

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 NAPOLI

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del contrammiraglio Arturo Faraone, comandante del Porto di Napoli.

L'audizione comincia alle 14.50.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del contrammiraglio Arturo Faraone, comandante del Porto di Napoli.

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.

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 e delle bonifiche. Noi stiamo facendo per la prima volta come Commissione d'inchiesta un compendio, che poi si tradurrà in una relazione che presenteremo al Parlamento, sul tema del traffico transfrontaliero di rifiuti; sul tema abbiamo già incontrato diversi vostri colleghi in varie parti d'Italia e siamo a buon punto nel nostro lavoro.

Voi ci avete fatto una relazione molto dettagliata ma ci interessava capire quali siano le situazioni più critiche, le indagini più importanti, le situazioni da monitorare e anche i suggerimenti

che, come legislatori, possiamo raccogliere per migliorare il vostro lavoro. Il contrammiraglio Arturo Faraone, comandante del Porto di Napoli, è accompagnato dal comandante Sergio Castellano, dal maresciallo Alessandro Cavallaro e dal maresciallo Luigi Aprea. Cedo quindi la parola al comandante del Porto di Napoli, Arturo Faraone.

ARTURO FARAONE, *Comandante del Porto di Napoli*. Saluto la Commissione; voglio innanzitutto dire che il nutrito seguito che mi accompagna deriva dal fatto che ho assunto solo da pochi giorni il ruolo di comandante del Porto di Napoli e quindi non dispongo ancora del *know how* necessario per esprimere valutazioni o illustrare le attività che abbiamo fatto. Ho quindi portato con me il comandante Castellano, che è l'ufficiale tecnico della Capitaneria di Porto, il maresciallo Cavallaro, che è il nostromo del porto, e il maresciallo Aprea, che è l'addetto alla sezione ambiente della Capitaneria di Porto. Gli ultimi due, avendo operato sul campo, possono illustrare l'attività che è stata fatta, fermo restando che noi abbiamo organizzato questa audizione non solo sulla parte dei rifiuti transfrontalieri, ma anche sul ciclo complessivo dei rifiuti. A tal proposito voglio evidenziare un'attività molto efficace fatta dal comando dell'ufficio circondariale marittimo di Pozzuoli, sotto il coordinamento della Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere; è un'attività molto importante per le questioni ambientali relative al monitoraggio ambientale del territorio, che è stata effettuata mediante telerilevamento ambientale da un nostro mezzo aereo. La cosa viene seguita in maniera molto attenta ma non mi dilungo oltre, anche perché le indagini sono in corso e la magistratura requirente sta effettuando la propria attività di coordinamento sull'attività di polizia giudiziaria in atto. La nostra attenzione sulla tutela dell'ambiente è quindi massima. Per quanto riguarda i rifiuti transfrontalieri e gli interventi effettuati lascio la parola all'ufficiale tecnico, il comandante Castellano, che illustrerà le nostre attività nel porto di Napoli.

SERGIO CASTELLANO, *Ufficio tecnico Capitaneria di Porto Napoli*. Buonasera a tutti, la principale attività effettuata dalla Capitaneria di Porto di Napoli si è concretizzata, negli ultimi tre anni, cioè nel periodo 2012-2014, da un periodo caratterizzato dall'emergenza rifiuti a Napoli, durante il quale sono state effettuate spedizioni di rifiuti a mezzo nave, cioè un sistema più conveniente del trasporto su gomma o vagone. In queste circostanze l'attività che ha caratterizzato il nostro lavoro è stata quella di verificare che durante le fasi di movimentazione e di caricamento di questi rifiuti che venivano spediti in Olanda non si verificassero fuoriuscite di percolati, di liquami, dispersioni di rifiuti, nonché a campione verificare che quanto dichiarato in bolletta fosse conforme a ciò che effettivamente veniva caricato.

Da questo punto di vista alcuni operatori potrebbero effettuare un traffico transfrontaliero di rifiuti qualora non dichiarassero correttamente ciò che viene spedito all'estero, effettuando, attraverso bollette doganali non contraffatte ma nelle quali viene dichiarato il falso, spedizioni all'estero di rifiuti, dichiarandoli invece merce di vario tipo. A questo proposito l'attività che viene posta in essere è quella di un controllo su *input* delle dogane, laddove, allorché vi sia la segnalazione del sospetto di un'attività del genere, si possono effettuare i controlli sui container che trasportano le merci.

PRESIDENTE. Mi scusi, solo per capire: nel periodo in cui si imbarcavano i rifiuti per l'estero avete riscontrato alcune situazioni di falsificazione documenti oppure ci sta raccontando le varie attività?

SERGIO CASTELLANO, *Ufficio tecnico Capitaneria di Porto Napoli*. Relativamente al periodo 2012-2014, per quella che è stata l'attività curata per conto del comune di Napoli, non sono state riscontrate differenze tra ciò che veniva spedito e ciò che...

PAOLA NUGNES. L'attività è ancora in corso?

SERGIO CASTELLANO, *Ufficio tecnico Capitaneria di Porto Napoli*. Sì, ma è nettamente ridimensionata: il grosso delle spedizioni all'estero è avvenuto dal 2012 al 2014.

PRESIDENTE. Questo era solo per non equivocare, prego.

SERGIO CASTELLANO, *Ufficio tecnico Capitaneria di Porto Napoli*. Un'ulteriore attività legata alla produzione di rifiuti legati al mondo nave è quella che deriva dal decreto legislativo n. 182 del 2003, che impone una verifica delle modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi. In questa specifica attività il nostro lavoro si sostanzia nel controllo relativo alla tipologia di rifiuti prodotti dal mondo nave, alla capacità di stoccare a bordo i propri rifiuti qualora non intenda conferirli nel Porto di Napoli, nonché nella capacità di raggiungere il porto successivo a quello di Napoli, continuando a produrre rifiuti quali morchie, oli di sentina e altri rifiuti alimentari che vengono prodotti a bordo, avendo comunque la capacità di tenerli stoccati a bordo. Da questo punto di vista, a Napoli come in tutti gli altri porti della Campania, sono stati redatti i piani per la raccolta di rifiuti prodotti dalle navi, in modo che le navi possano conferire la quasi totalità dei rifiuti prodotti a bordo

in porto. Nel caso in cui non vogliono farlo, attraverso un controllo di una serie di documenti noi verifichiamo che quanto viene prodotto a bordo possa essere regolarmente stoccato e trasferito nel porto successivo a quello di Napoli.

ARTURO FARAONE, *Comandante del Porto di Napoli*. Auspichiamo che venga al più presto stabilito il piano di ispezione a livello di Unione europea previsto dal Regolamento n. 1013CE del 2006, che prevede la predisposizione di questi piani di controllo e che dà a tutti gli enti coinvolti la possibilità di pianificare i controlli.

Attualmente il controllo si basa molto su *intelligence* che noi abbiamo, ma certamente non possiamo bloccare o rallentare il traffico mercantile sulla base di controlli a campione che avrebbero un significato relativo, perché tutti quelli che noi abbiamo fatto e che i nostri due collaboratori potranno illustrare non hanno dato adito a mancati riscontri fra quanto dichiarato e quanto imbarcato.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Buonasera, vorrei innanzitutto far presente che per quanto riguarda i rifiuti transfrontalieri noi ci siamo già attivati nell'emergenza rifiuti in Campania nel 2006, però si trattava di trasporti a livello nazionale, perché erano stati smistati a seguito delle disposizioni del commissario straordinario dell'emergenza dei rifiuti, sia verso la Sicilia, sia verso la Sardegna. Nel 2006 partirono i primi convogli, poi una serie di problematiche logistiche ha indotto a farli trasferire in Olanda, perché era il Paese logisticamente più idoneo a smaltire questo tipo di rifiuti.

L'attività è stata fatta in maniera minuziosa, perché si è cercato di verificare la tipologia di ecoballa che veniva imbarcata sulla nave diretta in Olanda. Era un'attività sia preventiva che repressiva che abbiamo fatto di concerto con gli enti istituzionali presenti, Arpac e ASL, che hanno dettato le varie prescrizioni per l'imbarco. Non è stato accertato alcun rifiuto non compatibile con il codice di smaltimento dei rifiuti: erano tutti codici CER della stessa tipologia, imbarcati e trasportati. Mi permetto di far vedere una tipologia a spot effettuata durante le operazioni di imbarco nel Porto di Napoli, che era un'unica banchina, per evitare che si verificasse un traffico mediatico durante l'operazione; c'era una lastra di vetro sotto un telo impermeabilizzato e queste ecoballe erano tutte a secco se non a umido; nel caso in cui fosse stata accertata la presenza di una sostanza incompatibile, avremmo subito sequestrato il camion e posto in essere tutte le attività.

Queste sono tutte ecoballe a secco, che venivano fornite previa autorizzazione dal commissario straordinario. Noi le verificavamo, c'erano anche la Guardia di finanza e la dogana...

STEFANO VIGNAROLI. In che anno?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Ciò è iniziato nel 2012, però nel 2011 ci furono numerose riunioni per stabilire le modalità di imbarco dei rifiuti e soprattutto l'accettazione dall'Olanda: non è stato molto facile. L'Olanda, infatti, non sapeva quale tipologia di rifiuto avrebbe ricevuto e quindi abbiamo dovuto fare questo tipo di operazione. Logicamente avevamo imposto alle navi di tenere dei teli ignifughi per capire come dovevano essere imbarcati.

Questo è un primo tassello di quanto abbiamo fatto nel Porto di Napoli, però la nostra attività non è mirata soltanto al rifiuto dell'emergenza rifiuti, ma anche al livello cantieristico, perché abbiamo fatto dei controlli sul decreto legislativo n. 152 e abbiamo posto in essere delle attività scaturite da sequestri di cantieri per materie ambientali, in quanto non adottavano tutte le misure necessarie per smaltire i rifiuti.

STEFANO VIGNAROLI. Che codici CER sono?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Erano tutti lo stesso codice, 200301.

PRESIDENTE. Sono rifiuti speciali. Presumo, quindi, che abbiate controllato se c'era dell'umido nel rifiuto.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Sì, la percentuale era bassissima, però le posso assicurare che la lastra era stata posta per evitare la presenza di umidità una volta appoggiata a terra era un indicatore per vedere se fosse stata falsificata la documentazione.

Abbiamo posto in essere dei controlli all'interno dei cantieri navali di riparazione trasformazione e costruzione, da cui è emerso come alcuni cantieri non abbiano ottemperato al decreto legislativo n. 152. Insieme al NOE dei carabinieri abbiamo sequestrato dei cantieri, che per correttezza non cito, però tengo a precisare che abbiamo sequestrato anche un impianto di silos, di stoccaggio, perché l'indagine parte da un punto e si estende a macchia di leopardo, e ne è scaturito che c'erano delle attività illecite connesse al clan dei Casalesi, perché alcuni soggetti fungevano da prestanome nel riciclaggio nel Porto di Napoli.

Adesso questo silos è abbandonato, ma non c'erano le autorizzazioni regionali per le emissioni in atmosfera e lo smaltimento dei rifiuti, quindi abbiamo sequestrato.

PRESIDENTE. Che tipologia di merci si movimentano nel porto?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Nel Porto di Napoli abbiamo una parte *container*, che si estende da San Giovanni fino a Gianturco, con vari tipi di merci, anche pericolose, però non tutte le tipologie di merci pericolose possono essere stoccate nel Porto di Napoli, perché alcune come le radioattive hanno il divieto assoluto di stoccare e anche di sbarcare, altre invece possono uscire tranquillamente. Molti vengono prodotti dalla Cina e molti traffici arrivano dalla Colombia.

PRESIDENTE. Su questo rapporto con la Cina di import/export avete mai...

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Non è un'attività primaria perché la dogana si avvale della Guardia di finanza, quindi interveniamo solo su delle fonti di *intelligence* laddove ci avvertono che determinati *container* possono trasportare armi oppure derrate alimentari non adeguatamente conservate, però sempre con l'ausilio della dogana, senza la quale non possiamo aprire i *container*.

PAOLA NUGNES. Scusi se non sono a conoscenza di queste cose, ma il primo controllo viene fatto dalla dogana?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Se avessimo avuto prima noi la notizia dalla fonte, avremmo chiamato la dogana per fare congiuntamente questo tipo di attività, perché loro svolgono attività primaria. Oltre al Porto di Napoli abbiamo la zona commerciale dove arrivano prodotti forestali, prodotti chimici, mentre nella zona più a est, a San Giovanni a Teduccio, la zona petroli, dove arrivano gasiere, petroliere e chimiche. Oltre ai prodotti forestali ci sono le navi che scaricano prodotti per la costruzione di airbus per Fiumicino, torri eoliche destinate a varie parti d'Italia, quindi il carico spazia moltissimo. Abbiamo anche coils per i prodotti della FIAT che scaricano all'interno del Porto di Napoli e provengono dall'India.

MIRIAM COMINELLI. Riguardo alla gestione dei rifiuti delle navi nel porto avete partecipato al tavolo interistituzionale, ma non ho capito se poi la regione abbia messo in pratica quanto è emerso.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Per quanto riguarda questo ciclo dei rifiuti l'autorità portuale, che è il gestore del demanio marittimo che va da San Giovanni a Teduccio fino a Bagnoli, ha emanato un piano di raccolta generale dei rifiuti lungo il Circondario marittimo di Napoli, che è stato approvato dalla Regione Campania nel 2005, ma a tutt'oggi non è andato a regime a seguito del decreto legislativo n. 182, perché c'è un'area di deposito temporaneo che deve ricevere tutte le autorizzazioni. Oggi i rifiuti prodotti dalle navi che vengono scaricati nel Porto di Napoli sono in pronta uscita, per cui la nave scarica in un contenitore che subito esce fuori, non viene stoccato nel Porto di Napoli. Questo è stato approvato dal Consiglio della Regione Campania nel 2005.

PAOLA NUGNES. L'area delle petroliere a San Giovanni a Teduccio in progetto deve essere spostata, perché valutata fortemente impattante per il porto. L'elettrificazione delle navi nel porto di Napoli rientra nel progetto generale di revisione per diminuire l'impatto ambientale?

SERGIO CASTELLANO, *Ufficio tecnico Capitaneria di Porto Napoli*. L'elettrificazione no, anche perché avrebbe costi impressionanti, non è assolutamente all'ordine del giorno del piano regolatore portuale. Della delocalizzazione del polo petrolifero si parla, ma l'alternativa sarebbe quella di porre grossi depositi al largo del litorale domizio; c'è uno studio dell'Unione industriali al riguardo, ma non credo che anche questo sia realizzabile in tempi brevi, anche perché poi ci sarebbe il problema del segmento di trasporto successivo, posto che una volta realizzati i depositi al largo del litorale domizio e portato il greggio a terra, le cisterne non avrebbero il supporto viario.

PAOLA NUGNES. Mi perdoni, so che ci sono problemi di dragaggio del fondale e la realizzazione di alcune vasche che dovrebbero contenere a norma il dragaggio di questo fondale. Sembra che questa vasca non abbia comunque i requisiti già in fase di progettazione, ma comunque è in realizzazione, il dragaggio non potrà essere fatto, l'ingresso delle navi non avverrà: avete delle nuove informazioni al riguardo?

ARTURO FARAONE, *Comandante del Porto di Napoli*. Credo che ci sia anche un problema fisico oltre che chimico perché, a quanto mi risulta, c'è del materiale tufaceo che non sarebbe in questo

momento idoneo - correggetemi se sbaglio ma ho assunto il comando da pochi giorni - quindi bisogna risolvere il problema di questo materiale tufaceo per la vasca di colmata. Gli sviluppi saranno seguiti soprattutto dall'autorità portuale, che ovviamente deve seguire i dragaggi.

STEFANO VIGNAROLI. Per completare quanto dicevamo prima, il codice CER era 200301, quindi tal quale indifferenziato, che immagino non disperdesse percolato perché era imballato.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Era già stabilizzato precedentemente ed era in attesa di essere smaltito.

STEFANO VIGNAROLI. Ma se era un codice 200301, era quindi materiale non stabilizzato, altrimenti sarebbe stato un altro codice: mi sembra una cosa molto strana. Vi domando: l'invio all'estero di rifiuti ricade tutto sotto il codice 200301, oppure questo è un caso particolare e ci sono anche altri codici? Quali sono i codici CER che vengono mandati in Olanda?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Il codice è 191212.

STEFANO VIGNAROLI. Quindi è il codice 191212, mentre nel foglio che ci ha mostrato prima si indicava il codice 200301 (quindi anche il tal quale va fuori in questo caso, perché il 200301 è tal quale).

PRESIDENTE. Vi sarebbero, nel 2014, 38.000 tonnellate di tal quale (codice 200301), poi, però, nella relazione c'è una pagina in cui è tutto 191212.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Forse per errore è stato trascritto 200301 ma il codice era 191212.

PRESIDENTE. Ci aiuti a capire perché nel documento che ci avete consegnato c'è scritto che il codice è 200301: si tratta della stessa cosa?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Si tratta della stessa cosa. Per errore è stato scritto 200301, però il codice è 191212.

PRESIDENTE. Allora, vi chiedo cortesemente di inviarci nuovamente tale documento con la dovuta correzione, altrimenti rischiamo di acquisire ufficialmente dei dati non corretti.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Va bene. Comunque si tratta di codice 191212.

PRESIDENTE. La ringrazio.

PAOLA NUGNES. Quando dice che i controlli sono risultati sempre conformi, si riferisce alle spedizioni, quindi dagli Stir, non ai controlli di tutti i traffici?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Dagli Stir erano stati stabiliti dal commissario straordinario e poi autorizzati all'imbarco, però previa verifica della documentazione.

PAOLA NUGNES. Mentre il controllo su altre merci viene fatto comunque a campione. Che percentuale di errore viene riscontrata e che percentuale di campione viene fatta sulla movimentazione?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Questa è una cosa di cui si interessano direttamente la dogana e la sicurezza navigazione se trattasi di merce pericolosa, però non trattandosi di merci pericolose, quindi di competenza della Capitaneria e della Guardia costiera, tutto il resto è trattato dalla dogana.

PRESIDENTE. Va bene, vi ringraziamo; vi ricordo di farci pervenire il documento corretto.

LUIGI APREA, *Sezione ambiente della Capitaneria di porto*. Dobbiamo riferire anche sul ciclo dei rifiuti. Il comandante Faraone aveva descritto una delle nostre attività effettuate con il telerilevamento ambientale con i nostri mezzi, sia aerei che elicotteri, secondo una convenzione stipulata con la Regione Campania e rinnovata quest'anno per la seconda volta. Dalle attività riscontrate sulle matrici ambientali sui territori, acqua, suolo e sottosuolo, ci sono state delle evidenze di sequestri e attività importanti che di seguito vi riporto. In primis un'attività di rilievo è stata quella su un deposito petrolifero nel territorio napoletano, dove da anni in collaborazione con l'Agenzia delle dogane abbiamo effettuato un'attività preventiva.

Abbiamo riscontrato all'interno di questo deposito l'attività organizzata di traffico illecito di rifiuti ai sensi dell'articolo 260, in quanto il deposito petrolifero stoccava impropriamente dei rifiuti (70.000 metri cubi) all'interno di propri serbatoi nel deposito, mai smaltendoli negli ultimi cinque anni.

Oltre a questo, sempre nell'area del deposito petrolifero venivano effettuati dei veri cantieri in un sito di interesse nazionale (SIN) quindi, oltre ad aver stoccato questi rifiuti e a non averli trattati nel tempo, mentre dovevano ricevere questi rifiuti liquidi e smaltirli giornalmente o secondo una periodica, mentre non facevano altro che stoccare questi rifiuti all'interno dei serbatoi, senza smaltirli negli ultimi cinque anni (le attività sono ancora in corso con la Distrettuale antimafia di Napoli), nell'area industriale era aperto un vero e proprio cantiere, dove vi era una fonte di contaminazione, perché è un'area sottoposta a bonifica secondo il Ministero dell'ambiente.

È stata riscontrata una seconda attività sempre per il 260 per quanto riguarda i lavori di consolidamento di una banchina, laddove le ditte operanti nel Porto di Napoli con diverse società conferivano diversi milioni di tonnellate di rifiuti presso un sito non autorizzato a ricevere questo codice, quindi si è configurato un altro articolo 260 per traffico illecito di rifiuti.

A seguito del sequestro di questo deposito petrolifero che è tuttora in corso, si è coordinata un'altra attività dalla procura di Prato. Sottoponendola a ispezione si è infatti configurato un altro articolo 260, perché era un'attività organizzata con diverse tonnellate di rifiuti e si è aperto un altro fascicolo alla Direzione distrettuale antimafia di Firenze.

Tra le attività rilevanti abbiamo sequestrato la baia di Trentaremi e il costone con lo specchio acqueo, in quanto sia in mare che sull'arenile e sul costone vi era la presenza di amianto e di scorie di fonderia risalenti all'epoca della fonderia dell'Italsider degli anni '60. Le indagini sono sempre in corso e lo stiamo sottoponendo a ulteriori attività.

Per quanto riguarda le attività di telerilevamento, a seguito della termocamera sui nostri mezzi in uso è stata sequestrata una decina di aziende zootecniche, dove le deiezioni degli animali quindi di reflui zootecnici venivano confluiti nei canali adiacenti attraverso un sistema architettato, facendolo andare nei canali e quindi direttamente al mare sul litorale domizio.

Altre attività sono state poste in essere sulle strutture alberghiere termali di Ischia, dove sono tuttora in corso in collaborazione con i colleghi di Ischia, ovviamente avvalendoci degli enti preposti o di consulenti o dell'ARPA Campania, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale.

La condotta di Coroglio è un'altra anomalia, in quanto quando ci sono le forti piogge, alzandosi il livello tutti i reflui, anziché andare al depuratore di Cuma, va al tal quale a mare, nelle vicinanze dell'area marina protetta. Le indagini sono ancora in corso.

PRESIDENTE. Vorrei chiedervi un paio di cose. La senatrice Nugnes ha chiesto se ci siano ancora attività di trasferimento dei rifiuti verso l'estero: ciò vi risulta?

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Attualmente sono bloccati; nel 2015 non si è verificato nessun viaggio, però non sono terminati; diciamo che sono sospesi; il comune e il commissariato stabiliscono quando farli partire.

PRESIDENTE. Credo che siano sospesi per la sentenza del Consiglio di Stato inerente al codice 191212. Noi abbiamo visitato diversi depuratori e la situazione sul tema depurazione delle acque ci sembra assolutamente critica, per non dire grave. Chiaramente noi abbiamo visto i depuratori che poi scaricano nei fiumi, ma tutta questa roba, ovviamente, poi arriva al mare. Al di là dei Regi Lagni, dove c'è una situazione alla foce molto critica (definirla critica è un eufemismo), per quanto riguarda le vostre attività di ispezione in mare insieme all'ARPAC, che situazione trovate nelle zone di vostra pertinenza come Capitaneria di Porto relativamente agli scarichi, alle presenze di coliformi, a situazioni che possono ingenerare pericoli da un punto di vista igienico-sanitario oltre che ambientale?

LUIGI APREA, *Sezione ambiente della Capitaneria di porto*. Da parte nostra sul litorale di Napoli, oltre a ispezionare gli scarichi censiti, abbiamo effettuato un'attività di verifica al fine di individuare dopo numerose segnalazioni la presenza di escherichia coli in acqua.

Le attività sono state verificate lungo il litorale di Napoli Posillipo, dove sia stabilimenti balneari che abitazioni private, a seguito di segnalazioni o di attività nostre preventive, abbiamo posto sotto sequestro vari stabilimenti balneari che non avevano il sistema di trattazione o le vasche di tenuta o l'impianto della rete fognaria, e diverse abitazioni civili che facevano confluire nell'alveo delle acque pluviali i reflui delle proprie abitazioni nell'alveo delle acque, facendo recapitare tutto a mare.

Anche per quanto riguarda gli impianti di mitilicoltura, svariate volte a seguito dei campionamenti dell'Arpac il valore dell'escherichia coli è risultato superiore e quindi giustamente l'impianto veniva fermato per un tot di giorni secondo una norma regionale, quindi facevano delle attività di verifica per vedere dei campioni sia delle acque che dei molluschi.

ALESSANDRO CAVALLARO, *Nostramo del Porto di Napoli*. Noi facciamo un'attività non solo per quanto riguarda il mare, ma anche per l'immissione in atmosfera dei fumaioli delle navi. Abbiamo fatto dei controlli a livello del combustibile utilizzato dalle navi. A volte è capitato che, per mero errore della nave o per dolo o colpa, abbiamo fatto una sanzione amministrativa di 30.000 euro per un gasolio non conforme a quello previsto nei porti, superando lo 0,1 per cento.

PRESIDENTE. Se ci fate avere un report delle anomalie che avete riscontrato per il settore degli scarichi, sarebbe utile.

LUIGI APREA, *Sezione ambiente Capitaneria di porto Napoli*. Non essendo un refluio industriale, sono state elevate delle sanzioni amministrative. Non sono state evidenziate, però, sono sanzioni amministrative a stabilimenti balneari o abitazioni private.

PRESIDENTE. Ci interessa capire il monitoraggio del fenomeno.

LUIGI APREA, *Sezione ambiente Capitaneria di porto Napoli*. Il grosso fenomeno è sugli impianti di sollevamento, perché quando c'è un evento piovoso forte la portata d'acqua si alza e quindi fa recapitare il tutto a mare. Questo si trova all'interno di un fascicolo, però vi forniremo una breve relazione sugli scarichi abusivi.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, vi ringrazio e dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 16.32.