

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 EMILIA ROMAGNA

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del comandante della capitaneria di porto di Ravenna, Giuseppe Meli.

L'audizione comincia alle 9.10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della capitaneria di porto di Ravenna, Giuseppe Meli, del tenente di vascello Tommaso Pino, comandante del porto di Porto Garibaldi, del maresciallo Longo della Capitaneria di porto di Ravenna.

Come sapete, 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.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene 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.

Noi stiamo facendo un lavoro abbastanza nuovo sul tema del traffico transfrontaliero dei rifiuti, quindi, come credo vi abbiano già comunicato informalmente, stiamo facendo delle verifiche in collaborazione con la Capitaneria in diversi porti italiani per avere un'idea della gravità di questo fenomeno.

Domani mattina faremo una visita al porto, quindi oggi vi chiederemmo di focalizzarvi sulle situazioni che meritano attenzione, sulle cose sulle quali ultimamente avete indagato che riguardino il traffico di rifiuti o di materiale che parte come materia prima seconda na in realtà è rifiuto.

Cederei quindi la parola al comandante di vascello Giuseppe Meli.

GIUSEPPE MELI, *Comandante della capitaneria di porto di Ravenna*. Grazie, presidente, ringrazio tutta la Commissione.

Vorrei innanzitutto descrivere brevemente lo scalo nel quale noi operiamo e lavoriamo, il porto di Ravenna, che è l'unico porto canale d'Italia, un'anomalia nella realtà degli scali italiani perché, a similitudine dei grandi porti europei, non paragonabile ovviamente per volumi di traffico, ha 24 chilometri di banchine operative dislocate a dritta e a sinistra del canale stesso, che è lungo 12 chilometri.

Il porto di Ravenna è essenzialmente un porto di rinfuse e penso che sia uno dei primi in Italia per rinfuse. Il volume di traffico è di circa 24 milioni di tonnellate annue, di cui ben venti sono in importazione, quindi è un porto di sbarco ed è il primo in Italia per questa tipologia di materie, in quanto fertilizzanti, granaglie, inerti sono il *know how* del porto.

Accanto a questo tipo di traffico abbiamo anche prodotti petroliferi, degli insediamenti chimici e un traffico container molto limitato rispetto al volume dei traffici dei grandi porti container italiani quali Gioia Tauro, La Spezia e Genova.

Nel porto non ci sono criticità particolari, nel senso che l'attività di vigilanza è espletata periodicamente e la facciamo sia a livello documentale, sia attraverso l'attività di vigilanza in banchina, quando il personale che è in banchina va a verificare lo sbarco delle merci per verificare che quello che ci hanno dichiarato corrisponda al vero.

Attenzioniamo in maniera particolare gli imbarchi, cioè le esportazioni, che sono limitate rispetto al complesso delle merci trattate.

Bisogna comunque premettere che a Ravenna c'è una sinergia tra istituzioni, che a mio modesto parere funziona benissimo, noi siamo ben coordinati dalla Prefettura e abbiamo degli eccellenti rapporti con dogana e con ARPA, per cui al minimo dubbio basta alzare il telefono e la situazione viene analizzata in tutte le sue sfaccettature.

Per quanto riguarda il traffico container, che è l'unico in cui in questo momento vengono movimentate delle quantità di rifiuti non pericolosi (modesti rispetto ad altri scali italiani), l'attore principale è la dogana con cui ci sono ottimi rapporti e proprio in queste

settimane svolgiamo un'attività di indagine molto interessante, sulla quale però non siamo ancora in grado di riferire su una società che esporta all'estero materiale da riutilizzare.

Vorrei dare la parola al maresciallo Longo che si sta occupando di queste indagini e, qualora questi controlli dovessero fare emergere ipotesi di reato, ovviamente avviseremo l'autorità giudiziaria e potremo relazionare dettagliatamente alla Commissione l'attività che stiamo facendo.

PIERINO LONGO, *Primo maresciallo della capitaneria di porto di Ravenna*. Buongiorno, signor presidente, buongiorno alla Commissione e grazie. Io svolgo all'interno dalla Capitaneria di porto di Ravenna compiti di polizia giudiziaria, in particolare su segnalazione della Commissione ci stiamo occupando di questa esportazione di rifiuti diretti verso la Cina e verso la Turchia.

Si tratta di rifiuti di materiale elettrico da cui si ricava il rame, di rifiuti di materiale di acciaio contenuti in container e quindi trattati all'interno di un'area del porto di Ravenna terminal container.

Stiamo indagando su questa società che ha sede in provincia di Ferrara e ha anche un sito in un comune del forlivese. Congiuntamente ai funzionari della dogana, non appena ricevuta tutta la documentazione riguardo a due spedizioni che sono state effettuate poche settimane fa, ci siamo recati in porto e abbiamo aperto i container per verificare se il materiale contenuto fosse effettivamente quello descritto nella documentazione.

Dalla documentazione non si rilevava alcuna anomalia ed effettivamente anche aprendo i container il materiale contenuto riscontrava quello riportato nella documentazione, però continuiamo a svolgere indagini in quanto questa ditta è stata già oggetto di comunicazione di notizia di reato da parte dei funzionari della dogana pochi anni fa e questo avrebbe provocato la deviazione del traffico verso la Slovenia probabilmente via terra.

Poiché queste società le abbiamo in casa, ci stiamo occupando anche di effettuare delle indagini presso i siti, per verificare dove questo materiale viene caricato su gomma e le sue destinazioni. Facciamo riserva di comunicare eventuali illeciti all'autorità giudiziaria competente.

Questa è l'attività che stiamo svolgendo ed è attualmente in corso.

FRANCESCO SCALIA. Voi avete parlato di un'ottima collaborazione tra le autorità che operano nel porto per il contrasto delle esportazioni illecite di rifiuti. Ci sono protocolli definiti e dettagliati e di che tipo è la collaborazione con la procura della Repubblica?

Di questa vicenda che descrivevate poc'anzi abbiamo avuto notizia anche in altre audizioni, ma porti come il vostro che sono particolarmente presidiati poi spingono gli esportatori ad andare su gomma in porti comunitari (la Slovenia ci è stata rappresentata) e a fare da lì le esportazioni illecite in genere verso la Cina. Anche a voi risulta questo, avete notato una diminuzione di partenze di carichi di questo tipo dal vostro porto rispetto al passato?

Vorrei chiedervi infine se abbiate mai eseguito controlli su emissioni radiogene di materiale in partenza dal vostro porto.

GIUSEPPE MELI, *Comandante della capitaneria di porto di Ravenna*. La ringrazio. Noi siamo coordinati in maniera eccellente dalla prefettura, abbiamo un tavolo tecnico in prefettura sui furti di rame, che si riunisce periodicamente e del quale fa parte un ufficiale delle capitanerie di porto.

Certo, per migliorare ulteriormente questa collaborazione sarebbe sicuramente molto più agevole ed utile poter accedere alle banche dati dei colleghi delle dogane e della provincia, che hanno dei *know-how* molto più grandi dei nostri per avere informazioni sulle ditte autorizzate, il trasporto gommato e quindi coordinarli a livello centrale, però a Ravenna non sentiamo la mancanza di queste cose perché il porto a mio modesto parere è ben presidiato.

Per quanto riguarda i volumi di traffico noi non abbiamo notato diminuzioni perché, come dicevo, le esportazioni sono molto modeste rispetto alle importazioni, che rimangono pressoché stabili nel corso degli anni almeno dai dati: 4 milioni di tonnellate in esportazioni, di cui più della metà sono di rinfuse, e le pochissime di container non fanno ripeto individuare uno scenario di questo tipo.

A parte questa indagine, ovviamente se il porto è presidiato e c'è qualche ditta che vuole eludere viene attenzionata immediatamente, individuamo il fenomeno particolare e quindi riusciamo bene a prevederlo.

Per quanto riguarda i radioattivi, si movimentano limitatamente all'attività dell'off-shore, perché Ravenna è uno dei nodi più importanti in Italia per le piattaforme di off-shore (ne abbiamo più di 40) e saltuariamente viene imbarcato e sbarcato materiale radioattivo perché viene utilizzato per le perforazioni, quando vengono fatte determinate lavorazioni, però queste

attività si fanno da decenni e sono soggette a vigilanza sia all'imbarco sul vettore nave che deve essere autorizzato e avere determinate caratteristiche, sia a terra dall'ARPA e dalle prefetture.

Non sono esportazioni: sono materiali che rimangono per le lavorazioni in Italia, cioè arrivano a poche migliaia in rada e poi rientrano, non ci sono particolari situazioni degne di attenzione.

DORINA BIANCHI. Voi ci avete detto che, a parte la criticità del caso citato, le criticità sono abbastanza sotto controllo, riuscite a verificarle. I traffici quindi si sono evoluti tramite altri metodi?

GIUSEPPE MELI, *Comandante della capitaneria di porto di Ravenna*. Da quello che ci risulta, pur con la crisi di questi anni di cui anche il porto di Ravenna ha risentito, rispetto ad altri scali che sono andati più in crisi il porto di Ravenna ha tenuto bene, perché la sua forza sono le rinfuse.

A noi non risultano deviazioni verso altri scali di traffico, Ravenna viene prescelto sia in partenza e sia in arrivo da tutti i grossi importatori di granaglie, di fertilizzanti che lo considerano una base da quando è nato, negli anni '70 con la Ferruzzi, quindi con il grande vecchio, Ferruzzi, che ha iniziato per primo questo tipo di traffico che è rimasto costante.

Anche il traffico containerizzato è limitato perché i fondali del porto di Ravenna più di tanto non possono essere scavati e approfonditi, quindi le navi che possono entrare nel porto di Ravenna hanno un tonnellaggio limitato, quindi il traffico container deve essere più attenzionato, perché non si sa mai cosa ci si mette.

Non abbiamo le grandi navi container, il fenomeno del gigantismo navale che c'è a Gioia Tauro, a Spezia o a Genova, e anche le aree di stoccaggio a terra sono molto limitate, quindi i container che entrano ed escono sono quelli, come vi dirà la dogana il traffico container è molto limitato e quindi quando il fenomeno è più contenuto è anche più controllabile.

PAOLO ARRIGONI. Visto che ha citato il porto di Gioia Tauro, ci sono dei collegamenti, dei trasporti tra il porto di Ravenna e quello di Gioia Tauro

GIUSEPPE MELI, *Comandante della capitaneria di porto di Ravenna*. No, non mi risulta che ci siano questi collegamenti, probabilmente, poiché le navi container fanno scalo da tutte le

parti, sarà capitato per qualche nave container abbia fatto scalo a Gioia Tauro, a Genova Voltri o a Spezia, ma collegamenti di linea fissi con Gioia Tauro non ci sono.

PRESIDENTE. Vorrei sapere come avviene il processo di controllo delle merci deperibili, se abbiate una collaborazione con ARPA o ci siano anche laboratori Usmaf?

Mi risulta che in passato furono fatte alcune operazioni di intercettazione di materiale non perfettamente idoneo che veniva dalla Cina (mi ricordo un caso di thermos).

GIUSEPPE MELI, *Comandante della capitaneria di porto di Ravenna*. Sì, probabilmente in passato ci sarà stato, ma il controllo è innanzitutto documentale, quindi verificiamo cosa ci hanno dichiarato, poi si va materialmente in banchina e se ci sono dei dubbi chiamiamo immediatamente l'ARPA.

Da questo punto di vista è molto semplice, perché le banchine sono quelle, poi ci siamo allenati con il tempo a vedere determinate navi con determinate bandiere o determinate banchine dove in passato c'è stata già qualche situazione, però il collegamento è molto semplice.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo, ci vediamo domani mattina al porto di Ravenna. Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 9.28.