

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
AD ESSO CONNESSE**

(n. 8)

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 NOVEMBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **VITTORIO TARDITI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione del procuratore e del sostituto procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, dottor Franco Scuderi e dottor Francesco Neri:		Comunicazioni del presidente:	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	183, 188	Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	189
Neri Francesco, <i>Sostituto procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria</i>	188	Comunicazioni del presidente su iniziative conseguenti alla missione nella provincia di Caserta.	
Scuderi Franco, <i>Procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria</i>	183	Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	188
		Sulla pubblicità dei lavori:	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	183

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,55.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sia assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del procuratore e del sostituto procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, dottor Franco Scuderi e dottor Francesco Neri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, dottor Franco Scuderi, e del sostituto procuratore presso la stessa pretura, dottor Francesco Neri.

L'odierna audizione sarà molto utile alla Commissione anche nella prospettiva dell'imminente sopralluogo in Calabria, che effettueremo giovedì e venerdì prossimi. Chiedo ai nostri interlocutori di disegnare il quadro più preciso possibile rispetto alle molte voci — che hanno avuto spazio anche sulla stampa e sui mezzi di informazione — che riguardano il traffico e lo smaltimento illegale di rifiuti, in particolare radioattivi. Abbiamo sentito parlare e letto addirittura di navi affondate con carichi di rifiuti tossici e probabilmente anche radioattivi; anzi, forse non è neanche opportuno parlare di navi, ma di car-

ghi per i quali si è lucrato anche dal punto di vista dell'assicurazione riscossa per tali affondamenti. Quindi, un quadro complesso, di grande preoccupazione per quel che riguarda gli aspetti sanitari e ambientali e ovviamente anche quelli della legalità infranta.

Ovviamente, se nel corso delle vostre esposizioni lo riterrete opportuno ai fini delle iniziative che state prendendo, potremo procedere in seduta segreta.

FRANCO SCUDERI, *Procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria.* Per quanto riguarda l'ultimo aspetto segnalato dal presidente, cioè l'eventuale necessità di segretare una parte degli elementi di conoscenza che forniremo, credo che questo, più che a quanto verremo ad esporre, andrà riferito ai documenti che abbiamo preparato e che riteniamo di poter consegnare alla Commissione, in modo che possa esaminarli in maniera approfondita, senza problemi di tempo, avendo così la possibilità di farsi un quadro abbastanza completo e particolareggiato di quanto è emerso dalla nostra indagine.

Tale indagine prende le mosse da un esposto presentato dalla Legambiente nell'aprile dello scorso anno, con il quale si denunciava che — secondo quanto appreso da tale associazione — sarebbero in corso dei traffici aventi ad oggetto rifiuti tossici, nocivi e/o radioattivi, che dalle regioni dell'Italia settentrionale muoverebbero verso le regioni meridionali, in particolare con destinazione nelle zone aspromontane che, per la loro morfologia (presenza di cave, di anfratti, di grotte), si presterebbero particolarmente alla bisogna.

Iniziamo la prima fase dell'indagine con una ricognizione del territorio affidata alle forze dell'ordine, nel senso di una sensibilizzazione di tali forze in relazione a certi aspetti di questo fenomeno, cioè movimenti anomali, strani o particolari di merci, di carichi. Però questa prima fase dell'indagine non ha dato risultati particolarmente soddisfacenti, non so se perché nulla ci fosse da evidenziare o perché trattasi di un tipo di indagine che ha trovato scarsa sensibilità, scarsa comprensione — anche perché è un po' inusitata, un po' insolita — da parte degli organi deputati allo svolgimento della stessa.

Possiamo dire che l'attività investigativa ha avuto un salto di qualità nei primi mesi di quest'anno, allorché il Corpo forestale di Brescia ha comunicato al mio ufficio i risultati di un'indagine che aveva svolto in seguito al fermo di un tal Ripamonti il quale, per conto di un certo Comerio, si stava recando in Svizzera per contattare una determinata persona. Veniva accertata una circostanza particolarmente significativa ed anche inquietante: il Ripamonti, che era socio ed emissario di Comerio Giorgio — abitante nella provincia di Milano, ingegnere e a suo tempo consulente esterno dell'ENEA — aveva il compito di recarsi in Svizzera e di contattare un certo Forni, un avvocato di Lugano, per coinvolgerlo o comunque renderlo edotto intorno ai programmi del Comerio, che assumeva di avere la possibilità di mettere una certa organizzazione e una certa tecnologia a disposizione dei paesi, o eventualmente anche dei privati, che avessero l'esigenza di liberarsi di scorie radioattive. Questo signore venne fermato nel settembre del 1993; gli furono trovati dei documenti e dei *depliants* esplicativi, dei pieghevoli che illustravano le caratteristiche di questo progetto, cosiddetto ODM, dalle lettere iniziali di tre parole inglesi che significano gestione di depositi sottomarini: si tratta della gestione di discariche sottomarine di rifiuti.

Qual era il progetto di questo signore? Egli era in grado di approntare grandissimi contenitori cilindrici in acciaio inossidabile della lunghezza di una quindicina

di metri, capaci a loro volta di contenere 30-40 contenitori cilindrici più piccoli dentro i quali andava stivato il materiale radioattivo, a sua volta protetto da intercapedini di piombo e cemento. Questi grossi cilindri, muniti di ogiva e opportunamente alettati, dovevano essere trasportati con mezzi idonei e poi caricati su una nave — che loro indicavano come nave RO-RO, cioè munita di portelloni che consentivano l'imbarco di questi mezzi senza dare nell'occhio — per essere infine affondati in corrispondenza di un fondale che lo stesso Comerio aveva individuato. In sostanza, raggiunto questo sito previamente individuato — e peraltro segnalato nei documenti succitati — questi contenitori, il cui peso si sarebbe dovuto aggirare intorno alle 200 tonnellate, avrebbero dovuto raggiungere il fondo marino per la forza di gravità. Inizialmente, in certi studi, si parla di fondali posti a 3-4 mila metri, quindi oceanici, ma successivamente si passa a fondali di 300, 400 o 500 metri. All'interno di tali fondali erano individuate zone argillose idonee ad essere penetrate da questi siluri, da questi enormi cilindri che, in conseguenza della velocità acquisita e del loro peso, si assumeva sarebbero penetrati ivi per 40-50 metri, restando custoditi per millenni senza recare alcun danno all'ambiente.

Il Comerio sosteneva che questo progetto era il frutto di studi — effettivamente questo è stato riscontrato essere rispondente al vero — condotti presso l'ISPRA, con finanziamenti della CEE, del Giappone, degli Stati Uniti e di altri paesi, che avevano impegnato un gruppo di tecnici e il Comerio medesimo come consulente esterno incaricato di allestire sonde radar per individuare i siti di affondamento. Il progetto — che effettivamente era stato realizzato ed aveva richiesto studi di 6-7 anni — però non era approdato a risultati concreti, nel senso che non si era passati alla fase operativa, alla realizzazione pratica, in quanto l'iniziativa si era scontrata con l'opinione pubblica, che era stata allertata e si era anche allarmata. Inoltre, gli Stati, tenuto conto degli orientamenti dell'opinione pubblica del momento, avevano

ritenuto che non fosse opportuno imbarcarsi in certe avventure. Quindi, l'Euratom aveva accantonato questo progetto. Il Comerio, che l'aveva fatto proprio, cercava perciò di « piazzarlo », trovandone degli utilizzatori, degli acquirenti.

Tramite il Ripamonti, quindi, Comerio cercava di contattare l'avvocato Forni di Lugano che, a sua volta, si sarebbe dovuto adoperare per ottenere l'esclusiva, con il governo svizzero, per lo smaltimento dei rifiuti che si accumulavano nella Repubblica elvetica. Era il periodo in cui — credo che tutti lo ricordiamo — era sorto un problema nei rapporti italo-svizzeri a proposito di rifiuti che erano stati depositati in gallerie al confine tra i due paesi (se ne parlò molto sui giornali, creando una certa reazione dell'opinione pubblica). I progetti, dunque, furono offerti alla Svizzera e si parlò anche di un successivo passo verso gli organi governativi austriaci che, anche per l'opera di mediazione di tale Convalexius, pare fossero disponibili a questo tipo di trattative, cioè a servirsi delle prestazioni del Comerio. Secondo quanto ebbe a dichiarare il Ripamonti, a seguito delle perquisizioni effettuate presso il Comerio e lo studio dello stesso Ripamonti, tutto si sarebbe fermato.

Ma una serie di fatti di cui siamo venuti a conoscenza ci ha allarmato. Il Corpo forestale dello Stato, infatti, poco tempo dopo la prima segnalazione ce ne invia un'altra, con la quale ci comunica che, secondo notizie acquisite informalmente da fonte confidenziale, una nave carica di rifiuti radioattivi sarebbe stata affondata al largo di capo Spartivento alla fine degli anni ottanta. Il Corpo forestale non è in grado di fornire altre notizie. Procediamo così ad una serie di perquisizioni nello studio del Comerio e cominciamo un'indagine ad ampio raggio per verificare se, come sembrava potersi ipotizzare tenendo conto dei risultati fino a quel momento raggiunti, tra la fine degli anni ottanta e i giorni nostri non si fossero verificati nel Mediterraneo affondamenti un po' sospetti.

Effettuando una prima verifica, accertiamo innanzitutto che dal 1987 ad oggi si

sono verificati nel Mediterraneo alcuni affondamenti che possiamo qualificare come sospetti, per esempio perché concernono navi che non hanno lanciato un segnale di soccorso o perché non si sa che fine abbia fatto l'equipaggio, ovvero navi i cui armatori o comandanti sono stati coinvolti in vicende giudiziarie. In particolare, scopriamo che, al largo di capo Spartivento, nel settembre 1987, fece naufragio la *Rigel*, nave che accertiamo essere implicata in una vicenda truffaldina ai danni della società di assicurazione, in quanto avrebbe denunciato un certo carico, in realtà mai portato a bordo, per lucrare il risarcimento. Tutto questo è stato accertato perché all'epoca erano in corso intercettazioni, che avevano consentito di venire a conoscenza di una serie di telefonate tra persone interessate alla nave. Si coglie, per esempio, la frase « il bambino è nato », con chiaro riferimento all'affondamento della nave. Vi sono stati un rinvio a giudizio, il processo, e abbiamo acquisito la sentenza; siamo in attesa di acquisire anche il resto delle carte per valutare se emergano nomi coinvolti nella nostra indagine.

Ma ad allarmarci non è solo la coincidenza tra l'informazione avuta dal Corpo forestale e le notizie acquisite sulla nave, e nemmeno la tentata truffa all'assicurazione, perché, tutto sommato, ciò può essere considerato normale. Ciò che ci ha colpito ed allarmato, il fatto che ci ha scosso (ricordo che, dopo aver effettuato la perquisizione, il collega era davvero preoccupato) è stato che tra i documenti sequestrati a Comerio vi era un'agenda del 1987 che, alla pagina corrispondente al 21 settembre, la data dell'affondamento, recava, scritto in inglese, l'appunto « la nave è affondata ». Non ho ancora detto che, dal 1987 ad oggi, Comerio non ha fatto altro che tessere una rete di contatti con decine di governi di vari paesi. Dalle sue carte emerge addirittura che gli sarebbero stati affidati incarichi che avrebbe portato a termine. Troviamo quindi un collegamento assolutamente inaspettato con l'affondamento della nave, peraltro avvenuto in una situazione anomala, dato che era partita dal porto di Marina di Carrara dove si è

accertato che un funzionario doganale era stato corrotto per non controllare il carico. Inoltre, l'equipaggio sparisce e non si riesce a rintracciare il comandante e, credo, non fu neanche effettuata un'indagine sul sinistro. Ogni volta che si verifica un affondamento, la capitaneria di porto svolge un'indagine amministrativa, ma allora l'indagine non fu effettuata, non si comprende per quale motivo: o meglio, si comprende, nel senso che si cercò di far passare il fatto sotto silenzio, ed esso emerse solo in virtù delle intercettazioni che nessuna delle persone coinvolte si aspettava.

Ho già detto che il Comerio, dal 1987 ad oggi - ce lo ha anche confermato verbalmente -, offre i suoi servizi a destra e a sinistra. Non siamo ancora riusciti a rintracciare - né egli ce ne ha parlato - gli stabilimenti che produrrebbero quelle particolari attrezzature. Tutto ciò fa pensare che egli abbia realizzato certi affari. Il Comerio e i suoi emissari vanno in giro per il mondo a contattare governi, e di questo abbiamo prova documentale. Hanno avuto la disponibilità, specialmente, di esponenti di Stati africani che mettevano a disposizione siti prossimi alle coste dei loro paesi ove effettuare gli affondamenti. Naturalmente, in cambio di versamenti di milioni di dollari, dei quali risulta traccia nelle carte che abbiamo trovato.

Per cinque o sei anni Comerio svolge questa attività frenetica, avendo contatti a decine. Egli appare collegato con la nave *Rigel* e con altri episodi di affondamenti di navi dei quali vi parlerò. Esaminando le sue carte abbiamo notato che si occupava anche dell'acquisto e della trasformazione di vecchie carrette del mare, vecchi natanti, progettando di metterli in efficienza. Gli elementi emersi nel corso delle perquisizioni lo collegano anche ad un altro episodio allarmante che si verificò nel dicembre 1990. Anche qui, una nave si trova in difficoltà, al largo di Vibo Valentia: viene trainata e finisce per « spiaggiarsi » a capo Suvero. È la nave *Jolly Rosso*, allora già denominata, semplicemente, *Rosso*. Nelle carte di Comerio troviamo progetti relativi

alla trasformazione di questa nave. Dunque, nel dicembre 1990 la nave si « spiaggia » nei pressi di Vibo Valentia. Poiché il fatto non poteva passare inosservato, accorre la capitaneria di porto ed iniziano le operazioni di soccorso. Il comandante della capitaneria, che abbiamo sentito, ci riferisce che avvertì l'esigenza di richiedere l'intervento dei vigili del fuoco per accertare eventuale presenza di radioattività nei dintorni della nave. Perché avvertì questa esigenza, se doveva svolgere una semplice inchiesta amministrativa? Perché, come ci riferì lui stesso, nell'esaminare i documenti della nave la sua attenzione fu attratta da qualcosa che richiamava la radioattività, il nucleare. Nel nostro incontro con il comandante gli mostriamo i documenti rinvenuti nello studio di Comerio: egli sobbalzò, dicendo che erano quelli che aveva trovato sulla nave, cioè i progetti di Comerio relativi allo smaltimento di scorie radioattive.

Ma non è soltanto questa circostanza che collega la nave *Rosso* a Comerio; ci preoccupa il contenuto del carico della nave stessa, la cui natura non è stata mai accertata. Al recupero, infatti, partecipano non solo i mezzi della *Castalia*, ma anche quelli di una società olandese, la *Smit Tak*. Potrebbe non significare nulla, ma noi sappiamo che nel 1981 questa società partecipò, nel canale della Manica, al recupero di materiale radioattivo, contenuto in fusti, trasportato da una nave che aveva avuto un incidente e si era « spiaggiata » nella zona. Quindi, questa società olandese, specializzata in bonifiche a seguito di incidenti radioattivi, viene chiamata a Vibo Valentia, nel profondo sud, nonostante non vi fosse apparentemente necessità di interventi tali da richiedere capacità tecnologiche particolarmente elevate (si trattava soltanto di svuotare e riparare una nave arenatasi e di trascinarla a largo). Mi dice il collega Neri che furono pagati 800 milioni. Inoltre, per circa due mesi si lavorò intorno a questa nave, ma il comandante e il personale della capitaneria non sono stati in grado di dirci che cosa fu fatto. La nave, inoltre - ciliegina sulla torta -, nonostante fosse in ottime condi-

zioni, dopo meno di un anno venne rottamata. Magari ciò non significherà nulla, sarà un caso, ma tra le carte del Comerio abbiamo anche trovato — come ho già detto — dei progetti concernenti la *Jolly Rosso* e questa è, fra l'altro, una delle navi che in passato erano state utilizzate per il trasporto di rifiuti in Africa (mi riferisco ai tempi della *Zenobia*). Si tratta, dunque, di circostanze misteriose e un po' anomale, che richiamano l'attenzione del comandante della capitaneria di porto, il quale richiede l'intervento dei vigili del fuoco. La nave, ferma da un anno in porto, fu poi riarmata in pochi giorni; venne fatta partire e poi rottamata. Disponiamo tra l'altro anche di fotografie della nave, scattate del tutto casualmente cinque anni fa, nel gennaio 1991, quando non si pensava minimamente di svolgere un'indagine del genere: era in buone condizioni, per quanto è dato vedere e per quanto ci ha riferito l'ufficiale di marina che segue l'indagine. Mettendo insieme tutti questi elementi, emergono alcuni interrogativi.

Anche altre navi affondano non lontano dal punto in cui è naufragata la *Rigel*, sempre al largo di capo Spartivento, tratto dello Ionio particolarmente profondo. La *Four Star* naufraga in circostanze anomale; non sappiamo quali siano le ragioni che hanno determinato l'affondamento, ma sappiamo che non è stato lanciato il segnale di soccorso e che non è stata svolta un'inchiesta amministrativa. Anche questa nave svanisce nel nulla. L'equipaggio viene soccorso da una nave che si trova — tra virgolette — a passare di lì e viene sbarcato in Tunisia, se non sbaglio; quindi, nessuno sa nulla, non vi è alcuna possibilità di interrogare i marinai. È anche questo un evento che suscita moltissimi interrogativi.

Sempre per quanto riguarda le navi, tra le carte sequestrate al Comerio vi è una mappa dei siti (individuati non dal Comerio, perché si richiede ben altra organizzazione, ma dai tecnici della CEE che allora avevano curato quel progetto di cui ho già fatto menzione, poi accantonato), oceanici e non — mi riferisco anche ai nostri mari — ritenuti più idonei per ricevere i penetratori, sia per la profondità sia in

relazione alla natura del fondo, particolarmente argilloso. Notiamo che in questa mappa sono indicati, fra gli altri, due siti nel Mare Adriatico: ebbene, tra le navi il cui affondamento avviene tra la fine degli anni ottanta ed il 1993-1994 individuamo due motonavi (la *Anni* e la *Euroriver*) il cui punto di affondamento coincide esattamente — sarà un caso, forse non significa nulla — con i siti indicati nelle mappe custodite dal Comerio e da noi sequestrate. Ripeto, sarà un caso, ma si tratta proprio dei siti indicati nella mappa (che lasceremo alla Commissione e che potrete esaminare insieme al resto della documentazione). Non abbiamo accertato nulla, ma disponiamo di elementi per ritenere — con molta verosimiglianza — che vi sia materia per procedere ad un approfondimento cercando di capire perché certe cose siano accadute e perché questo signore da anni contatti decine e decine di Stati, di enti e di privati; se l'ha fatto per tanto tempo e ancora continua a farlo, vuol dire che qualcosa ne avrà ricavato! Non crediamo abbia proceduto nei modi tanto reclamizzati (per quanto abbiamo potuto accertare non abbiamo trovato traccia di contatti con ditte che potrebbero aver realizzato per lui quei contenitori; il che sarebbe già qualcosa), però dispone di navi e segna sulla propria agenda il giorno in cui una certa nave — in ordine alla quale abbiamo tutta una serie di riserve — è affondata: comprendete che tutto questo ci preoccupa, ci allarma.

Altri aspetti saranno illustrati nel dettaglio dal collega Neri, ma queste sono le grandi linee delle nostre indagini. Queste indagini sono ancora in corso, e pare che le navi sparite in circostanze strane siano molte. Come abbiamo potuto individuare le navi, visto che non sono state effettuate inchieste amministrative da parte delle capitanerie di porto? Facendo ricorso al registro dei Lloyds di Londra, in particolare della sede di Genova; loro sì, che sono informati! Ci hanno messo a disposizione tutti gli elementi necessari per risalire ai vari episodi di affondamento, molti dei quali — altro dato che abbiamo accertato in questi giorni — non erano noti al co-

mando generale delle capitanerie di porto dello Stato italiano. Alcuni di questi affondamenti, per tale comando, non erano mai avvenuti. Si tratta di fatti che lasciano perplessi.

Abbiamo accertato che altre navi sono sparite misteriosamente, mentre il Comerio continua a svolgere trattative, manda messaggi e talvolta comunica ai propri soci che l'incarico è stato già conferito oppure che qualcosa è già iniziato, e cose del genere. Abbiamo tanti *flash*, ma non abbiamo messo le mani su nulla di concreto. Parliamoci chiaro: non abbiamo individuato depositi di radioattivi, non abbiamo prove di flussi di scorie radioattive, ma siamo venuti a conoscenza di fatti che ci insospettiscono. Vorrei fare un inciso: secondo noi è necessario a questo punto effettuare delle verifiche, accertando - credo sia un passo necessario - il carico della *Rigel* e della *Four Star*; ci siamo già messi in contatto con il Ministero di grazia e giustizia, perché, chiaramente, si tratta di attività che non possiamo svolgere con i nostri mezzi, richiedendo strumenti ed attrezzature che altri debbono fornirci. All'inizio vi è stato un grande interesse da parte del ministero, con uno scambio di note, di impressioni e valutazioni, ma poi tutto si è bloccato in conseguenza delle note vicende che recentemente hanno interessato quel dicastero (questo non vuole essere un appunto nei confronti di alcuno); è mancato l'interlocutore, mentre nella fase iniziale avevamo trovato molta attenzione e una disponibilità formalmente dichiarata a venire incontro alle nostre esigenze.

Questi sono i fatti, per grandi linee. Ritengo che meritino la massima attenzione. Non abbiamo accertato nulla, ripeto, ma abbiamo portato alla luce fatti che credo meritino la massima attenzione e il massimo approfondimento. Occorre capire perché certi episodi si siano verificati, se dietro si celi qualcosa di grave e di terribile, se per caso sia accaduto quello che temiamo e che forse si legge in filigrana attraverso la vicenda che per grandi linee vi ho tratteggiato.

Notizie più particolareggiate potrà fornirle ora il collega Neri.

PRESIDENTE. Ricordo ai nostri ospiti che stiamo procedendo in seduta pubblica.

FRANCESCO NERI, *Sostituto procuratore della procura circondariale di Reggio Calabria*. Sarebbe opportuno procedere in seduta segreta.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, proseguiamo i nostri lavori in seduta segreta. Dispongo la disattivazione dell'impianto audiovisivo interno.

(*La Commissione procede in seduta segreta*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
VITTORIO TARDITI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MASSIMO SCALIA

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica. Dispongo la riattivazione del circuito audiovisivo interno. Ringrazio il dottor Scuderi e il dottor Neri del contributo fornito alla Commissione.

Comunicazioni del presidente su iniziative conseguenti alla missione nella provincia di Caserta.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 4 ottobre scorso, la Commissione - avvalendosi dei poteri conferitile dall'articolo 82 della Costituzione e dalla deliberazione istitutiva - ha deliberato l'effettuazione di alcune perizie, ai sensi degli articoli 220 e seguenti del codice di procedura penale, da effettuarsi negli invasi esistenti nel comune di Castel Volturno (Caserta), originati dal prelievo indiscriminato di materiali ad uso edilizio e successivamente trasformati in depositi abusivi di rifiuti di varia natura, già posti sotto sequestro dalla competente autorità giudiziaria (procura presso la pretura circondariale di Santa Maria Capua Vetere).

Tale deliberazione era stata adottata a seguito del sopralluogo effettuato da una delegazione della Commissione il 26 settembre scorso: in quella occasione era stata riscontrata una grave alterazione dell'equilibrio territoriale, ambientale e sanitario, derivante dalla formazione di tali « laghetti » a seguito delle escavazioni giunte fino al livello della falda acquifera, e dall'affondamento nei medesimi di rifiuti di ogni genere. Si è posta quindi la necessità di procedere all'effettuazione delle perizie, necessarie per verificare la natura e, se possibile, la provenienza dei rifiuti.

La delegazione della Commissione aveva altresì verificato durante il sopralluogo evidenti tracce del perdurare delle suddette attività illecite, ciò che oltretutto ostacola un rapido ripristino ed una destinazione dei luoghi in oggetto conformi al contesto territoriale e non ad attività criminose.

Ritengo pertanto che, convenendo la Commissione su tali osservazioni e valutazioni, queste possano essere oggetto di una lettera che intendo inviare al sindaco di Castel Volturno, nella quale lo si informi dei risultati del sopralluogo e si prospetti l'esigenza di prevenire ulteriori rischi per l'incolumità delle persone nonché di effettuare la completa ed efficace risistemazione del territorio sotto il profilo ambientale e sanitario, ivi compresa la rimozione degli impianti che consentono il perpetuarsi delle attività criminose, adottando

pertanto tutti i provvedimenti necessari a rimuovere le violazioni accertate.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che — in relazione alla deliberazione dell'ufficio di presidenza sulla nomina di un consulente appartenente all'Arma dei carabinieri, comunicata alla Commissione il 12 settembre scorso — il comandante generale dell'Arma medesima, generale Luigi Federici, ha designato, in luogo del tenente colonnello Nicola Raggetti, non disponibile in quanto comandante del nucleo operativo ecologico, il capitano Ugo Sica, comandante della sezione operativa centrale del medesimo nucleo.

Ricordo infine che giovedì 23 e venerdì 24 prossimi la Commissione effettuerà una missione nelle province di Reggio Calabria e Vibo Valentia. La prossima seduta avrà pertanto luogo martedì 28 novembre, con audizioni dei rappresentanti dell'albo degli smaltitori e della FIAT.

La seduta termina alle 19,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
DOTT. VINCENZO ARISTA*

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 22 novembre 1995.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO