

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 REGGIO CALABRIA

SEDUTA DI MARTEDÌ 9 APRILE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI

Audizione del Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto, Giancarlo Russo.

L'audizione comincia alle 17.20.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del contrammiraglio direzione marittima Calabria e Basilicata tirrenica, Russo Giancarlo, accompagnato dal capitano di fregata capo servizio polizia marittima di Reggio Calabria, Turiano Giuseppe.

Il contrammiraglio e il capitano di fregata hanno preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'audito che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, nonché dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti.

BOZZA NON CORRETTA

Già abbiamo una vostra relazione scritta. Potreste illustrarci una relazione verbale sulle criticità o sugli aspetti che tenete maggiormente a porre in evidenza alla Commissione. Eventualmente, vi rivolgeremo poi qualche domanda nello specifico.

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Presidente, rivolgo a lei e agli onorevoli parlamentari della Commissione il mio saluto, oltre che il saluto del personale delle Capitanerie di porto-Guardia costiera della direzione marittima della Calabria e Basilicata tirrenica, personale che opera nelle articolazioni periferiche di cinque compartimenti marittimi, oltre a quello di Reggio Calabria, del compartimento marittimo di Gioia Tauro, di Vibo Valentia, di Crotona e di Corigliano, chiaramente con gli uffici minori, per un totale di trenta uffici dislocati su circa 800 chilometri di coste, il 10 per cento delle coste della penisola e delle isole italiane.

Il personale della Guardia costiera, personale militare e civile, della direzione marittima della Calabria e Basilicata tirrenica ammonta a circa 800 unità e si confronta con circa 114 comuni costieri, chiaramente in relazione alle nostre attività di competenza, nella dipendenza funzionale dai vari dicasteri (Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e delle politiche agricole e, chiaramente, per quanto attiene alla tutela dell'ambiente, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare).

L'attività svolta nel territorio di competenza ha consentito di effettuare approfondimenti sullo stato delle coste e del mare, rilevando sistematiche criticità per quanto riguarda la cattiva gestione dei reflui fognari e industriali, oltre che costruzione abusive sul demanio marittimo e irregolare smaltimento dei rifiuti.

In particolare, per quanto attiene al sistema della depurazione in Calabria, quindi focalizzando l'attenzione sull'anno 2018, lo stato dell'arte della regione è il seguente: 23 depuratori sottoposti a sequestro nel compartimento di Reggio Calabria; 2 depuratori sequestrati nel compartimento di Gioia Tauro; 2 depuratori nel compartimento di Vibo Valentia; 26 depuratori nel compartimento di Corigliano Calabro; un depuratore nel compartimento di Crotona.

Una tra tutte che potrebbe sintetizzare e quasi costituire in modo emblematico lo stato dell'arte per quanto riguarda il sistema di depurazione in Calabria, è la risultanza dell'operazione «Mala Depurazione», che ha visto concludere le indagini nell'anno 2018 con l'emissione di provvedimenti di avviso di conclusione delle stesse nei confronti di 53 soggetti indagati a vario titolo, tra cui dirigenti e funzionari delle varie società nonché sindaci e dirigenti *pro tempore* degli uffici tecnici dei lavori pubblici dei comuni ove sono ubicati gli impianti.

BOZZA NON CORRETTA

Le ipotesi di reato sono le seguenti: inadempimento di contratti di pubbliche forniture; omissione d'atti d'ufficio; disastro ambientale; getto pericoloso di cose; attività di gestione non autorizzata di rifiuti con smaltimento illecito degli stessi.

Quest'operazione ha comportato il sequestro di 14 impianti di depurazione sottoposti a osservazione, con affidamento in custodia al dirigente del dipartimento presidenza della regione Calabria per le operazioni di coordinamento e rimessa in efficienza degli stessi. I 14 impianti risultano essere allocati: 6 nel comune di Reggio Calabria, uno nel comune di Villa San Giovanni, 2 nel comune di Scilla, un impianto a Bagnara Calabria, 2 nel comune di Motta San Giovanni, un impianto a Marina di San Lorenzo, uno nel comune di Cardeto.

Le attività hanno fatto emergere una situazione generale estremamente critica, con gravi conseguenze sull'ambiente, con particolare riferimento a malfunzionamento degli impianti, mancanza o mal funzionamento di compressori, elettropompe, misuratori di portata, presenza di bypass non autorizzati nonché smaltimento illecito di rifiuti, fanghi e vaglio di grigliatura prodotti.

Tra le parti offese e destinatarie della notifica dei provvedimenti cautelari vi sono, oltre ai comuni, anche il Ministero dell'ambiente, la regione Calabria e la città metropolitana.

I fatti per cui si è proceduto possono distinguersi in due filoni principali: il primo riguarda l'accertamento e la constatazione di una serie di reati concernenti la pubblica amministrazione, tra i quali inadempimento di pubbliche forniture, omissione o rifiuto di atti d'ufficio; il secondo filone riguarda la contestazione di illeciti contro l'ambiente, sempre disastro ambientale ovvero i cosiddetti reati complementari, danneggiamento aggravato di corpi ricettori, getto pericoloso di cose.

Tra le condotte penalmente rilevanti, sono stati rilevati depositi temporanei irregolari di rifiuti inquinanti, oltre che attività illecite di smaltimento dei rifiuti stessi e bypass illegittimi.

Dal momento del sequestro a oggi, la situazione è andata gradualmente a migliorare, in quanto sono stati effettuati alcuni interventi e migliorie previsti tra le prescrizioni adottate dal giudice per le indagini preliminari nel corpo del provvedimento cautelare eseguito dal personale della Guardia costiera.

Sempre su disposizione dell'autorità giudiziaria, il custode nominato, successivamente a sopralluoghi effettuati in tutti gli impianti di depurazione sequestrati, ha predisposto un cronoprogramma che riguarda gli interventi da effettuare per il ripristino del normale funzionamento degli impianti stessi.

Possiamo aggiungere, e questo non come valore aggiunto, che per quanto riguarda la provincia di Reggio Calabria da diversi anni il comando che rappresento partecipa al piano di

BOZZA NON CORRETTA

azione nazionale e transnazionale denominato «Focus 'ndrangheta», teso a perseguire sotto il coordinamento della locale prefettura obiettivi riguardanti i diversi ambiti e settori basati prioritariamente sul rafforzamento del controllo del territorio in forma sinergica e coordinata.

Tra gli obiettivi principali dell'attività «Focus 'ndrangheta», è stato inserito il tema riguardante la tutela dell'ambiente, per il quale è stata predisposta un'intensa attività di monitoraggio in concorso con le altre Forze di polizia. Per questo tipo di attività la Capitaneria di porto svolge il ruolo di capofila, proprio per le nostre specificità in questa materia.

A conclusione, si può giungere a elencare questa serie di criticità riscontrate che mettono in evidenza che l'inquinamento nelle acque marine per la regione Calabria deriva principalmente dal carente sistema fognario e depurativo, con consequenziali forti impatti sulla qualità delle acque.

Le maggiori criticità riscontrate possono essere evidenziate così come di seguito elencato: inadeguatezza strutturale di molti impianti; generalizzata carenza di manutenzione ordinaria e straordinaria; mancanza di programmazione dei lavori di manutenzione; smaltimento illecito dei fanghi di depurazione; carenza di personale negli impianti; assenza di monitoraggio costante delle condizioni di funzionamento; malfunzionamento delle stazioni di sollevamento; rotture o intasamento delle condotte, che sono causa di scarico in mare, quindi privi di alcuna depurazione.

Le reti fognarie, inoltre, nella quasi totalità dei casi accertati, non presentano idonea separazione tra acque bianche e acque nere, con conseguente insabbiamento di condutture e stazioni di sollevamento.

Questo è per quanto riguarda l'aspetto del sistema di depurazione.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo. Noi stiamo prendendo atto della situazione drammatica della depurazione delle acque. Voi avete chiamato quest'operazione della quale siete capofila «Focus 'ndrangheta», giusto? Ho capito bene?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Non l'abbiamo chiamata così noi. È un'operazione coordinata dalla prefettura. Non è attinente alla depurazione delle acque. Nell'ambito dell'attività coordinata dalla prefettura denominata «Focus 'ndrangheta», è stata individuata questa linea di azione, che riguarda appunto i sistemi di depurazione e controllo...

PRESIDENTE. È, quindi, una costola. Una parte del lavoro di questo «Focus 'ndrangheta» riguarda il sistema fognario.

BOZZA NON CORRETTA

Qual è il nesso tra 'ndrangheta e depurazione delle acque, se riesce a spiegarlo in pochi minuti?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. La conclusione... Non possiamo parlare di conclusione, visto che l'attività è tuttora in corso e riguarda l'intero sistema attualmente utilizzato in questa regione.

Come dicevo nelle conclusioni, la mancanza, l'inadeguatezza strutturale, la creazione di bypass o gli appalti affidati a società che poi non hanno eseguito le operazioni per le quali avevano ricevuto la commessa, fanno pensare che dietro a questo sistema ci possa essere un'articolazione più complessa.

Resta fermo che lo stato dell'arte di quest'attività è quello che ho poc'anzi elencato. È stato rilevato che gli atti prodotti hanno condotto all'individuazione di responsabili individuati o nel personale tecnico preposto a questo tipo di impianti o in sindaci nel caso di realtà di comuni.

PRESIDENTE. Che legame è apparso tra queste persone e la 'ndrangheta?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Al momento, non abbiamo alcun legame da poter esplicitare.

PRESIDENTE. Può proseguire. Scusi se l'ho interrotta, ma si fa sempre fatica a capire bene questi collegamenti, che si percepiscono, si intuiscono sempre. Visto che, però, l'operazione si chiama «Focus 'ndrangheta», volevo capire se fosse emerso nello specifico un legame.

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Posso ribadire che nello specifico all'attualità non è emerso alcun tipo di collegamento.

ANDREA FERRAZZI. Come mai, allora, il nome di quest'operazione?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. L'operazione condotta proprio sul sistema di depurazione è stata denominata «Mala Depurazione».

PRESIDENTE. Se vuole, può continuare.

BOZZA NON CORRETTA

TULLIO PATASSINI. L'indagine di cui sta parlando, «Mala Depurazione», in che stadio si trova? Le indagini sono chiuse? È aperto un procedimento dall'autorità giudiziaria?

GIUSEPPE TURIANO, *Capo servizio polizia marittima di Reggio Calabria*. Al momento, siamo ancora nella fase delle indagini preliminari. Sono stati emessi dei provvedimenti cautelari con avviso nei confronti degli indagati di questi provvedimenti cautelari. Sono ancora in corso indagini per ulteriori attività in corso.

PRESIDENTE. Vuole proseguire?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Sì. Giusto per puntualizzare, dicevo prima che i soggetti indagati a vario titolo a valle di quest'operazione risultano essere dirigenti e funzionari delle varie società che avevano in gestione i sistemi, oltre che sindaci e dirigenti *pro tempore* degli uffici tecnici dei lavori pubblici dei comuni ove erano e sono ubicati gli impianti.

Per quanto riguarda la depurazione, sono disponibile per domande, se eventualmente ce ne sono, sennò potrei andare avanti.

PRESIDENTE. Può andare avanti. Eventualmente, se ci sarà qualche approfondimento...

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Farò qualche riferimento alle attività svolte senza ribadire il corpo della relazione che è stata inviata.

PRESIDENTE. Grazie.

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Sempre per quanto attiene alle attività a tutela dell'ambiente, così come il Corpo sul territorio nazionale, anche per la componente calabrese, espletiamo come linea d'azione quella che riguarda la sicurezza della navigazione, oggi sempre più assolutamente inscindibile dalla tutela dell'ambiente. Tutto ciò che riguarda i controlli effettuati sul naviglio mercantile non riguarda più, così come in passato poteva essere, i sistemi costruttivi di sicurezza del bene nave o della salvaguardia della vita umana in mare senza riuscire a non prendere in considerazione che tutto ciò è finalizzato alla tutela dell'ambiente nel quale questo tipo di attività viene svolta, cioè l'ambiente marino.

BOZZA NON CORRETTA

A dimostrazione di tutto ciò, nel corso degli ultimi decenni si è andati a un livello di sicurezza per quanto riguarda sia la costruzione del vettore nave sia le condizioni di lavoro a bordo delle navi a tutela dell'ambiente. Immaginiamo le navi doppio scafo, create a seguito di quelli che sono stati gli incidenti che nel passato hanno coinvolto coste di diversi Paesi del mondo. Allo stesso modo, possiamo immaginare i controlli attualmente effettuati, oltre che per la verifica delle condizioni di sicurezza e di costruzione, anche per gli impatti che le navi stesse, i vettori stessi, possono avere sull'ambiente.

Faccio riferimento ai tenori di zolfo presenti nei carburanti che le navi utilizzano per spostarsi, cosa che costituisce una delle nostre linee d'azione nel momento in cui vengono effettuati i controlli a bordo delle navi, effettuati sia sul naviglio mercantile sia sul naviglio battente bandiera straniera.

Questo sistema fa sì che oggi possiamo immaginare il sistema nave quasi come un sistema a circuito chiuso. Le emissioni dalle navi vengono sempre più contenute, e comunque veicolate, e comunque filtrate affinché l'emissione possa avere un impatto sull'ambiente sempre più tendente al fattore di rischio zero.

Le attività correlate al ciclo dei rifiuti che si verificano abitualmente in ambito portuale possono essere suddivise sia...

TULLIO PATASSINI. Scusi, comandante, se la interrompo, ma sono particolarmente interessato a quello che diceva pochi minuti fa relativamente ai controlli che fate sui navigli battenti bandiera nazionale o battenti bandiera estera legati alla sicurezza della navigazione in termini di tutela dell'ambiente.

Immagino che una nave che faccia sversamenti non autorizzati poi potrebbe non solo creare danni non quantificabili all'ambiente, ma anche eludere un sistema sanzionatorio normativo che l'Italia ha rispetto ad altri Paesi. Le chiederei di farci, se possibile, qualche altra considerazione su quest'argomento.

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Dicevo che i controlli vengono effettuati proprio per far sì che possa essere verificato il rispetto delle condizioni che le norme nazionali, comunitarie e le convenzioni internazionali stabiliscono in materia di trasporto marittimo.

Tra le norme a cui noi stessi facciamo riferimento, c'è la n. 979 del 1982, la legge sulla difesa del mare, addirittura più stringente rispetto a norme comunitarie o internazionali, che

vengono comunque messe in pratica.

A oggi, con il sistema di controllo incrociato, tra ispezioni documentali e operative effettuate sul naviglio, solo nell'anno 2018 sono state effettuate in materia di [*audio incomprensibile*], cioè naviglio straniero e naviglio nazionale, nella zona di giurisdizione, 246 ispezioni a bordo di navi.

Quando si parla di ispezioni, si parla di ispezioni che vanno a verificare la regolarità del rispetto delle procedure e delle regole vigenti, come dicevo nazionali, comunitarie e internazionali.

Come avviene questo controllo?

Per quanto riguarda, per esempio, la produzione di rifiuti a bordo delle navi stesse nel corso della loro attività operativa, il controllo è sia documentale sia sulla capacità di stoccaggio a bordo della nave stessa di una quantità di rifiuti. Le navi, nel momento in cui si dovessero presentare in porto, debbono notificare la capacità di rifiuti e la quantità di rifiuti presenti a bordo.

Queste condizioni vengono verificate in sede ispettiva. Basti pensare che, tra ispezioni a bordo e verifiche documentali mirate al rispetto della normativa sul conferimento dei rifiuti, nel corso del 2018 possiamo dire che abbiamo effettuato 1.749 verifiche. Chiaramente, parlo della regione Calabria. Come dicevo, al controllo documentale si affianca poi l'attività di verifica effettuata nell'ambito delle visite ispettive effettuate a bordo del naviglio, ove vengono eseguiti i controlli sulla corrispondenza tra la notifica e la presenza a bordo. Perché presenza a bordo?

La quantità di rifiuti presenti a bordo può essere tollerata in funzione della durata. L'interesse è, quindi, volto a comprendere se effettivamente non si sia prodotta documentazione falsa. Se ci sono impianti di raccolta nei porti successivi, c'è la possibilità di esentare la nave dalla scarica, nave che quindi viene autorizzata a proseguire il viaggio.

Questo sistema di ispezioni e di verifiche documentali si interfaccia, poi, con un'ulteriore attività condotta dal Corpo di controllo e investigazione a seguito di inquinamento in mare eseguita con il sistema CleanSeaNet, un servizio europeo adottato in ottemperanza alla direttiva n. 35 del 2005 per l'individuazione di inquinamento marino da idrocarburi mediante monitoraggio satellitare. A seguito di rilevamento via satellite si procede ad accertamenti specifici al fine di individuare responsabilità da parte delle navi segnalate.

TULLIO PATASSINI. Mi permetta, solo per capire: nel caso in cui una nave sversi del carburante, pulisca una cisterna o getti rifiuti a mare?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Esatto.

In questo caso, il sistema satellitare opera la rilevazione, che viene trasmessa alle realtà

BOZZA NON CORRETTA

portuali lungo il transito della nave, che possono poi adoperarsi per effettuare controlli e verificare se la funzione della capacità produttiva di oli o miscele di oli e acqua corrisponda alle effettive caratteristiche tecniche della nave o manchi qualcosa, e quindi si deduce...

TULLIO PATASSINI. Le sono capitati dei casi nel 2018?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Da questo punto di vista, non risultano inquinamenti in mare.

Il controllo sui tenori di zolfo – vi avevo accennato prima – è sempre nell'ambito delle attività effettuate a tutela dell'ambiente. Vi è questo tipo di controllo ulteriore da effettuare durante le visite ispettive anche mediante campionamenti di carburante prelevati a bordo delle navi e inviati nei laboratori accreditati per le opportune analisi. Questa è un'attività di verifica e di monitoraggio perché il contenuto di zolfo all'interno del combustibile rimanga al di sotto delle percentuali stabilite dalla Convenzione internazionale Marpol, annesso 6, finalizzata alla riduzione dell'inquinamento dell'aria.

Un'attività trasversale che vorrei citare riguarda la sicurezza della navigazione, così come il traffico di rifiuti. È un'attività che è stata condotta dalla Capitaneria di porto di Reggio Calabria e che riguarda l'individuazione di un traffico di rifiuti speciali.

Quest'operazione, denominata «Stretto Sicuro», portò a una serie di attività di indagine sullo smaltimento di rifiuti sanitari pericolosi riconducibile a due importanti strutture sanitarie in Reggio Calabria. Le indagini poste in essere permisero di acclarare che un'azienda privata siciliana dedita allo smaltimento di rifiuti speciali, nel caso specifico rifiuti ospedalieri infettivi e non, codici CER 180103, classe pericolosità 6.2, trasportava con i propri veicoli a bordo di navi di linea operanti sullo Stretto di Messina rifiuti sanitari in assenza di qualsivoglia titolo autorizzativo, in violazione alle norme in materia di trasporto via mare di merci pericolose e in violazione alle ordinanze emanate dalle autorità marittime dello Stretto.

Quest'operazione portò al sequestro penale del mezzo di trasporto, oltre che al sequestro di 432 contenitori di rifiuti sanitari pericolosi, per un totale di 1.820 chili.

PRESIDENTE. Se posso interromperla, visto che il tempo purtroppo è poco – eventualmente, ci potrà fornire maggiori specifiche – vorrei farle due domande.

Una riguarda l'inquinamento dei mari che proviene anche dai fiumi e dagli impianti di depurazione: ci sono dei picchi stagionali che potrebbero riguardare la presenza di turisti? Anche

BOZZA NON CORRETTA

relativamente alla stagione dell'olio, c'è una problematica specifica relativa alla gestione dei reflui delle olive?

Per quanto riguarda le «navi a perdere», tema storico, ci sono delle novità che volete segnalarci?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Per riguarda la questione dei reflui provenienti dai frantoi, la zona più interessata da questo punto di vista in Calabria è la Piana di Gioia Tauro.

Ho parlato all'inizio di circa 114 comuni costieri, ma per buona parte dei comuni dell'entroterra è stato rilevato nel corso delle attività che non dispongono di sistemi di depurazione efficienti.

PRESIDENTE. In relazione a Gioia Tauro, parla del problema in generale della depurazione delle acque o dei reflui delle olive?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. La questione dei frantoi riguarda principalmente Gioia Tauro.

GIUSEPPE TURIANO, *Capo servizio polizia marittima di Reggio Calabria*. Per quanto riguarda Gioia Tauro, è duplice. Come diceva l'ammiraglio, alcuni comuni non sono neanche collettati e dotati di sistema di depurazione, quindi scaricano direttamente nei torrenti e, alla fine, tutto il flusso va verso il mare.

Per quanto riguarda i frantoi, come diceva l'ammiraglio, la gran parte delle attività è concentrata nella Piana di Gioia Tauro. Sono stati fatti numerosi interventi e accertamenti, e in molti casi sono stati eseguiti dei sequestri degli oleifici.

Anche fatto numerose attività anche sul settore agrumario.

PRESIDENTE. I numerosi controlli effettuati hanno portato a una risoluzione o a una drastica riduzione del fenomeno o alla fine non hanno portato a nulla, se non al sequestro, ma poi riprendono?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. L'evidenza, presidente, porta a dire che nel 2018 il numero di segnalazioni per questo tipo di

BOZZA NON CORRETTA

inquinamento si è ridotto fortemente, che significa che i controlli effettuati nel corso degli anni ha portato a una maggiore attenzione o a un voler rientrare nelle «regole» che dovrebbero disciplinare questo tipo di attività. L'evidenza è che questo tipo di fenomeno nell'anno 2018 ha visto le segnalazioni riguardanti l'inquinamento drasticamente ridursi.

PRESIDENTE. Sono controlli che effettuate voi, da soli? In collaborazione con Arpacal? Chi è il motore di questi controlli?

GIUSEPPE TURIANO, *Capo servizio polizia marittima di Reggio Calabria*. Come dicevamo, noi siamo capofila dal punto di vista dei controlli ambientali. Con noi viene quasi sempre l'ARPA per gli accertamenti analitici. In molti casi, viene anche l'Ispettorato del lavoro per le verifiche sul lavoro nero. C'è un duplice controllo, sia sull'aspetto ambientale sia su quello lavorativo.

PRESIDENTE. Perfetto, grazie.

Quanto alle navi a perdere?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Un'inversione di tendenza, l'abbiamo registrata. Negli ultimi tre anni, per quanto riguarda le navi a perdere, abbiamo visto 7 unità demolite a Reggio Calabria, 8 a Roccella, 42 a Crotone, 2 a Soverato, una a Corigliano. Il numero di scafi presenti nelle realtà portuali della Calabria, di varia provenienza, ma in percentuale sicuramente per lo più dedite al traffico di migranti, si è ridotto notevolmente. Ripeto che quest'attività, quest'impulso che è stato dato negli ultimi tre anni ha fatto sì che i numeri che ho elencato poc'anzi si potessero realizzare in questo senso.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda le indagini sui rifiuti tossici – è nota a tutti l'importanza storica del capitano De Grazia – ci sono stati degli sviluppi recentemente o no, in generale?

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. No, da questo punto di vista non ci sono stati sviluppi. Non ci sono aggiornamenti sulla tematica né segnalazioni di nessun tipo tali da far pensare alla presenza di navi o di un sistema attualmente vigente.

PRESIDENTE. Perfetto.

BOZZA NON CORRETTA

ALBERTO ZOLEZZI. A proposito di quello che ha detto adesso sul discorso delle unità navali demolite, non ho capito: essendoci un numero di unità demolite in maniera regolare, probabilmente si può essere ridotto un eventuale fenomeno di navi smaltite, affondate. Non ho capito il senso del discorso, scusi.

GIANCARLO RUSSO, *Direttore marittimo Calabria del Corpo delle Capitanerie di porto*. Parliamo di scafi abbandonati nei porti. Facevo riferimento alla presenza di scafi abbandonati nei porti della regione Calabria.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 18.