

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI
AD ESSE CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

109.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 APRILE 2021

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Vianello Giovanni (M5S)	9, 10, 11
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3		
Audizione del Commissario straordinario del Porto di Taranto, Sergio Prete:		Audizione del Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena, Gabriele Bonaguidi:	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	14, 15, 16, 17, 19, 20
Patassini Tullio (Lega)	11	Bonaguidi Gabriele, <i>Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena</i> ..	14, 15, 16, 17, 18, 19
Prete Sergio, <i>Commissario straordinario del porto di Taranto (intervento da remoto)</i> .	3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 13.20.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito)

Audizione del Commissario straordinario del Porto di Taranto, Sergio Prete.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del commissario straordinario del Porto di Taranto, Sergio Prete, che ringrazio per la presenza. È accompagnato dal Segretario generale dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, che ringrazio anche lui per la presenza.

L'audizione rientra nell'ambito dell'approfondimento sulle attività di dragaggio nei porti e sull'abbandono dei relitti navali nelle aree portuali, su cui la Commissione sta svolgendo una specifica inchiesta.

Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta. Invito il nostro ospite a svolgere una relazione, una panoramica sulla situazione. Innanzitutto, Commissario, le chiedo di specificare in particolare che poteri ha e soprattutto i motivi di questa nomina; ormai siamo abituati al fatto che un Commissario non si nega per nessuna cosa.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Grazie, presidente. Io sono Commissario di me stesso perché, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 febbraio del 2012, quando ero Presidente dell'Autorità portuale di Taranto, sono stato nominato anche Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali del Porto di Taranto; quindi una nomina non sull'ente, ma una nomina per accelerare e monitorare i procedimenti relativi al potenziamento e adeguamento del Porto di Taranto.

Nel 2015, con il famoso decreto-legge n. 1 del 2015, poi convertito nella legge n. 20 sempre del 2015, che è la legge famosa che disciplinava alcune questioni dell'Ilva di Taranto e istituiva anche il contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto, all'articolo 7 sono stati ampliati i miei poteri anche agli interventi infrastrutturali, sempre legati però al Porto nell'ambito del retroporto, e in particolare mi è stato conferito il potere del silenzio assenso, quindi della necessità che tutti gli enti coinvolti nelle procedure si debbano esprimere entro trenta giorni, altrimenti il parere si intende reso in senso favorevole, a esclusione della valutazione di impatto ambientale, in merito alla quale è indicato un termine di 60 giorni, ma non perentorio; quindi il silenzio assenso vale su tutte le procedure, a eccezione della valutazione di impatto ambientale.

Poi sono stato confermato alla guida dell'ente, che nel frattempo si era trasformato in Autorità di sistema portuale. Questo di fatto è il secondo mandato come presidente dell'Autorità di sistema portuale, ma ho svolto anche un mandato come presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

Noi abbiamo inviato la documentazione inerente gli argomenti che ci erano stati richiesti, con particolare attenzione alle attività di dragaggio effettuate nel porto di Taranto, o comunque da effettuarsi. Partirei con una brevissima introduzione del porto di Taranto per comprendere la difficoltà che deriva dalla gestione di queste situazioni in ambito territoriale, perché come è noto Taranto in particolare e il porto hanno avuto una connotazione industriale molto pesante.

Il porto di Taranto, quello commerciale, viene creato nei primi del Novecento con una piccola banchina che sviluppa un traffico abbastanza modesto. Improvvisamente negli anni Settanta il Porto di Taranto arriva a essere il terzo porto italiano come movimentazioni di merce esclusivamente grazie alla realizzazione del nuovo impianto siderurgico, che decreta sia una crescita di volumi, ma anche una crescita infrastrutturale, perché proprio per le esigenze dello stabilimento siderurgico vengono realizzate tante altre banchine nel porto di Taranto che vengono destinate esclusivamente all'utilizzo delle operazioni portuali dell'Italsider, poi Ilva, oggi ArcelorMittal, tra poco, con la nuova denominazione che è stata conferita.

All'Ilva si aggiungono nel tempo gli stabilimenti dell'ENI, quindi con un pontile petrolifero, e abbiamo avuto, anche se adesso di fatto non vi è più produzione, anche la presenza di uno stabilimento di produzione del cemento, la Cementil, che da qualche anno non produce più.

Al di là di una parentesi legata all'arrivo a Taranto di un terminal contenitori, il porto di Taranto è stato storicamente un porto industriale con gli aspetti negativi che questo ha comportato sull'ambiente, tanto è vero che il porto di Taranto è rientrato totalmente nella perimetrazione del SIN; quindi iniziamo con il dire che l'area di Taranto è un'area SIN, cioè un sito di interesse nazionale ai fini della bonifica, ossia un'area di crisi ambientale. La perimetrazione del SIN si è avuta con il decreto 10 gennaio 2000 per addirittura 4.383 ettari che, ripeto, prendono anche tutti gli specchi acquei del porto di Taranto.

La questione ambientale inizia a essere affrontata in maniera propositiva e organica con la predisposizione del Piano regolatore portuale, che viene adottato dall'allora Autorità portuale nel 2007 e che, ahimè, è stato approvato solo dodici anni dopo nel 2019 dalla regione Puglia alla conclusione di un iter abbastanza complesso; però il Piano regolatore portuale ha dato anche una visione di quelle che erano le prospettive infrastrutturali e anche ambientali del porto di Taranto, perché a seguito della programmazione degli interventi infrastrutturali di adeguamento del porto erano stati previsti circa 19 milioni di metri cubi di dragaggio da effettuare, prevedendo anche la realizzazione di vasche di colmata che avrebbero una capienza di 12 milioni di metri cubi per avere in parte, o ricevere in parte, i fanghi di dragaggio.

La cosa importante, però, è che l'Autorità portuale di Taranto ha avviato da tempo una collaborazione molto importante con ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare), poi ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), sin dal 2003, che ha portato poi nel 2007 all'approvazione di un piano di caratterizzazione dell'intera area del porto di Taranto, in particolare anche delle aree a mare; in più il porto di Taranto per primo in Italia si è dotato di un piano di gestione dei sedimenti redatto proprio da ICRAM, poi ISPRA, con un avvio nel 2009 che ha seguito parallelamente il Piano regolatore portuale, per cui avevamo sia una fotografia della caratterizzazione dell'ambito portuale, sia anche una previsione di gestione dei sedimenti che si sarebbero dovuti dragare all'interno del Porto.

Alcune delle attività del Piano regolatore portuale sono state già realizzate, altre previsioni ancora non sono state realizzate, sia per assenza di fondi, sia anche per una mutazione della situazione generale e del panorama dello *shipping* internazionale. Purtroppo, quando facevo riferimento temporale al Piano regolatore portuale è perché, in dodici anni che ci sono voluti per approvare il Piano regolatore portuale, il mondo dello *shipping* e della portualità è

cambiato completamente, per cui alcune previsioni che erano state fatte oggi stridono un po' con la realtà, o comunque sono state superate o superflue. Per questo motivo necessita già di una revisione del Piano regolatore portuale per adeguarlo alle mutate esigenze proprio dello *shipping* internazionale.

Detto questo, per quanto riguarda le attività di dragaggio dal 2015 ad oggi, noi le possiamo sintetizzare in quattro opere. Il primo intervento rientra all'interno di una macro opera chiamata « Piastra portuale ». Sono cinque interventi che provengono da due delibere CIPE, una del 2003 e una del 2010, rientranti nella ex « legge obiettivo » delle opere strategiche eccetera, e che prevedevano la realizzazione di cinque interventi infrastrutturali all'interno del porto di Taranto. Tra questi vi era in particolare la realizzazione di nuove banchine e la realizzazione di una vasca di colmata che contenesse i fanghi di dragaggio necessari per la realizzazione di queste nuove banchine e per arrivare alla profondità delle acque nei pressi di queste nuove banchine. È stata realizzata una vasca di colmata di circa 1.600.000 metri cubi, che è stata ultimata, e proprio in questi giorni sono in corso gli interventi di piantumazione, perché...

PRESIDENTE. Mi scusi, 1 milione di metri cubi ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Un milione e seicentomila metri cubi. Sono in corso gli interventi di piantumazione, perché nel nostro Piano regolatore portuale questa vasca di colmata, questo piazzale, è stata destinata, in particolare su indicazione della Soprintendenza, ad area verde all'interno del Porto. Stiamo realizzando questo intervento, e poi chiaramente ci sarà da attendere...

PRESIDENTE. Ho capito bene ? Ancora non è operativa ? Nel senso, è nuova ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì. La vasca è terminata, stiamo solo piantumando.

PRESIDENTE. Prima invece i fanghi dove andavano, e anche attualmente ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Quelli di questo intervento sono andati tutti in questa vasca di colmata, che è già piena. Con « ultimata » intendo che è stato effettuato il dragaggio, riempita, e quindi piantumata.

PRESIDENTE. Io pensato che era una nuova.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. No, questa fortunatamente è stata completata. Credo che per giugno sia previsto il collaudo generale dei cinque interventi; quindi possiamo considerare chiuso questo grande intervento che cubava circa 219 milioni di euro tra le cinque opere, che quindi sono state tutte realizzate, tra le quali anche la vasca di colmata.

Un altro intervento che ha richiesto il dragaggio è l'ammodernamento della banchina del molo polisettoriale, che sarebbe la banchina destinata al terminal contenitori. Anche questo intervento è stato già realizzato. Ha previsto un dragaggio di circa 33.000 metri cubi, che inizialmente sono stati stoccati in vasche di contenimento, ma poiché la destinazione finale di questi 33.000 metri cubi era una nuova vasca di colmata che stiamo realizzando adesso e di cui dirò a breve, che però non era pronta, abbiamo istruito la pratica per avere l'autorizzazione e confluirle nella vasca di colmata di cui in precedenza, cioè quella di 1.600.000 metri cubi. Sono andati a confluire nella vasca già realizzata e non nella seconda vasca che invece stiamo...

PRESIDENTE. Anche se era già considerata satura ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì, perché infatti abbiamo chiuso. C'era una capacità residua e adesso non avendo altro, o meglio, essendo ormai chiusa la vasca di cui dirò innanzi, abbiamo una possibilità di ulte-

riore stoccaggio e refluito nella nuova vasca.

PRESIDENTE. Se ho capito bene attualmente quella vecchia è in corso di piantumazione, è chiusa.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Esatto.

PRESIDENTE. Quella nuova ancora non è pronta.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Esatto.

PRESIDENTE. Quindi oggi non ce n'è nessuna attiva e utilizzabile?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. No, disponibile al momento non abbiamo nessuna vasca di colmata.

PRESIDENTE. E queste vasche hanno una denominazione?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì, la vasca già con appalto definito, chiusa e ultimata è la vasca di Punta Rondinella, che fa parte dell'opera denominata « Piastra Portuale di Taranto », che prevedeva cinque interventi tra cui la vasca di colmata. Invece, questo intervento di ammodernamento del molo polisettoriale era legato a un altro intervento, che è quello del dragaggio del canale del molo polisettoriale e della realizzazione della « vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente »; questa è la denominazione del progetto. Siccome questa vasca in ampliamento del quinto sporgente ha subito dei ritardi nella realizzazione, su cui mi soffermerò a breve, è stata utilizzata l'altra vasca per questi 33.000 metri cubi dell'ammodernamento del molo polisettoriale. Anche questo lavoro è concluso.

Abbiamo, invece, in corso la realizzazione della vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente, che deve contenere in particolare i fanghi di dragaggio derivanti dall'intervento di bonifica e ap-

profondimento dei fondali del canale del molo polisettoriale. Questo progetto prevede di dragare il cerchio di evoluzione e un canale che è di 1.800 metri lineari, per portare i fondali del terminal contenitori a 16,5 metri per i primi 1.200 metri e a 15,5 metri per la parte restante del canale e delle banchine del molo polisettoriale. Per contenere questi fanghi di dragaggio è stata realizzata – voglio usare questo tempo del verbo perché ormai siamo nei prossimi giorni e dovrebbe essere completato l'intervento di chiusura e impermeabilizzazione della vasca – per 2.300.000 metri cubi di fanghi.

PRESIDENTE. Ha detto che questa vasca ospiterà; quindi è ancora vuota e va colmata?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. È vuota, sì. Non è ancora chiusa. Si sta provvedendo a ultimare gli interventi di chiusura e impermeabilizzazione della vasca, per poi avviare nel mese di giugno il dragaggio. Per « chiusura » intendo come definizione, come perimetrazione.

PRESIDENTE. La costruzione.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Esatto, la costruzione della vasca. Tra fine aprile e maggio attendiamo questi interventi di completamento dell'infrastruttura vasca di colmata e di impermeabilizzazione, per poi a giugno partire con il dragaggio di circa 2.300.000 metri cubi, che serviranno alla bonifica e all'approfondimento dei fondali del molo polisettoriale e che andranno posizionati in questa vasca.

PRESIDENTE. Come si chiama?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Si chiama « vasca in ampliamento del quinto sporgente ».

PRESIDENTE. La « vasca due » non...

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sicuramente la possiamo chiamare « vasca due ». Non so se abbiamo usato questa terminologia. È la vasca due. Chiedo scusa, non avevo questo numero.

Questo appalto è stato aggiudicato al gruppo Astaldi e ha subito anche alcuni ritardi perché, come è noto, il gruppo Astaldi era stato assoggettato a una procedura di concordato, e quindi per un certo periodo c'è stata una difficoltà finanziaria che ha condizionato la gestione del cantiere. Dopodiché Astaldi è rientrata nel cosiddetto « Progetto Italia », che ha visto l'ingresso di Cassa depositi e prestiti nel gruppo Salini, e il gruppo Salini in Astaldi. Diciamo che queste problematiche di natura finanziaria della società sono stati superati ed essa ha ripreso una produttività soddisfacente del cantiere.

PRESIDENTE. E quali sono le modalità di affidamento ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. È una gara pubblica, una gara europea, che con una Commissione che ha valutato il progetto di Astaldi ha valutato il migliore. Non le sto a dire che è seguito il solito contenzioso, che si è perso anche del tempo in attesa almeno di alcuni giudizi che erano stati intrapresi e che poi a questi si sono unite le problematiche societarie a cui facevo riferimento prima.

L'attuale cronoprogramma prevede la conclusione dei lavori per giugno 2022, con la realizzazione di una prima fase per la fine di quest'anno, in quanto l'impresa si è impegnata a realizzare il dragaggio quanto meno del cerchio di evoluzione e dei 1.200 metri che praticamente devono andare a -16,50. Questo perché abbiamo dato anche una certa sollecitazione alla società, in quanto nel frattempo eravamo riusciti ad attrarre su Taranto un nuovo operatore internazionale per la gestione del terminal contenitori, rispetto al precedente concessionario che aveva abbandonato Taranto anche per la mancata realizzazione del dragaggio e quindi per l'impossibilità di

fare arrivare a Taranto navi di una certa portata. Perciò si era trasferito nel porto greco del Pireo, e mi riferisco in particolare al gruppo Evergreen, che aveva prima su Taranto il suo *hub* nel Mediterraneo. Adesso, invece, a fine 2019, abbiamo sottoscritto una concessione con la *holding* turca Yilport, che sta effettuando una serie di interventi di riqualificazione per riposizionare il terminal di Taranto nelle rotte mediterranee e internazionali. Quest'altro intervento, se tutto va bene, dovrebbe concludersi per il giugno del 2022.

L'ultimo intervento post 2015 è quello relativo al lavoro cosiddetto « di rettifica del molo San Cataldo di levante e ammodernamento della calata 1 », dove parliamo comunque di un dragaggio di bonifica ma per la realizzazione dell'infrastruttura, quindi relativamente solo alla parte necessaria per realizzare l'infrastruttura, perché la rettifica di fatto non è altro che un allineamento di una banchina che adesso è asimmetrica. Attraverso una palificazione la si sta rendendo lineare per destinarla nell'immediato futuro a banchina di approdo delle navi da crociera, perché sulla stessa banchina si sta realizzando anche un edificio che fungerà da stazione marittima. Qui parliamo di circa 5 mila metri cubi di fanghi, di cui 4.112 sono stati inviati a discarica, anche perché questa è la parte storica di cui facevo cenno all'inizio del mio intervento. Il molo San Cataldo è il molo storico del Porto di Taranto ed è quello che lo collega alla città di Taranto. Quando abbiamo fatto le operazioni di verifica o di sondaggio abbiamo trovato un po' di tutto quello che era stato scaricato; quindi i fanghi sono stati inviati a discarica, su indicazione degli enti di controllo.

Per quanto riguarda gli interventi futuri per il biennio o triennio 2021-2023, abbiamo in previsione tre interventi. Il primo è quello del dragaggio per la bonifica e il mantenimento dei fondali delle banchine pubbliche del porto di Taranto. Poiché non è stato effettuato il mantenimento dei fondali per tantissimi anni, molte delle banchine hanno perso la loro profondità prevista dal Piano regolatore. Per garantire l'operatività del porto occorrerà fare un'at-

tività di manutenzione dei fondali, che chiaramente per Taranto, essendo SIN, significa contestualmente fare un intervento di bonifica.

Poi è in previsione la realizzazione di due lotti di dighe foranee: la diga foranea di ponente e quella di levante, che per la loro realizzazione prevedono un preliminare escavo, chiaramente non con numeri particolarmente significativi, e che dovrebbero essere gestiti.

Ora noi abbiamo la possibilità di gestire questi fanghi con la vasca di colmata che stiamo realizzando, quella famosa dei 2.300.000 in ampliamento del quinto sporgente, cioè la vasca due, perché dagli approfondimenti che sono stati fatti in corso d'opera l'ammontare complessivo dei fanghi che saranno dragati dovrebbe essere inferiore rispetto ai due milioni e tre previsti dal progetto originario. Residuerà una certa capienza, che potrà essere colmata o impiegata per questi altri interventi futuri, che comunque non prevedono quantitativi particolarmente significativi, ma molto limitati.

Chiudo dicendo anche che questa vasca di colmata numero due in ampliamento del quinto sporgente progettuale è già studiata per diventare una banchina. Infatti parliamo di « vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente » perché il Piano regolatore portuale prevede la realizzazione di un secondo terminal contenitori, di cui questa vasca di colmata rappresenta un primo lotto; tanto è vero che il progetto prevede che, una volta ultimata la costruzione, una delle parti laterali sarà dotata di una banchina, sarà arredata con una banchina, perché in prospettiva quella vasca di colmata diventerà una banchina con piazzale eccetera, quando però sarà completamente piena e potrà essere chiusa.

Per quanto riguarda i relitti, non abbiamo nell'ambito di competenza dell'Autorità portuale cognizione dell'esistenza di relitti, né in gestione. L'unico relitto che abbiamo trovato, ma è una cosa simpatica, lo abbiamo trovato quando abbiamo fatto il dragaggio proprio per la prima vasca di colmata. È stato trovato un relitto del Medioevo, purtroppo non integro, uno scafo

non totalmente integro, che però è stato oggetto anche di restauro da parte della Soprintendenza e che quindi spero utilizzeremo per altri fini.

PRESIDENTE. Era a norma con la legge medioevale ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Non lo so. Chiedo scusa, presidente. Siccome nella relazione poi c'era scritto anche di segnalare le criticità, da questo punto di vista volevo concludere con giusto qualche considerazione.

La prima è la difficoltà di gestione dell'ambito della normativa dei dragaggi e anche della normativa dei controlli all'interno del Codice degli appalti e della gestione di un contratto con un appaltatore. Molto spesso i tempi che necessitano, in particolare gli enti di controllo o anche gli enti che devono approvare delle varianti o altro, non sono compatibili con i tempi di realizzazione delle opere e anche con i tempi contrattuali, e spesso comportano per la pubblica amministrazione un aggravio di costi, perché si deve o rallentare o bloccare un cantiere in corso d'opera. Questo perché giustamente, da un certo punto di vista, sono previsti anche dei controlli e degli *step* autorizzativi *work in progress*, che però dovrebbero essere resi compatibili anche con la gestione di un contratto pubblico per la realizzazione di un'infrastruttura.

La seconda criticità è quella della difficoltà a ottenere il riutilizzo dei fanghi. In alcuni casi si è costretti alla scelta peggiore, sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista economico, cioè di andare in discarica, quando invece si potrebbero recuperare i fanghi e utilizzarli per altro.

PRESIDENTE. Prima parlava di deposito temporaneo in attesa della costruzione della discarica. Quindi la costruzione di questo deposito quanto tempo durerà ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Noi abbiamo già delle vasche di stoccaggio che sono state debitamente impermeabilizzate e che sono

state già utilizzate in passato per i fanghi relativi all'intervento Piastra portuale, proprio perché dovevamo attendere la realizzazione della vasca per poi conferirli. Oggi con la chiusura, cioè con l'ultimazione infrastrutturale della nuova vasca, comunque abbiamo bisogno di vasche temporanee, perché vanno fatte ulteriori analisi per verificare lo stato del prodotto e dei fanghi, e anche poi per la scelta delle varie soluzioni di gestione, che possono essere il conferimento nella vasca, o il recupero, oppure la distruzione.

Noi abbiamo già delle vasche realizzate, alcune delle quali attualmente sono piene e alcune sono vuote, che utilizzeremo per la gestione dei futuri dragaggi, potendo contare da fine maggio anche sull'intera filiera, cioè sulla presenza di una vasca di colmata che può poi ricevere definitivamente questi fanghi.

GIOVANNI VIANELLO. Ringrazio e saluto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale di Taranto, Sergio Prete, per questa relazione. Avrei qualche domanda da fare in merito.

La prima. Recentemente l'Autorità portuale è entrata anche nella gestione dell'area della banchina Torpediniere, quindi il Mar Piccolo, dove è prevista una valorizzazione di quell'area che attualmente è abbandonata. Cogliendo la bontà di questa proposta e di questa iniziativa, metto in evidenza però anche che ci troviamo nell'area 170 ettari, che è un'area famosa, dove sono stati trovati a tre metri di profondità dal livello del sedimento, quindi molto in profondità, addirittura PCB (bifenili policlorurati), diossine e altro. Vorrei capire se è stata fatta un'analisi sulle eventuali movimentazioni delle navi, delle barche, in quest'area, e se c'è il rischio che si alzi del sedimento, premesso che sappiamo che nel Mar Piccolo il dragaggio non si può fare in quanto è un ecosistema estremamente delicato. Volevo sapere se era stato fatto qualche studio.

La seconda domanda serve anche finalmente per poter rispondere a dei dubbi che da anni vengono sollevati, per cui questa mi sembra la sede migliore per dare una risposta. Riguarda la costruzione delle ban-

chine già costruite, quelle che avete ereditato. Diversi articoli di giornale, tra cui *La Repubblica* ma non solo, mettevano in evidenza il fatto che queste banchine siano state costruite nel corso dei decenni anche con la loppa d'altoforno dell'Ilva, con materiale di scarto dell'Ilva, così come le collinette ecologiche. Ora le collinette ecologiche sono state sequestrate dall'Autorità giudiziaria e messe in sicurezza dai commissari in AS Ilva. Abbiamo lo stesso rischio di pericoli, di inquinamento nelle banchine, quelle già costruite? Se si può, vorrei avere una risposta a questo che è un interrogativo che da molto tempo sentiamo a Taranto.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Per quanto riguarda la stazione Torpediniere e Mar Piccolo, siamo ancora in una fase di desiderio da parte dell'Autorità di sistema. Il 12 ottobre dell'anno scorso è stato sottoscritto un protocollo di intesa con la Presidenza del Consiglio, con il Ministero della difesa, per il transito di quell'area nel demanio marittimo e poi in consegna all'Autorità di sistema portuale; però noi ancora non siamo gestori di quell'area, sebbene in questo momento ci viene chiesto, tra l'altro, di progettare alcuni interventi, come ad esempio l'Acquario *Green* di Taranto, di cui siamo stati nominati soggetto attuatore.

Noi sappiamo bene qual è la situazione, però la competenza specifica su quello specchio acqueo è del Commissario straordinario per le bonifiche di Taranto, ed è evidente che comunque qualunque soluzione dovesse scegliersi — perché al momento siamo ancora in una fase di *masterplan*, di studio di fattibilità dell'utilizzazione — sarà da un lato condizionata dalla situazione esistente e dall'altro dalla volontà di non impattare né sulla situazione esistente né sulla situazione futura. Diciamo che su quello siamo ancora in una fase di *work in progress* e non siamo ancora gestori dell'area.

Per quanto riguarda le banchine Ilva, sappiamo che in particolare alcune di esse sono state anche costruite con il materiale di risulta dell'acciaieria eccetera, per quanto poi inertizzate attraverso una sorta di *cap-*

ping operativo, nel senso che comunque il materiale è all'interno. È però una problematica che noi affrontiamo, anzi la ringraziamo per la domanda, perché questa è una problematica di cui noi vorremmo far carico un po' a più ampio spettro, dato che i costi che noi sopportiamo negli interventi di manutenzione sulle banchine o negli interventi di adeguamento o potenziamento scontano delle difficoltà procedurali e finanziarie dovute proprio al fatto che poi quel materiale deve essere trattato in una maniera particolare, quindi sicuramente con costi molto più impegnativi rispetto a una mera manutenzione o un mero ampliamento di altre tipologie di materiali.

Al momento problematiche di sequestro non ne abbiamo fortunatamente avute. C'è però una preoccupazione nel momento in cui si interviene su quelle banchine, perché i materiali vanno trattati in maniera molto particolare. È sicuramente un limite che noi abbiamo sia nell'attività manutentiva, ma anche nell'attività modificativa dello *status quo*.

GIOVANNI VIANELLO. Direi che queste ultime dichiarazioni del presidente sullo stato dei luoghi sia molto importante, proprio anche per comprendere la complessa vicenda su cui si va a operare. Non è una banchina « normale », non sono banchine « normali », ma ci sono queste difficoltà che riguardano il come sono state costruite nei decenni passati; per cui dovremmo tenere in considerazione anche questa situazione.

Un'altra domanda che vorrei fare è sui quantitativi del dragaggio, perché dal nuovo Piano regolatore sono previsti 19 milioni di metri cubi di segmenti da dragare, suddivisi nelle categorie tra quelli contaminati fino a quelli meno contaminati. Abbiamo le vasche una da 1 milione e seicentomila e l'altra da 2 milioni e trecentomila metri cubi; una è già stata riempita, l'altra sarà riempita da parte dei dragaggi. Vorrei capire le restanti parti dove vanno.

L'ultimissima domanda e poi mi taccio: se i sedimenti sono andati in discarica, in quali discariche sono andati?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Per quanto ri-

guarda la previsione del Piano regolatore, una parte considerevole degli ulteriori fanghi dovrebbe andare – uso il condizionale perché non è detto che il piano evolutivo infrastrutturale del Porto segua l'attuale Piano regolatore – sempre nell'ampliamento del quinto sporgente. Abbiamo detto che la prima vasca che è stata realizzata è denominata « vasca in ampliamento del quinto sporgente », ma è solo il primo lotto. Andrebbero realizzate altre vasche di colmata da riempire con i fanghi, per poi trasformare tutte queste vasche in un unico grande piazzale, quindi in un'unica grande banchina e molo.

Un'altra parte però, nel piano di gestione, prevedeva ad esempio la possibilità della movimentazione in mare, ed erano stati anche localizzati nel piano di gestione dei sedimenti fatto da ISPRA alcune aree dove poter spostare i sedimenti, ma – questa è forse una cosa che avevo dimenticato – c'è una grandissima difficoltà a ottenere le autorizzazioni per questa metodologia. Ci potrebbero essere problemi nell'autorizzare le gestioni alternative rispetto alla vasca di colmata che, devo sottolineare, è anche una soluzione molto onerosa. Tenete presente, per esempio, che nel quadro economico del dragaggio del molo polisettoriale e della vasca di colmata, oltre il 50 per cento del costo è relativo alla vasca di colmata. Noi abbiamo avuto la fortuna o l'imbeccata di prevederla poi come una banchina, e quindi sono soldi che non vengono dispersi; ma, laddove fosse rimasta una mera vasca di colmata, sarebbe stato non utilissimo spendere 50 milioni di euro per realizzare una vasca di colmata.

Nel piano di gestione, per l'altra parte dei sedimenti è previsto in particolare lo sversamento in mare in aree già individuate, ma sempre che si riescano a ottenere le autorizzazioni. Ecco perché è evidente che anche il completamento del Piano regolatore andrà valutato bene. Però io facevo questa considerazione: noi, per esempio, oggi abbiamo l'esigenza intanto di riempire il primo terminal contenitori, prima di pensare a realizzarne un secondo; quindi probabilmente quel Piano regolatore po-

trebbe non trovare rispondenza o essere attuato completamente.

GIOVANNI VIANELLO. In quali discariche sono andati i sedimenti?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Questo non glielo lo so dire. Che io sappia, non sempre nella stessa, perché poi c'è anche una difficoltà nel reperire la capienza eccetera; però spesso anche la distanza delle discariche ha un impatto notevolissimo sullo stesso ambiente per il trasferimento, ma soprattutto sui costi. Oltre al costo della discarica si deve aggiungere un costo del trasporto onerosissimo, che molto spesso costringe l'amministrazione a fare delle varianti ai contratti per poter ricercare ulteriori fondi e coprire questa spesa; però sicuramente è una moltitudine. Poi, ripeto, non ricordo sinceramente quali sono le discariche. Ci sono i vari RUP (responsabile unico del procedimento). Astaldi, ad esempio, ha individuato una discarica a Crotona.

TULLIO PATASSINI. Ringrazio il dottor Prete per la presenza qui insieme ai suoi collaboratori, per la relazione che ci ha anticipatamente consegnato e per i chiarimenti che ci ha offerto oggi, perché l'area portuale di Taranto è un'area complessa, un'area importante e direi anche un'area strategica non solo per il Sud Italia, ma per l'Italia intera. Apprezziamo particolarmente quando si parla di interventi sulle banchine, di ampliamento delle banchine e di ammodernamento della struttura portuale.

Una domanda: leggendo la relazione, su un punto è emerso che in termini di dragaggi si riferiva a delle carenze normative. Potrebbe essere più esplicito su questo argomento?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì. Per esempio, un'eccezione che i miei tecnici hanno evidenziato è stato il fatto che, pur essendoci noi — penso in maniera assolutamente proattiva — dotati di un piano di gestione dei fanghi, questo piano di gestione dei sedi-

menti di fatto non aveva un riconoscimento normativo che ci consentisse di risparmiare del tempo nelle successive procedure, perché di fatto abbiamo dovuto rifare tutti i procedimenti per ogni tipologia di intervento che abbiamo realizzato.

Poi sicuramente ribadisco quello che ho detto prima: probabilmente la normativa ambientale è slegata dalla normativa infrastrutturale. Fin quando si tratta di dover fare un intervento di mera bonifica è un conto, ma in ogni caso il fatto di dover attendere *work in progress*, autorizzazioni, controlli e altro non consente di ottimizzare la spesa.

Le faccio un esempio. Certamente sapete quanto costa una draga al giorno. Se, magari, quella draga che sta lavorando deve aspettare perché il laboratorio x ci mette 40 giorni per validare un'analisi, o perché alcune autorizzazioni non vengono anticipatamente date ma vengono date contestualmente in corso d'opera, questo indebolisce la posizione della stazione appaltante nei confronti dell'appaltatore, perché crea necessariamente una lievitazione dei costi dell'opera, che già di per sé sono particolarmente onerosi.

Probabilmente una maggiore sinergia tra la visione di bonifica e la visione di intervento potrebbe semplificare questo aspetto.

TULLIO PATASSINI. Grazie. Anzi, le chiederemmo da questo punto di vista, visto che l'argomento può essere utile anche per altre realtà portuali, se grazie alla vostra esperienza concreta di operatività sul campo magari avete anche dei suggerimenti tecnico-normativi da proporre e da consegnarci in una seconda fase.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì. Io le posso evidenziare, come abbiamo riportato anche nella relazione, che per trovare una soluzione un po' fai da te ci siamo dotati, ad esempio, di un tavolo permanente, dove abbiamo coinvolto un po' tutti gli enti interessati nelle procedure e dove portiamo all'attenzione l'evoluzione del cantiere, l'evoluzione dell'intervento e la necessità, eventualmente, sia di circolarizzare alcune in-

formazioni sia di dividerle, ma anche per ottenere in maniera un po' anticipata un assenso, quindi anche per una forma di cortesia. Questo lo dico perché mi rendo conto che una delle conseguenze negative della nomina a Commissario è quella di non essere molto apprezzato dalle amministrazioni che poi si devono pronunciare, perché chiaramente non è bello dare un termine perentorio di trenta giorni.

Per evitare questo approccio decisionista, con il tavolo tecnico permanente magari noi facciamo prima una presentazione della soluzione che si prospetta o del parere che si chiede, in maniera tale da non entrare proprio a gamba tesa, ma di condividere prioritariamente le informazioni e cercare di accogliere anche quelle che sono delle indicazioni. Un altro problema, infatti, è che ci sono i soggetti che sono deputati al rilascio dei pareri, però poi ci sono i soggetti che controllano e che sono consulenti. Teoricamente il loro è un parere, non un provvedimento, ma sappiamo tutti che però siamo tenuti a tenere bene in considerazione quella situazione.

Certe volte sicuramente un problema è anche una filiera un po' troppo lunga e con la presenza di troppi soggetti, nel senso che ci sono il Ministero, ISPRA, la regione, la provincia se delegata dalla regione, l'ARPA (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente). Anche l'interlocuzione con vari soggetti non facilita dal punto di vista procedurale, perché poi certe volte ci sono anche pareri contrastanti tra di loro. Uno non sa che pesci prendere e si deve assumere poi le responsabilità di andare avanti. Questo comporta poi, soprattutto per altri enti, la titubanza a sottoscrivere atti e provvedimenti e il ritardo cronico nella realizzazione delle infrastrutture.

PRESIDENTE. A proposito di difficoltà autorizzative, abbiamo visto che non sono mai state fatte le immersioni in mare dei sedimenti. Quali sono le difficoltà autorizzative che avete riscontrato?

Per l'ammmodernamento della banchina di ormeggio si è riscontrata una contaminazione nichel e zinco. Come si è deciso di confinarlo e come avete monitorato nel tempo? Com'è la situazione? Chi gestisce il

registro di carico e scarico dei sedimenti che vanno poi smaltiti in discarica?

Tornando alle domande generiche, di chi è strettamente la responsabilità dell'operazione di dragaggio e della gestione dei sedimenti? A chi sono affidate le operazioni di monitoraggio *post mortem*, per esempio quella degli alberi una volta che è stata chiusa? Se avete dei protocolli con ARPA e i laboratori privati, quali sono i protocolli dei laboratori? Essendo un'area SIN, com'è il dialogo con il Commissario straordinario per le bonifiche del Mar Piccolo?

SERGIO PRETE, Commissario straordinario del porto di Taranto. Per quanto riguarda lo sversamento in mare, ripeto che purtroppo più volte è stato proposto nelle procedure ma non è stato mai approvato come modalità di sversamento, pur essendo previsto nel nostro piano di gestione dei sedimenti. Noi possiamo semplicemente presentare delle istanze ai soggetti che autorizzano le operazioni. Se queste soluzioni non vengono condivise, si suggeriscono altre modalità di gestione. Ripeto, in prevalenza le modalità di gestione sono state quasi sempre quella della vasca di colmata; per i fanghi maggiormente contaminati la discarica; solo raramente è stata autorizzata anche un'attività di separazione per poter poi riutilizzare alcuni fanghi, e la parte separata più inquinata è stata portata in discarica.

Per quanto riguarda i lavori di ammodernamento della banchina, intanto erano state individuate anche delle aree viola, se non ricordo male, cioè dei sedimenti inizialmente individuati come viola, che poi però a seguito di ulteriori analisi, soprattutto dopo il dragaggio, non hanno confermato questa caratterizzazione.

Per quanto riguarda il momento in cui vengono indicati dei superamenti di determinati elementi, a quel punto vengono portati in discarica, e in alcuni casi abbiamo dovuto individuare anche delle discariche che fossero compatibili con gli elementi caratterizzanti il fango di dragaggio, proprio per non andare compromettere anche la falda o comunque la discarica presso cui dovevano essere portati.

L'operazione dei fanghi, e quindi il carico e scarico, è un'attività che normalmente rientra all'interno della gara d'appalto e del contratto che viene siglato con l'appaltatore, quindi la società che vince la gara d'appalto per la realizzazione dei dragaggi o la realizzazione della vasca di colmata...

PRESIDENTE. Chi è che caratterizza ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Noi abbiamo una caratterizzazione che è fatta da ISPRA, ex ICRAM. Se ci sono ulteriori attività di approfondimento o di indagine, ci sono dei laboratori privati o società private, che però vengono assoggettate a valutazione da parte dei soggetti di controllo. In particolare, per quanto ci riguarda, quasi tutti i provvedimenti autorizzativi che noi abbiamo individuano nell'ARPA il soggetto che deve monitorare e controllare. Per esempio, i campioni che vengono mandati al laboratorio privato, ma sempre dalla ditta che realizza l'intervento, vengono mandati anche contestualmente al laboratorio ARPA, che poi verifica.

L'altra domanda era se noi abbiamo anche rapporti convenzionali con ARPA. Noi abbiamo affidato ad ARPA tutta l'attività di monitoraggio del porto e delle centraline, anche in mare. Le abbiamo affidato il monitoraggio sia degli interventi antecedenti l'opera, sia di quelli durante l'intervento, sia quelli *post operam*. Però in alcuni casi i risultati del laboratorio dell'ARPA arrivano con molto ritardo rispetto a quelli auspicati. In qualche caso anche questo ha provocato un rallentamento dell'intervento di realizzazione dell'opera. In particolare con ARPA, noi abbiamo rapporti consolidati; però da una parte ci sono dei rapporti consolidati in certe materie, mentre per quanto riguarda il dragaggio non abbiamo un rapporto diretto, perché di fatto loro controllano l'opera che noi andiamo a realizzare tramite l'appaltatore. Loro sono i referenti della regione Puglia e individuati dal Ministero o dall'ISPRA per vigilare la realizzazione di questi interventi.

I rapporti con il Commissario straordinario per le bonifiche sono ottimi. Ab-

biamo avuto un avvicendamento recentemente. La dottoressa Vera Corbelli era il Commissario straordinario per le bonifiche fino a poco tempo fa; è scaduto il suo mandato. Attualmente è stato nominato il prefetto di Taranto, con cui c'è comunque un rapporto di collaborazione a 360 gradi, a prescindere da questo aspetto; ma anche su questo c'è un rapporto di collaborazione. Il Commissario per le bonifiche gestisce anche i pagamenti in nostro favore di alcuni finanziamenti pubblici destinati alle bonifiche. Rendicontiamo i finanziamenti al Commissario per le bonifiche, che poi ci liquida le somme relative agli interventi effettuati.

PRESIDENTE. Per esempio, sul nichel e zinco chi è che controlla ? L'ARPA ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì, il laboratorio dell'ARPA, che verifica le analisi effettuate dal privato. C'è un doppio controllo: c'è l'appaltatore, che fa realizzare le analisi da un laboratorio privato, ma contestualmente c'è un controllo dalla parte pubblica, perché l'ARPA deve validare i risultati che il laboratorio privato ha effettuato.

PRESIDENTE. E il materiale non asportato sta ancora giù ?

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre richieste di intervento, io ringrazio. Magari poi con la Segreteria ci mettiamo d'accordo se eventualmente dovesse servire qualche dato aggiuntivo.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Sì, qualche dato specifico di cui avete necessità.

PRESIDENTE. Per esempio, mi viene in mente quello della localizzazione delle discariche. Poi ci riaggiorniamo eventualmente per altre questioni.

SERGIO PRETE, *Commissario straordinario del porto di Taranto*. Siamo a disposizione. Abbiamo la fortuna di avere anche una sezione ambientale nella Direzione tecnica, che ha maturato una certa esperienza.

PRESIDENTE. Grazie. Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 14.20, è ripresa alle 14.35.

Audizione del Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena, Gabriele Bonaguidi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena, Gabriele Bonaguidi, che ringrazio per la presenza.

L'audizione rientra nell'ambito dell'approfondimento sulle attività di dragaggio nei porti e sull'abbandono dei relitti navali nelle aree portuali, su cui la Commissione sta svolgendo una specifica inchiesta.

Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta. Invito il nostro ospite a svolgere una breve panoramica della realtà del porto di La Maddalena e poi eventualmente le faremo qualche domanda.

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. La ringrazio, presidente, e saluto i parlamentari presenti. Io mi sono permesso di portare qualche *slide* per dare qualche coordinata dell'ambito portuale di cui stiamo parlando.

Questa è, in sintesi, la portualità di La Maddalena, che va da Cala Gavetta alla zona di Punta Chiara. Il porto di La Maddalena è un porto di rilevanza economica regionale, quindi è escluso dall'ambito circoscrizionale dell'Autorità di sistema. Le competenze gestorie sono esercitate dalla regione autonoma Sardegna, che le esercita tramite l'assessorato agli enti locali (parliamo del rilascio delle concessioni, quindi della parte amministrativa), mentre le opere

di manutenzione ordinaria e straordinaria sono esercitate dall'assessorato ai lavori pubblici, a cui chiaramente la regione è tenuta.

Le infrastrutture sono essenzialmente quelle destinate alle attività commerciali, cioè quelle che sono funzionali ai collegamenti di linea. Il porto di La Maddalena, insieme al porto di Palau, rappresenta per numero di passeggeri, credo, la quarta portualità della Sardegna, con circa 1 milione e mezzo di passeggeri trasportati l'anno, a cui si aggiungono circa altri 200 mila passeggeri che invece utilizzano il traffico residuale, cioè le unità trasporto e passeggeri che fanno gite turistiche nell'arcipelago lungo itinerari autorizzati dall'ente Parco nazionale dell'arcipelago di La Maddalena.

Per quanto riguarda le banchine commerciali, ci sono delle aree commerciali in competenza funzionale della regione Sardegna, e poi ci sono delle aree che sono in concessione al comune di La Maddalena, che sono aree che hanno come destinazione d'uso essenzialmente quella turistica e diportistica. Queste qui sono le aree in concessione. Sono strutture in concessione a singoli privati. Queste sono le aree che sono in concessione al comune di La Maddalena.

L'approdo di Cala Gavetta è l'approdo storico su cui si è sviluppata inizialmente la portualità dell'isola, che poi all'epoca delle grandi fortificazioni, quindi a fine Ottocento, ha visto realizzarsi dei banchinamenti a Est che sono stati funzionali al traffico di linea.

Questo è più meno il quadro. Le strutture che vengono utilizzate dall'unità di linea sono essenzialmente queste, quelle colorate in rosso. Sono infrastrutture che hanno un pescaggio indicativo compreso tra i 5 metri, la minima, e i 10 metri. La maggior parte degli accosti si svolge, per motivi logistici legati al parcheggiamento dell'unità, quindi per motivi legati alle operazioni di imbarco e sbarco, su banchine che sono la Zonza e la Albinì, che hanno pescaggi compresi tra i sei e i dieci metri. Quasi tutto l'anno la maggior parte delle unità svolge corse cosiddette «OSP» (Obbligo di servizio pubblico), sulla base di

contratti di servizio stipulati con la regione autonoma Sardegna o con due società che fanno capo allo stesso gruppo, che sono la Delcomar e la Enermar. Nel periodo estivo se ne aggiunge una seconda, che è la Maddalena Lines, che fa parte del gruppo Caronte & Tourist che svolge servizi residuali.

Sono linee cosiddette « di cabotaggio a corto raggio », cioè sono linee caratterizzate da un'elevatissima frequenza di accosti. Considerate che nel periodo invernale si parla di un accosto ogni trenta minuti; nel periodo estivo si arriva a una frequenza fino a 20-15 minuti di intervallo tra un accosto e l'altro. Sono unità che per caratteristiche, per essere funzionali a questo tipo di quadro orari, sono caratterizzate da un basso pescaggio, compreso normalmente tra i 2 e i 3,50 metri. In relazione a quello a cui avevo accennato prima, sono banchine che vanno dai 6 ai 10 metri, quelle utilizzate per il 99 per cento degli accosti; le altre sono utilizzate per soste non operative, per operazioni di buncheraggio eccetera. Sono pescaggi più che coerenti con quelle che sono le tipologie di unità che scalano.

Nelle aree in concessione al comune trovano posto anche circa 19 imbarcazioni di altrettante società di navigazione che svolgono i servizi a cui accennavo prima, che sono i servizi turistici. Armano essenzialmente nel periodo estivo, nel periodo compreso in genere tra aprile e ottobre. Sono unità di una lunghezza tra i 12 e i 29 metri, e hanno un pescaggio medio di 1,40-1,90 metri. Sono stabilmente collocate alla banchina in concessione al comune, che ha un pescaggio di cinque metri. Anche in questo caso è ampiamente coerente con l'esigenza di questo tipo di imbarcazione.

La marineria pesca, che invece trova posto nel porto di Cala Gavetta — sono quelle zone in verde — è una marineria veramente ridottissima. In tutta l'isola, in tutto il compartimento, ci sono 35 imprese da pesca, però considerate che la maggior parte delle unità ha una lunghezza compresa tra i 6 e i 7 metri, quindi con pescaggi veramente ridotti. Si parla di decine di centimetri, e ovviamente anche in questo

caso non c'è nessun tipo di problematica in questo senso.

I fondali del porto di La Maddalena sono prevalentemente di natura rocciosa, soprattutto quelli delle banchine dove è maggiore la frequenza degli accosti, e quindi per loro natura non sono suscettibili di sostanziali variazioni di pescaggio nel corso del tempo.

Come potete vedere, il porto di La Maddalena è un porto cosiddetto « aperto », nel senso che non esistono significative...

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma il fondale roccioso è puramente roccioso oppure...

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. No, è come tutto l'arcipelago. È frammontato da roccia e sabbia.

PRESIDENTE. Anche se fosse puramente roccioso, viene misurata? Si deposita qualcosa che rimane magari... se è una roccia porosa, non lo so, dei sedimenti? Com'è la situazione?

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. No, i fondali sono soggetti a variazioni quando ci sono accumuli di detriti o accumuli di sabbia.

PRESIDENTE. Dal punto di vista petrolchimico, se il petrolio va a finire sulla roccia, magari viene assorbita? Viene monitorata, comunque?

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. Ci sarebbe un problema di inquinamento, ma non un problema di pescaggio.

PRESIDENTE. Quindi viene comunque monitorato? E in che condizioni è la roccia, essendo un fondale roccioso?

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. Non ho capito la domanda. Le attività di monitoraggio ambientale sono dell'ARPA.

Per esempio, l'ARPA Sardegna ha 660 punti di monitoraggio, però là si tratta di attività legate alle acque di balneazione, alle acque di non balneazione eccetera.

PRESIDENTE. No, chiedo se vengono fatti dei controlli nel porto sui fondali rocciosi, per capire se sono immacolati oppure se c'è petrolio o inquinante.

GABRIELE BONAGUIDI, Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena. Vengono fatte quando c'è un momento di attenzione, uno sversamento, una criticità rilevata. Se lei mi chiede se periodicamente viene fatto un campionamento del fondale delle banchine commerciali, questo non mi risulta. Però, come in tutti i porti, lì non c'è criticità, nel senso che sono attività per le quali noi non abbiamo rilevato fonti inquinanti. Questo tipo di ragionamento potrebbe essere fatto su qualsiasi tipo di altro punto di approdo dell'arcipelago di La Maddalena, con qualsiasi tipo di portualità.

PRESIDENTE. Sì. Mi domandavo, visto che comunque in un porto è facile che magari ci siano delle perdite essendoci movimentazioni, come vengono caratterizzati i fondali. Mi aspetterei che anche lì nel porto venga fatto un monitoraggio dello stato roccioso.

GABRIELE BONAGUIDI, Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena. No, dello stato roccioso non che mi risulti.

Per quanto riguarda le strutture portuali, il *layout* del porto di La Maddalena è lo stesso da sempre. Come accennavo prima, la portualità si è sviluppata inizialmente su Cala Gavetta e poi si è spostata su quelle che sono ad oggi le banchine commerciali. È un *layout* suggerito di fatto dalle condizioni meteo-marine presenti in zona. Tutta la Gallura, e in particolar modo l'arcipelago di La Maddalena, è soggetta a venti provenienti da ponente, da Ovest, e diretti verso Est, quindi maestrale. Tradizionalmente — questo già in tempi antichi — la possibilità di utilizzare accosti sulla base dei quali l'unità potesse lavorare in posizione longitudinale rispetto ai venti domi-

nanti ha creato le condizioni per una più agevole esecuzione delle operazioni di ormeggio e disormeggio, allora e anche adesso.

Ad oggi, in particolare, con le caratteristiche evolutive delle attuali imbarcazioni, la problematica è essenzialmente quella legata alla risacca. In questo caso la possibilità di avere un piano d'onda longitudinale rispetto ai venti prevalenti comporta anche un minore impatto dell'onda, e quindi una minore risacca. Considerate che l'unità con una risacca, un'onda, di 80-90 centimetri già ha problemi a operare. Il porto di La Maddalena non ha mai avuto queste problematiche. Considerate che ha il 99 per cento delle corse effettuate durante l'anno, quindi di fatto non viene mai saltata una corsa per condizioni meteo-marine avverse.

Questo perché il porto è sempre stato coerente con quelle che sono le condizioni meteo-marine, cioè non sono mai state realizzate delle infrastrutture, come murali, dighe eccetera, che prevalentemente sono i momenti che creano un'alterazione delle dinamiche costiere in termini di correnti, di spostamento di sabbia eccetera, che normalmente generano poi la necessità di intervenire con operazioni di dragaggio.

Il porto di La Maddalena è sempre stato questo. Non si è mai sviluppato un traffico diverso da quello che c'è ora, e quindi — questa è una sintesi che possiamo fare — non si è mai avuta la necessità di creare infrastrutture che potessero alterare questo equilibrio. Ecco perché ad oggi non c'è mai stata una necessità di intervenire sui fondali con operazioni di dragaggio.

PRESIDENTE. Quindi non solo nel dragaggio, ma anche in tutta l'area portuale non ci sono lavori significativi previsti o in corso d'opera ?

GABRIELE BONAGUIDI, Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena. No, c'è una progettualità legata alla realizzazione del *waterfront* portuale, una progettualità che parte addirittura dagli eventi del G8, quindi dal 2008-2009. Faceva parte del pacchetto di interventi che era previsto in occasione di quel grande evento, che

prevedeva anche interventi sul vecchio arsenale, interventi sul porto di La Maddalena con la realizzazione del *waterfront*, interventi sull'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Era tutto un pacchetto di interventi. Poi naturalmente il G8 si è sviluppato diversamente e quindi parte di questi interventi non sono andati avanti.

Per il *waterfront* il comune è il soggetto di riferimento, perché è il soggetto attuatore per conto della regione Sardegna di questo tipo di progettualità. Per quanto consti a me, c'è una linea di finanziamento ancora aperta, sia in termini di progettazione sia in prospettiva di esecuzione, per la realizzazione di un *waterfront*, e quindi di una struttura che dovrebbe spostare gli attuali accosti commerciali dall'attuale allocazione fino a Punta Chiara, che è quella parte verde in fondo a destra, che ad oggi è un comprensorio militare che la Capitaneria di porto condivide con la Marina militare. Questo dovrebbe spostare la linea su questo tipo di infrastrutture che devono essere realizzate. Ad oggi l'attuale amministrazione vorrebbe recuperare degli spazi da destinare a una portualità di carattere e di tipo turistico.

PRESIDENTE. Ma i lavori sono già iniziati e quando finiranno?

GABRIELE BONAGUIDI, Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena. I lavori non sono iniziati. Sempre per quanto consta a me, c'è un progetto preliminare. Il *layout* fu disegnato addirittura nel corso dei grandi eventi. Credo che nel 2014, se non ricordo male, ci fu un'approvazione di un preliminare, però è un preliminare che ritengo debba essere considerato anche in funzione dell'anno di approvazione. Faceva parte di quel percorso amministrativo sempre legato a una situazione di carattere emergenziale. Ad oggi — lo so perché ci sono dei contatti intercorsi informalmente con l'amministrazione comunale — è una progettualità che ancora deve essere definita nei suoi elementi essenziali, e comunque sia, non c'è ancora niente.

C'è uno studio. Recentemente è cambiata l'amministrazione comunale di La

Maddalena, quindi credo abbia ridato spinta in termini di progettazione a questo *waterfront*; però, se la domanda è se sono previsti dei lavori, la risposta è no, non sono previsti dei lavori, non c'è nessuna corrispondenza che ci abbia riguardato. Sa che noi dobbiamo dare un parere, perché poi sono tutte aree che vanno probabilmente a regime concessorio. Non c'è nessun parere che è stato chiesto ai sensi dell'88 del 2001. Noi tecnicamente non abbiamo ricevuto nessuna richiesta di parere. È una progettualità che probabilmente, immagino, prevedrà degli interventi sui fondali, ma sono interventi funzionali alla realizzazione di infrastrutture, questo sì. Questa è un'opinione che vi offro io ma, ripeto, la progettualità è ancora ferma, non c'è ancora nulla formalmente.

PRESIDENTE. Chiederemo sicuramente anche al comune il progetto e la situazione del progetto.

Lei prima ha citato il G8. Noi siamo molto preoccupati per la questione dell'arsenale. Secondo le sue conoscenze, essendo il porto attaccato a questo arsenale, le chiedo com'è la situazione ambientale e se eventualmente nelle operazioni di bonifica verrete anche coinvolti, perché comunque sia presumo che essendo praticamente attaccati, gli effetti di qualsiasi movimentazione potrebbero comunque arrivare da voi. Com'è la situazione? Ci racconta un po' la storia?

GABRIELE BONAGUIDI, Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena. Se mi chiede una veloce panoramica fino allo stato attuale, ripeto e preciso che non ho trattato il G8, perché l'ambito di riferimento è fuori dal contesto portuale, è verso l'isola di Caprera. Per capirci, dobbiamo muoverci ancora per molto a destra, al di fuori dell'infrastruttura. Vi offro una sintesi di quelle che sono le mie conoscenze: l'evento del G8 è legato a interventi di dragaggio. Innanzitutto le opere passarono nel 2007...

PRESIDENTE. Innanzitutto, mi scusi se la interrompo, chi è il responsabile dell'ex

arsenale? Chi è stato e chi è tuttora il responsabile?

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena*. Le competenze amministrative sono della regione Sardegna, perché la parte non demaniale è una parte che al tempo fu dismessa dall'amministrazione militare e passò in proprietà della Presidenza del Consiglio dei ministri, o meglio, della Protezione civile, che la gestiva come struttura di missione. Questo per quanto riguarda sia la parte demaniale sia la parte delle infrastrutture che erano presenti più nell'entroterra.

Successivamente, nel 2009, quando l'evento del G8 si spostò su L'Aquila, tutte queste aree furono date in concessione quarantennale, se non ricordo male, alla società Mita, che è una società che al tempo faceva parte del gruppo Marcegaglia. Faceva parte dell'accordo convenzionale, che portò poi al rilascio del titolo d'uso, anche la necessità di proseguire con le bonifiche. Le bonifiche erano state avviate nel 2008. In realtà i lavori erano partiti addirittura nel 2007-2008. Poi nel 2008 fu definito in forma tipica il SIN di La Maddalena nell'idea di dare un impulso ai lavori; è proprio scritto nelle premesse del provvedimento istitutivo. Poi ci fu lo spostamento nel 2009. Questi primi lavori prevedevano la necessità di dragare dei fondali che facevano parte della vecchia darsena utilizzata dall'arsenale militare; prevedevano il dragaggio dei fondali e il refluento in una cassa di colmata che poi fu effettivamente realizzata lì accanto.

Questo è partito dall'analisi dell'ISPRA del 2008. Una volta che il G8 si spostò, nel 2010 l'ISPRA fece un approfondimento e venne fuori una significativa soglia di valori relativi alla presenza di mercurio e di idrocarburi. Questo di fatto fermò i procedimenti di bonifica. Nel 2009, ripeto, la Mita prese in concessione l'area quando il G8 si spostò su L'Aquila. Una delle condizioni era che fossero proseguite le operazioni di bonifica, operazioni a cui in realtà nel 2011 non era stato dato ancora avvio. Si avviò un contenzioso tra Presidenza del Consiglio dei ministri, struttura di missione della

Protezione civile e società Mita, che si concluse con un accordo transattivo extra giudiziario nel 2017, se non ricordo male, in cui la MITA ebbe una compensazione in termini economici per le mancate bonifiche e per l'impegno che nel frattempo aveva avuto sull'area.

Nel frattempo, la Protezione civile portò avanti il discorso bonifiche e definì un progetto nel 2012. Era un progetto di bonifica che prevedeva tutta una serie di alternative. Tra queste, veniva proposta addirittura la rimozione materiale dei fanghi contaminati e lo spostamento nel SIN di Piombino. Questa cosa suscitò molte perplessità perché aveva dei costi importanti. Nel 2013 la cosa cambiò, perché con la riforma 252 il SIN fu declassato a SIR (sito di interesse regionale), quindi tornò nella disponibilità della regione. Ci fu un accordo tra la regione Sardegna e il Ministero dell'ambiente, che individuò un quadro economico sulla base del quale procedere con le operazioni di bonifica.

Si elaborò un nuovo progetto di bonifica, che fu definito nelle sue linee essenziali nel 2016. Tra le varie soluzioni si riprendeva il progetto del 2012 della Protezione civile. Nel 2016 quello che si proponeva era un'operazione di *capping*, cioè un'operazione di tombamento dei sedimenti; quindi non si parla più di rimozione, non si parla più di dragaggi, ma si parla di una stabilizzazione delle aree contaminate. Siamo nel 2016.

Questo progetto va avanti. Probabilmente la regione Sardegna fece delle valutazioni in termini politici e chiese supporto. Nel 2017 ci fu un'intesa sempre con il Ministero dell'ambiente, che portò poi a definire nel 2018 l'area dell'ex arsenale come « area di rilevante interesse nazionale », quindi diventò un'ARIN. Perciò, in termini di bonifica, dal 2018 la competenza è passata dalla regione ed è tornata un'altra volta allo Stato.

L'attuale situazione è che il sito del G8 è un'area di rilevante interesse nazionale. Il Commissario di Governo straordinario è il presidente della regione Sardegna, e il soggetto attuatore è sempre la regione Sardegna.

Nel 2019 la regione Sardegna realizzò — parlo sempre della vecchia Giunta regionale — una società *in house*, che è stata riutilizzata recentemente dall'ultima Giunta. La regione Sardegna come soggetto attuatore, per quanto a me consti, ha dato mandato ai vari assessorati — Lavori pubblici, Ambiente, Enti locali — di definire e sviluppare ulteriormente, sulla base di un accordo quadro che la regione Sardegna ha con questa società *in house*, il progetto di bonifica, che nel frattempo — spero di non avere confuso — è andato avanti. Quel progetto del 2016, che riprende il progetto del 2012, è andato avanti. È stato appaltato, contrattualizzato, nel 2018, ed è andato a VIA (Valutazione dell'impatto ambientale) e VAS (Valutazione ambientale strategica) nel 2019, che si è conclusa con una non assoggettabilità, che è quel progetto che prevede il *capping* di parte della darsena interna.

Credo che sia di marzo una delibera della regione Sardegna. La contrattualizzazione del 2018 per realizzare questo *capping* era stata realizzata dal comune di La Maddalena come soggetto attuatore, però sulla base del SIR, che poi nel frattempo è diventato ARIN. La regione Sardegna ha dato mandato di subentrare nel contratto già stipulato con questa società che dovrebbe procedere al *capping*.

Non ho conoscenza del fatto che sia stata sviluppata un'ulteriore progettualità per la riqualificazione del perimetro esterno delle aree, cosa che prevede l'ARIN; immagino che non ci sia. Ad oggi è previsto, quindi già è andato a VIA ed è già stato appaltato... La stazione appaltante era il comune di La Maddalena, però la regione subentrerà in questo tipo di contratto, immagino anche per evitare un possibile contenzioso. Ad oggi c'è un progetto che dovrebbe essere quasi in fase esecutiva per la realizzazione di *capping* e di parte delle arsene interne dell'arsenale.

Questo, più o meno, è il quadro del G8. La struttura di missione si è sciolta nel 2012, se non ricordo male. Le strutture sono state riconsegnate alla regione Sardegna. Finalmente sono state riconsegnate dallo Stato all'Agenzia del demanio, perché

qui sono diventate patrimonio dello Stato, e poi contestualmente sono state consegnate dall'Agenzia del demanio alla regione Sardegna.

Per quanto riguarda le aree demaniali, sono state riconsegnate. In realtà sono state considerate riconsegnate nel momento in cui si è sciolta la struttura di missione. Però, ad oggi, la parte interna, non demaniale, è un'area di proprietà della regione Sardegna; la parte esterna, demaniale, è un'area in cui la regione Sardegna, come in tutte le altre parti demaniali in Sardegna, svolge l'esercizio delle funzioni amministrative.

Spero di aver dato un quadro della situazione, sia gestoria che progettuale, legata all'attività di bonifica.

PRESIDENTE. Mi sono un po' perso, perché mi sembra un rimpallo tra regione, comune, Governo, SIN, ARIN eccetera. Mi sembra che non ci sia pace da questo punto di vista. Innanzitutto volevo sapere se la caratterizzazione dell'inquinamento era antecedente al G8 e se si è accertato chi è stato a inquinare; se il G8 o i lavori propeudici al G8 o dopo il G8 hanno creato maggiori problemi amplificando quell'inquinamento che già era presente; che ripercussioni sta avendo questo inquinamento nelle aree circostanti; e se quest'area della darsena attualmente è utilizzata e da chi: area militare, area civile? Com'è la situazione?

GABRIELE BONAGUIDI, *Comandante della Capitaneria di porto di La Maddalena.* Comincio dall'ultimo. Ad oggi la parte a mare è un'area interdotta. C'è un provvedimento addirittura del 2012. Il problema è che la parte di inquinamento è legata sia a fatti di natura strutturale, cioè alla presenza dell'arsenale militare, sia a fatti legati all'intervento che ci fu nel G8, da cui poi sono nate inchieste penali che hanno avuto il loro sviluppo. Sul che cosa ha causato l'una e l'altra attività chiaramente ci sono state, e credo che ci siano ancora, delle indagini in corso.

La premessa che dobbiamo fare è che quello è stato un arsenale militare per

cento anni, quindi con modalità di lavoro che oggi sarebbero totalmente incoerenti con i profili di tutela di cui ci stiamo occupando. Ripeto, non so quanto dell'attività che poi è stata oggetto dell'inchiesta penale abbia potuto intervenire sulla parte già precedentemente inquinata per la presenza del sito dell'arsenale.

Per quanto consta a me, ci furono delle prime analisi legate agli eventi del G8, addirittura prima che l'area fosse caratterizzata come SIN. Ci furono altre analisi in corso d'opera nel 2008, sempre fatte dall'ISPRA. Nel 2010 furono fatte ulteriori analisi, quelle a cui accennavo prima, cioè quando il G8 ormai si era spostato; quindi si trattava di fare un punto della situazione anche in relazione agli oneri che erano connessi all'atto convenzionale con la Mita. In quella sede furono trovati dei valori di mercurio e di idrocarburi anomali, che probabilmente non ci si aspettava e che hanno comportato la necessità di sviluppare l'ulteriore programma di bonifica, che è quello a cui accennavo del 2008, che poi

è confluito in quello del 2016, che è quello attuale di cui stiamo parlando.

Io non ho la documentazione, ma so che nel quadro economico dell'accordo del 2013, stipulato tra regione Sardegna e Ministero dell'ambiente, era previsto un ulteriore intervento, credo, a cura di ARPA Sardegna per un'effettiva perimetrazione del sedimento contaminato, quindi un aggiornamento che potesse essere funzionale al progetto di bonifica.

Io queste carte non le ho, quindi non so nemmeno se sono state fatte. Ho visto la documentazione relativa al quadro economico: era previsto uno stanziamento di somme per la realizzazione di questo intervento.

PRESIDENTE. La ringrazio e dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 15.10.

*Licenziato per la stampa
l'11 ottobre 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0143020