio sia dei porti, sia degli ambiti demaniali marittimi, sia degli specchi acquei antistanti, augurandoci che quest'attività comporti anche un deterrente per chi effettua attività illecite. Nel prosieguo illustrerò ciò che è stato fatto nel campo più specifico della Polizia marittima e ambientale.

È di particolare importanza evidenziare – la Commissione ne ha, peraltro, preso atto nella ricognizione odierna via mare – l'estensione e la particolare morfologia della laguna veneta, che rappresenta un *unicum* in ambito non solo europeo, ma anche mondiale e, in particolare, del porto di Venezia.

Esso si sviluppa principalmente, come abbiamo visto, in due macroaree: il porto industriale di Marghera, che si estende per una superficie di circa 1.600 ettari, e il porto passeggeri della darsena marittima di Venezia. Complessivamente il porto di Venezia dispone di 80 banchine operative, per una lunghezza complessiva di circa 30 chilometri. Tale conformazione dell'area portuale rende complesso anche il monitoraggio delle operazioni commerciali in 31 impianti portuali.

In particolare, entrando nello specifico dell'attività svolta, noi abbiamo l'attività di controllo e di verifica sugli impianti portuali per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico di cui al decreto legislativo n. 182 del 2003.

Per quanto concerne il porto di Venezia, il Piano è stato predisposto dall'Autorità portuale nel 2006 ed è stato approvato con la deliberazione del Consiglio regionale del Veneto n. 42 del luglio 2008. Il servizio di raccolta è affidato in concessione dall'Autorità portuale alla società CONEPO per i rifiuti solidi e alla società Guardie ai fuochi del porto di Venezia per quanto riguarda i rifiuti liquidi. Le tariffe sono stabilite, naturalmente, dall'Autorità portuale.

Sulla base delle linee-guida impartite a suo tempo dal Reparto ambientale marino del Corpo presso il Ministero dell'ambiente l'obbligatorietà e la disciplina specifica della materia sono disciplinate con ordinanza della Capitaneria di porto.

Per quanto concerne, invece, il porto di Chioggia, dove non vi è un'Autorità portuale, il Piano di raccolta è stato approvato dalla Capitaneria di porto di concerto con la regione Veneto, che non ha, tuttavia, ancora provveduto all'affidamento dei servizi per il circondario marittimo di Chioggia. Pertanto, nelle more il servizio è regolamentato con ordinanza della Capitaneria di porto e affidato con concessione quadriennale a una società locale.

Nello specifico, i controlli che noi effettuiamo vengono fatti a bordo delle navi, con controllo dei documenti di bordo, ossia dell'*Oil Record Book*, del *Certificate of Sewage* e del *Garbage Management Plan*, di tutte le navi. Vengono effettuati l'accertamento visivo e all'occorrenza sono prelevati campioni qualora sorgano dubbi sulla tipologia del liquido che viene conferito.

Qualora dall'esame documentale emergano dubbi sul liquido che deve essere conferito, vengono effettuate delle analisi. I campioni vengono fatti analizzare presso il laboratorio delle dogane o dell'ARPAV, come specificherò in seguito per quanto riguarda i controlli dei fumi emessi dalle navi.

Un altro argomento molto dibattuto a Venezia, nell'ambito del famoso problema delle grandi navi, cui accennavamo anche questa mattina, quando eravamo a bordo della motovedetta, è il problema dei fumi emessi dalle navi ritenuti inquinanti, che potrebbero, naturalmente, essere inquinanti qualora non rispondano ai requisiti previsti dalla normativa vigente.

Voglio premettere che l'amministrazione comunale, la Capitaneria di porto e l'Autorità portuale, nell'ottica di ulteriormente salvaguardare la salute, argomento che sta molto a cuore all'opinione pubblica e soprattutto anche ai *media* locali, e ai fini anche della tutela ambientale della città e della laguna, hanno collaborato alla promozione di iniziative volte alla sottoscrizione di accordi volontari, denominati *Venice Blue Flag*, l'ultimo dei quali è stato sottoscritto nel 2013.

Con questo accordo le compagnie di navigazione si sono impegnate ad attenersi ai limiti previsti dalla normativa europea per le navi in banchina dello 0,1 per cento di contenuto di zolfo delle emissioni fin dall'ingresso in laguna. La normativa, come voi sapete, prevede determinati limiti nella quantità di zolfo nei carburanti marini per la navigazione in alto mare, per la navigazione negli ambiti delle acque territoriali e per la navigazione in porto. Questo accordo ha trovato la spontanea adesione da parte delle compagnie.

Per precisione, vorrei aggiungere anche che nel 2014 questo accordo non è stato rinnovato, ancorché mi risulti che le compagnie si siano comunque attenute al vecchio accordo. Questo accordo avrebbe dovuto rientrare in un provvedimento da emanarsi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quello dell'ambiente, in una modifica del decreto *Clini-Passera* per quanto concerne il tonnellaggio delle navi che potevano accedere in laguna. In questo provvedimento avrebbe dovuto essere inserita anche una norma per il tenore di zolfo delle navi che navigavano in ambito lagunare. Poiché, però, questo provvedimento non è stato ancora emanato, l'accordo non è stato rinnovato, ma di fatto è stato applicato dalle compagnie.

Al riguardo, nel marzo del 2012 Capitaneria di porto, Autorità portuale e dogane hanno stipulato una convenzione per incrementare l'effettuazione delle analisi chimiche sui campioni di combustibile per uso marittimo prelevati dalle navi, sempre ai fini della prevenzione.

Sulla scorta, quindi, di questi accordi, noi, come Capitaneria di porto, abbiamo effettuato numerosi campionamenti sui carburanti delle navi, che sono stati poi sottoposti a verifica presso il laboratorio dell’Agenzia delle dogane di Marghera, un laboratorio molto attrezzato e prestigioso.

Nello specifico, noi abbiamo fatto nel 2012 155 controlli. Premesso che il controllo documentale viene sempre fatto, a campione vengono eseguiti controlli di carburante, quando sorge qualche dubbio dall’esame della documentazione.

Sono stati eseguiti, dunque, 155 controlli nel 2012, 109 nel 2013 e 131 nel 2014, fino adesso. In questi tre anni sono state complessivamente riscontrate 5 irregolarità. Abbiamo sanzionato due navi nel 2012, due nel 2013 e tre nel 2014, ma nessuna nave passeggeri, solamente navi da carico a Porto Marghera, mentre i controlli sulle navi passeggeri hanno avuto tutti esito positivo.

Sono state elevate, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006, sanzioni amministrative da 15.000 a 150.000 euro per quanto concerne il combustibile specifico. Per la mancata redazione della tenuta dei registri di bordo in materia di combustibile sono state elevate sanzioni che andavano da 1.500 a 9.000 euro, sempre in base a quanto previsto dalla normativa.

Per quanto concerne l’argomento che lei, presidente, accennava, quello del controllo transfrontaliero dei rifiuti, il 29 settembre 2008 è stato sottoscritto con la provincia di Venezia un accordo triennale, rinnovato il 10 ottobre 2013, ai fini di uno scambio di informazioni in materia di rifiuti per gestire in maniera più snella l’attività di vigilanza nel settore. A questo protocollo hanno aderito anche altri enti, come l’Agenzia delle dogane o il Nucleo operativo ecologico dei Carabinieri.

Nell’ambito di questo accordo è stata effettuata all’inizio del 2013 un’operazione denominata *Demeter 2*, promossa dall’Organizzazione mondiale delle dogane. L’operazione era finalizzata, nello specifico, al controllo della regolarità doganale e ambientale delle attività di trasporto transfrontaliero dei rifiuti diretti in Cina.

L’attività, iniziata nel febbraio 2013 a Porto Marghera, ha consentito, in effetti, di rilevare l’illeceità di numerose spedizioni, in relazione non solo ad aspetti doganali, ma anche ad aspetti ambientali, consistenti nella violazione dell’articolo 193, comma 12, del decreto n. 152, che disciplina le attività di sosta intermedia nel caso di trasporto intermodale di rifiuti, nonché degli articoli 256 e 259 del Regolamento (CE) n. 1013 del 2006 e del sempre più volte citato decreto n. 152.

In tali fattispecie sono stati contestati reati per gli articoli 482, 483 e 489 del Codice penale per aver falsamente attestato fatti nella documentazione doganale, nonché per aver utilizzato atti falsi. In particolare, sono stati posti sotto sequestro 74.000 chilogrammi di rifiuto plastico (PET macinato) che

erano contenuti in 5 *container* in area doganale da un'impresa terminalista e illecitamente dichiarati in bolletta doganale quali materia prima secondaria.

L'ulteriore fase dell'attività ha portato al sequestro di 986.000 chilogrammi di scaglie di laminazione contenute in 40 *container*.

A corollario dell'attività di polizia giudiziaria sono stati deferiti all'autorità giudiziaria vari soggetti a titolo concorrente ai sensi dell'articolo 110 del Codice penale.

Recentemente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha promosso due campagne nazionali di tutela ambientale per il potenziamento dei controlli lungo le coste, con particolare attenzione alle zone soggette a particolari vincoli di tutela ambientale. La Direzione marittima ha coordinato al riguardo l'attività dei comandi e degli uffici dipendenti. La campagna è operata a livello nazionale.

Nell'ambito specifico dell'attività di controllo che è stata effettuata in mare, lungo le spiagge e negli ambiti portuali noi abbiamo prodotto 20 notizie di reato. Sono stati effettuati 8 sequestri e sono state elevate 45 sanzioni amministrative per vari importi.

Per quanto concerne gli illeciti specificamente rilevati in materia di rifiuti, noi abbiamo denunciato una società in provincia di Padova per la gestione non autorizzata di rifiuti di origine animale, in particolare sottoprodotti della filiera della pesca, e abbiamo effettuato un accertamento presso uno stabilimento collegato in provincia di Brescia, accertamento che ha portato all'individuazione e alla conseguente denuncia di un deposito preliminare non autorizzato di questi sottoprodotti.

È stato sanzionato, inoltre, un trasportatore per conto terzi di rifiuti liquidi a Venezia per irregolarità amministrative documentali.

È stata poi individuata la presenza di rifiuti ingombranti sull'area demaniale nell'isola di Pellestrina ed è stato interessato il comune per le azioni di rimozione dei rifiuti.

Inoltre, su delega della procura della Repubblica di Pordenone e in collaborazione con l'ARPAV e con il Nucleo operativo dei Carabinieri, sono stati condotti accertamenti su un ripascimento non autorizzato in un tratto di litorale a Bibione. Gli esiti dell'attività di accertamento, che è tuttora in corso, sono stati riferiti all'autorità giudiziaria.

Inoltre, l'Ufficio locale marittimo di Jesolo, insieme al Corpo forestale dello Stato, ha svolto un'indagine sulla gestione di rifiuti derivanti dalla pulizia delle spiagge che ha portato all'emissione di

una notizia di reato per attività organizzata finalizzata sempre al traffico illecito. Voi sapete bene che fine facessero questi rifiuti recuperati dalle spiagge.

In ultimo, proprio recentemente, a seguito di un'apposita convenzione stipulata dal Ministero dell'ambiente con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, anche Venezia è stata interessata a un'attività di controllo specifica proprio per il SIN di Marghera.

L'attività è stata appena iniziata. Abbiamo predisposto una pianificazione operativa di controlli ambientali e proprio ieri è venuto un *team* di colleghi dal Comando generale per fare un punto preliminare sull'attività da svolgere poi nello specifico.

La pianificazione prevede una serie di attività finalizzate sia al monitoraggio degli interventi di bonifica avviati dai soggetti pubblici e privati fin qui autorizzati, sia al contrasto di ulteriori azioni che costituiscano illecito ambientale.

Il settore di Marghera, come avete visto, è piuttosto complesso. Pertanto, noi stiamo pianificando delle attività specifiche, dedicando un paio di giorni a settimana esclusivamente a questo tipo di attività. Le prime ispezioni hanno portato all'individuazione di un'area utilizzata da ignoti come deposito di rifiuti di varia natura, tra cui ingombranti e speciali, e al sanzionamento di una nave che non dichiarava correttamente il quantitativo di rifiuti liquidi presenti a bordo.

In ultimo, per quanto può essere di interesse, abbiamo iniziato una collaborazione con il CNR-ISMAR nella campagna che deriva da un progetto comunitario, il *LIFE-GHOST*. Si tratta delle reti fantasma, abbandonate in mare, che rappresentano un problema non particolarmente visivo, ma effettivamente in molte zone piuttosto sensibile, soprattutto nelle nostre zone, ossia nelle zone del veneziano e del chioggiotto. In queste zone ci sono le cosiddette *tegnùe*, riserve sottomarine tutelate a livello locale, dove spesso le reti si impigliano, vengono tagliate e rimangono in abbandono. Questo progetto è mirato appunto al recupero di queste reti.

Questo è un quadro generale. Sono a disposizione per eventuali chiarimenti, qualora sia grado di poterli fornire, naturalmente.

PRESIDENTE. Certo. La ringraziamo per il quadro.

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

FRANCESCO SCALIA. A proposito del traffico transfrontaliero di rifiuti lei ha parlato di una convenzione con la provincia di Venezia. In base alla sua esperienza le destinazioni principali e la tipologia dei rifiuti che avete riscontrato quali sono?

BARTOLOMEO PEPE. Salve. Vorrei farle una domanda. In merito alle analisi condotte sui carburanti, si riferisce ai carburanti BTZ, quelli che si usano al largo, o anche al gasolio, che viene di solito usato quando si entra in laguna?

Le spiego. In Campania abbiamo avuto un problema di tracce evidenti di PCB, ossia policlorobifenili, mischiati al gasolio. Volevo sapere, nel caso in cui aveste fatto questo esame ai carburanti, se è stato esteso a questa tipologia chimica di prodotto o se è stato fatto solamente per accertare la quantità di zolfo.

Grazie.

STEFANO VIGNAROLI. Vorrei avere innanzitutto maggiori chiarimenti sull'accordo con la provincia: in che cosa consiste?

Per quanto riguarda il finto PET materia prima secondaria, chi era la società coinvolta, qual era la destinazione – la Cina? – da dove veniva questo materiale e quanto è frequente questo fenomeno? È solo occasionale oppure c'è una rete costante e fissa?

PRESIDENTE. Io vorrei chiederle se, in merito alle recenti indagini svolte o questioni che avete trovato rispetto al tema delle spedizioni possiamo avere i dati analitici – chiediamo se ce li fa avere per tempo – che possono essere oggetto di interesse per la nostra Commissione.

Non so se mi è sfuggito un punto rispetto al tema dei rifiuti che le navi hanno a bordo. Esiste una regolamentazione per le modalità di smaltimento. Mi sembra che lei abbia citato un caso di irregolarità. Come avviene il controllo di queste situazioni? Siete voi che fate i controlli rispetto ai rifiuti che le navi accumulano durante i viaggi e che devono smaltire quando arrivano nei porti? Anche questo aspetto ci sembrava interessante.

Un'altra questione che mi sembrava interessante è quella del monitoraggio delle attività di bonifica che lei ha ricordato. Come si declina? Questo monitoraggio serve per verificare se le operazioni di bonifica sono state fatte correttamente o meno, se hanno funzionato o meno? Lo state facendo insieme ad altri organismi o per conto vostro? Vorrei sapere un po' di più su questa questione.

Grazie.

Do la parola al nostro ospite per la replica.

TIBERIO PIATTELLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Venezia*. La prima domanda riguardava la destinazione e la tipologia dei rifiuti. In linea di massima si tratta di destinazioni verso Paesi orientali. Infatti, l'attività che ha comportato quel sequestro riguardava navi dirette in Cina.

Le tipologie di materiali comprendono normalmente, come ho detto prima, materiali ferrosi, avanzi di lavorazione e prodotti di questo genere, nonché materiale elettrico non più utilizzato. Sono queste le particolari tipologie che sono state riscontrate nei *container* sequestrati a suo tempo, a seguito dei controlli che erano stati fatti.

Per quanto riguarda le analisi, le analisi dei carburanti sono mirate particolarmente a rilevare la quantità di zolfo presente nel gasolio marino. Il campione, però, viene poi mandato all'Agenzia delle dogane. Il nostro controllo è mirato a questo, ma la verifica che fa l'Agenzia delle dogane è più ad ampio spettro. A parte i casi che ho citato prima, comunque, non sono state riscontrate altre irregolarità.

Chiaramente, il fatto che ci siano questi controlli è ormai cosa nota. Io credo che quest'attività abbia un effetto molto deterrente, tanto che le navi che sono state «pizzicate» sono navi che battono sempre qualche bandiera un po' strana, per esempio isole Cayman o Cambogia. Nelle bandiere principali abbiamo verificato qualche irregolarità documentale, ma non sul tipo di carburante. Mi auguro che continui così.

Per quanto concerne l'accordo con la provincia, è stato promosso dalla provincia, la quale ha messo a disposizione delle forze di polizia operanti strumenti informatici e ausili di carattere tecnico-operativo, oltre alla collaborazione del nucleo di polizia provinciale dipendente.

Di fatto, per quanto riguarda l'attività che è stata fatta e che abbiamo citato prima, il *dominus* di quest'attività è stato l'Agenzia delle dogane – mi riferisco all'attività di controllo transfrontaliero dei rifiuti – con cui noi poi abbiamo collaborato, grazie anche ai mezzi che ci ha messo a disposizione la provincia.

Mi si chiedeva, per quanto riguarda il PET, da dove provenisse e dove andasse. Mi riservo di farvelo sapere, perché in questo momento non ho questo dato. Ve lo farò sapere quanto prima.

Per quanto riguarda i rifiuti a bordo delle navi, il controllo viene effettuato in una prima fase cartulariamente. Qualora ci siano sospetti o dubbi al riguardo, vengono effettuati dei controlli assieme al medico della sanità marittima e al medico di bordo. L'attività maggiore al riguardo è quella delle

deroghe per il mantenimento dei rifiuti a bordo fino allo scalo successivo dotato di impianti di smaltimento per questi rifiuti.

Come loro sanno, quando è uscita la normativa dei rifiuti a bordo, tali rifiuti erano praticamente scomparsi. Nessuno aveva più rifiuti a bordo da conferire quando fu stabilita l'obbligatorietà. In ogni caso noi di fatto autorizziamo il mantenimento dei rifiuti a bordo purché la capacità a bordo sia ancora dell'80 per cento prima di giungere al prossimo scalo. Praticamente stabiliamo un limite del 20 per cento a bordo di mantenimento.

Nella relazione non ho messo questa notizia, perché mi sembrava superflua, ma anche in quest'ambito c'è stata una situazione molto «penata», perché, con il famoso decreto Clini-Passera, era stata posta una norma per cui tutte le navi avevano l'obbligo di conferire i propri rifiuti al porto di Venezia.

Naturalmente, c'è stata la rivoluzione e la levata di scudi e il TAR ha annullato questa norma, ragion per cui si è tornati alla disciplina precedente, stabilita con l'ordinanza della Capitaneria di porto. Essa stabiliva il limite di rifiuti da mantenere a bordo e le modalità per ottenere la deroga, con modulistica, controlli e documentazione da presentare, che viene esaminata. Qualora si riscontri che vi sia la possibilità di concedere deroghe, tali deroghe vengono concesse.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, ringraziamo il nostro ospite. Grazie davvero. Le chiedo di farci avere le informazioni su queste indagini in maniera più dettagliata. Gli uffici raccoglieranno questo materiale perché ci può servire per impostare la relazione.

TIBERIO PIATTELLI, *Comandante della Capitaneria di porto di Venezia*. Entro brevissimo tempo ve la invierò via *e-mail*.

PRESIDENTE. Vi ringrazio e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.42.