

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 SICILIA

MERCOLEDÌ 11 MARZO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del comandante della Capitaneria di porto di Catania, Domenico De Michele

L'audizione comincia alle 13.18.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della Capitaneria di porto di Catania, Domenico De Michele.

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 e consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata nella parte finale della seduta.

Do la parola all'ammiraglio ispettore Domenico De Michele, comandante della Capitaneria di porto di Catania e direttore marittimo della Sicilia orientale. L'ammiraglio è accompagnato dal suo assistente, che, se dovrà intervenire, dovrà dire il proprio nome.

Le chiederemo un *focus* esattamente sulle questioni di cui ci occupiamo, ovvero del traffico transfrontaliero dei rifiuti. Vorremmo capire dalle vostre attività quali sono le situazioni più importanti che avete riscontrato.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Sono certo siate a conoscenza del fatto che la Guardia costiera si occupa di variegate problematiche

ambientali. Quelle di cui vi occupate attengono specificamente ai trasporti marittimi e, comunque, ad alcuni fenomeni collegati con il ciclo dei rifiuti.

La Direzione marittima di Catania, o meglio, della Sicilia orientale, presenta variegati aspetti che possono essere di interesse per questa problematica. Sostanzialmente, per brevità possiamo raggrupparli nei trasporti dei rifiuti su nave, ovviamente sempre tramite gommato, e fenomeni che invece attengono a vere e proprie attività illecite connesse allo smaltimento dei rifiuti, che costituiscono le componenti doganali.

Le particolari attività che può essere di interesse per quanto riguarda le realtà della Sicilia orientale sono esattamente raggruppabili in alcuni fenomeni. Attività svolte ci hanno indotto ad approfondire, mediante apposite indagini di polizia giudiziaria, il fenomeno estrattivo mediante le piattaforme.

Un altro fenomeno particolare ci ha impegnato per più di un anno e mezzo in indagini con la procura della Repubblica catanese e ci ha consentito di verificare come fosse particolarmente insidioso, poiché coinvolgeva vari Paesi europei, non solo l'Italia. Si tratta di un meccanismo secondo il quale le navi italiane e straniere – se italiane, erano passate sotto bandiera estera prima di partire – chiedevano spedizioni per porti europei, o meglio dell'Unione europea, nel nostro caso per la Grecia, e poi abusivamente si dirigevano verso porti turchi, dove si perdeva traccia della destinazione. Dagli accertamenti effettuati, dalle intercettazioni e dalle indagini – l'indagine ha comportato sequestri anche in uffici di diverse società sparse nel nord Italia, in Friuli e in Veneto – abbiamo verificato che l'attività coinvolgeva anche altri Paesi.

L'organizzazione comprava delle navi essenzialmente pagando a peso, cosa che ci ha indotto in sospetto. Questo comportava lo smaltimento di queste navi «bypassando» tutte le cautele ambientali che le normative europee invece impongono, ovviamente con intuibili risparmi per l'autorizzazione e per l'armatore. Ci siamo posti un punto interrogativo sul coinvolgimento degli armatori, o meglio, sulla loro consapevolezza della destinazione futura come smaltimento delle navi che vendevano.

Queste operazioni sono all'esame della competente procura della Repubblica.

PRESIDENTE. Quale procura?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Di Catania.

PRESIDENTE. Procura o DDA?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Procura.

PRESIDENTE. Questo riguarda specificatamente solo la demolizione delle navi o anche i carichi che queste navi trasportavano?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. No. In questo caso, presidente, se mi consente, la sua è una bella domanda. È un fenomeno che al quale rivolgiamo la nostra attenzione. Come potete immaginare, la nostra attività su questo tema è collegata soprattutto ai trasporti marittimi, e quindi l'attenzione è posta anche sul carico, del quale parleremo però dopo molto brevemente.

Questa è un'attività di smaltimento vero e proprio di rifiuti speciali e anche pericolosi, che ogni nave ha al suo interno e per il cui smaltimento ci sono veramente dei costi. Indirizzandole nel porto turco di Aliaga, questo tipo di meccanismo non può che essere effettuato anche con una «tolleranza» del Paese ospite. Tenete conto che dalle intercettazioni abbiamo visto che se ne sono occupate anche altre guardie costiere, come nel caso dell'Inghilterra, che ha sequestrato un trasporto di questo genere che transitava per la Manica. Abbiamo appurato, quindi, che il fenomeno non interessava soltanto porti italiani.

Il meccanismo è semplicissimo: comprano delle navi, che dovrebbero dirigere normalmente verso un Paese comunitario, ma che invece dirigono verso porti compiacenti. A volte, c'è il passaggio di bandiera, altro meccanismo molto semplice che avviene, appunto, tramite la dismissione di bandiera da italiana ad altro Paese un po' meno attento alle problematiche marittime. Di fatto, questa nave non è più attenzionata dalle autorità italiane, perché appunto non è più di bandiera italiana, ma non lo è dal nuovo Paese, perché probabilmente neanche sa di queste navi, che quindi in qualche modo hanno libertà di movimento. Abbiamo dedicato molto tempo a quest'indagine sotto il coordinamento costante della procura della Repubblica. Siamo in attesa di verificare che esito avrà.

Un'altra attività che giudico importante, anche se, più che di riciclo, parliamo di smaltimento di rifiuti, è quella delle piattaforme petrolifere. Anche in questo caso, abbiamo condotto un'indagine per un paio d'anni – gli ultimi atti dell'indagine si sono conclusi nel 2009 – e abbiamo potuto verificare che alcuni gestori delle piattaforme petrolifere avevano pensato bene di smaltire residui di lavorazione ed estrazione utilizzando pozzi non attivi. Parliamo di parecchie migliaia di metri cubi.

Per darvi un'idea, dal 2008 al 2009 abbiamo stimato circa 300.000 metri cubi di acque di lavaggio, non acque sporche, ma che contengono residui di metalli pesanti. Addirittura, questi buontemponi avevano anche immesso in questi pozzi materiali acidi, naturalmente con risparmi eccezionali dal punto di vista dei costi.

LAURA PUPPATO. Che pozzi?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Senatrice, come può immaginare, le piattaforme fanno vari pozzi prima di trovare quello giusto, dopodiché quelli non utilizzati comprimevano questi residui.

STELLA BIANCHI. Forse la domanda riguardava le zone e l'impresa.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Davanti Pozzallo. Dovete pensare che l'organizzazione della Guardia costiera prevede un comando regionale. In Sicilia ce ne sono due: quello orientale, con sede a Catania, di cui sono il titolare; quello occidentale, a Palermo. Io mi occupo di quello orientale, che va sostanzialmente da Pozzallo fino a Milazzo e alle isole Eolie.

STELLA BIANCHI. Quale impresa aveva avuto questa brillante idea?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. È l'Edison che abbiamo individuato come responsabile.

STELLA BIANCHI. Qual è stato l'effetto della vostra scoperta?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Anzitutto, è stato quello di interrompere l'illecito e di segnalare il tutto alla procura della Repubblica e al Ministero dell'ambiente, di cui siamo un ramo operativo come Guardia costiera per quanto riguarda il mare.

STELLA BIANCHI. È in corso, quindi, un procedimento.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Certo.

MICHELE MALTESE, *Ufficio relazioni esterne della Capitaneria di porto di Catania*. Sono state denunciate sei persone tra amministratori e responsabili diretti del pozzo.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Se Volete, possiamo fornire anche qualche particolare in generale, ma l'idea è che, dopo queste segnalazioni, i nostri controlli su questo tipo di attività si sono fatti metodici con i controlli sui risultati delle estrazioni, sulle quantificazioni e sulle destinazioni.

STELLA BIANCHI. Mi perdoni ancora: presso quale procura è aperto il procedimento?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Quella di Ragusa. Pozzallo va con Ragusa.

A proposito di isole Eolie, un'altra attività che fa parte delle preoccupazioni che nutriamo – vi dirò di un'altra molto brevemente – è appunto quella sul riciclo dei rifiuti delle isole Eolie, che presentano un particolare *vulnus* in quanto isole minori e dove da un anno abbiamo chiuso un'altra indagine. La circostanza è singolare perché quest'indagine, cominciata con controlli di *routine*, ci ha fatto scoprire una ditta che ha sede a Terme Vigliatore di fatto destinataria di rifiuti da tutta la Sicilia. Nei nostri accertamenti non ci tornavano i conti tra i rifiuti che questa ditta dichiarava di assumere e dove andavano a finire.

STEFANO VIGNAROLI. Qual è il nome di questa ditta?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Adesso la troviamo.

Abbiamo cominciato quest'indagine con la procura, poi l'ha assunta la DDA, che ci ha confermato comunque l'incarico, quindi abbiamo portato avanti la parte finale dell'indagine con la DDA. Peraltro, da quanto ricordo, era una ditta già attenzionata e commissariata, quindi questa circostanza suona ancora più singolare.

Per concludere, vi è un aspetto sommario delle attività. Il porto di Catania è interessato soprattutto dal traffico gommato, cioè da navi Ro/Ro, che portano il gommato. Le attività di controllo che effettuiamo su questo specifico aspetto dei rifiuti sono due. Il primo è un controllo

del carico dei camion, in questo caso periodico, a campione, ma costante, tra la documentazione che hanno e il carico per portano. Ci è capitato a volte di effettuare questi controlli con la Dogana. Spesso abbiamo posto in essere controlli congiuntamente con la Polizia stradale: si controllano gli aspetti della documentazione del camion e in quell'occasione anche i materiali che questi portano.

L'altro tipo di controllo attiene alle navi, esse stesse produttrici di rifiuti. Catania è uno dei non moltissimi porti nazionali in regola con le direttive europee per quanto attiene alla gestione dei rifiuti da nave. Naturalmente, in questo tipo di attenzione spesso ci avvaliamo anche della collaborazione dei Vigili del fuoco per quanto attiene al materiale radioattivo, soprattutto per quanto riguarda i *container*.

Ovviamente, non vi parlo delle merci pericolose, perché quelle sono soggette a controlli un po' più stringenti. Mi riferisco anche a merci inquinanti, documentalmente inquinate. Quelle sono oggetto di un controllo meticoloso, perché prevedono dei nulla osta all'imbarco e allo sbarco. Sono situazioni monitorate costantemente. Parlo dei controlli effettuati nei casi in cui non ci tornano alcune assiduità o alcune provenienze. Questo rientra nei controlli periodici che effettuiamo nel porto per il trasporto con il gommato.

Questi sono succintamente gli aspetti più importanti.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni, che prego siano il più possibile rapidi.

STEFANO VIGNAROLI. Nell'ottica di un approfondimento sulle Eolie, vorrei capire dove vanno questi rifiuti.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Questo è ancora in corso di indagine. Nelle ultime verifiche, non ci tornano circa 12.000 metri cubi che risultano conferiti a questa società, ma non abbiamo contezza di che tipo di destinazione abbiano avuto. Tenga conto che quest'indagine è stata assunta dalla DDA, per sottolineare un po' certi aspetti.

Voglio aggiungere che abbiamo scoperto che la ditta individuata non è destinataria soltanto di questo frammento di illegalità, ma da molte parti della Sicilia.

STEFANO VIGNAROLI. Risultano traffici illeciti attraverso navi non verso Stati stranieri, ma

all'interno del nostro Paese?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Cosa intende per traffici illeciti? Da dove?

STEFANO VIGNAROLI. Da porto a porto all'interno del nostro Paese.

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Non è possibile che avvenga più. è quasi impossibile che avvenga l'illecito, perché le navi sono monitorate per i rifiuti che hanno a bordo. Ogni nave ha, cioè, dei registri e, naturalmente, non ci accontentiamo delle dichiarazioni della nave, ma puntualmente andiamo a bordo con i medici e con il chimico del porto per verificare la quantità e la tipologia di rifiuti.

Si tenga conto che le navi hanno l'obbligo del conferimento, che ovviamente ha un costo, ma è supportato da un'altra previsione normativa, che comporta comunque il pagamento del 35 per cento anche qualora non si conferiscano questi rifiuti. L'armatore, quindi, in qualche modo è invogliato al conferimento.

Il traffico dei rifiuti illeciti è collegato con l'altro aspetto, anche questo attenzionato e in corso di indagine, della voluta confusione tra i materiali ferrosi che si raccolgono e sono stoccati nei vari porti. Nella mia giurisdizione, ho due punti attenzionati, Augusta e Catania. A volte, si possono verificare e si sono verificate, tanto che ci sono state già delle sanzioni, alcune non volute confusioni tra materiali ferrosi da destinare alle fonderie, quindi alla lavorazione, e materiali di risulta, veri e propri rifiuti da smaltire. L'attenzione, quindi, è quella di richiedere e, spessissimo, ottenere collaborazioni di altri enti, come l'ASL, perché è complicato a volte distinguere tra materiali ferrosi.

Abbiamo risolto questo problema in un altro modo, cioè monitorando la fonte, andando a verificare da dove provengono, dalla certificazione, e capire bene chi li produce e cosa produce. Questo ci consente di tenere sotto controllo questo tipo di attività.

PRESIDENTE. Ringraziamo il comandante. Ci avete fornito alcuni spunti su cui sicuramente torneremo, perché quest'indagine sulle navi che cambiano bandiera è uno degli argomenti...

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Presidente, questo è il canovaccio che abbiamo scoperto che seguono. Nel caso che ci ha indotto a

intervenire, addirittura avevano omesso di cambiare bandiera. Peraltro, da contatti avuti anche con altri colleghi in altri porti, avevamo visto che appunto anche in altri porti il comportamento era analogo, ma il canovaccio era quello di far cambiare bandiera e far perdere l'interesse allo Stato italiano verso la nave di cui non aveva alcun interesse a seguire le sorti.

Nel caso che ci ha messo su questa pista, si trattava di un trasporto la cui società aveva omesso di cambiare bandiera, cosicché, come facciamo sempre, ci siamo interessati di ogni nave italiana, ribadisco come facciamo sempre, e l'abbiamo seguita con i nostri apparati durante tutta la navigazione. Il comandante della spedizione è italiano, per intenderci, quindi non stiamo parlando di complotti stranieri, ma proprio di un'organizzazione tutta italiana, anche se credo di ricordare che i referenti fossero in Grecia, i gestori di fatto, che abbraccia un po' tutti gli aspetti della problematica dei trasporti marittimi europei.

A questo aggiungo che, da quello che abbiamo potuto intuire, ma non abbiamo una contezza provata dalle indagini, queste navi poi finiscono per essere dei tondini poi importati in Italia.

PRESIDENTE. Vengono smantellate?

DOMENICO DE MICHELE, *Comandante della Capitaneria di porto di Catania*. Vengono smantellate. Va detto che nessuna nave può entrare in nessun'acqua territoriale senza il beneplacito, quindi una nave che entra in Turchia è sicuramente attenzionata dalle autorità turche e non capiamo come mai non esca più dalla Turchia. Lo lasceremo dire alla procura della Repubblica.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 13.42.