

provinciale e per le difficoltà spesso riscontrate di interpretare e applicare in modo univoco la normativa di riferimento.

Le criticità rilevate sono riconducibili principalmente alla presenza di materiali contenenti amianto, ad esempio in manufatti o in frammenti dispersi nel terreno naturale, che configurano il richiamo ai procedimenti e alle metodologie propri degli interventi di bonifica finalizzati a ripristinare la matrice suolo in condizioni naturali, mediante la decontaminazione dai materiali contenenti amianto.

Sono diversi i siti in cui sono stati rinvenuti frammenti di amianto frammentati con genesi diversa in terreni o in aree soggette a riporto di materiali inerti, tra i quali meritano di essere menzionati i seguenti:

**7.3A - L'autoparco di via Drizzagno, Scorzè**

La vicenda è partita nel 2009 quando, a seguito dell'attività di polizia giudiziaria, è stato accertato che il basamento del piazzale dell'autoparco anzidetto, per circa 24000 metri quadri, era stato realizzato con "mistone" riciclato derivante da tre diversi impianti di recupero inerti. Parte del materiale conferito è risultato contaminato da amianto, che era stato frantumato nelle fasi di recupero a monte. Dopo una complessa vicenda amministrativa, su proposta della società gestrice dell'area, è stato proposto, approvato e realizzato un progetto di decontaminazione di tutto il "manufatto" (sottofondo). Il procedimento si è concluso con la proposta di certificazione ARPA Veneto del sito a seguito avvenuta bonifica ad ottobre 2012.

**7.3B - Il cantiere del nuovo Palazzo del Cinema al lido di Venezia**

Il cantiere è stato realizzato nel 2010, sotto la gestione commissariale per gli interventi di protezione civile (150 anni dell'Unità d'Italia), e si è proceduto all'asportazione dei rifiuti contenenti amianto, ai sensi dell'articolo 192 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Nel 2012 i lavori sono stati interrotti, senza completare il progetto come approvato (non è stato realizzato il nuovo palazzo del cinema), a motivo dell'elevato costo di smaltimento dei terreni di scavo con presenza di amianto riscontrato in quantità notevoli. Tuttavia, in considerazione della continua presenza di frammenti di amianto nella sabbia sul fondo scavo alla quota raggiunta, il proponente ha chiesto di procedere a messa in riserva permanente (MISP) dell'area. La proposta è stata approvata dalla direzione progetto Venezia della regione Veneto all'inizio del 2012 e, attualmente, il MISE (messa in sicurezza di emergenza) è ancora in atto.

**7.3C** - *Il cantiere città della moda Fiesso d'Artico*

Si è proceduto all'asporto e allo smaltimento di tutti i materiali contenenti amianto utilizzati per la creazione di piste di cantiere nell'area dove erano iniziati nel 2009 i lavori per la realizzazione della "Città della Moda" e il cantiere è stato chiuso nel 2010.

**7.3D** - *La Clodiainvest srl località Brondolo Chioggia*

La vicenda è partita nel 2010, a seguito sequestro dell'area per la presenza di rifiuti derivanti da demolizione e, in particolare, di amianto, utilizzati per l'imbonimento di un'area destinata alla realizzazione di capannoni commerciali/artigianali. Dopo una vicenda amministrativa complessa, di competenza inizialmente del comune di Chioggia, alla fine dell'anno 2013, è stato approvato dalla regione (direzione Progetto Venezia) il progetto di messa in sicurezza permanente del sito (MISP), non essendo né economicamente, né dal punto di vista sanitario-ambientale perseguibile la strada della rimozione completa dei materiali di riporto contenenti rifiuti di amianto presenti nel sito, come apportati nel corso del tempo e frantumati con escavatori e pale meccaniche.

**7.3E** - *Abbandoni vari presso il Lido di Venezia - Malamocco (interventi di rimozione a carico del comune).*

L'ARPA Veneto, in collaborazione con il comune di Venezia, ha dovuto eseguire numerosi sopralluoghi nel corso degli anni 2009, 2010, 2011, in relazione a ripetute segnalazioni di presenza di amianto nella zona costiera e sulla sabbia. Si trattava di ritrovamenti correlati ad abbandoni di amianto derivante dalla copertura delle capanne, a suo tempo utilizzate. La polizia Locale del comune di Venezia Delle ha denunciato i fatti all'autorità giudiziaria competente.

**7.3F** - *il Parco Don Sturzo Mestre (bonifica con parziale rimozione a carico del comune di Venezia).* L'area presenta abbandoni storici di rifiuti, tra cui anche l'amianto. Per tutta l'area, denominata "ex cave Casarin", essendo caratterizzata da presenza di rifiuti anche di origine industriale, risalente al periodo di sviluppo dell'industria chimica a Marghera, è stato approvato un progetto di bonifica, che prevede lo smaltimento delle frazioni di terreno con presenza di amianto, previa individuazione di dettaglio con griglia. L'ultima fase dei lavori è stata da poco appaltata dal comune di Venezia.

**7.3G** - *Incendi di impianti di gestione rifiuti o di rifiuti abbandonati.*

Altra criticità che ha interessato la provincia di Venezia, e non solo, deriva da incendi, dolosi o accidentali, relativi a ditte che gestiscono rifiuti o a rifiuti abbandonati, contenenti anche amianto. Negli anni 2012/2013, nella provincia di Venezia si sono verificati i seguenti incendi:

1. Eco Energy
2. Ideal Service
3. Tessera pista di motocross
4. Artuso Group srl
5. Nuova ESA
6. Discarica abusiva di S.Erasmo.

Alcune problematiche emerse in conseguenza a tali incendi sono riconducibili principalmente alla non conoscenza delle materie combuste, che possono contenere anche sostanze pericolose, come emerso nel caso di Eco Energy, dove una partita di rifiuti consisteva in polveri da pulizia impianto di formulazione fitofarmaci, o come per la Nuova Esa, dove nelle vicinanze dell'incendio erano depositi rifiuti contenenti pentosolfuro di fosforo, che non dovevano venire a contatto con acqua. In ogni caso, si tratta di eventi che implicano la necessità di analisi ad ampio spettro sia in aria che sui terreni di ricaduta, spesso oggetto di coltivazioni, con grande impegno di ore, campionamenti e analisi.

Inoltre, la presenza di coperture in materiale contenente amianto nelle strutture coinvolte nell'incendio rende particolarmente critico l'evento, per la possibile dispersione in aria di fibre, nel corso della fase di "smussamento" di tali coperture, da parte dei VVF, per riuscire a spegnere i focolai residui, come è successo nel caso della Ideal Service di Ballò.

Aggiungasi infine che la presenza dell'amianto rende inoltre molto critica la fase successiva di rimozione dei rifiuti per la bonifica dell'area, in quanto è difficile asportare i rifiuti non pericolosi garantendo al contempo la non presenza di amianto.

### **7.3H-** *Abbandono di rifiuti per cessata attività o fallimento*

Nella relazione dell'ARPA Veneto vengono menzionate alcune situazioni concernenti aree industriali dismesse, che una volta abbandonate, sono divenute discariche a cielo aperto.

Si tratta di una criticità comune al territorio regionale e presente anche in quello veneziano, legata alle dismesse attività industriali o a fallimenti, dove a carico degli enti pubblici rimangono i costosi interventi di bonifica. E' fondamentale garantire il ripristino agli usi legittimi delle aree industriali dismesse, aree che purtroppo spesso, una volta recuperati i materiali di valore, restano abbandonate diventando discariche a cielo aperto.

A tale proposito, vengono citate le operazioni di intervento e avvio a smaltimento/recupero dei rifiuti presenti presso l'area ex Sirma, industria di refrattari, in via della Chimica n. 4 - Marghera, di cui si è detto. Si tratta dello sgombero di un'area di oltre 20 ettari, la metà dei quali occupata da

capannoni industriali, da rifiuti sia non pericolosi, sia pericolosi, compresi materiali contenenti amianto, nel rispetto delle leggi ambientali per la tutela dell'ambiente e della salute.

Analoga situazione ha imposto l'intervento di messa in sicurezza del sito dell'impianto ex Nuova Esa di Marcon (dove è divampato anche un incendio), con l'avvenuta rimozione e smaltimento di rifiuti contenenti pentasolfuro di fosforo e l'attuazione del "piano di rimozione e smaltimento" dei rimanenti rifiuti pericolosi/non pericolosi.

Vi è poi la problematica di abbandono di rifiuti dell'impianto C&C a Malcontenta di Mira in provincia di Venezia, affrontato tramite intervento sostitutivo degli enti pubblici (comune e provincia). Di queste ultime vicende si parlerà più diffusamente di seguito, posto che la chiusura e l'abbandono dei siti sono la conseguenza di alcuni procedimenti penali, scaturenti dalla violazione della normativa ambientale, e della successiva dichiarazione di fallimento delle società che gestivano gli impianti.

Comunque, le situazioni - come sopra rappresentate - sono meramente esemplificative, posto che nella provincia di Venezia i siti da bonificare ammontano a n. 439, di cui n. 113 riguardano punti vendita carburante, e sono di dimensioni variabili. Sulla base alle attività svolte nel 2013 dal dipartimento ARPA provinciale di Venezia la relazione dell'ARPA Veneto conclude, richiamando i seguenti dati:

- n. 215 pareri autonomi e in sede di conferenza di servizi (contributo istruttorio), sia in ambito di bacino scolante la laguna di Venezia, sia in sede di singoli comuni;
- n. 371 controlli con prelievo di campioni di acque e terreni;
- n. 10 controlli su attività di gestione rifiuti da siti contaminati (comprehensive di pratiche sottoservizi).

## **8. Alcune criticità di sistema**

La relazione dell'ARPA Veneto del 26 novembre 2014 (doc. 75/2) pone in evidenza alcune ulteriori criticità, rappresentate da:

### **8.1 - Rifiuti da costruzione e demolizione (C&D).**

A seguito di attività di controllo presso alcuni impianti di recupero dei rifiuti da costruzione e demolizione (C&D), in regime di comunicazione, è emersa l'esigenza di un approfondimento in merito alla codifica di tali rifiuti riferita alla necessità, nel caso di codici a specchio, di effettuare delle analisi, difficilmente realizzabili nel caso di modeste quantità.

A tale proposito, sono state date alcune indicazioni operative dalla provincia di Venezia, in accordo con l'ARPA Veneto e con il tavolo tecnico delle forze di polizia, indicazioni riprese e

sviluppate in una linea guida organica di ARPA Veneto, successivamente, adottata della regione Veneto con DGRV n.1773/2012.

Tale provvedimento definisce i criteri e le modalità per la demolizione selettiva, che garantisce una separazione all'origine dei rifiuti, evitando possibili contaminazioni.

Infine, l'ARPA Veneto pone in evidenza che i rifiuti da costruzione e demolizione (C&D), per loro intrinseca natura, presentano condizioni di pH estremo ( $\text{pH} > 11,5$ ), riconducibili alla presenza di cemento.

Come si è sopra detto, tale situazione, nell'attuale non chiarezza normativa in tema di classificazione rifiuti corrosivi e irritanti, comporta l'obbligo di esperire analisi molto costo se per dimostrare la non pericolosità (test in vitro su pelle sintetica), che nella generalità dei casi danno esito negativo (non pericoloso). E, tuttavia, accade che, se non si procede con tale verifica, il rifiuto deve essere necessariamente classificato come pericoloso, con tutte le conseguenze del caso (smaltimento in discarica per rifiuti pericolosi di rifiuti provenienti da C&D che, se pericolosi per il solo pH, oggettivamente non necessitano di tali precauzioni).

### **8.2 - Impianti di recupero rifiuti metallici - rame.**

Le attività di controllo sugli impianti di recupero metalli, autorizzati sia in procedura ordinaria sia in procedura semplificata, hanno posto in evidenza il problema relativo al conferimento da parte dei privati di rifiuti metallici in particolare di rifiuti in rame, un tema quest'ultimo particolarmente critico soprattutto per molte polizie locali e per la polizia ferroviaria, in quanto collegato ad attività malavitose e ai numerosi furti riscontrati negli ultimi anni. In questi casi risulta difficile tracciare correttamente la provenienza di questi rifiuti. Si rendeva, pertanto, necessaria una armonizzazione tra la norma ambientale e quella in materia di commercio in forma ambulante con delle indicazioni normative in merito alla corretta applicazione dell'esclusione dagli adempimenti in materia di rifiuti previsto dall'articolo 266, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

Di conseguenza, molto opportunamente, è intervenuto sul punto il legislatore, con la recente legge 28 dicembre 2015 n. 22, in vigore dal 2 febbraio 2016, di cui si è detto.

### **8.3 - conglomerati - aggregati riciclati legati e non - sottofondi stradali.**

La problematica della verifica dei prodotti per rilevati stradali, derivati anche dal riutilizzo di rifiuti che hanno cessato tale qualifica, è nota ed è molto sentita in relazione ai controlli sulle grandi opere in costruzione. Il D.M. 5 febbraio 1998, che definisce i criteri di riutilizzo di rifiuti sottoposti a operazioni di recupero, risulta una norma non più adeguata alle problematiche emerse negli ultimi

anni e alle attività di recupero poste in essere e all'esigenza di sostenere il recupero, garantendo le necessarie tutele ambientali, come si è visto nella vicenda della Veneta Raw Material srl.

E' necessario un aggiornamento normativo per meglio definire sia le caratteristiche dei rifiuti avviati a recupero di materia finalizzato alla produzione di aggregati e conglomerati, cementizi e bituminosi, sia le caratteristiche dei prodotti di recupero ottenuti, questi ultimi classificati in funzione della loro coesione e delle modalità di produzione (in impianto di recupero) in prodotti non legati e prodotti legati con legante idraulico o bituminoso. Fondamentale è altresì definire puntualmente le attività di recupero attraverso le quali avviene questo passaggio.

La DGRV n. 1060/2014 ha definito il quadro delle norme UNI (Ente nazionale italiano di unificazione) di riferimento per i prodotti per l'edilizia derivati dal recupero dei rifiuti, così detti inerti, e questo rappresenta un primo passo per dare indicazioni chiare al settore del recupero dei rifiuti, cosiddetti "inerti", che rappresentano dal 30 al 50 per cento del totale dei rifiuti speciali prodotti e che, in base agli obbiettivi comunitari, devono essere avviati al recupero di materia almeno per il 70 per cento. L'attività di controllo sulle grandi opere effettuata da ARPA Veneto ha interessato l'intera filiera e, con riguardo agli impianti di recupero dei materiali inerti, ha posto in evidenza taluni problemi di difformità rispetto ai dettami dell'autorizzazione, già segnalate agli enti competenti, con particolare riferimento alla ditta Cosmo, nel comune di Noale.

### **9. Il porto di Venezia**

Il comandante della capitaneria di porto di Venezia, Tiberio Piattelli, nel corso della suddetta audizione, ha riferito che la direzione marittima di Venezia ha la giurisdizione sul litorale della regione del Veneto dalla foce del Tagliamento, al Nord, alla foce del Po di Goro, al Sud, per circa 160 chilometri. Da essa dipendono, al Nord, la capitaneria di porto del compartimento marittimo di Venezia, con i dipendenti uffici circondariali marittimi di Jesolo e Caorle, e la delegazione di spiaggia di Bibione e, a Sud, la capitaneria di porto di Chioggia, con i dipendenti uffici locali di Porto Levante, di Pila, di Porto Tolle e di Scardovari.

Nell'ambito dei compiti di sorveglianza e di accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti, nonché di repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali di rifiuti di cui all'articolo 193, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, le capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia, negli ambiti dei porti di giurisdizione, effettuano quotidianamente controlli negli ambiti portuali, espletando attività di monitoraggio costante del territorio sia dei porti, sia degli ambiti demaniali marittimi, sia degli specchi acquei antistanti.

Il porto di Venezia si sviluppa principalmente in due macroaree: il porto industriale di Marghera, che si estende per una superficie di circa 1.600 ettari, e il porto passeggeri della darsena

marittima di Venezia. Complessivamente, il porto di Venezia dispone di 80 banchine operative, per una lunghezza complessiva di circa 30 chilometri. Tale conformazione dell'area portuale rende complesso anche il monitoraggio delle operazioni commerciali nei 31 impianti portuali.

In particolare, entrando nello specifico dell'attività svolta, la capitaneria di porto si occupa dell'attività di controllo e di verifica sugli impianti portuali per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico, di cui al decreto legislativo n. 182 del 2003.

Per quanto concerne il porto di Venezia, l'autorità portuale nel 2006 ha predisposto un piano, approvato con la deliberazione del Consiglio regionale del Veneto n. 42 del luglio 2008, in forza del quale l'autorità portuale ha affidato in concessione il servizio di raccolta dei rifiuti solidi alla società Conepo e dei rifiuti liquidi alla società "Guardie ai fuochi del porto di Venezia soc. coop. per azioni", mentre le relative tariffe sono stabilite dall'autorità portuale.

Sulla base delle linee-guida impartite dal reparto ambientale marino del corpo delle capitanerie di porto presso il Ministero dell'ambiente, l'obbligatorietà e la disciplina specifica della materia sono disciplinate con ordinanza della capitaneria di porto. Viceversa, per quanto concerne il porto di Chioggia - dove non vi è un'autorità portuale - il piano di raccolta è stato approvato dalla capitaneria di porto, di concerto con la regione Veneto che, tuttavia, non ha ancora provveduto all'affidamento dei servizi per il circondario marittimo di Chioggia. Pertanto, nelle more, il servizio di raccolta rifiuti da bordo delle navi nell'ambito dei porti di Chioggia e di Porto Levante è regolamentato con ordinanza della capitaneria di porto e affidato a una società locale, la Doria Servizi ecologici srl, in forza di concessione quadriennale.

Nello specifico, i controlli delle capitanerie di porto vengono effettuati a bordo delle navi, con controllo dei documenti di bordo, ossia dell'*Oil Record Book*, del *Certificate of Sewage* e del *Garbage Management Plan*, di tutte le navi e, dopo l'accertamento visivo, nel caso in cui sorgono dubbi sulla tipologia del liquido che viene conferito, vengono prelevati dei campioni.

I campioni vengono fatti analizzare presso il laboratorio delle dogane ovvero presso il laboratorio dell'ARPA Veneto, per quanto riguarda i controlli dei fumi emessi dalle navi. Invero, un altro argomento molto dibattuto a Venezia, nell'ambito del problema delle grandi navi, è il problema dei fumi emessi dalle navi ritenuti inquinanti o che potrebbero essere tali, qualora non rispondano ai requisiti previsti dalla normativa vigente.

L'amministrazione comunale, la capitaneria di porto di Venezia e l'autorità portuale, nell'ottica di ulteriormente salvaguardare la salute e ai fini anche della tutela ambientale della città e della laguna, hanno collaborato alla promozione di iniziative volte alla sottoscrizione di accordi volontari, denominati *Venice Blue Flag*, l'ultimo dei quali è stato sottoscritto nel 2013.

Con questo accordo le compagnie di navigazione si sono impegnate ad attenersi ai limiti previsti dalla normativa europea per le navi in banchina dello 0,1 per cento di contenuto di zolfo delle emissioni fin dall'ingresso in laguna. Invero, la normativa prevede determinati limiti nella quantità di zolfo nei carburanti marini per la navigazione in alto mare, per la navigazione negli ambiti delle acque territoriali e per la navigazione in porto. L'accordo ha trovato la spontanea adesione da parte delle compagnie di navigazione.

Nell'anno 2014 l'accordo non è stato rinnovato, ancorché le compagnie si siano comunque attenute al vecchio accordo. Si tratta di un accordo che sarebbe dovuto rientrare in un provvedimento, da emanarsi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quello dell'ambiente, in una modifica del decreto Clini-Passera, concernente il tonnellaggio delle navi che potevano accedere in laguna. In tale provvedimento avrebbe dovuto essere inserita anche una norma per il tenore di zolfo delle navi che navigavano in ambito lagunare. Tuttavia il provvedimento interministeriale non è stato ancora emanato, sicché l'accordo non è stato rinnovato, ma di fatto viene tuttora applicato dalle compagnie.

Al riguardo, nel mese di marzo del 2012, la capitaneria di porto, l'autorità portuale e le dogane hanno stipulato una convenzione volta incrementare l'effettuazione delle analisi chimiche sui campioni di combustibile per uso marittimo prelevati dalle navi, sempre ai fini della prevenzione.

Sulla scorta di questi accordi, la capitaneria di porto ha effettuato numerosi campionamenti sui carburanti delle navi, che sono stati poi sottoposti a verifica presso il laboratorio dell'Agenzia delle dogane di Marghera.

Nello specifico, sono stati eseguiti n. 155 controlli nel 2012, n. 109 nel 2013 e n. 131 nel 2014, fino al mese di novembre. In questi tre anni sono state complessivamente riscontrate 5 irregolarità e sono state sanzionate due navi nel 2012, due nel 2013 e tre nel 2014, tutte concernenti navi da carico a Porto Marghera, mentre i controlli sulle navi passeggeri hanno avuto tutti esito negativo. Sul punto, il comandante della capitaneria di porto di Venezia, nel corso della sua audizione, ha riferito che costituisce ormai fatto notorio l'esistenza di tali controlli e che è indubbio il suo effetto deterrente, tanto che le navi "pizzicate" sono navi che battono sempre qualche bandiera un po' strana, per esempio isole Cayman o Cambogia, mentre nelle bandiere principali è stata verificata qualche irregolarità documentale, ma non sul tipo di carburante usato.

Sul punto, il comandante Piattelli ha riferito che, per quanto concerne il combustibile specifico, sono state elevate, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, sanzioni amministrative da 15.000 a 150.000 euro, mentre per la mancata redazione della tenuta dei registri di bordo in materia di combustibile sono state elevate sanzioni che vanno da 1.500 a 9.000 euro.



Altra tematica riguarda i rifiuti a bordo delle navi, il cui mantenimento fino allo scalo successivo, purché dotato di impianti di smaltimento degli stessi, viene autorizzato solo nel caso in cui la capacità a bordo sia ancora dell'80 per cento, prima di giungere al prossimo scalo.

Di recente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Mare ha promosso due campagne nazionali di tutela ambientale per il potenziamento dei controlli lungo le coste, con particolare attenzione alle zone soggette a particolari vincoli di tutela ambientale. La direzione marittima ha coordinato al riguardo l'attività dei comandi e degli uffici dipendenti. La campagna è operata a livello nazionale.

Nell'ambito specifico dell'attività di controllo che è stata effettuata in mare, lungo le spiagge e negli ambiti portuali sono state comunicate 20 notizie di reato, sono stati effettuati 8 sequestri e sono state elevate 45 sanzioni amministrative per vari importi.

Per quanto concerne gli illeciti specificamente rilevati in materia di rifiuti, la capitaneria di porto ha denunciato una società della provincia di Padova per la gestione non autorizzata di rifiuti di origine animale, in particolare, di sottoprodotti della filiera della pesca (articolo 256 comma 1, lettera *a*, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152), effettuando altresì un accertamento presso uno stabilimento collegato in provincia di Brescia, accertamento che ha portato all'individuazione e alla conseguente denuncia di un deposito preliminare non autorizzato di questi sottoprodotti. Inoltre, è stato sanzionato un trasportatore per conto terzi di rifiuti liquidi a Venezia per irregolarità amministrative documentali.

È stata, poi, individuata la presenza di rifiuti ingombranti sull'area demaniale nell'isola di Pellestrina ed è stato interessato il comune per le azioni di rimozione dei rifiuti e, su delega della procura della Repubblica di Pordenone, in collaborazione con l'ARPA Veneto e con il nucleo operativo dei carabinieri, sono stati condotti accertamenti su un ripascimento non autorizzato in un tratto di litorale a Bibione. Gli esiti dell'attività di accertamento, che è tuttora in corso, sono stati riferiti all'autorità giudiziaria. Inoltre - ha proseguito il comandante Piattelli - l'ufficio locale marittimo di Jesolo, insieme al Corpo forestale dello Stato, ha svolto un'indagine sulla gestione di rifiuti derivanti dalla pulizia delle spiagge, che ha portato all'emissione di una notizia di reato per attività organizzata finalizzata sempre al traffico illecito.

Di recente, a seguito di un'apposita convenzione stipulata dal Ministero dell'ambiente con il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, anche Venezia è stata interessata a un'attività di controllo specifica sul SIN di Marghera. L'attività è stata appena iniziata, con la pianificazione di una serie di attività finalizzate sia al monitoraggio degli interventi di bonifica avviati dai soggetti pubblici e privati fin qui autorizzati, sia al contrasto di ulteriori azioni che costituiscano illecito ambientale. Le prime ispezioni hanno portato all'individuazione di un'area

utilizzata da ignoti come deposito di rifiuti di varia natura, tra cui ingombranti e speciali, e al sanzionamento di una nave che non dichiarava correttamente il quantitativo di rifiuti liquidi presenti a bordo.

In ultimo, la capitaneria di porto ha iniziato una collaborazione con il CNR-ISMAR nella campagna che deriva da un progetto comunitario, il *Life-Ghost*. Si tratta delle reti fantasma, abbandonate in mare, che rappresentano un problema non particolarmente visivo, ma effettivamente piuttosto sensibile nelle zone del veneziano e del chioggiotto. In queste zone ci sono le cosiddette *tegnùe*, riserve sottomarine tutelate a livello locale, dove spesso le reti si impigliano, vengono tagliate e rimangono in abbandono. Il progetto prevede il recupero di queste reti.

#### **10. Le attività di contrasto**

Nell'ambito dell'azione di contrasto ai reati ambientali e ai traffici illeciti di rifiuti, particolarmente significativa è anche l'attività della Guardia di finanza, che, attraverso la ricostruzione contabile, documentale e finanziaria delle rotte e delle transazioni effettivamente poste in essere, ha fornito un contributo determinante nell'individuazione e nella repressione di fenomenologie illegali di carattere ambientale.

Il controllo della regolarità dei traffici di rifiuti è curato anche nell'ambito degli spazi doganali, con la verifica delle spedizioni che attraversano i confini nazionali. Tra le importanti iniziative, promosse da organismi sovra-nazionali, per la repressione dei traffici illeciti internazionali di rifiuti in aree portuali, si segnala l'operazione congiunta di polizia, approvata dal Gruppo Consiliare di *Law Enforcement* (LEWP), nell'ambito delle azioni da realizzare durante il semestre di Presidenza Italiana dell'Unione europea.

Le ordinarie attività di polizia economico-finanziaria della Guardia di finanza sono state ulteriormente implementate, anche attraverso la stipula di appositi accordi di collaborazione con la regione del Veneto e la provincia di Venezia. In particolare, la Guardia di finanza ha stipulato con la provincia di Venezia, in data 17 settembre 2014, un accordo di cooperazione e di reciproco scambio informativo, volto a migliorare l'efficacia dei controlli ambientali, mentre con la regione del Veneto e l'ARPAV è in corso di definizione una convenzione per l'esecuzione di un ampio progetto di monitoraggio ambientale, attraverso ricognizioni aeree, allo scopo di implementare un sistema conoscitivo e di controllo di potenziali presenze di amianto.

Il comandante provinciale della Guardia di finanza, Marcello Ravaioli, nel corso dell'audizione del 27 novembre 2014 e nella relazione depositata (doc. 41/2), ha riferito che l'azione complessivamente svolta sul territorio veneziano dal Corpo ha portato, durante il biennio 2013/2014, a 59 interventi operativi, che hanno consentito di riscontrare 58 violazioni e di

denunciare 21 persone, nonché di porre sotto sequestro oltre 5.800 tonnellate di rifiuti industriali, 49.3 tonnellate di metalli e rottami metallici, 3.3 tonnellate di oli esausti, 5 tonnellate di rifiuti speciali, 1.5 tonnellate di vernici speciali, aree demaniali per 44.527 metri quadri e terreni privati per 3.550 metri quadri.

Nell'ambito, poi, del contrasto alla pesca abusiva in Laguna di vongole e della relativa commercializzazione, considerati i notevoli interessi economici del settore e i potenziali rischi per la salute pubblica, connessi alla commercializzazione di molluschi prelevati in aree interdette alla pesca, fortemente inquinate, sono stati eseguiti 165 interventi, che hanno portato alla verbalizzazione di 229 soggetti e al sequestro di circa 48 tonnellate di molluschi e altri prodotti ittici.

Tra le operazioni di maggior rilievo, poste in essere dalla Guardia di finanza, il comandante Ravaioli ha indicato, oltre quella posta in essere dalla Compagnia di San Donà di Piave, nel mese di marzo 2014, che ha individuato e sequestrato, con la denuncia del responsabile, un'area privata di 3.400 metri quadri. adibita a discarica, dove erano depositati 5.600 tonnellate di materiali inerti e pericolosi, due operazioni e, cioè, l'operazione "Alcione" e l'operazione "Laguna Reset".

Nell'ambito della prima operazione, il reparto operativo aeronavale di Venezia, a partire dal mese di marzo 2012, ha avviato un piano di controlli sistematici in tutta la gronda lagunare, sulle aree demaniali di competenza dell'agenzia del demanio, dell'autorità portuale, del magistrato alle acque, del Genio Civile e dei comuni interessati.

L'iniziativa, ancora in corso, ha permesso di constatare - accanto a una diffusa evasione dei tributi locali (ICI e IMU), gravanti sulle aree demaniali date in concessione e sugli immobili ivi realizzati e mai accatastati (parcheggi, darsene, rimessaggi, cantieri nautici, bar, ristoranti, chioschi, stabilimenti balneari) - numerose violazioni di natura edilizia, paesaggistica ed ambientale.

Tra i casi più rilevanti, il comandante Ravaioli, nel corso della sua audizione, ha segnalato:

- nel comune di Mira, l'individuazione e il sequestro di un canale del demanio idrico completamente interrato da anni, senza alcuna autorizzazione, per ricavare un rimessaggio per imbarcazioni;

- nell'isola di Murano, il mancato rispetto da parte del titolare di una discarica delle prescrizioni riportate nell'autorizzazione, posto che erano state abbandonate sul suolo tonnellate di rifiuti da demolizione, materiale elettrico, olii esausti, rifiuti ferrosi ed altre sostanze pericolose, sicché l'intera area, pari a 40.000 metri quadri, è stata sequestrata;

- a Venezia, in località Malcontenta, sul Naviglio Brenta, il sequestro di un'area di 3.500 metri quadri. abusivamente adibita a cantiere nautico ed alla raccolta di 5.000 kg di rifiuti pericolosi e 1.500 kg. di vernici speciali;

- a Casale sul Sile (TV), l'individuazione di un officina navale che sversava vernici e rifiuti di lavorazione sul suolo e nelle acque superficiali di un canale che confluisce nel fiume Sile. Erano sottoposti a sequestro un'area di 3.000 metri quadri, 100 metri cubi di rifiuti potenzialmente pericolosi, uno scarico industriale in zona protetta privo di autorizzazione, 4.000 litri di olio esausto (doc. 41/2).

Nell'ambito dell'operazione "Laguna Reset", la Guardia di finanza, nel 2011, ha avviato una importante operazione per verificare la regolarità degli approvvigionamenti di prodotto ittico di alcuni centri di depurazione di molluschi del Veneto.

Le indagini eseguite hanno portato all'esecuzione, in data 20 maggio 2014, di 40 ordinanze di custodia cautelare (24 delle quali in carcere) e alla denuncia di oltre 150 soggetti su tutto il territorio nazionale.

Nei confronti di 30 imprese di commercializzazione e spedizione sono state, inoltre, applicate le misure sulla "Responsabilità amministrativa degli enti da reato", di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231. Il comandante del reparto operativo della Guardia di finanza, Massimo Mocellin, nell'audizione del 27 novembre 2014, si è soffermato sulla problematica della pesca abusiva di vongole nella laguna veneta e, in generale, nel Veneto, quindi anche nel delta del Po.

Invero, la pesca abusiva di vongole è un fenomeno molto radicato e molto risalente soprattutto nella laguna veneta, che è tra i massimi produttori di vongole cosiddette "veraci", a livello nazionale. Si stima che il prodotto del Veneto (laguna di Venezia e delta del Po) sia intorno al 70 per cento dell'intero prodotto nazionale.

Sul punto, il comandante Mocellin ha prodotto una relazione (doc. 67/1), nella quale illustra che i molluschi bivalvi vivi costituiscono la tipologia di molluschi di maggior interesse per il consumo umano. Si tratta di organismi che vivono su fondali sabbioso-fangosi, detti "filtratori", in quanto per nutrirsi filtrano le sostanze organiche presenti in sospensione nell'acqua e, pertanto, sono esposti al rischio di accumulo di inquinanti biologici e chimici (organismi patogeni, biotossine, idrocarburi, metalli pesanti, diossine, età).

Per evitare la proliferazione della relativa carica microbica, è importante mantenere la vitalità dei molluschi bivalvi in ogni fase della produzione, fino alla vendita al dettaglio.

Dagli anzidetti profili di rischio sul piano igienico-sanitario si comprende perché ogni fase della filiera di produzione e commercializzazione dei molluschi bivalvi è stata posta sotto particolare attenzione dal legislatore, per gli aspetti correlati alla sicurezza alimentare ed alla tutela dei consumatori. Il quadro normativo di riferimento è il cosiddetto "pacchetto igiene" e comprendente i regolamenti (CE) 852-853-854/2004, (CE) 2073/2005 e (CE) 178/2002. Per i molluschi, in particolare, il regolamento (CE) 853/2004.

Nell'ambito della produzione e commercializzazione di molluschi bivalvi, particolare importanza è rivestita dalla classe dei "veneridi", la cui specie principale è quella delle vongole veraci, ricercate per la loro prelibatezza. Con un raccolto di 50.000 tonnellate/anno, l'Italia è il primo produttore europeo di vongole veraci e il secondo a livello mondiale. Tutta la produzione italiana è prevalentemente concentrata nelle lagune salmastre dell'Alto Adriatico ed è sostenuta quasi esclusivamente dall'allevamento della verace "filippina", la "Tapes Philippinarum", introdotta volontariamente nel 1983. L'allevamento si svolge esclusivamente "a fondale" in aree rilasciate dalle autorità competenti (regioni, province, magistrato alle acque), sotto forma di concessioni demaniali o di permessi esclusivi di pesca. Esistono tuttavia impianti collocati in proprietà private.

La venericoltura in Italia conta almeno 4.000 - 5.000 addetti, organizzati in cooperative composte da un minimo di 3-4 fino ad oltre 500 soci, i quali svolgono generalmente anche altre attività associate al settore pesca ed acquacoltura.

La stima del volume d'affari alla produzione è pari a 200 milioni di euro annui. Con riferimento al Veneto, la produzione di vongole veraci rappresenta il 35 per cento circa della produzione nazionale e sono il prodotto di punta dell'economia ittica regionale.

La produzione di vongole veraci nel Veneto è localizzata nell'area della Laguna di Venezia e del Delta del Po. Soprattutto, nella Laguna Veneta, data la redditività del settore, è particolarmente accentuato il fenomeno della pesca abusiva di vongole, intesa come prelievo e commercializzazione di prodotto da parte di persone non autorizzate e/o in aree interdette alla pesca, per ragioni sanitarie o di tutela ambientale.

La caratteristica tipica e propria di questo fenomeno di pesca abusiva è quella di utilizzare tecniche vietate e dannose per l'ecosistema lagunare, che consistono sostanzialmente nell'aratura del fondo lagunare attraverso dei sistemi chiamati "gabbia", che vengono trainati meccanicamente dai barchini dedicati a questa attività. È conclamato, in sede scientifica e recepito ampiamente sul piano giurisprudenziale, che questa pesca costituisce un danno aggravato all'ambiente marino, poiché altera la flora e la fauna bentonica che cresce sul fondo della laguna e che è essenziale per l'equilibrio biologico della stessa laguna.

Il passo ulteriore sul piano investigativo è stato quello di configurare e poi dimostrare che il danneggiamento della laguna, mediante un preordinato sistema organizzativo, strutturato su più livelli di responsabilità, dai pescatori ai pali, dagli intermediari fino ad arrivare alle ditte di commercializzazione, si connota dalla consapevolezza di attingere in maniera sistematica, attraverso il reato di danneggiamento, alla disponibilità di vongole pescate abusivamente.

La loro commercializzazione avviene mediante la commissione di ulteriori reati: il reato di falso documentale, allo scopo di coprire la provenienza non tracciata e non tracciabile del prodotto

pescato illecitamente, che viene fatto passare come proveniente da allevamenti o, comunque, da sistemi di prelievo legittimi, e il reato di frode in commercio, finalizzato alla commercializzazione dello stesso prodotto.

Dalle indagini, durate poco più di due anni, è emerso un quadro di estrema rilevanza per quanto riguarda la dimensione del fenomeno, con oltre 150 indagati su tutto il territorio nazionale, sei regioni coinvolte, spedizioni intercettate anche in Spagna, trenta ditte implicate in tutta Italia e provvedimenti di custodia cautelare, che stanno a dimostrare la gravità, la sistematicità e la reiterazione di questo reato.

Se, da un lato, questo fenomeno crea un danno all'equilibrio biologico della laguna per i sistemi di prelievo che vengono utilizzati, un altro aspetto d'interesse sotto il profilo ambientale è il pericolo per la salute pubblica, derivante dal fatto che una parte considerevole di questo prodotto viene raccolta dalle aree precluse alla pesca adiacenti a Marghera, già perimetrata e inserite in vari dispositivi di legge come aree inquinate soggette a divieto assoluto di qualunque forma di pesca e di raccolta, per via delle attività ultrasecolari che hanno riguardato il polo chimico e industriale di Marghera.

È stato dimostrato che l'inquinamento di queste acque determina una presenza, non solo di inquinanti biologici o batteriologici, che sono smaltibili attraverso sistemi di depurazione, ma anche di inquinanti chimici che entrano nella struttura dell'organismo animale e che non possono essere in nessun modo smaltiti e, quindi, conferiscono un livello di pericolosità per i consumatori, in quanto si sommano a seconda della frequenza e dell'intensità del consumo.

Dagli esami eseguiti più volte, anche nell'ambito di altri procedimenti penali, è emersa la presenza molto più elevata delle soglie consentite di diossine, di metalli pesanti, di cadmio e di vari inquinanti riconducibili alle attività petrolchimiche e industriali in genere svolte in questa area.

Questi sono i due aspetti di rilevanza ambientale di questo fenomeno, che presenta delle connotazioni diverse vuoi sotto il profilo dell'alterazione del mercato per concorrenza sleale, vuoi sotto il profilo della salute pubblica.

#### **11. Le infiltrazioni criminose e le attività di contrasto al traffico transfrontaliero di rifiuti**

Il prefetto di Venezia, nel corso della sua audizione e nella relazione depositata del 20 novembre 2014 (doc. 37/1), ha riferito che, tra le fenomenologie criminali degne di attenzione, va sicuramente annoverato lo smaltimento illecito di rifiuti tossici o di immondizia indifferenziata in altre regioni o all'estero, mediante il coinvolgimento di soggetti contigui alla criminalità organizzata, che in territorio nazionale hanno l'opportunità di sversare il materiale in località sotto il proprio controllo, nonché i mezzi per portare all'estero i carichi dannosi.

La problematica, per gli aspetti connessi al rilascio della certificazione antimafia a favore delle società operanti nel settore, è attentamente seguita dalla prefettura di Venezia che, nel 2010, ha adottato nei confronti della società Enerambiente spa - che, all'epoca, aveva sede legale nella provincia di Venezia - un'informazione antimafia atipica, ai sensi dell'articolo 1 septies D.L. 269/1982.

Le vicende oggetto di indagine riguardavano appalti aggiudicati in diverse regioni, tra le quali Campania, Puglia e Calabria, che avevano acclarato l'esistenza di evidenti collegamenti tra gli amministratori della predetta società e soggetti contigui alla criminalità organizzata campana.

A seguito dell'adozione di tale provvedimento, la società municipalizzata di gestione della raccolta rifiuti della città di Napoli aveva revocato gli appalti assegnati alla Enerambiente spa, considerata tra i responsabili dello scandalo rifiuti nel territorio campano.

Il prefetto di Venezia ha inoltre riferito che, a seguito dell'entrata in vigore della normativa che disciplina l'istituzione dell'elenco di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa (*white list*), limitatamente ai settori considerati maggiormente a rischio, tra cui la gestione dei rifiuti, il suo ufficio, con il supporto del gruppo ispettivo interforze, svolge un attento monitoraggio delle società operanti in tale settore, anche mediante mirati accessi ispettivi nei cantieri.

Da ultimo, nella sua relazione il prefetto ha segnalato che, in data 25 settembre 2014, il suo ufficio ha emesso un provvedimento di revoca dell'iscrizione nella *white list* nei confronti della società Ramm srl, con sede in Pianiga (VE), posto che dalle risultanze investigative era emerso che gli amministratori della società, in particolare Rossato Sandro, posto agli arresti domiciliari e deceduto in data 18 aprile 2015, avevano costituito diverse società con esponenti della cosca Alampi, operante nell'area di Reggio Calabria. Invero, l'intera famiglia Rossato, proprietaria della società, si era posta al servizio della suddetta cosca calabrese, permettendole di sfruttare i propri requisiti tecnici nella gestione del settore dei rifiuti e inserendola nel circuito economico, con l'utilizzo del metodo mafioso per l'acquisizione e la gestione degli appalti.

Da tale *modus operandi* si evince il tentativo, da parte della criminalità organizzata, di gestire direttamente gli appalti pubblici, mediante una gestione affidata, formalmente, a soggetti insospettabili, ma in realtà scelti dai vertici della cosca, che in tal modo assume la veste di interlocutore economico capace di distorcere le regole della libera contrattazione, a danno delle imprese sane. La società Ramm srl, che non ha proposto ricorso giurisdizionale avverso il citato provvedimento di revoca, in data 27 ottobre 2014, ha presentato una nuova istanza di iscrizione alla *white list* provinciale, dopo avere provveduto a mutare il proprio assetto societario, ma tale

richiesta non è stata accolta, essendo emersi elementi tali da rendere evidente che la mutazione della compagine societaria costituiva mero strumento di elusione della normativa antimafia.

Tutto ciò precisato, va detto che la Commissione si è ampiamente soffermata sulla Ramm srl (capitolo concernente la provincia di Belluno), in quanto la società gestisce, per conto dell'Unione montana feltrina, il recupero e lo smaltimento di rifiuti ingombranti presso impianto autorizzato, per il periodo compreso tra il 1° febbraio 2014 e il 31 gennaio 2016.

Riferisce il prefetto di Venezia nella sua relazione (doc. 37/1) che nel corso del biennio 2011-2012 sono state svolte lunghe e complesse indagini di polizia giudiziaria in relazione ad un ingente traffico di rifiuti pericolosi, anche con destinazione transfrontaliera.

Sono stati rinviati a giudizio 6 persone per concorso nei reati di traffico illecito di rifiuti (ex articolo 259 decreto legislativo n. 152/06), attività organizzata di traffico di rifiuti (ex articolo 260), gestione illecita di rifiuti (ex articolo 256 comma 1), violazione ai decreti di autorizzazione rilasciati (ex articolo 256 comma 4) e falsità in registri (ex articolo 484 del codice penale).

Le indagini, partite nel corso del 2010 a seguito di alcuni controlli presso un impianto di gestione rifiuti sito in Fossò (VE), gestito dalla società SIRA srl, leader nel campo del recupero dei RAEE (rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) e, in particolare, degli apparecchi elettronici dotati di tubo catodico, hanno portato alla scoperta di un vasto traffico di rifiuti pericolosi operante sul territorio nazionale ed internazionale.

Oltre 7.500 tonnellate di rifiuti costituiti da vetro prodotto dalle operazioni di bonifica dei tubi catodici (CRT, cioè *cathod ray tube*), connotati da altissime percentuali di ossido di piombo, tali da determinare la loro pericolosità, sono stati illegittimamente classificati come non pericolosi per essere avviati ad impianti di recupero rifiuti operanti nelle regioni Veneto, Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Marche e Friuli-Venezia Giulia, che li trasformavano in materie prime seconde, da utilizzare anche nella produzione di imballaggi in vetro per alimenti.

Parte dei rifiuti pericolosi sono stati altresì classificati illegittimamente alla stregua di materie prime seconde, per poter essere conferiti in Paesi non comunitari, aggirando le norme che disciplinano i trasporti di rifiuti transfrontalieri. Le attività svolte hanno permesso di portare alla luce, sul territorio nazionale, il problema rappresentato dalla potenziale pericolosità anche dei rifiuti inerti, quali sono i vetri prodotti dalle operazioni di recupero effettuate sui tubi catodici.

A seguito di tale attività, ISPRA ambiente ha fornito una interpretazione più stringente della normativa vigente in materia, richiamando in tal senso l'attenzione delle associazioni di categoria e dei consorzi di filiera. In particolare, è stato posto in evidenza che, a differenza di quanto avviene negli altri Paesi comunitari, in Italia sono molte le realtà che hanno considerato i rifiuti in vetro costituiti dalla parte "retro" dei CRT, spesso chiamato tubo catodico, pericolosi solo se