

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

46.

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 OTTOBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3	Catino Antonio, <i>Comandante della Capitaneria di porto di Augusta</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10
		Lorefice Pietro (M5S)	7, 8, 9
Audizione del Comandante della Capitaneria di porto di Augusta, capitano di vascello Antonio Catino:		Nugnes Paola (Misto)	6
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10	Comunicazioni del Presidente:	
		Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	10

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 10.10.

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 Comandante della Capitaneria di porto di Augusta, capitano di vascello Antonio Catino.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della Capitaneria di porto di Augusta, capitano di vascello Antonio Catino che ringrazio per la presenza.

L'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo nel dragaggio dei porti. In particolare, oggi ci soffermiamo su quello di Augusta e sull'abbandono dei relitti navali nelle aree portuali.

Comunico che l'audito ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa gli auditi che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale

procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Invito il nostro ospite a svolgere una relazione al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte mia o dei miei colleghi.

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Signor presidente, ho pensato di svolgere la relazione attraverso una presentazione in *Power-Point*, articolandola su tre aspetti fondamentali: una panoramica generale del porto di Augusta, di presentazione alla Commissione della nostra realtà; in particolare, entrerò nel dettaglio dei fondali che caratterizzano il porto di Augusta, facendo riferimento alle ultime escavazioni che ci sono state; un breve cenno all'individuazione della rada di Augusta come sito di interesse nazionale e poi parlerò dei relitti; infine, farò un breve accenno all'attività a tutela dell'ambiente che il Corpo delle capitanerie di porto, in particolare la Capitaneria di porto di Augusta svolge in quell'area. A questo proposito, signor Presidente, le chiedo, quando descriverò l'attività, se è possibile togliere la registrazione, perché ci sono dei passaggi che preferirei fossero secretati.

PRESIDENTE. Sono dei frammenti oppure possiamo lasciare alla fine queste parti?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Possiamo lasciarle alla fine. Un breve cenno sul Compartimento marittimo. Il Compartimento marittimo di Augusta si articola su quarantacinque chilometri di litorale e va dalla penisola Magnisi, al cui confine c'è il Com-

partimento marittimo di Siracusa sud, fino alla foce del fiume Simeto a nord, al confine con la giurisdizione della Capitaneria di porto di Catania. I comuni costieri di interesse sono: Priolo, Melilli, Augusta, Carlentini e Catania, soltanto per la località di Vaccarizzo.

Il porto si articola su quarantatré accosti — poi lo vedremo meglio nel dettaglio —, 1.160 metri lineari di banchine e 6.800 metri di pontili petroliferi, con fondali fino a ventidue metri. Anche in questo caso ci sarà un approfondimento. Include sei stabilimenti petroliferi industriali all'interno della propria rada.

Questa è la panoramica del porto. È una rada, la parte industriale si contrappone a due darsene dedicate ai servizi e a un porto commerciale, che vedremo in dettaglio.

In questa *slide* si ha modo di visionare la parte in grigio, che riguarda l'abitato di Augusta; la parte in azzurro che riguarda le strutture affidate in consegna alla Marina militare; la parte verde che riguarda il porto commerciale e la parte arancione che riguarda il polo industriale, in particolare la parte terminale delle sei raffinerie all'interno del porto. Questo rettangolino è il luogo di rifugio, individuato ai sensi del decreto legislativo n. 196 del 2005, per accogliere le navi in difficoltà.

Qui abbiamo la suddivisione delle aree, quindi abbiamo il porto commerciale dove arrivano le navi che non portano prodotti petroliferi, prodotti liquidi; abbiamo il nuovo porto turistico che è all'esterno della rada (porto Xifonio); poi abbiamo il pontile della SASOL, condiviso con la Marina militare, e via via altri pontili: *ex* ISAB; il pontile della cementeria; un pontile della NATO, gestito dalla Marina militare e, infine, il pontile della *Lukoil*. Qui sono cerchiati tutti gli stabilimenti industriali che abbiamo all'interno della rada di Augusta per la movimentazione di prodotti petroliferi, a partire dal *Maxcom*, a ridosso del centro abitato a finire fino alla *Lukoil*, che è questo grosso comprensorio che vedete qui in basso.

In questa *slide*, relativamente all'argomento del dragaggio, ho riportato tutte le profondità che ha ciascun pontile e su queste profondità sono riportate, lungo la

rotta per andare dall'imboccatura principale all'ormeggio, le profondità che ad oggi si registrano così come sono riportate sul Piano nautico, che è la carta nautica rappresentativa del porto di Augusta, edita dall'Istituto idrografico della Marina militare, la carta 271. Le profondità che sono riportate qui sono profondità di carattere operativo, cioè noi in sicurezza ormeggiano delle navi considerando la massima profondità, sottraendo circa il 10 per cento per evitare insabbiamenti o problemi di rimozione del fondo e quindi della parte melmosa che sta sul fondo. Abbiamo la possibilità di ormeggiare anche super petroliere, quindi si arriva fino a un pescaggio massimo di ventidue metri, partendo da quelli all'interno delle due darsene servizi su cinque-sei metri. È un porto che si presenta molto funzionale dal punto di vista dell'attività. Ad oggi si registrano circa 2.700 navi e un movimento all'incirca di ventidue milioni di tonnellate di merci, la maggior parte delle quali prodotti petroliferi.

Le ultime escavazioni. 1972 il pontile della *Sonatrach*, l'*ex* pontile della raffineria *ex* ESSO; nel 1979 è stato dragato il pontile consortile con una profondità di 13,30 metri fino a 21,80 (tutta la parte centrale della rada del porto di Augusta); nel 1988 sono state dragate le banchine commerciali a 13,80 con il completamento della realizzazione del porto commerciale, quello utilizzato per l'ormeggio e la movimentazione delle merci secche; infine, nel 1990, è stata dragata l'imboccatura di scirocco, quella più a sud che viene normalmente utilizzata per l'ormeggio delle navi al pontile Versalis dove vengono movimentati i prodotti chimici.

Tutto il porto, quindi la rada di Augusta è compresa in un'area SIN dal 1998, circoscritta a mare da queste due semicirconferenze: una che parte da torre *Avalos* fino alla diga foranea sud e poi prende tutto il seno di Priolo fino a Siracusa, invece le parti in rosso sono le perimetrazioni SIN degli stabilimenti a terra.

C'è una successiva *slide*. Cerco di esporla qui. L'area interna della rada di Augusta è stata caratterizzata e si presenta con delle percentuali di concentrazione del mate-

riale, riscontrato sul fondo, che va nella zona sud (considerato quello più pericoloso), quindi è una zona considerata rossa; più verso il centro della rada ci sono delle zone verdi con scarsa o quasi nulla concentrazione e delle zone gialle qui al centro con minor concentrazione. Questa si è data come priorità dal punto di vista degli interventi per quanto riguarda le attività di bonifica.

Premetto che su questo argomento ho voluto soltanto fare dei *flash*, ma non sono in grado di fare degli approfondimenti, anche perché la situazione è ferma a un po' di anni fa, per cui, se ci fossero delle specifiche domande, mi riservo di rispondere attraverso i canali istituzionali, nei modi più convenienti alla specificità delle domande stesse.

Passiamo a parlare dell'aspetto dei relitti. In questa *slide* vediamo che i relitti sono concentrati in questi punti indicati dalle frecce rosse. All'interno della rada di Augusta ci sono circa dodici relitti e in queste *slide* li vediamo meglio definiti. Sono sostanzialmente nell'area nord, poggiati sul fondo in varie condizioni o di galleggiamento, di semi-galleggiamento oppure poggiate completamente sul fondo. Questo è nel Pantano Danieli. Poi vedremo una tabella in cui vi parlerò specificatamente di ciascun relitto e della situazione di ognuno di questi.

Questa è un'altra *slide* dove si vede la concentrazione. Sul lato sinistro è un cantiere navale, i relitti sono questi. Questo è un altro relitto che al momento è ormeggiato ad un pontile in disuso, di cui dopo vi parlerò, che è riportato in questa fotografia. È una nave operata, gestita, armata da un armatore turco, di cui vi dirò meglio nel dettaglio in seguito. Ho riportato alcune fotografie per mostrare alla Commissione la situazione così com'è. Questo è un relitto affondato, piccolo e in legno. Sul fondo di questa immagine, dove non ci si è potuti avvicinare per mancanza di fondale, c'è un altro relitto. Questo è il Pantano Danieli dove sono concentrati la maggior parte di loro.

Ora passo a descrivervi la situazione di ciascun relitto. DLAS, nave del 1981 che è

stata sottoposta a sequestro conservativo da parte del tribunale di Siracusa per crediti insoluti. Questa nave è stata assegnata ad un acquirente siriano che ha chiesto alla Capitaneria di porto di portarla via, però noi stiamo portando avanti il procedimento con delle verifiche finalizzate ad evitare il traffico internazionale di rifiuti, laddove c'è il sospetto che questo relitto possa poi essere non trattato secondo le disposizioni in vigore per il trasferimento delle navi. *Aelos Kenteris*, nave Ro-Ro portata ad Augusta per fare dei viaggi su mezzi rotabili, arrivata nel 2016. Anche questa nave è stata sottoposta a sequestro conservativo e al momento si è in attesa di avere risposta da parte del tribunale, a cui si è chiesta la nomina di un custode giudiziario per portare avanti la pratica di gestione di questo relitto. *Oruc Reis*, la nave ancora ormeggiata che vi ho mostrato prima. Questa nave è stata abbandonata dall'equipaggio nella rada di Pozzallo per controversie con l'armatore e attualmente si trova in condizioni di pericolo. Qui c'è un doppio sequestro conservativo da parte del tribunale di Siracusa.

Sui relitti recenti c'è sempre un contenzioso aperto con creditori che vantano dei diritti su queste navi, per cui c'è questo rapporto che si crea fra noi, l'autorità marittima e il tribunale per definire la situazione, per poter assumere le decisioni conseguenti alla rimozione.

Riepilogando, si tratta di undici relitti, molti dei quali sono nella rada di Augusta da diversi anni (alcuni dal 1988, 1983, uno dal 1977, 1989, 1995). Dal punto di vista pratico e dal punto di vista della possibilità di rimuovere questi relitti, ai sensi del codice della navigazione che ha uno specifico procedimento individuato dagli articoli 72 e seguenti, noi abbiamo interessato l'Autorità di sistema portuale perché, ai sensi della legge n. 84 del 1994, così come da ultimo novellata nel 2016 e nel 2017, ha fra i suoi compiti quello di liberare, rendere fruibili gli spazi all'interno del porto e renderli liberi per la navigazione. Queste due note sono state fatte nel 2015 e nel 2016, ad oggi l'Autorità di sistema portuale ha aperto un tavolo tecnico per il monito-

raggio di ogni singolo relitto. Si vuole andare all'interno di ciascuno di questi, rendersi conto di qual è l'effettiva situazione di pericolo, verificare se ci sono probabilità di inquinamento e, a margine di questa attività, predisporre un piano operativo che ci possa portare alla rimozione partendo dai più vecchi e quelli più « semplici », soprattutto dal punto di vista giuridico, laddove non ci sono vincoli da parte dell'autorità giudiziaria, poiché molti di questi sono sotto sequestro conservativo. Queste sono le norme che vi citavo prima.

Per quanto riguarda l'attività che la Capitaneria di porto di Augusta conduce, chiedo se è possibile escludere questa parte della mia audizione dalla registrazione.

PRESIDENTE. Preso atto che la Commissione concorda, dispongo che l'audizione si svolga in seduta segreta.

(I lavori proseguono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Prego, senatrice Nugnes.

PAOLA NUGNES. Vorrei che ci desse qualche informazione sul commissariamento; l'incarico che è stato dato dal DPCM al commissario, quando ha iniziato, con che finalità; questa attività per la regolamentazione di cui ha fatto nota a cosa si riferisce?

ANTONIO CATINO, Comandante della Capitaneria di porto di Augusta. Il DPCM è del 26 aprile 2017; la nota è abbastanza generica e, a seguito della nostra segnalazione alla procura della Repubblica e all'interessamento quindi sia del sindaco che di questo commissario, ci è stata data la risposta che si sostanzia in queste ultime righe che adesso magari vi leggo per dirvi quali sono gli intendimenti. « Per il Comune di Augusta sono previsti degli interventi che assicureranno la raccolta di tutti i reflui del centro urbano e delle località di Isola e Borgata: Monte Tauro, Brucoli e Agnone ed il collettamento presso l'impianto di depurazione sito in contrada Punta Cugno che sarà ristrutturato e potenziato ».

PRESIDENTE. La città di Augusta non è dotata di un depuratore di acque, c'è però almeno un collettaneo fognario? Dove vanno a finire le acque di Augusta?

ANTONIO CATINO, Comandante della Capitaneria di porto di Augusta. Queste sono tutte acque che vanno a finire, attraverso i diversi scarichi della città, in mare.

PRESIDENTE. Altra domanda. Ieri la Marina ci diceva che, in ottica di attività sul sito di interesse nazionale (SIN) non era stata coinvolta, però ovviamente parlavano del presente, non del passato; lei ha appena detto che è tutto fermo sul SIN, non ci sono attività tipo conferenze dei servizi e riunioni tecniche, ma immagino che voi siate i protagonisti, quindi quando si sono avute le ultime attività, le ultime riunioni? Poi, per quanto riguarda le aree di demanio militare, credo che debba essere coinvolta anche la Marina.

ANTONIO CATINO, Comandante della Capitaneria di porto di Augusta. Io ho un appunto che riguarda l'attività condotta in passato sull'area SIN, però preferirei non leggerlo perché è abbastanza lungo.

Noi siamo stati coinvolti in passato in diversi tavoli che sono stati aperti, ma in estrema sintesi che cosa è successo? C'è stato il decreto legislativo che ha individuato l'area e stanziato dei fondi pubblici; nel tempo è stato concordato, attraverso un accordo di programma, che questa bonifica dei siti, soprattutto per quanto riguarda la parte a mare, dovesse essere condotta dalle società petrolifere che sono sul posto, perché la presunzione di base era quella che fossero state loro la causa di quell'inquinamento. Questo provvedimento è stato impugnato al TAR Sicilia, ci sono diverse impugnazioni anche presso il TAR Lazio e, in particolare, da ultimo – mi risulta circa nel 2007 o 2008 – il TAR ha sospeso questo accordo di programma che individuava queste responsabilità e che incaricava questi soggetti di dover procedere alla bonifica. Soggetti che hanno tuttavia, dalle notizie che io ho raccolto, adottato comunque delle misure a terra nell'intorno degli stabili-

menti di contenimento, di rafforzamento e soprattutto di protezione della falda, quindi facendo degli interventi specifici mirati, ma in mare non si è fatto nulla. In fase di contenzioso hanno sostenuto di non essere i responsabili, perché le società nel tempo sono passate di mano a diversi soggetti. Il TAR ha accolto questa tesi, sospendendo l'accordo di programma che è rimasto inapplicato.

PIETRO LOREFICE. In merito a questo, se non erro, perché ho chiesto degli aggiornamenti sui vari SIN siciliani, tra cui quello di Siracusa, mi risulta che addirittura ultimamente il Ministero dell'ambiente stava istituendo un nuovo tavolo tecnico e alcune società hanno fatto ricorso anche all'istituzione del tavolo tecnico. Ha qualche notizia?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Non sono in grado di risponderle.

PRESIDENTE. Prima parlava dei relitti, ci sono anche diversi galleggianti: sono tutti nell'area di pertinenza militare?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. No, non militare, Presidente: nell'area portuale. Sono tutti nell'area portuale. Quelli di interesse della Marina militare si trovano nelle acque in consegna alla Marina militare, in uso alla Marina militare. Poi ci sono i relitti delle navi mercantili, per la maggior parte dei quali — come dicevo — il problema è che vengono abbandonati, per cui non si ha la possibilità di risalire ai proprietari, quindi di fare la procedura di confisca e di vendita successiva per la rimozione, dovendo attingere a fondi pubblici. Questa è la ragione per cui ci si è rivolti all'Autorità portuale chiedendo loro, in virtù dell'articolo 8, della legge n. 84 del 1994, di rimuoverli.

PRESIDENTE. I galleggianti devono essere considerati e vengono trattati lì come relitti o c'è una netta distinzione anche in base alla loro collocazione?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Si prescinde dal galleggiamento. Dal punto di vista giuridico è relitto ciò che è abbandonato. Anche se galleggia, è un relitto. Quindi non è riconducibile ad alcuna proprietà. Tuttavia, laddove esistono dei procedimenti cautelativi, conservativi presso il tribunale civile, ci si ferma perché non si ha la possibilità di intervenire, atteso che ci sono delle pendenze e ci sono dei creditori in attesa che si riesca a risalire al proprietario e che il tribunale dia attuazione ai provvedimenti.

Comunque il relitto è un galleggiante abbandonato. Galleggiante o non galleggiante, se è poggiato sul fondo, è la proprietà che fa la differenza. Poi c'è una valutazione di tipo tecnico, ossia io che sono il proprietario, come magari può essere il caso della Marina, fa questa differenza dal punto di vista tecnico nella gestione di questi mezzi, ma dal punto di vista giuridico del Codice della navigazione il requisito fondamentale è l'abbandono.

PRESIDENTE. Da notizie di stampa ho appreso due giorni fa che è stato indagato il presidente dell'Autorità portuale, voi avete partecipato alle indagini? Com'è la situazione?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Questa è un'attività condotta dalla Direzione marittima di Catania con la procura di Catania, sulla quale io non sono in grado di fornire notizie.

PIETRO LOREFICE. In merito a quello che ha detto per quanto riguarda i relitti, che lei sappia il sistema di Autorità portuale ha già provveduto a fare una verifica, un preliminare? Oltre al monitoraggio ha già individuato risorse, pensa di provvedere ad indire gare pubbliche per la rimozione o il sistema Autorità portuale non sta facendo niente?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Questo è stato chiesto dalla Capitaneria di porto nel

2015 e nel 2016, in virtù della disponibilità da parte di una società privata ad impossessarsi di questi relitti e a rimuoverli. A seguito di queste nostre note non c'è stata alcuna attività da parte dell'Autorità portuale, che ad oggi tuttavia ha aperto questo tavolo tecnico per fare il monitoraggio, a cui, con ogni probabilità, seguirà necessariamente l'individuazione di questi soggetti.

PIETRO LOREFICE. Vorrei capire se nello svolgimento dell'attività di ricognizione avete riscontrato, non so se direttamente o tramite organismi di vigilanza tipo ARPA, la presenza di rifiuti pericolosi. Da quanto è emerso ieri in audizione con la Marina militare, pare siano risultate evidenze di presenza di amianto, anche in cattive condizioni. Per le navi non militari avete provveduto a fare delle indagini più approfondite e verificato se c'è presenza di rifiuti pericolosi o potenzialmente dannosi all'ambiente?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Attualmente è stato aperto il tavolo tecnico. L'attività di monitoraggio non è stata ancora condotta e neanche definita. Quello che io le posso riferire come Comandante del porto è che in alcuni di questi relitti ci sono rifiuti pericolosi, come può essere per esempio un locale macchine allagato con acque miste di depositi di sentina o residui di gasolio, per cui, se dovessero nel tempo le strutture cedere, è sicuramente un problema dal punto di vista ambientale dell'inquinamento, quindi è necessario procedere con celerità. Al riguardo, vigileremo attentamente sull'operato dell'Autorità di sistema portuale.

PIETRO LOREFICE. Per quanto riguarda i sistemi di contenimento fisico, dalle foto ho potuto notare che non ci sono né panne galleggianti né altri presidi o sistemi di contenimento.

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Da questo punto di vista il porto di Augusta è attrezzatissimo, perché, essendo il porto petroli-

fero per eccellenza nel nostro Paese, abbiamo ben tre società concessionarie che assicurano il servizio antinquinamento, oltre chiaramente all'articolazione *Castalia* che opera per conto del Ministero dell'ambiente.

Noi nel porto ci siamo, monitoriamo continuamente, quello delle panne è un servizio che ha un costo, per cui, se ci dovessero essere degli sversamenti, noi interveniamo direttamente attraverso queste società per il confinamento ed eventualmente per il recupero di ciò che è caduto in acqua, perché queste società sono dotate di mezzi antiinquinamento specifici.

PRESIDENTE. Prima, parlando di dragaggio, ho visto che dagli anni Settanta agli anni Novanta si sono fatte diverse attività e poi non si è fatto più nulla, questo perché i fondali sono rimasti a quella quota e non ci sono problemi? Negli anni Novanta dove sono stati portati quei fanghi asportati? Adesso nel sito ci sono delle banchine di contenimento, delle discariche per contenere eventuali fanghi da dragaggio?

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Prima di venire in Commissione, ho fatto un giro fra coloro i quali operano nel porto di Augusta: non ci sono esigenze particolari di dragaggio al momento, ossia tutti gli operatori riescono a gestire il proprio traffico con le profondità attualmente consentite dal porto di Augusta. Questo è un dato importante, anche perché vengono grosse navi. La fortuna è che nel tempo, se non la parte immediatamente a ridosso delle strutture della Marina militare dove c'è — come diceva ieri l'ammiraglio Cottini — il ponte Rivellino, c'è stato un insabbiamento delle loro strutture; la parte sud del porto ha mantenuto quei pescaggi che le mostravo prima, pertanto non c'è questa esigenza. In prospettiva informalmente riferisco — io sono al comando di Augusta dal 2 settembre, quindi non ho avuto ancora molto tempo per intessere rapporti con la stessa Autorità di sistema portuale del cui comitato di gestione il comandante del porto fa parte, ai sensi della legge n. 84 del 1994 —,

che vi potrebbe essere un interesse ad implementare la parte del traffico dei *container*. Quindi, in relazione al traffico attuale di *container*, che per la maggior parte si svolge su navi grandi, si potrebbero avere interesse a dragare l'ingresso del porto andando verso nord per dirigersi verso le banchine commerciali, che attualmente hanno un pescaggio di 13,80 metri, portarlo intorno ai quindici-sedici metri. Ad ogni modo, attualmente in programma non c'è alcuna attività.

Per quanto riguarda la seconda parte della sua domanda non sono in grado di rispondere, perché non ho avuto la possibilità di esaminare che cosa è stato fatto negli anni Novanta in termini di dragaggi. Le dico che nel tempo la normativa è molto cambiata, per cui normalmente, in passato, si dragavano i porti e si metteva fuori; adesso questo non lo si può più fare, perché c'è tutto un procedimento di caratterizzazione, di individuazione di spazi specifici, perché questa parte di fondale viene trattato, nella maggior parte dei casi, nei porti come rifiuto pericoloso.

Per quanto riguarda la parte a terra, i piazzali sono per la maggior parte tutti già individuati, se non nella parte interna dell'ormeggio n. 9 del pontile commerciale dove si dovrà fare un riempimento e, con ogni probabilità — questo dipende da quanto sarà deciso in quella sede —, potrebbe essere eventualmente utilizzata, salvo il fatto che, anche per il conferimento in vasca di colmata, ciò che viene dragato va caratterizzato e potrebbe anche non essere autorizzato da parte del Ministero dell'ambiente ad essere conferito in vasca di colmata, ma distrutto ai sensi di legge.

PRESIDENTE. Invece per quanto riguarda il Piano regolatore del porto, quindi eventuali sviluppi futuri?

ANTONIO CATINO, Comandante della Capitaneria di porto di Augusta. Il Piano regolatore del porto di Augusta risale agli anni Sessanta, ha subito alcune variazioni negli anni successivi, ma il documento principale è quello. Con l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale il Piano regolatore

del porto di Augusta si inserirà nel più ampio Piano regolatore dell'Autorità di sistema portuale che attualmente non c'è, lo dovranno redigere.

Quello che posso riferire è che attualmente l'Autorità di sistema portuale ha avviato il procedimento per estendere la propria competenza dal porto Megarese al porto Xifonio, ossia quella parte esterna al porto commerciale che va da Punta Magnisi fino a Punta Izzo, immediatamente adiacente ed esterna al porto commerciale (al porto Megarese).

PIETRO LOREFICE. In merito alle zone a cui faceva cenno lei all'interno dell'area SIN del porto, ha parlato di zone rosse, gialle: per quanto riguarda le zone dove c'è stata evidenza di rifiuti pericolosi, tra cui sappiamo c'è anche mercurio, metalli pesanti in genere, in quelle aree ci sono dei particolari divieti anche di transito di unità navali per evitare che con il passaggio e il movimento delle eliche si possa mobilitare detto inquinante o no?

ANTONIO CATINO, Comandante della Capitaneria di porto di Augusta. A margine di quell'accordo di programma e di quel provvedimento di sospensiva adottato dal TAR fu sospesa anche l'attuazione di un'ordinanza che venne predisposta all'epoca (2006) dalla Capitaneria di porto che disciplinava questo tipo di transito in maniera cautelativa. Quindi è stata sospesa.

Per precauzione — lo accennavo prima, forse sono stato un po' troppo veloce o forse un po' confusionario in quella parte — quando noi assegniamo un ormeggio, lasciamo sempre un 10-15 per cento di margine al di sotto della nave che garantisca il fatto che la stessa, quando si sposta, non muova fondale.

PIETRO LOREFICE. Mi scusi, non sono addetto ai lavori, però il margine del 10 per cento, su un fondale di otto-dieci metri parliamo di ottanta-novanta centimetri, non so se sia realmente sufficiente. A seconda dell'elica della nave gli ottanta o novanta centimetri, da profano, direi che non sono sufficienti a garantire che non ci sia mo-

vimentazione di sedimento, specialmente se è un sedimento leggero.

ANTONIO CATINO, *Comandante della Capitaneria di porto di Augusta*. Non posso che rispondere che questo andrebbe verificato di volta in volta, ma è anche oggettivo. Le posso assicurare che da parte di tutti gli operatori c'è la massima sensibilità verso questa delicata materia, atteso che l'attività è consistente.

I servizi tecnico-nautici (il pilota del porto, il rimorchiatore, gli ormeggiatori, i battellieri, il servizio disinquinamento), che sono il nostro braccio operativo, perché agiscono sotto il nostro controllo, dicono che viene assicurato sotto ciascun pontile, quando le navi operano, un monitoraggio ottico continuo. Non si apprezza, anche perché la parte più pericolosa è la parte a sud, dove i fondali raggiungono circa ventidue-ventitré metri, quindi questo particolare problema, se non previo specifico campionamento, non si apprezza.

Da quello che ho appreso attraverso colloqui informali, questa parte di materiale è molto sedimentata, quindi non facilmente rimovibile. È chiaro che in condizioni di mare agitato, per assurdo, il fondale si possa muovere. Il problema comunque c'è. Uno degli interventi che l'Autorità portuale sta cercando di realizzare è proprio il rinforzamento delle dighe foranee; nel tempo si sono aperte delle fratture perché i venti e il mare dal settore orientale hanno una forza — tecnicamente si dice « *fetch* » — particolarmente violenta. Quindi sta facendo questa attività di rinforzo con del mantellamento mediante la posa di cubi di cemento, perché più del passaggio delle navi le mareggiate potrebbero smuovere il fondale. Ripeto, da quello che mi è

dato sapere, il materiale è molto sedimentato e in alcuni punti ritrovato al di sotto del livello del fondo del mare, più in profondità. Questo perché le melme superficiali si muovono naturalmente e possono essere comunque influenzate anche da melme più pulite, oppure soltanto da sabbia proveniente anche dall'esterno. Quindi questa parte critica — mi consenta di usare il condizionale — potrebbe essere stata tamponata da questa parte più melmosa, che più facilmente si sposta e si muove.

PRESIDENTE. Non ci sono altre domande, per cui ringrazio il comandante Catino e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 11.20, è ripresa alle 11.25.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione appena svoltasi ha convenuto che la missione in Sicilia, già prevista dall'8 al 12 ottobre 2019 e successivamente rinviata, abbia luogo dal 27 al 29 novembre 2019. Comunico inoltre che, nella stessa riunione, è stato convenuto che una delegazione della Commissione svolga una missione presso la sede del Comando dei Carabinieri tutela ambiente, che avrà luogo martedì 22 ottobre 2019.

La seduta termina alle 11.30.

*Licenziato per la stampa
il 25 febbraio 2020*

PAGINA BIANCA



18STC0089350