

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

70.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 NOVEMBRE 2015

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Nugnes Paola (M5S)	12
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i>	3	Orellana Luis Alberto (Aut-PSI-MAIE)	9
Audizione di rappresentanti della Alcoa Srl <i>(Svolgimento e conclusione):</i>		Puppato Laura (PD)	8, 15
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i>	3, 5, 6, 7, 8 11, 12, 14, 15, 16	Toia Giuseppe, <i>consulente di Alcoa trasfor- mazioni srl</i>	5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Arrigoni Paolo (LN-Aut)	9	Zolezzi Alberto (M5S)	13
Bendotti Paolo Oreste, <i>amministratore de- legato di Alcoa Trasformazioni Srl</i> .	3, 5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	Esame della proposta di relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia (Porto Marghera) (Rinvio del seguito del- l'esame):	
Cominelli Miriam (PD)	13, 15	Vignaroli Stefano, <i>presidente</i>	16

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 14.10.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Audizione di rappresentanti
della Alcoa Srl.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente di Alcoa Trasformazioni Srl, Alessandra Nodari, la quale, avendo comunicato agli uffici la sua impossibilità ad intervenire oggi in audizione, ha indicato quale suo delegato il dottor Paolo Oreste Bendotti, amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl, accompagnato dall'ingegnere Giuseppe Toia, consulente della stessa società, che ringrazio entrambi per la presenza.

Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque. Ricordo che l'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento in corso di svolgimento sulla regione Veneto, con particolare riferimento alla vi-

ceda del SIN di Venezia (Porto Marghera) e alla questione dell'approvazione degli schemi di transazione per il medesimo.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta. Cedo, dunque, la parola ai nostri ospiti per lo svolgimento di una relazione introduttiva sui principali temi oggetto dell'approfondimento in corso, al termine della quale saranno eventualmente poste domande da parte dei commissari.

Per quanto riguarda l'oggetto dell'audizione ci interessava approfondire in particolare la questione, un po' delicata, della transazione, quindi, se avete già firmato gli schemi in tal senso, ovvero se avete proposto una transazione che è stata rifiutata (in tal caso vorremmo capire per quali motivi, secondo il vostro punto di vista, ciò è accaduto); da ultimo, vorremmo anche un po' capire il vostro assetto societario, visti i vari rami dell'azienda. Decidete voi, eventualmente, come gestirvi gli interventi.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Grazie per questa opportunità che ci offrite di portare alla vostra attenzione la nostra situazione, che immagino possa essere d'interesse per la Commissione. Sia pure nella sua notevole complessità questa vicenda, che peraltro si è sviluppata nell'ultima decina di anni, può essere sintetizzata, direi, rapidamente. Alcoa ha acquisito la proprietà del sito dalle parteci-

pazioni statali, dall'EFIM, nel 1996 circa. Nel 2005-2006, all'incirca a metà del duemila, anche successivamente all'istituzione del sito di interesse nazionale e alla normativa specifica in materia di siti contaminati, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha aperto una causa nei confronti di Alcoa per il supposto danno ambientale. È utile precisare che Alcoa si è sempre considerato il proprietario non responsabile delle situazioni di contaminazione del sito di cui siamo proprietari. Inoltre, Alcoa ha sempre fatto ricorso al TAR per tutti i procedimenti, appunto perché ritiene di non avere responsabilità in materia di danno ambientale, ovvero per la situazione di contaminazione del sito. Tuttavia abbiamo sempre mantenuto un rapporto collaborativo con gli enti e con la proprietà precedente, sia pure attraverso una serie di difficoltà; abbiamo sempre mantenuto dei rapporti responsabili e collaborativi con gli enti, sia sviluppando il progetto di bonifica dei terreni, sia aderendo alle sollecitazioni e alle richieste degli enti, in particolare del Ministero, di addivenire a una transazione per chiudere la causa aperta per danno ambientale. Tutto questo è stato un esercizio che, devo dire, sebbene non fossi presente ai tempi, è stato piuttosto impegnativo, vuoi un po' per la delicatezza e la complessità della materia, vuoi anche per i numerosi attori, cioè la proprietà precedente e quella attuale, così come i vari enti coinvolti. Per farla breve: nell'arco di circa dieci anni si è giunti a sottoscrivere l'accordo di transazione, proposto, peraltro, dall'Avvocatura dello Stato, che non l'ha accettato, ovviamente senza un contraddittorio, quindi senza convenire a un accordo sullo schema e sul testo della transazione. Questa transazione è avvenuta ed è stata siglata nel febbraio del 2014. Nel frattempo si stava elaborando il progetto operativo di bonifica dei terreni e delle acque di falda, ai sensi della normativa del Testo unico ambientale, un progetto che è in qualche modo collegato anche alla transazione per danno ambientale perché questa include compensi da parte del privato per le opere di margi-

namento. Inoltre, le opere di margiamento sono un presidio a tutela delle acque sotterranee, per cui i due atti, la transazione e il progetto operativo di bonifica, sono in qualche modo praticamente collegati, ma anche formalmente attraverso, appunto, citazioni all'interno di entrambi i documenti che rimandano ad altri documenti. Il progetto operativo di bonifica era stato approvato, se non vado errato, com'è indicato nei documenti, già nel 2013 dalla conferenza di servizi. È stata successivamente siglata e sottoscritta la transazione, nel febbraio del 2014. In seguito, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha emesso il decreto di approvazione e di autorizzazione del progetto operativo di bonifica, precisamente il 15 giugno del 2014.

C'è stata grande soddisfazione perché, alla fine di un processo di una decina d'anni — lo ripeto, non semplice — eravamo arrivati alla chiusura di questi elementi e abbiamo quindi avviato, con i nostri progettisti e con la proprietà precedente, le procedure. L'EFIM è attualmente rappresentata da Ligestra, in virtù di un decreto che trasferiva alcune competenze, quanto meno le partecipazioni statali, alla società Ligestra, che fa parte di Fintecna e quindi di Cassa depositi e prestiti (potrei forse essere stato poco preciso, però il concetto, più o meno, è questo). Pertanto, Ligestra, attraverso accordi con Alcoa, ha riconosciuto delle responsabilità per quanto riguarda lo stato del sito, almeno per quelle successive alla messa in opera. Sicuramente voi tutti conoscete la situazione di Marghera e dei materiali di riporto su cui sono state costruite delle attività industriali nella « seconda » zona industriale. Insieme a Ligestra sono state avviate le attività di affidamento e di appalto degli interventi di bonifica, che sono praticamente finalizzate, senonché, ad aprile, c'è stato comunicato, ovviamente con nostra sorpresa, che l'accordo di transazione non era stato approvato. Successivamente all'approvazione del decreto che approvava il progetto di bonifica, abbiamo dato avvio alle operazioni, per cui, come abbiamo ripor-

tato, la causa non è stata né chiusa, né abbandonata, bensì è stata riattivata, peraltro, secondo quanto indicato nei documenti che abbiamo ricevuto e come poi abbiamo appurato; in realtà i Ministeri non hanno approvato l'accordo transattivo che era stato siglato sia da un delegato del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sia da un delegato del Magistrato alle acque di Venezia (che ai tempi, forse, era già Provveditorato alle opere pubbliche).

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo: la transazione è stata firmata il 14 febbraio del 2014 da voi e da chi?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Era firmata da noi, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare attraverso un delegato e dal...

PRESIDENTE. Quindi, di fatto, hanno detto che quel delegato non era autorizzato?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. No, per essere precisi la transazione è regolarmente firmata perché è stata sottoscritta, avendo i delegati alla firma dei due Ministeri presentato le deleghe. La transazione è firmata e completamente valida, però esiste una normativa di legge italiana, che risale agli anni Venti, per cui un atto transattivo, una volta firmato, obbliga immediatamente il soggetto privato a essere operativo e non obbliga invece il Ministero fino alla firma di un decreto di approvazione da parte del Ministro. Alcoa con quella firma è stata obbligata a diventare operativa immediatamente nel pagamento della transazione e nella partenza delle attività di bonifica ed è stato dato per scontato che la transazione fosse completamente operativa; infatti tutti i soggetti interessati hanno dato ciò per scontato, tant'è vero che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in quanto tale, ha approvato il progetto di bonifica, che nelle sue premesse prevede anche che la tran-

sazione deve essere operativa. Tutti hanno dato per scontato che ciò fosse perfettamente operativo, ma non è arrivato il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, né del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che approvava la transazione avvenuta. Per norma pratica di funzionamento della Avvocatura dello Stato, una volta approvata la transazione, i legali di Alcoa e l'Avvocatura dello Stato sono andati dal giudice e hanno detto: «le transazioni sono state approvate, vi chiediamo di cancellare la causa». Il giudice, un paio di mesi dopo, il 5 febbraio, nel mese di aprile, ha cancellato la causa. Tuttavia, anche in tal caso, la normativa dà dodici mesi di tempo per la riapertura della causa, in caso che qualcuno abbia da eccepire alcunché. Alla scadenza del dodicesimo mese l'Avvocatura dello Stato si è presentata dal giudice e ha detto: «i Ministri non hanno firmato la transazione, non ci sono i decreti di attuazione, per cui chiediamo la riapertura». Inoltre, abbiamo ricevuto una lettera di riapertura della causa che testualmente dice: «dal momento che mancano i decreti di approvazione, dal momento che ieri i Ministri non hanno firmato, la transazione non è operativa».

PRESIDENTE. Vorremmo sapere l'accordo cosa prevedeva, di che cifra economica parliamo e, soprattutto, qual è stata la motivazione che vi hanno dato.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. La transazione è stata firmata, per il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla dottoressa Nuzzi e c'è, allegata alla transazione, una delega, mentre, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal Magistrato alle acque, più precisamente dalla dirigente, la dottoressa Zincone, con una delega da parte del Provveditore alle opere pubbliche, per cui i Ministeri hanno firmato. Il valore della transazione è intorno ai 17-18 milioni, con delle precise scadenze perché l'importo è rateizzato — mi

sembra — in una decina di anni, con una prima rata da pagare immediatamente entro trenta giorni e poi con rate successive — credo — con cadenza annuale. Alcoa ha pagato immediatamente le prime rate di competenza, cioè quelle dovute.

PRESIDENTE. Quindi queste rate vi vengono ridate indietro o sono congelate? Come funziona il sistema?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. La nostra situazione è che, dal momento della firma della transazione, nel febbraio del 2014 in poi, noi non abbiamo ricevuto nessuna comunicazione, neanche a fronte del pagamento e ci è stato detto: « forse potevate essere meno frettolosi ». Non abbiamo ricevuto nessuna comunicazione sul fatto che qualche cosa non andava nel verso giusto; c'è stato semplicemente comunicato — per vie formali — che, allo scadere all'incirca dei dodici mesi dalla transazione, la causa veniva riattivata dall'Avvocatura dello Stato. Inoltre, la ragione che viene indicata nel documento, come riferiva l'ingegner Toia e come abbiamo riportato nella nota, è rappresentata dal fatto che i Ministeri competenti non avevano firmato. Da allora abbiamo inviato una serie di comunicazioni, che abbiamo messo in allegato alla documentazione, sollecitando spiegazioni e incontri, nonché manifestando e reiterando la nostra disponibilità ad addivenire a un esito positivo della transazione. Tuttavia non abbiamo ricevuto sicuramente nessuna spiegazione e neanche, devo dire, delle comunicazioni esaustive ed esplicative che dessero seguito alle nostre comunicazioni. Certo, abbiamo ricevuto, per conoscenza, delle comunicazioni molto sintetiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che trasferivano le nostre note o all'Avvocatura dello Stato o al Provveditorato alle opere pubbliche.

Noi stiamo sollecitando, da mesi, con una cadenza mensile, degli incontri chiarificatori, anche segnalando il fatto che questa situazione ci sta, ovviamente, creando delle difficoltà non trascurabili.

Abbiamo dovuto interrompere i pagamenti (per esempio, la rata che era in scadenza a giugno del 2015) e abbiamo cominciato ad avanzare il tema che tale situazione ci crea delle difficoltà non indifferenti, per cui vorremmo avere una conclusione positiva alla transazione.

PRESIDENTE. Dovremo chiedere al Ministro Delrio il motivo di ciò. Tuttavia, a parte la comunicazione ufficiale e il fatto che non sia stato firmato il decreto, in maniera informale non avete avuto contatti, ovvero avete chiesto incontri e vi sono stati negati?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Non abbiamo ricevuto risposta.

PRESIDENTE. Voi vi siete fatti, se vi sentite di dirlo, anche un'idea del perché questa transazione sia in questa fase di stallo: era forse troppo sbilanciata a favore vostro?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. No, noi abbiamo cercato a lungo, per quattro o cinque mesi, di capire quali fossero state le motivazioni. Queste motivazioni non possono derivare dalla struttura della transazione in quanto la transazione è un qualcosa che è stato assolutamente definito nelle modalità e nei termini dalla normativa esistente per l'area di Venezia. Come voi sapete, la normativa per la gestione del SIN dell'area di Venezia, oltre alla legislazione nazionale, che riguarda i procedimenti di bonifica, è basata su un certo numero di passi fondamentali. Innanzitutto c'è l'accordo di programma per la chimica, nel quale tutti i soggetti interessati, cioè pubblico e privato, hanno concordato dei principi con i quali provvedere alla bonifica del SIN di Porto Marghera. Poi c'è un *master plan*, che ha definito la perimetrazione dell'area di Porto Marghera e, in particolare, il modo di gestire il rischio di inquinamento della laguna attraverso le famose opere di marginamento. Infine c'è un accordo tra le parti, che è il famoso

accordo di programma del 2006, in cui il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché un soggetto pubblico locale, che è il Magistrato per la salvaguardia del rischio di Venezia, hanno definito come procedere al piano finanziario e operativo per l'applicazione di questi benedetti marginamenti di tutto il SIN, cioè delle famose quindici macroisole. Tutto viene bloccato con queste palancole; c'è quindi il piano finanziario, il quale prevede, in massima parte, come contributo, quello privato; questo è un piano finanziario — che mi sembra sia riportato anche nella vostra relazione — di circa 700 milioni di euro, laddove il contributo che deriva dal privato è di circa 500 e rotti milioni di euro. L'accordo di programma impegna il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a proseguire, quindi a far causa ai privati, per arrivare successivamente a delle transazioni che consentano di reperire i finanziamenti necessari a fare i famosi marginamenti. Le transazioni sono qualcosa che è definito sia nello scopo, perché il danno ambientale è un cofinanziamento alle opere di marginamento, sia in termini economici che sono stati definiti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con riferimento sia alle modalità di contribuzione, sia al danno ambientale, sia al finanziamento del marginamento. Inoltre, si tratta di un contributo in funzione delle superfici delle aree possedute, quindi è un parametro definito, dopodiché le transazioni sono tutte uguali. Noi abbiamo cercato di capire se la nostra transazione fosse diversa e che cosa fosse avvenuto in questa firma; per capire ciò abbiamo chiesto di poter accedere agli atti di tutte le transazioni precedenti effettuate. Abbiamo avuto accesso agli atti e, dall'accesso agli atti, si evidenzia che ci sono 42 transazioni che sono state effettuate, di cui 39 transazioni sono andate a buon fine, tutte prima del 2012, mentre le transazioni successive, che sono quelle dell'Alcoa e

altre due o tre, non sono state firmate. I meccanismi della transazione e le premesse sono tutti stati stabiliti dall'Avvocatura dello Stato con pochissima possibilità negoziale da parte delle aziende. Il fattore discriminante è il tempo: prima del 2012 queste sono state tutte regolarmente firmate e regolarmente approvate con decreto congiunto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Vi è, quindi, un pezzo di carta in cui c'è prima la firma del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e poi quella del Ministero infrastrutture e dei trasporti. Tuttavia, dopo il 2013, non ci sono più transazioni firmate: quella dell'Alcoa è arrivata in un momento in cui non è stata firmata anche se è uguale alle altre. Naturalmente, la non firma della transazione pone un sacco di problemi perché, se non è valida questa, mi chiedo le altre come sono.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Ad integrazione di quanto detto, rispondo alla sua domanda. Il testo è stato proposto dall'Avvocatura dello Stato con pochissimi margini di discussione ed è analogo a quelli che abbiamo visto con gli altri 39. L'importo economico è definito — credo — dal Magistrato alle Acque, insomma, sicuramente dall'ente pubblico (sono quasi sicuro che siano calcoli del Magistrato alle acque), con possibilità di conversazione pari a zero, ancorché opinabili.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Aggiungo che nel testo della transazione è chiaramente riportato che i calcoli sono stati effettuati in tale data tale, dai tali organi e via dicendo.

PRESIDENTE. C'è un nesso tra gli aiuti di Stato, cioè i 206 milioni che avete dovuto pagare e che poi verranno — ciò è magari opinabile — investiti — se non sbaglio dalla Regione Veneto in opere infrastrutturali — e questa transazione sul danno ambientale?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Credo di no.

PRESIDENTE. Prego, senatrice Puppato.

LAURA PUPPATO. Intanto grazie per la vostra presenza qui e per la situazione che ci evidenziate e che, obiettivamente, ci mette anche in difficoltà come parlamentari perché trovo incredibile che non ci siano risposte da parte delle istituzioni preposte, quindi sarà anche nostra cura inoltrare in tal senso un sollecito per comprendere meglio la situazione. Peraltro, come diceva il vicepresidente Vignaroli, noi abbiamo visto dai carteggi di cui siamo in possesso, tra cui l'accordo transattivo e le sollecitazioni che voi avete rivolto ai Ministeri competenti, che ci sono due diverse situazioni che vi riguardano: la prima, appunto, è quella relativa al danno complessivo per inquinamento della laguna, che dovrebbe essere finanziato, se non vado errata, con parte di quella restituzione di 206 milioni di euro circa, in relazione al cosiddetto «aiuto di Stato», quantificato in circa 300 milioni, che era stato addebitato alla vostra azienda. Vi chiedo se quella differenza di 94 milioni può, a vostro avviso, in qualche modo risultare causa di questa attesa da parte dei Ministeri e, comunque, quali sono gli accordi per restituire l'intera somma. La seconda questione riguarda invece l'impianto di Fusina ed è stata oggetto dell'accordo transattivo per gli importi che state dicendo: dai carteggi che abbiamo e dalla documentazione risulta incomprensibile questo silenzio che grava sulla realtà che vi compete, anche perché prolungata nel tempo. Intendo dire che ormai rasentiamo i sei mesi, gli otto mesi o forse di più, rispetto all'ultima notizia, quindi, su questa questione, siccome sono coinvolti i due Ministeri (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare da una parte, e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'altra), anche a titolo ufficioso — o anche come semplice commento — io vorrei capire se, a vostro

avviso, c'è una mancanza di dialogo, per esempio tra i due Ministeri, cioè se può esistere una difficoltà a trattare l'argomentazione in relazione al fatto che vi siano due Ministeri competenti e non un'unica e solida figura di riferimento. Grazie.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Per la prima parte, che riguarda la famosa richiesta di restituzione fatta dalla Commissione europea per aver considerato aiuto di Stato le tariffe speciali applicate all'industria dell'alluminio, non crediamo che ci sia assolutamente nessuna connessione. Per quanto riguarda questa restituzione, la Commissione europea ha dichiarato le tariffe speciali, peraltro definite da una legge dello Stato, un «aiuto di Stato soggetto a restituzione». Alcoa, insieme al Governo italiano, ha fatto regolare opposizione a Bruxelles, tuttavia, al di là di questo, quando il Governo italiano ha deciso di chiedere indietro i soldi, Alcoa ha eseguito la restituzione in cinque rate scadenziate in tempi molto brevi, circa un anno, per cui la restituzione, che ammonta a circa 300 milioni di euro, è avvenuta interamente già da un paio di anni. È quindi avvenuta interamente la restituzione, mentre, per inciso, la Corte di Bruxelles non si è ancora pronunciata sugli appelli fatti da Alcoa: Alcoa ha restituito i soldi senza aspettare un giudizio. Avvenuta la restituzione, poi, con due «leggine» dello Stato, l'area sarda e quella veneta hanno chiesto che i soldi della restituzione venissero trasferiti dal bilancio della Cassa conguaglio alle regioni per utilizzi di risviluppo, per cui cento e oltre milioni di euro la Regione Sardegna li ha utilizzati, avendoli ricevuti assegnati, per questo sviluppo, mentre altri 140-150 milioni di euro — l'abbiamo letto sulla stampa ma non c'entriamo minimamente — sono entrati a far parte di un finanziamento di sei, sette o otto opere — non so quante — attinenti al risviluppo dell'area di Porto Marghera, nessuna delle quali è relativa ai marginamenti. La cosa assolutamente assurda è che noi stiamo pagando 18 milioni di euro per contributo a un danno ambientale che non abbiano gene-

rato: siamo infatti entrati e abbiamo acquisito la proprietà ben oltre i tempi in cui questo danno ambientale è nato, come è riportato dalle carte. Inoltre abbiamo pagato 14 milioni di euro di bonifica del sito che, anche in questo caso, non abbiamo causato noi, dopodiché, dei soldi che abbiamo restituito, non una lira è andata a risolvere il problema della miglioamento ambientale di quel sito.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Per quanto di nostra conoscenza, è sensato che sia così: le due cose, cioè il tema degli aiuti di stato e il tema ambientale sono totalmente distinti. Non ci ha mai neanche sfiorato l'idea che le due cose potessero essere collegate e non abbiamo mai neanche avuto nessuna evidenza o elemento che potesse indurci a essere un po' meno « allegrotti »: dovrebbero essere, appunto, due cose distinte. Per quanto riguarda la domanda che ci poneva, cioè della comunicazione tra i Ministeri, non possiamo dire di avere avuto evidenza di incomunicabilità. Certo, non abbiamo avuto neanche evidenza di comunicazione e, sicuramente, non abbiamo avuto risposta formale, né da una parte, né dall'altra. Tuttavia possiamo dire che abbiamo opportunità di dialogo e di incontro con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in forza dei rapporti per i progetti operativi di bonifica, per cui abbiamo avuto opportunità di parlare di ciò, senza però riuscire ad avere delle risposte concrete, soprattutto sulle motivazioni (non abbiamo avuto risposte però, quantomeno, abbiamo avuto modo di interloquire in altre occasioni); con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, invece, non avendo avuto nessun tipo di occasione d'incontro, al di là del fatto di richiedere degli incontri formali, non abbiamo avuto mai nessun contatto. In merito al fatto che vi sia o meno comunicazione, quindi, non abbiamo evidenza. Certo, a occhio, direi che non vi è evidenza di una grande comunicazione, quantomeno nei nostri confronti.

PAOLO ARRIGONI. Sempre sulla transazione del febbraio del 2014, volevo capire bene se ciò è risultata inefficace per la mancanza dell'emanazione del decreto, come si diceva prima, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche di quello del Ministero dell'ambiente, oppure se c'era l'ipotesi che entrambi i Ministeri dovessero firmare un decreto interministeriale fra i due.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Come le ho detto, di questa necessita di firma abbiamo avuto notizia solo nel momento in cui il giudice ci ha detto che riprendeva la causa. L'atto di transazione era compiuto in sé. Non è come la bonifica del suolo, che prevede nella procedura l'emissione di un decreto ministeriale che approva il progetto di bonifica: lì non è menzionata la necessità. Abbiamo verificato, chiedendo l'accesso agli atti, il fatto che su altre transazioni effettuate esiste, come le ho detto, un foglio di carta unico in cui ci sono le firme dei due Ministeri e non due decretazioni separate. Per come appare, si tratta di una decretazione in cui entrambi i Ministri appongono la firma; infatti prima c'è quella del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, poi quella del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Ho capito che gli obblighi, una volta firmata questa transazione, vanno immediatamente in carico al privato e poi, se ho capito bene, ci sono dodici mesi di tempo per confermare. Inoltre in questi dodici mesi deve avvenire questo decreto, altrimenti decade. Ora, dato che stiamo parlando del febbraio 2014 e che l'atto di citazione è arrivato ad aprile del 2015, era passato già più di un anno e, allo scadere dei dodici mesi, voi vi aspettavate che qualcuno avrebbe ripreso la questione: passati i dodici mesi e non essendoci il decreto, voi, legittimamente, vi potevate aspettare ciò. Inoltre, avendo degli obblighi immediati, oltre a quello del pagamento, avevate anche altri obblighi nel

progetto operativo di bonifica, cioè dovevate fare qualche opera di marginamento, che dovevate iniziare immediatamente e che magari, nell'incertezza, non avete iniziato? La prossima udienza sarà l'11 dicembre: vi aspettate che si presenterà l'Avvocatura dello stato per conto del Ministero per contestarvi cosa? Voi vi sentite, da un certo punto di vista, totalmente nella parte della ragione, avendo concordato un atto di transazione che, a sua volta, non ha ancora prodotto effetti. Dato che non vi sentite neanche responsabili dell'inquinamento, che è anteriore al vostro acquisto, avete — immagino — pensato di rivalervi sulla precedente proprietà o su chi voi ritenete responsabile? Vorrei sapere in che termini — se c'è stata — è avvenuta questa rivalsa, che immagino sia di tipo risarcitorio. Grazie.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Rispondo io a tutte le domande. Per quanto riguarda la prima questione, cioè quella delle aspettative nostre, la situazione è peggiore di quella da lei illustrata perché il legale ci ha spiegato che non esiste nessun obbligo di firma di questo decreto in un lasso di tempo dato; egli ci ha semplicemente detto che il Ministro deve approvare il tutto con un suo decreto, per cui noi non ci dovevamo aspettare nulla e non sapevamo neanche di dovere stare fermi; pertanto, noi siamo andati avanti a fare i pagamenti, come se il decreto fosse operativo. Inoltre, sotto l'aspetto legale, il fatto che non esista una data che impegna il Ministero, gli dà, però, moralmente, un obbligo di diligenza. La transazione è stata firmata il 5 febbraio del 2014 ed è passato ormai un anno e mezzo, ma questa è la situazione: noi non abbiamo posto in atto nulla in quanto non ci dovevamo aspettare nulla. Non c'è un lasso temporale, se non l'obbligo da parte dell'Avvocatura dello Stato, nel caso che venga sospeso un giudizio, di verificare entro dodici mesi che ci siano tutti i crismi per congelare definitivamente la causa; quindi il giudice sospende la causa e, se nessuna delle parti fa ricorso, la causa, dopo dodici mesi, muore e automatica-

mente l'Avvocatura dello Stato si sente obbligata di verificare se ci sono tutte le approvazioni dei soggetti pubblici danti causa. In effetti, l'Avvocatura dello Stato ha verificato, scaduti i dodici mesi, che non è stata approvata la transazione, per cui l'ha fatta prima morire ma poi l'ha ripresa.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. I dodici mesi sono inerenti alla causa per danno ambientale, non alla transazione. La transazione era lo strumento per addivenire a una conclusione consensuale della causa intentata dal Ministero, per cui, siglata la transazione, di fronte al giudice, l'Avvocatura dello Stato e gli avvocati di Alcoa hanno rappresentato che intendevano chiudere la causa perché il contenzioso era stato sanato attraverso la transazione. A quel punto, come abbiamo appreso dopo, vi erano dodici mesi per poter eventualmente riattivare la causa, la quale, trascorsi quei dodici mesi, era non più attivabile, quindi da considerarsi — perdonatemi la terminologia che non fa parte del mio *background* — estinta.

Passati dodici mesi, a quel punto, l'Avvocatura dello Stato ha realizzato che non era stata approvata la transazione, per cui, prima di perdere ogni possibilità di riattivare la causa, l'ha riattivata, cioè ha assunto di nuovo la causa.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni srl*. Per essere precisi, la transazione è stata firmata il 5 febbraio del 2014, l'udienza in cui Alcoa e l'Avvocatura dello Stato hanno chiesto la cancellazione dal ruolo della causa è avvenuta l'11 aprile del 2014 e, il 7 aprile del 2015, tre giorni prima, passati i dodici mesi, è ripartita.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Nel frattempo, devo essere sincero, con un po' di spirito di cautela, abbiamo fatto anche qualcosa di più di quello che, a fronte della sigla della transazione, eravamo tenuti a fare, però lo abbiamo fatto

non essendo sicuri. Noi abbiamo fatto tutto quello che dovevamo fare, cioè sostanzialmente pagare le rate; a quel punto la responsabilità dell'esecuzione dei lavori di marginatura e di messa in sicurezza del sito passavano, ai sensi della transazione, ai vari organi dell'amministrazione pubblica; in questo modo il proprietario del sito non è più responsabile della messa in sicurezza.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni srl*. C'è un'ultima questione che riguardava la Ligestra. Storicamente Alcoa ha acquisito i siti dalla privatizzazione, da Alumix del gruppo EFIM; Alumix-EFIM sono andate in liquidazione; c'è stato un intermezzo in cui la liquidazione è stata gestita da commissari liquidatori e, finito questo intermezzo, la gestione delle passività residue di EFIM e di Alumix è passata Ligestra, cioè alla società che appartiene a Cassa depositi e prestiti, che è stata costituita dallo Stato per gestire tutte le passività dalla chiusura dell'IRI, di cui poi si è fatta anche carico poi.

PRESIDENTE. In che anno?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Sarà stato a metà degli anni Duemila. Certo, il periodo commissariale è durato diversi anni. Come dicevo, a questo punto, essendoci una società operativa, Alumix ha contattato Ligestra per vedere di trovare un accordo transattivo su come gestire le passività ambientali, che dal contratto di cessione erano totalmente in carico al venditore. Si è discusso e ci si è messi d'accordo sulla ripartizione dei costi e sul fatto anche di lavorare in modo molto cooperativo, avendo messo insieme degli organi tecnici in un gruppo tecnico di lavoro comune che per sviluppare congiuntamente i piani di bonifica e le azioni di natura operativa per la gestione delle problematiche ambientali. Oggi c'è una cooperazione continua con Ligestra, che sostiene in parte gli oneri ambientali sulla base di un accordo definito e che ha consentito di accelerare i lavori di bonifica.

PRESIDENTE. Se ho capito bene, voi avete acquisito l'azienda da questa società, ma con un accordo che prevedeva comunque che voi dovevate farvi carico di questo...

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Era un accordo con una clausola ambientale per la quale il proprietario precedente si faceva carico delle responsabilità a lui riferibili.

PRESIDENTE. Quindi questi soldi della transazione, però, adesso li pagate voi?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. I soldi della transazione li paghiamo in base a un accordo.

PRESIDENTE. Evidentemente vi eravate già accordati e nel passaggio di società era già previsto questo?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Nel passaggio di società, come in tutte le vendite di siti industriali pesanti, è normalmente stabilito il concetto che un compratore non compra mai delle *liability* ambientali. Le problematiche precedenti stanno, normalmente, in carico al venditore e così è fatto l'accordo; dopodiché, quando è nato il problema, quindi quando l'amministrazione pubblica ha detto che c'era un danno e bisognava pagare, ci siamo messi a discutere con Ligestra — precedente proprietà — e ci siamo chiesti come metterci d'accordo per gestire economicamente e tecnicamente questa partita. Abbiamo fatto un accordo aggiuntivo che prevede una gestione tecnica comune, quindi abbiamo costituito dei gruppi di lavoro comuni con tecnici nostri e loro, ma anche con altre società esperte e abbiamo fatto un accordo sulla ripartizione.

PRESIDENTE. Avete fatto un consorzio oppure no?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. No, è un accordo tra due soggetti privati e adesso c'è un organo tecnico comune che sovrintende e verifica tutti i progetti di bonifica, che li approva e che verifica gli appalti.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. È un modo di operare consolidato nell'ambito delle transazioni.

PRESIDENTE. Non c'è nessun contenzioso tra voi e Ligestra e state quindi collaborando?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. No, non c'è assolutamente nessun contenzioso e, tra l'altro, è una collaborazione molto produttiva.

PAOLA NUGNES. Mi dovete perdonare e non dovete prendere la mia come una provocazione, ma io vedo in tutto questo un *deficit* di assistenza legale alle contrattazioni in una società come la vostra, sia per quanto riguarda la transazione del sito, sia sulla responsabilità, appunto, delle mille faccende ambientali pregresse, per le quali voi vi dite non responsabili. Tuttavia, mi sembra di capire che, comunque, fate parte attiva di un accordo, quindi, in qualche maniera, vi siete accollati delle responsabilità e non è stata fatta una cessione di responsabilità completa. Con l'accordo voi siete fatti parte, quindi, non siete completamente non responsabili e vi siete accollati le pendenze nella transazione. Io ho capito questo, poi, se ho capito male, mi spieghi pure meglio.

Per quanto riguarda poi la transazione, invece, con i Ministeri, ho sentito più volte dire « non sapevamo » o « abbiamo appreso dopo », ma ritengo che un'assistenza legale a questa transazione vi avrebbe dovuto rendere noto da subito quali erano le parti e quali erano gli obblighi di tutti; infatti vedo poi che soltanto a maggio, quindi soltanto quando è stata riaperta dall'Avvocatura dello Stato la causa, voi avete sollecitato il Ministero. Effettivamente è come se, fino a quella data, voi

non vi aspettavate nulla: davvero non vi aspettavate nulla che il Ministero dovesse fare? Se c'è qualcosa da chiarire su quello che ho detto ben venga, però, più che una domanda quest'ultima era una constatazione di incredulità.

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Molta parte delle sue osservazioni trova risposta nel testo dalla transazione; infatti, se lei ha la pazienza di leggerlo, vedrà che molti di questi aspetti sono stati presi in conto e sono scritti nella transazione, più o meno tutti ad eccezione di quello che riguarda il decreto del Ministero. A questo proposito le posso solo dire che nella transazione fa fede l'Avvocatura dello Stato, che deve avere verificato tutti gli aspetti. Inoltre, nelle premesse, la transazione termina dicendo che l'Avvocatura dello Stato ha verificato la validità assoluta della transazione, ne ha fatto comunicazione ai Ministeri e la transazione, pertanto, ha tecnicamente tutti i crismi, anche da parte della controparte. Per quanto riguarda, invece, il fatto che un Ministero debba emettere un suo decreto interno che non viene comunicato, noi quello che abbiamo verificato è che questo non è parte del procedimento che riguarda Alcoa, posto che questo decreto non è vincolante come il decreto che autorizza le bonifiche, quindi non è parte del procedimento, tant'è vero che non è stato mai comunicato a nessuno. Nessuno degli altri trenta e oltre si è preoccupato di avere o non avere questo decreto, che da quello che abbiamo visto è un atto interno e che serve all'aspetto amministrativo interno; il decreto, infatti, passa poi alla Corte dei conti che verifica i procedimenti sotto l'aspetto amministrativo, accertando che questi siano corretti e rimandando indietro la sua approvazione e tutto il sistema di rete operativa. I nostri legali hanno interpretato in questo senso l'atto e la controprova è data dal fatto che questo non viene comunicato se non come un *iter* di verifica interna; noi, quindi, non ci siamo preoccupati; sapevamo della firma e avevamo letto la procura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e

del mare firmata dal Ministro. Coglierei l'occasione per dire che si trova una carta in cui l'Avvocatura dello Stato ha scritto che è tutto verificato ed è tutto fatto perfettamente, poi si manda una carta in cui si dice che si autorizza la firma: Signore, la firma lui?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Capisco la sua perplessità, però direi che questo, sintetizzato, è tutto l'*excursus* della vicenda.

ALBERTO ZOLEZZI. Il Ministro dell'ambiente, quindi, l'ha firmato o no? Non era la firma del Ministro delle infrastrutture a mancare?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Manca la firma di tutte e due perché, come ho detto, il decreto è congiunto, mentre la transazione è firmata da tutti e due.

MIRIAM COMINELLI. Riguardo all'affermazione che fate nella documentazione che ci avete inviato, quando parlate che di una negoziazione resa lunga e complessa anche dalla presenza di Ligestra, vi riferite a quello che avete risposto prima?

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni srl*. Esattamente a quello che abbiamo detto prima.

MIRIAM COMINELLI. Riguardo al perché questa transazione non è stata ratificata, vorrei capire se avete mai collegato il fatto che una vera industrializzazione del sito non può essere fatta se non vengono completati tutti i marginamenti e, così come abbiamo visto nella relazione che abbiamo presentato su Porto Marghera; per completare le opere servono altri soldi; quindi, il mio dubbio è sul perché non vada avanti la vostra transazione, che potrebbe invece...

GIUSEPPE TOIA, *consulente di Alcoa Trasformazioni Srl*. Ciò che lei dice è

molto verosimile; infatti, se uno va a leggere la vostra relazione, si accorge che c'è un problema di *budget*, che non è adeguato e che c'è un cambio di responsabilità tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Veneto per il completamento di alcuni marginamenti, che erano mancanti; tuttavia, tutti questi sono aspetti riguardanti dei problemi su cui il privato non ha nessuna influenza, né può mettere bocca. La transazione avviene non con dei singoli pezzi di amministrazione ma avviene sulla base di un accordo di programma, che coinvolgeva il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con un impegno finanziario definito. Tuttavia, se poi all'interno di questi organismi cambiano operativamente le responsabilità per chi deve eseguire certi pezzi, ovvero ci sono problemi di ripartizione interna di un bilancio, lei capisce bene che...

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Noi non abbiamo ricevuto comunicazioni sulle cause formali e neanche informali da parte dei vari enti con cui interagiamo, soprattutto in ambito ambientale, sia locale che centrale, anche perché immagino che se la ragione è che non ci sono i soldi, forse non è così elegante dirlo. Fatto sta che nessuno ci ha mai detto nulla. Certamente, quello che possiamo dire — ma lo sanno tutti — è che, quando si ci occupa di *permitting* o di permessi in Italia, la vita non è molto facile. Sulle questioni, se poi sono di relazione e di responsabilità fra enti, ovvero sono questioni economiche, noi questo, francamente, non lo sappiamo e non abbiamo neanche nessuna evidenza per dirlo, il che determina una frustrazione perché non riusciamo a capire perché ciò avviene e neanche riusciamo ad avere un percorso per andare avanti. Tutto ciò ci penalizza perché ci troviamo in una situazione di grave incertezza, anche con dei rischi di responsabilità per quanto riguarda il progetto di bonifica, che essendo collegato alla

transazione, non riusciamo a capire se è un progetto eseguibile o meno: nessuno ci dice ciò, neanche i legali. Inoltre, purtroppo, la parte legale è fin troppo sotto-dimensionata e ciò ci impone ulteriore cautela. Noi non riusciamo ad andare avanti con il progetto operativo di bonifica perché non riusciamo a capire, essendo collegato alla transazione, se questo è valido o meno, per cui eseguire una cosa per poi scoprire che non è eseguibile o che non doveva essere eseguita così, non va bene. Oltretutto noi abbiamo un sito che è riqualificabile, ma è chiarissimo che nessuno riqualifica un sito, se nella parte più di valore — che è la parte di banchina — si dovranno costruire opere che sono preventivate per due anni. Questo effettivamente crea un problema ad Alcoa, alle Amministrazioni e, credo, al sistema complessivo.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la macroisola di Fusina vorrei chiedervi dove operate e a che punto sono i marginamenti.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Per quanto riguarda la macroisola di Fusina, che è la più meridionale, insomma quella più esterna, quindi più defilata rispetto a Mestre e all'area industriale, sicuramente nel tratto di canale più prossimo a noi sul lato ovest, credo che la maggior parte sia stata eseguita. La parte che non è ancora eseguita è la nostra e quella della centrale termoelettrica di ENEL, adiacente a noi sul lato est.

Complessivamente credo che il nostro fronte canale sia di circa 600 metri e quello di Enel sarà più o meno uguale, quindi 600-800 metri. Mi sembra che quella sia la parte della nostra macroisola che manchi; in più c'è il « retromargine », cioè la parte non sul canale. Tuttavia è dove debba essere fatta che non ci è chiaro; certo, non ci compete neanche.

PRESIDENTE. Come vedete voi il vostro futuro industriale in quel sito? Inoltre vi chiedo, anche se non è oggetto della

seduta odierna, visto che oggi siete qui, qual è la situazione, se lo sapete, di Alcoa nel sito in Sardegna.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Per quanto riguarda il sito di Fusina, come forse voi sapete, è parzialmente dismesso, cioè le attività dello *smelter* sono state interrotte negli anni scorsi. Alcoa sui siti dismessi ha un approccio piuttosto chiaro, ossia nell'ambito della sua politica di sostenibilità sociale, nel momento in cui un sito deve essere dismesso, bisogna fare ogni azione utile a riqualificarlo, in modo che da una parte Alcoa si disimpegni, dall'altra non rimanga una cattedrale nel deserto che possa costituire un pregiudizio anche dal punto di vista ambientale. Bisogna rimuovere tutte le materie di processo, adempiere ai propri obblighi in materia ambientale, comunque anche sociale, di normativa del lavoro, con il lavoratore eccetera, nonché disimpegnare il sito, favorendo la riqualificazione, in modo che, come dicono gli americani, ci sia un nuovo *tax bases*, quindi ci siano opportunità di risviluppo. In questo momento a Fusina stiamo svolgendo le attività di smantellamento di una parte di stabilimento — dopo vi accenno dell'altra — ai fini di renderlo riqualificabile.

PRESIDENTE. Quindi riqualificare per risviluppare, ma nel risviluppo rimarrete presenti con la vostra attività?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Alcoa si vuole disimpegnare e già lo ha dichiarato, però dalla parte di *smelter* di Fusina; poi vi è, al lato, il laminatoio, sempre nello stesso sito, che è totalmente operativo.

PRESIDENTE. Quello, quindi, continuerà?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Sì.

PRESIDENTE. Quindi rimarrete comunque...

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Su quel sito lì: sì.

LAURA PUPPATO. Sui retromarginamenti, siccome ogni tanto ne sentiamo parlare ma non comprendiamo di che cosa si tratti, cioè che cosa siano, se lei può spiegarcelo e può dirci perché a suo avviso sono così indispensabili rispetto ai marginamenti, sarebbe per noi molto utile. Grazie.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Le dico come la intendiamo noi, poi, magari, vi potrà essere qualche cosa di errato. Il problema dell'area industriale e dei canali prospicienti è determinato da due fattori, anzi, direi, da un fattore principale costituito dai materiali utilizzati per l'industrializzazione. Si trattava di zone paludose o lagunari che sono state restituite a un'utilizzabilità, credo nell'immediato dopoguerra o nel periodo precedente, con gli scarti della prima zona industriale. È frutto di una prassi estremamente consolidata — credo che in alcune parti del mondo lo sia tuttora — che per alcuni aspetti è ancora autorizzata, anche se vincolata molto dalla normativa, cioè i materiali procedenti da certi processi industriali possono essere riutilizzati ancorché abbiano le caratteristiche. Detto ciò, succede che le sponde dei canali, essendo costituite da materiali più o meno contaminati, comunque non naturali, vengono erose dall'azione dell'acqua e delle onde, per cui cadono nei canali e costituiscono contaminazione. Il retromarginamento è una delle opere che ha sia una funzione strutturale di preservazione della funzionalità dei canali, sia quella di prevenire il franamento delle sponde del canale nel canale stesso; vengono quindi effettuati questi marginamenti, che sono delle opere di ingegneria costituite da palancole metalliche, ossia da lamine metalliche che vengono infisse, vibrato nel

terreno e vanno a proteggere il canale. Questa è un'operazione di ingegneria civile utilizzata dappertutto. Credo che l'amministrazione abbia combinato questi due fattori, cioè, da una parte, la necessità portuale di garantire stabilità ai canali prevenendo che i materiali contaminati vadano nel canale, quindi con una finalità strutturale e ambientale, dall'altra, essendo le lamine impermeabili, intercettano anche le acque di falda più o meno contaminate in funzione delle aree, impedendo che queste fluiscano nella laguna. Le acque di falda, in questo modo, intercettate da questo muro di metallo, vengono poi, a monte del muro, raccolte da un tubo drenante simile a una fognatura che raccoglie le acque e le trasferisce all'impianto di trattamento cosiddetto « PIF » (Progetto Integrato Fusina). Succede che, come nel nostro caso, mancando la lamina di metallo, ma soprattutto il tubo interrato, il tubo a monte e quello a valle, che non sono collegati, non possono portare l'acqua all'impianto, quindi questo è uno dei problemi. L'opera, in sé integrata, risponde a esigenze di tipo portuale, cioè strutturali di conservazione delle opere portuali e anche ambientale.

MIRIAM COMINELLI. Forse lo avete già detto ma mi è sfuggito: voi avete mai sollecitato nei dodici mesi la firma del decreto o comunque non sapevate che era necessaria per l'effettiva attuazione?

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Non sapevamo che fosse necessaria. Come diceva l'ingegner Toia, questo è un procedimento interno alla pubblica amministrazione. Certo, magari con il senno di poi o se l'avessimo saputo, sicuramente l'avremmo sollecitato, come facciamo con tutti gli altri atti: effettivamente non lo sapevano. Probabilmente era giusto così o forse no, però così è.

PRESIDENTE. Penso che sia dovere della Commissione anche approfondire per quale motivo dal 2012 in poi non vengono più, di fatto, firmate transazioni,

per cui, su questo, potremo magari sentire direttamente il Governo e i Ministri. Se non ci sono altre domande, vi ringraziamo.

PAOLO ORESTE BENDOTTI, *amministratore delegato di Alcoa Trasformazioni Srl*. Grazie a voi e speriamo che effettivamente sia possibile dare seguito al progetto.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione.

Esame della proposta di relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia (Porto Marghera).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame della proposta di relazione sullo stato di avanzamento dei

lavori di bonifica del sito di interesse nazionale di Venezia (Porto Marghera). Ricordo che nella seduta del 10 novembre scorso i relatori hanno presentato una proposta di relazione su cui sono state presentate alcune osservazioni e proposte di modifica. Tuttavia, poiché è previsto per il prossimo martedì 1° dicembre lo svolgimento dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, rinvio il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.20.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 14 gennaio 2016.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

