

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Spa, sul nuovo piano industriale e sulle sue ricadute nel settore dei trasporti, della mobilità sostenibile e delle infrastrutture intermodali 11

RISOLUZIONI:

7-00560 Nobili: Misure per migliorare la competitività dei sistemi portuali, anche attraverso la semplificazione della disciplina del dragaggio (*Seguito della discussione e rinvio*) 11

7-00359 Rixi e 7-00394 Deiana: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio (*Discussione congiunta e rinvio*) 13

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 30 marzo 2021.

Audizione, in videoconferenza, di Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Spa, sul nuovo piano industriale e sulle sue ricadute nel settore dei trasporti, della mobilità sostenibile e delle infrastrutture intermodali.

L'audizione si è svolta dalle 12.30 alle 13.45.

RISOLUZIONI

Martedì 30 marzo 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene, da remoto, il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.05.

7-00560 Nobili: Misure per migliorare la competitività dei sistemi portuali, anche attraverso la semplificazione della disciplina del dragaggio.

(Seguito della discussione e rinvio).

Le Commissioni proseguono la discussione della risoluzione rinviata nella seduta del 24 marzo scorso.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nell'ufficio di presidenza congiunto del 24 marzo è stato convenuto di prevedere il voto sulla risoluzione in esame la prossima settimana.

Alberto ZOLEZZI (M5S) rileva l'importanza del tema oggetto degli atti di indirizzo, sui quali è in corso un tavolo tecnico, al quale partecipa ISPRA, che ha inviato alle Commissioni una documentazione nella quale sono contenuti spunti importanti volti ad integrare il raggiungimento dell'obiettivo della risoluzione con i profili di compatibilità e tutela ambientale necessari. Chiede pertanto al presentatore se intenda

tener conto di quanto evidenziato da ISPRA, apportando le necessarie modifiche agli impegni contenuti nel testo della risoluzione, anche procedendo allo svolgimento di qualche ulteriore audizione, essendo state evidenziate criticità di un certo rilievo, che impongono un'adeguata riflessione.

Roberto MORASSUT (PD), posto che l'esigenza di semplificazione delle procedure è fortemente richiesta dal sistema portuale, soprattutto in alcune specifiche situazioni, rileva che il punto di maggiore criticità dell'atto di indirizzo è costituito dalla richiesta di sospendere le prove ecotossicologiche, per procedere alle sole prove chimiche. Ciò a suo giudizio è inopportuno per due motivi, il primo di carattere tecnico ed il secondo di carattere giuridico. Quanto al primo, ricorda che le prove chimiche si effettuano sulle acque passibili di ricevere rifiuti e sostanze provenienti da lavorazioni civili e industriali con riferimento ai singoli agenti, mentre le prove ecotossicologiche si riferiscono alla risultanza del mescolamento degli agenti tra di loro e al loro effetto sull'ambiente marino. Quanto al secondo, non ritiene si possa sospendere una disposizione di un decreto ministeriale attuativo, il n. 173 del 2016, laddove la norma primaria del codice ambientale prevede l'obbligatorietà di eseguire le analisi ecotossicologiche negli ambienti marini e acquatici sottoposti a pressioni ambientali, potendosi configurare altrimenti responsabilità anche di carattere penale. Ciò potrebbe complicare ulteriormente la procedura dei dragaggi, anziché semplificarla.

Nel riconoscere che il problema esiste, ritiene tuttavia preferibile affrontarlo intervenendo direttamente sul codice ambientale, anche attraverso una delega al Governo – peraltro già in avanzato stato di elaborazione da parte del precedente Governo – per una revisione complessiva delle metodologie di cui al titolo V del codice, tra cui rientrano quelle utilizzate per i dragaggi e per lo svolgimento delle analisi tossicologiche. Tale procedura, che potrebbe svolgersi in tempi brevi, darebbe un risultato migliore rispetto ad un'apparente semplificazione, come quella richiesta nel-

l'impegno della risoluzione in discussione, che potrebbe invece creare problemi anziché risolverli.

Paolo FICARA (M5S) afferma in primo luogo di condividere lo spirito della risoluzione in esame, giacché il tema dei dragaggi è uno di quelli da cui maggiormente dipende la competitività dei porti italiani. D'altro canto, ricorda che l'ISPRA ha dichiarato in audizione come già da novembre 2019 sia stato istituito un osservatorio allo scopo appunto di valutare l'applicazione a livello nazionale del decreto ministeriale n. 173 del 2016; anche sulla base delle risultanze di tale osservatorio, occorre riflettere sugli strumenti da adottare per superare le criticità, dal momento che in alcuni casi risulta sufficiente il ricorso a circolari o ad atti dello stesso osservatorio, mentre in altri casi occorre un superamento del decreto, se non anche tramite veri e propri interventi di rango primario.

Venendo a due degli impegni recati dalla risoluzione, osserva come l'obbligo di contenimento in strati superiori a 5 centimetri dei sedimenti provenienti da dragaggio possa essere agevolmente superato tramite una più chiara formulazione, già proposta a livello tecnico: in un'area di 1 miglio nautico quadrato non dovrà prodursi un deposito medio superiore a 10 centimetri. Quanto invece alla sospensione delle prove ecotossicologiche, rileva come queste ultime e quelle chimiche siano fra loro interdipendenti, e dunque sospendendo le prime le seconde potrebbero divenire molto più lunghe e complicate.

In definitiva, a fronte della complessità e delle molte sfaccettature della tematica trattata, si chiede se non sia opportuno impegnare il Governo ad emanare circolari esplicative e ad introdurre modifiche al decreto ministeriale n. 173 del 2016 sulla base delle conclusioni dell'osservatorio ISPRA.

Edoardo RIXI (LEGA) afferma di condividere alcune delle osservazioni del collega Ficara, ma che una modifica alla disciplina dei dragaggi portuali è attesa ormai dall'inizio della legislatura. La norma-

tiva attualmente vigente sta ad esempio bloccando la manutenzione dei porti del Mare Adriatico e anche della Sicilia e appare chiaramente non più adeguata ai tempi, essendo semmai pensata per la situazione nella quale (come avveniva in passato) i porti riversavano in mare grandi quantità di materiali. Oggi, inoltre, le tecnologie sono profondamente cambiate, e la procedura più avanzata è quella tramite la ripulitura delle sabbie. Per tutti questi motivi, è evidente che occorre operare un intervento sulla disciplina; cita i casi del porto di Pescara, il cui fondale ha una profondità media di 140 centimetri, o del porto di Genova, all'interno del quale sono già avvenuti degli «spanciamenti». In conclusione afferma di ritenere possibile la revisione di alcuni aspetti della risoluzione, ma che essa deve essere assolutamente approvata.

Davide GARIGLIO (PD) esprime apprezzamento per l'operato del collega Nobili, che ha posto all'attenzione delle Commissioni un tema, quello del dragaggio dei porti, di primaria rilevanza. Menziona il porto di Ravenna, in cui il problema dell'innalzamento dei fondali era molto grave e in cui si è intervenuti creando appositi impianti.

Da un punto di vista tecnico-normativo, si richiama all'intervento del collega Morassut, ipotizzando la possibilità di riscrivere l'ultimo capoverso dell'impegno. Cita poi l'interrogazione a sua prima firma n. 5/04037, ricordando la grave situazione verificatasi nel porto di Civitavecchia a seguito dell'applicazione della nota n. 10526 dell'11 giugno 2019 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, relativa allo scarico nelle acque portuali dei rifiuti liquidi di bordo (cosiddetto *sewage*), che rischia di fatto di creare gravissimi danni dal punto di vista ambientale e al tempo stesso di danneggiare i concessionari presenti nei porti per smaltire tali materiali. Si chiede infine se la risoluzione non potrebbe essere riformulata ricomprendendo anche tale tematica.

Luciano NOBILI (IV) dichiara di aver ascoltato con grande attenzione tutti gli interventi, e di essere disponibile a riformulazioni dell'atto in argomento, purché non tali da stravolgerne il senso. Ricorda che il problema dell'innalzamento dei fondali dei porti italiani è della massima urgenza, come affermato da Assoport e dimostrato dalle vicende di Livorno e Venezia.

Mauro ROTELLI (FDI), citando gli interventi degli onorevoli Rixi e Nobili, afferma che certamente è possibile introdurre le modifiche di cui si è dibattuto, ma che l'importante è esprimere un chiaro atto di indirizzo, obiettivo su cui può convergere uno sforzo comune.

Il sottosegretario di Stato Alessandro MORELLI, intervenendo da remoto, si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Edoardo RIXI (LEGA) dichiara di apporre la propria firma alla risoluzione 7-00560 Nobili.

Domenico FURGIUELE (LEGA) dichiara di apporre la propria firma alla risoluzione 7-00560 Nobili.

Ketty FOGLIANI (LEGA) dichiara di apporre la propria firma alla risoluzione 7-00560 Nobili.

Raffaella PAITA, *presidente*, invita la Commissione a riflettere su come portare avanti l'esame della risoluzione. Sottolinea che il testo è complesso e importante, e che a suo avviso è opportuno approvarlo, per poi vedere come affrontare gli altri problemi sollevati nel corso del dibattito.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00359 Rixi e 7-00394 Deiana: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio.

(Discussione congiunta e rinvio).

Le Commissioni iniziano la discussione congiunta delle risoluzioni in titolo.

Edoardo RIXI (LEGA), menzionando il grave incidente recentemente occorso nello Stretto di Suez, afferma come esso dimostri la pericolosità della circolazione navale in aree di particolare delicatezza, come ad esempio appunto le Bocche di Bonifacio. Si tratta infatti di uno stretto di particolare valore ambientale, non a caso parco naturale, che corrisponde al tempo stesso ad una rotta navale di primaria importanza, che permette alle imbarcazioni di evitare il periplo della Sardegna o della Corsica, ed infine ad un'area caratterizzata da condizioni meteorologiche particolarmente difficili.

Rileva come la risoluzione a sua prima firma non intenda limitare la navigazione, ma semplicemente permettere che essa, tramite la previsione di un pilota specializzato a bordo, avvenga in condizioni di sicurezza. Ricorda come evitare incidenti nelle Bocche di Bonifacio risponda a preoccupazioni di ordine sia naturalistico che economico, vista la valenza turistica dell'area.

Paola DEIANA (M5S), nell'illustrare la risoluzione a firma sua e del collega Bernardo Marino, che ritiene in linea con quella testé illustrata dal collega Rixi, fa presente che essa è il risultato di un'interlocuzione avuta con i rappresentanti dei diversi livelli istituzionali e del comparto produttivo e turistico, a seguito di un incidente occorso ad ottobre del 2019, quando una nave cargo si è incagliata sugli scogli mentre transitava nelle Bocche di Bonifacio.

La risoluzione tiene conto ovviamente degli obblighi derivanti dalle norme internazionali, che impediscono la chiusura dello stretto di Bonifacio al traffico marittimo, mettendo tuttavia in rilievo la presenza di aree di pregio ambientale, che rappresentano altresì una risorsa economica importante per il Nord della Sardegna.

Le Bocche di Bonifacio sono classificate dall'IMO come area marittima assai sensibile, per la quale è previsto quindi un

protocollo particolare di tutela sia sotto i profili ambientali che economico-produttivi. Tuttavia le procedure contenute nel protocollo sono adottate come mere raccomandazioni, non essendo i comandanti delle navi obbligati a seguirle.

Pur dovendosi scoraggiare il traffico marittimo nello stretto di Bonifacio, comprende che i comandanti delle navi preferiscano utilizzare tale tratta, che si configura come una scorciatoia che permette un importante risparmio di tempo e di carburante.

Per tali ragioni, la risoluzione impegna il Governo ad incentivare l'istituzione di un servizio di pilotaggio permanente ed efficiente. Che la raccomandazione contenuta nel protocollo di tutela sia largamente insufficiente a tutelare l'area è dimostrato, infatti, dai dati forniti per il periodo 2014-2019, che evidenziano che delle 16.000 navi transitate nelle Bocche, solo 20 hanno utilizzato il servizio di pilotaggio. Dato ancor più inquietante è che, di queste navi, il 75 per cento è stato classificato dall'IMO come imbarcazioni ad alto ed altissimo rischio. Aggiunge che, per quanto riguarda la Sardegna, il servizio di pilotaggio è assicurato da volontari che operano nei porti di Porto Torres e Olbia con mezzi propri, e che quindi raggiungono lo stretto di Bonifacio, qualora necessario, a proprie spese e con tempi a volte incompatibili con le esigenze in atto.

Il secondo impegno è relativo a rivedere le misure di tutela ambientale rispetto a tale area. La risoluzione impegna infine il Governo ad implementare il sistema di informazioni sulle navi in transito nello stretto di Bonifacio, in collaborazione con lo Stato francese.

Trattandosi di un tema complesso che investe profili di carattere internazionale, se il collega Rixi è d'accordo, propone alla presidenza di svolgere un breve ciclo di audizioni volto non certo ad allungare i tempi di discussione, ma ad acquisire, dai soggetti che hanno competenze specifiche – come ad esempio le Capitanerie di porto – elementi utili ad un opportuno approfondimento.

Mauro ROTELLI (FDI) appone la propria firma alla risoluzione 7-00359 Rixi.

Il sottosegretario di Stato Alessandro MORELLI, intervenendo da remoto, si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Raffaella PAITA, *presidente*, manifesta la disponibilità a svolgere audizioni per approfondire l'argomento oggetto delle risoluzioni, come richiesto dall'onorevole Deiana.

Edoardo RIXI (LEGA) concorda sull'indirizzo di svolgere audizioni, sottolineando

però la necessità che le risoluzioni siano approvate prima dell'estate.

Raffaella PAITA, *presidente*, ipotizza di articolare il seguito dell'esame in base alla seguente scansione: svolgere le audizioni nelle due settimane successive, fissando a venerdì il termine per l'indicazione di un limitato numero di soggetti da audire, dopo aver preso le opportune intese con la presidente Rotta, quindi votare le risoluzioni entro il mese di aprile.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.55.