

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

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### AUDIZIONE

59.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2020

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>Audizione del Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzione-mare Venezia, Piero Pellizzari:</b>	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	3	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	18, 24, 25, 26
<b>Audizione del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino:</b>		Nuccio Sandro, <i>Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzionemare Venezia</i> .	24, 25, 26
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	Pellizzari Piero, <i>Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzionemare Venezia</i> .....	18, 24
Musolino Pino, <i>Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale</i> ...	3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
Ferrazzi Andrea (PD) .....	9, 16	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i> .....	26
Nugnes Paola (Misto) .....	8, 9, 16		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
STEFANO VIGNAROLI

**La seduta comincia alle 14.25.**

**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.

**Audizione del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, che ringrazio della presenza.

L'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sul SIN di Venezia. Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'auditore 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 quindi il nostro ospite a svolgere una relazione, al termine della quale se-

guiranno eventualmente delle domande da parte dei commissari.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Grazie, Presidente. Vi ringrazio per l'opportunità che mi concedete oggi anche di darvi ulteriori informazioni su un tema che sta diventando non solo di rilevanza per l'Autorità che presiedo ma per il Paese tutto.

Io ho realizzato una presentazione abbastanza rapida, perché immagino che i tempi siano contingentati, ma che vi dà un quadro dello stato attuale e anche delle competenze e delle ripartizioni di legge, in maniera tale che per chi non avesse avuto tempo e modo di avere chiaro cos'è successo, anche riguardo alla legge di riforma sui porti e alle modifiche intervenute, abbiamo una foto molto puntuale del sistema.

Fondamentalmente quali sono i compiti istituzionali intanto rispetto al tema odierno, cioè alla gestione dei rifiuti nell'ambito dell'attività dell'ente. I compiti istituzionali dell'Autorità di sistema portuale sono fondamentalmente quelli stabiliti dalla legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, particolarmente la riforma effettuata con il decreto legislativo n. 169 del 2016, indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa anche il mantenimento dei fondali, in questo caso proprio stabilito all'articolo 6, comma 4, lettera b) della legge n. 84 del 1994, all'interno del quale vengono poi gestiti i rifiuti prodotti nell'ambito dell'infrastrutturazione delle aree di competenza, quindi lavori pubblici e quanto si produce attraverso l'intervento, il banchinamento piuttosto che altri interventi, e i rifiuti prodotti nel corso delle attività di dragaggio solo nel caso in cui

siano considerati sedimenti pericolosi. Questa è una precisazione estremamente rilevante, perché nell'ambito del cosiddetto « Protocollo fanghi », attualmente peraltro in fase di revisione da parte del Ministero dell'ambiente, il sedimento pericoloso diventa rifiuto solo se è classificato oltre C pericoloso. Quindi dovete tenere conto del fatto che il Protocollo fanghi attuale, del 1993, stabilisce che i fanghi sono ripartiti in quattro categorie fondamentalmente: A, B, C, oltre C, e nell'oltre C ci sono due sottoinsiemi, gli oltre C non pericolosi e gli oltre C pericolosi. Solo quest'ultima categoria viene classificata rifiuto, tutti gli altri sono sedimenti da dragaggio e quindi come tali vengono trattati anche rispetto alla profilazione, alla tracciabilità, alla documentazione necessaria, al modo con il quale devono essere gestiti, inerti e quant'altro. Poi, ultimo punto rispetto alle competenze in ambito ambientale e gestione dei rifiuti, sono l'assegnazione e la vigilanza dell'assegnazione dei servizi di interesse generali che sono quelli legati ai servizi di bettolina e di bunkeraggio delle acque nere delle navi, piuttosto che di rimozione di materiali inquinanti, nel caso ci fossero sversamenti in aree portuali, tutti servizi che vengono affidati attraverso procedure ad evidenza pubblica da parte dell'Autorità, che poi non ne gestisce direttamente il servizio. Voi sapete che per legge le Autorità di sistema portuale non hanno la possibilità di gestire direttamente i servizi, fanno questo ruolo fondamentalmente di regolatore e controllore che nell'ambito dei porti le cose vengano svolte secondo le norme di legge.

Qui vedete la raccolta dei rifiuti da navi e residui da scarico, la pulizia degli specchi acquei e la pulizia delle aree comuni, verde e dei rifiuti a terra. Queste sono tutte le competenze dirette che le leggi e l'ordinamento assegnano all'Autorità di sistema portuale. Come vedete, sono relativamente residuali rispetto ai macro temi.

Tra i compiti individuati dalla legge non ci sono deleghe di carattere ambientale. Peraltro questo punto è stato anche confermato da un parere che l'Autorità portuale nel 2016, prima di diventare Autorità di sistema, aveva chiesto anche all'Avvocatura distrettuale dello Stato che ha confermato che

non esistono deleghe dirette da parte della legge rispetto agli interventi di natura ambientale, ma che questi possono essere eventualmente assunti dalle autorità attraverso accordi di programma piuttosto che stipulazione di accordi tra enti pubblici, nell'ottica possibilmente della razionalizzazione della spesa pubblica. Sottolineo questo, perché effettivamente in alcuni casi questo è successo all'interno delle aree del porto di Venezia dove per esempio, quando sono stati fatti alcuni interventi di rifacimento delle banchine, quello sì compito istituzionale dell'Autorità di sistema, sono stati fatti anche degli interventi di marginamento ambientale; se non altro perché si apriva il cantiere nello stesso luogo dove si sarebbe dovuto fare il marginamento e quindi, come Autorità portuale prima e come Autorità di sistema adesso, per ottimizzare il lavoro e soprattutto per razionalizzare la spesa pubblica facciamo lo stesso intervento, che comunque per la parte ambientale viene approvato e validato dal provveditorato alle opere pubbliche, che è l'articolazione dello Stato effettivamente titolare di quel tipo di potestà. Ovviamente nella stragrande maggioranza dei casi i lavori sono affidati mediante le procedure ordinarie previste dal codice degli appalti e delle successive modificazioni come stazione appaltante.

Alcuni ulteriori dati per farvi capire anche il fatto che in alcuni contesti, anche se ci fosse l'intenzione da parte dell'Autorità di sistema portuale di farsi carico di alcuni interventi, non ci sarebbero proprio le capienze dirette a bilancio per poterli fare direttamente; infatti il modo con il quale la legge istitutiva, che prevede anche un'autonomia finanziaria e gestionale, concede all'Autorità di sistema di autofinanziarsi attraverso la riscossione dei canoni di concessione, eventuali proventi derivanti dalla cessione degli impianti e le tasse sulle merci sbarcate e imbarcate. Questi contributi specifici dati dagli enti locali in alcuni casi, come quello che porto qui ad esempio, rispetto a interventi come quello dato dalla regione nel 2004 per risorse finanziarie per alcune bonifiche nell'area di Porto Marghera. Oppure contributi ministeriali diretti, in questo caso sempre il Fondo FSC

che ha permesso di fare alcuni interventi rispetto ai marginamenti per almeno 40 milioni di euro. Questo per dire che in autonomia, data anche la consistenza degli interventi di natura ambientale, l'Autorità di sistema portuale non ha proprio la capienza a bilancio, perché rischierebbe di non poter poi più ottemperare ai suoi ruoli istituzionali: quelli di promozione, sviluppo e coordinamento delle attività all'interno dei porti, e la promozione soprattutto dello sviluppo delle attività commerciali.

Questo è il porto e il SIN di Venezia Porto Marghera; c'è stata poi una perimetrazione rispetto ai canali nel 2013. Ovviamente, signor Presidente, io lascerò tutta la documentazione agli atti di questa Commissione che, se ci fosse la necessità, integriamo con ulteriori richieste documentali.

Cosa succede nell'ambito della gestione dei sedimenti e delle attività di dragaggio. Fondamentalmente vengono fatte delle attività propedeutiche all'escavo dei canali, ricordo escavo manutentivo dei canali alle quote previste dall'approvato Piano regolatore portuale. Quindi non stiamo parlando di escavo di nuovi canali o di ampliamento non previsto dei canali, stiamo parlando di quel compito che – come dicevo in premessa – è tra i compiti principali enucleati e definiti dalla legge sui porti, che è quello del mantenimento dell'operatività e dell'accessibilità nautica all'interno del porto medesimo. Quindi viene fatta un'analisi circa la qualità del sedimento da dragare, il quale viene delineato attraverso una serie di carotaggi, campionamenti e poi l'analisi medesima dei sedimenti a oggi secondo il protocollo del 1993, oggi in fase di rielaborazione e definizione, in questo momento credo in mano al Ministero dell'ambiente attraverso due richieste di pareri, ISPRA e Ministero della salute, attraverso richiesta di parere all'Istituto superiore di sanità. Questo sarà il futuro protocollo di gestione dei sedimenti, però attualmente quello vigente e che è tuttora utilizzabile è il protocollo del 1993. Quel protocollo che fotografa quattro carte di identità dei fanghi (A, B, C, oltre C, ripartiti nella parte oltre C non pericolosi e oltre C pericolosi) è lo strumento che ci permette di capire di che tipo di fanghi si sta trattando, per poi proce-

dere nell'elaborazione della progettazione dell'escavo medesimo. I punti di indagine poi sono inseriti in un sistema di georeferenziazione, che permette addirittura in questo momento di attribuire ad ogni singolo carotaggio, quindi ad ogni singola analisi del sedimento, un lotto specifico di scavo, e questa informazione viene poi trasferita alla draga che va a fare l'intervento e che permette un'azione mirata e puntuale non voglio dire al centimetro ma con una buonissima capacità di essere precisi, e permette quindi la rimozione del materiale in base alle analisi effettuate. Questo per dire che la possibilità di gestione di questi sedimenti, mantenendo un'altissima attenzione all'evitare che ci siano sospensioni di materiali pericolosi o che ci sia la gestione poco accorta del materiale pericoloso, è ridotta quasi al minimo e peraltro, avendo la tracciabilità del sistema di georeferenziazione, ci permette anche di avere una filiera perfetta che ci consente di indicare quale lotto di fango da che parte viene, in che punto viene fatto e quindi permette anche di fare, attraverso un processo di *reverse engineering*, il controllo di dove è stato preso, di andare a verificare l'intera filiera.

Però nel sistema di competenza – concorrenti direi – all'interno del delicato sistema della laguna di Venezia, la competenza diretta della parte di progettazione spetta al provveditorato interregionale alle opere pubbliche, ex magistrato alle acque, per intenderci, il quale approva il progetto esecutivo che viene redatto sulla base delle caratterizzazioni fatte secondo il protocollo di gestione dei sedimenti; l'intervento di dragaggio viene autorizzato sempre dal POPP (provveditorato interregionale), i sedimenti vengono rimossi, approfondendo lo scavo per lotti omogenee, quindi tendenzialmente tutti gli A, tutti i B, tutti i C non sovrapposti. Non si scava prima un pezzo, poi l'altro a seconda delle caratterizzazioni. Viene fatto un piano di dragaggio digitalizzato che viene fornito alle draghe, che è quello che vi dicevo prima, dotate di GPS, che hanno la possibilità di andare puntualmente sui luoghi delle caratterizzazioni come definiti in precedenza e come anche geograficamente individuati in precedenza. Consente una asportazione se-

lettiva dei materiali qualitativamente omogenei, ottimizza la produttività e l'attività di dragaggio e ottimizza anche i flussi ai siti di recapito. Questo garantisce peraltro la piena tracciabilità, come dicevo prima, quindi la massima tutela dell'ambiente. Poi ovviamente c'è la possibilità di un monitoraggio puntuale dei mezzi operativi, cioè delle draghe che si muovono, attraverso l'utilizzo del sistema IES, requisito richiesto specificamente dall'Autorità di sistema portuale, così abbiamo anche la possibilità di verificare che effettivamente, sulla base di quello che abbiamo detto, sulla base della tracciabilità delle mappe fatte come da *slide* precedente, sono effettivamente andati dove dovevano andare. Quindi anche in questo caso ulteriore livello di controllo.

I siti di conferimento sono in questo momento fondamentalmente l'isola delle Tresse per i conferimenti conformi alle cosiddette colonne B e C: in questo senso voi sapete che c'è stata recentemente la proposta di un progetto di innalzamento dell'isola delle Tresse, che è stato approvato dalla Commissione di salvaguardia con una serie di prescrizioni che verranno ovviamente ottemperate prima della redazione del progetto definitivo, che ricordo comunque non essere di competenza di ADSP ma del provveditorato alle opere pubbliche; e il fango cosiddetto di tipo A, il fango pulito, lo stesso sedimento equivalente a quello pulito che si trova in tutte le tre aree della laguna e viene utilizzato sulla base delle indicazioni, sempre del provveditorato interregionale alle opere pubbliche, per le opere di ripascimento e riconsolidamento morfologico della laguna. Anche in questo caso oltre all'individuazione dei siti di conferimento l'adottando — perché ancora non è stato adottato — nuovo piano morfologico della laguna permetterebbe anche una migliore e più puntuale gestione dei fanghi o, meglio, dei sedimenti di tipo A, perché permetterebbe di essere riutilizzato anche in un'ottica a bilancio zero dell'erosione. Nel senso che dove viene fatta erosione il provveditorato alle opere pubbliche fa un piano e, sulla base dell'asportazione di questi sedimenti, vengono fatte operazioni di ripascimento. Quindi il bilancio all'interno

della laguna rimane fondamentalmente mutato.

I siti di conferimento per i sedimenti di tipo C e oltre C sono la cassa di colmata Molo Sali, che è stata peraltro recentemente oggetto di un ulteriore accordo tra Autorità di sistema portuale e la regione Veneto per incorporare questa cassa di colmata dal complesso dell'accordo di programma Moranzeni ai fini di permettere all'Autorità di sistema portuale di intervenire in maniera più puntuale, soprattutto per mettere in sicurezza alcune delle sponde della palancolatura della cassa di colmata che progressivamente stavano degradando. Quindi adesso noi faremo anche un intervento di manutenzione sempre nell'ottica di mantenere la cassa di colmata, ma soprattutto di evitare che ci sia qualsiasi forma di pericolosità ambientale, anche remota, nei confronti della laguna.

I sedimenti sono considerati rifiuti solo se pericolosi *ab origine*. Mi permetto, signor Presidente, se posso in questa fase: ho letto le dichiarazioni di altri soggetti auditi sul punto e c'era una domanda che mi pareva fosse addirittura stata posta da lei rispetto al fatto che c'è un'ulteriore categoria di fanghi: in realtà non è così, come è stato peraltro spiegato in parte dall'amministratore delegato di Tresset; l'isola delle Tresse ha una specifica cassa in calcestruzzo conterminata che è completamente separata da tutte le altre, che sulla base delle analisi delle caratterizzazioni fatte, nel caso in cui il provveditorato alle opere pubbliche non fosse in quel momento sicuro della carta di identità del fango, viene posizionato lì in maniera del tutto separata dagli altri fanghi, viene risottoposto a caratterizzazione o sottoposto a caratterizzazione e solo in quel caso viene destinato alle casse di colmata appropriate. Quindi non c'è un'ulteriore *genus* all'interno delle forme dei fanghi: c'è solo un momento nel quale può non essere chiaro quale sia la tipologia, questo fango viene completamente segregato e non mescolato o messo in contatto con altri fanghi, viene riverificato e, solo a seguito di questo, viene poi destinato alle casse di colmata appropriate. Questo per dare l'in-



formazione che completa quello che avete già ricevuto.

PRESIDENTE. Questo a Tresse ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sissignore. Queste sono le attività di escavo dei sedimenti dei canali portuali che sono state fatte a partire dal 2004. Ricordo che ci fu anche una situazione considerata emergenziale, perché poi nel 2004 venne addirittura stabilito un commissario ai fanghi che ha fatto una parte consistente di dragaggi lagunari.

Quelli che vi dicevo, i sedimenti di classe A per ricostruzione o ripascimento morfologico, sono stati circa un milione di metri cubi; nell’isola delle Tresse progressivamente nel corso degli anni sono stati conferiti circa otto milioni di metri cubi di materiale, entro B ed entro C, nella cassa di colmata Molo Sali che sono i sedimenti oltre C non pericolosi circa trecentomila metri cubi; e nella vasca dell’area ventitré ettari Moranzani, che è l’unico caso in cui il sedimento è considerato rifiuto (oltre C pericoloso), circa cinquemila metri cubi di conferimento.

Per quanto riguarda le bonifiche eseguite, nell’ambito dei lavori pubblici le infrastrutture delle aree portuali del SIN sono figlie di una serie di caratterizzazioni, in questo caso di progetti di bonifica che vengono approvati dagli enti competenti, particolarmente MATTM per quanto di competenza, vengono poi appaltati a ditte autorizzate e iscritte a diverse categorie previste dall’albo gestori ambientali e poi viene verificato, a valle dell’intervento di bonifica in contraddittorio con ARPAV, l’effettivo completamento del progetto di bonifica avvenuto in ottemperamento di tutti i requisiti di natura ambientale.

PRESIDENTE. Avrei bisogno di capire solo alcune cose. B e C vanno a Tresse, A per ripascimento su indicazione del provveditorato, oltre C ma anche C vanno al Molo Sali ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Fino adesso di solito oltre C.

PRESIDENTE. Quindi C va solo a Tresse. Invece oltre C pericolosi vanno alla vasca...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. In un’area specifica, sempre nell’ambito Moranzani, però un’area che si chiama « Ventitré ettari » nella quale vengono messi i sedimenti oltre C considerati pericolosi, perché quelli sono da considerare rifiuto...

PRESIDENTE. Si chiama vasca Moranzani ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Vasca « Ventitré ettari », valone Moranzani.

PRESIDENTE. E dove si trova ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sempre lungo il canale sud.

PRESIDENTE. Comunque sempre dentro...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Nell’ambito del sito, qua fondamentalmente. Lungo questo canale. Il primo canale che vedete partendo dal basso della diapositiva.

PRESIDENTE. Perché poi c’era anche un’altra discarica che era fuori il porto, invece o ricordo male ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Quelle che utilizziamo noi o che vengono utilizzate per i fanghi di risulta o i sedimenti di risulta delle attività di dragaggio sono queste fondamentalmente. Fuori dagli ambiti portuali possono essere semplicemente le barene per i fanghi di tipo A, se ho capito bene la domanda.

PRESIDENTE. Adesso vado a verificare, non mi ricordo. Questa vasca Moranzani

« Ventitré ettari » che capienza ha, quanto manca al suo completamento ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Quanta capienza? Questa è stata utilizzata molto poco, avete visto che sono stati conferiti solo cinquemila metri cubi. Se posso aprire una piccolissima parentesi, come cittadino sono felice del fatto che abbiamo molto poco fango che è tossico o inquinato al punto di essere qualificato rifiuto, significa che il lavoro nel corso dei decenni da parte di tutte le amministrazioni dello Stato coinvolte ha già portato ad una sorta di...

PAOLA NUGNES. Mi scusi, mi è sfuggito, che percentuale...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sono cinquemila metri cubi su un totale – ha visto – di circa dieci milioni di metri cubi di fanghi dragati.

PRESIDENTE. Chi la gestisce questa discarica ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sempre all’interno del progetto gestito in parte dalla regione e in parte dalla società Tressetre.

Vi stavo evidenziando alcuni degli interventi a terra fatti nel corso degli anni da parte di Autorità portuale e successivamente Autorità di sistema portuale, sono interventi che nell’ambito di lavori o sistemazioni infrastrutturali hanno permesso anche lo scavo e lo smaltimento di terreno contaminati in precedenza e successivo riempimento con materiale di cava e il *capping* per la messa in sicurezza di alcune aree. Questo ha permesso di fare il doppio lavoro, di creare infrastrutture efficienti al servizio del porto e, al tempo stesso, fare attività di bonifica ambientale.

Questo è un ulteriore intervento significativo, questo è un *terminal* che rientra all’interno del progetto europeo « Autostrade del mare », è stato oggetto di finan-

ziamenti anche europei, è stato aperto nel 2014 con un lavoro che è iniziato però nel 2007-2008 e ha permesso di recuperare da un lato le aree *ex Alumix*, che per molti anni sono state sede di produzione di un sito che produceva alluminio primario, e hanno permesso poi di riconvertire l’area ad attività economiche e produttive legate alle attività portuali e alla logistica, al terminal « Autostrade del mare », attualmente *Venice Ro-Port MoS*.

Nell’ambito delle attività di bonifica di queste aree erano state individuate circa 32 mila tonnellate di rifiuti contenenti amianto, che sono stati poi portati in Germania per la trattazione di conseguenza e tutto quello che si poteva utilizzare *in situ* per poi fare ulteriore attività di bonifica o di costruzione del *terminal* medesimo sono state utilizzate *in situ* per recuperare il materiale, con un esempio di economia circolare. Successivamente sono state fatte aree che l’Autorità portuale, successivamente ADSP, aveva acquisito nell’ambito dell’isola del petrolchimico per fare il nuovo *terminal* contenitore nell’area cosiddetta *Montesyndial*, ovviamente permette, prima di poter fare il *terminal* vero e proprio, di fare un lavoro importante di bonifica: stiamo parlando di circa ottantotto ettari posizionati in quella che precedentemente era considerata l’intera isola del petrolchimico.

Qui vi rendo un quadro sintetico di quelli che sono stati gli interventi a terra nel corso degli anni, realizzati da Autorità portuale prima, Autorità di sistema portuale poi, che hanno permesso significativi interventi di bonifica all’interno delle aree complesse di Porto Marghera.

Nell’ambito dei marginamenti l’Autorità di sistema portuale non ha – come ricordavo in premessa – una competenza diretta. Gli interventi di marginamento erano del magistrato alle acque, oggi POPP e/o di altri enti pubblici, ma non dell’Autorità di sistema. Nell’ambito di alcuni interventi legati ai compiti di istituto, cioè alla manutenzione delle banchine portuali, nel corso degli anni APV, poi ADSP ha individuato dei tratti di banchina che bisognava mantenere e, avendo aperto il cantiere, ha fatto anche gli interventi di marginamento



ambientale, che erano teoricamente di istituto del provveditorato alle opere pubbliche.

PAOLA NUGNES. Lei ha detto che l'Autorità portuale — mi perdoni se lo chiamo ancora così — non ha competenze ambientali dirette, questo mi è suonato un po' difficile, sono andata a riguardarmi anche la n. 84 del 1994 e nello specifico non mi sembra così, anche perché c'è il Piano regolatore che deve essere approntato dall'Autorità portuale che prevede anche prescrizioni ambientali, come si svolge la pertinenza specificamente ambientale, visto che comunque c'è una gestione e anche una difficile questione inerente alla gestione dei rifiuti, non solo dei fanghi ma di tante altre questioni che riguardano proprio i piani regolatori? L'avrà detto sicuramente, però mi sfugge qual è l'Autorità che interviene nel settore con competenze specifiche ambientali e perché voi non le avete, se credete che questa competenza vi debba essere attribuita in qualche misura.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Va tenuto distinto. Noi non abbiamo competenze ambientali dirette, questo non significa che nella fase di pianificazione, come da legge n. 84 del 1994, in particolare all'articolo 5, quando si fa il piano regolatore che è uno strumento urbanistico, è il piano regolatore del porto, nella redazione dei nuovi piani o nella redazione di varianti ai piani viene acquisito il parere di VIA, addirittura nell'ambito dell'approvazione del piano deve essere acquisita la valutazione VAS. Quindi è lì il momento nel quale si esaurisce l'esame ambientale della pianificazione, ma è una pianificazione non un intervento diretto. Non è la previsione del marginamento puntuale piuttosto che della gestione del sito di bonifica, sono due cose fundamentalmente diverse. È ovvio che, quando si va a fare la pianificazione e si va a prevedere un intervento pianificatorio che deve essere sottoposto alla valutazione di VIA/VAS, all'interno di quella pianificazione e le eventuali destinazioni funzionali delle aree e quan-

t'altro va, dalla Commissione di VIA non dall'Autorità di sistema portuale, valutato l'intero piano. Quindi la nostra è una competenza che prevede che facciamo un piano che non sia censurabile o non approvabile dalla Commissione di VIA/VAS. Ma non è una competenza nostra la valutazione ambientale.

PAOLA NUGNES. Adesso mi è più chiaro, perché ritenevo che per quanto riguarda tutte le questioni ambientali non fossero a vostro carico. Invece ho capito che cosa intende.

È chiaro che la validazione venga dall'ente preposto, però ritenevo che non foste voi a occuparvene, che quindi intervenisse nella fase progettuale qualcun altro, un altro ente su questa questione.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Anche in questo caso, per esempio, l'intervento di dragaggio noi predisponiamo l'eventuale progetto, ma l'approvazione del progetto è del POPP, quindi la competenza al via libera non ce la diamo da soli, non ce l'abbiamo noi quella competenza: ci viene data dall'ente che ha quella competenza. Se no, se io avessi detto che potevo farmi il ciclo completo di autorizzazione, avrei fatto una forzatura.

PAOLA NUGNES. Mi scusi, per spiegare dov'era il mio problema. Per esempio, un architetto paesaggista, quindi con competenze ambientali, chiaramente deve sottoporre il proprio progetto alla competente soprintendenza, quindi è chiaro che ci vuole sempre un ente di controllo e di validazione, però la competenza nella progettazione comunque deve esserci, altrimenti non si può neanche fare la progettazione.

ANDREA FERRAZZI. Due cose. Chi fa l'analisi dei sedimenti o dei fanghi? Avete un elenco dei laboratori? Sono laboratori privati o pubblici?

La seconda, il Piano regolatore del porto immagino che abbia degli elementi di sovrapposizione con il Piano regolatore degli altri enti locali, vorrei capire a che punto

siamo in questa importante attività di pianificazione del territorio. Questione intimamente connessa al tema delle bonifiche di cui stiamo parlando oggi.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. L'analisi dei sedimenti viene effettuata attraverso procedure pubbliche previste a seconda della quantità o, meglio, dell'ammontare previsto dal codice degli appalti, vengono messe a gara e vengono vinte da laboratori specifici e da istituzioni che fanno questo di mestiere che sono certificate, che devono avere determinati requisiti che sono ovviamente previsti nelle procedure ad evidenza pubblica o nelle gare che vengono effettuate. Quindi poi noi riceviamo il dato che viene analizzato e validato anche dal POPP.

Vanno chiariti un paio di aspetti. La nuova formulazione della legge sui porti, a seguito della riforma del 2016 e dell'ulteriore riforma del 2017, prevede due strumenti. Avendo creato l'Autorità di sistema portuale, c'è uno strumento macro che è il DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema) che nel nostro caso, avendo noi due porti (Venezia e Chioggia), ricomprende una pianificazione complessiva di entrambi gli scali. O, meglio, di come gli scali si connettono al sistema logistico infrastrutturale a terra e retroportuale con il resto del mondo fondamentalmente, in un'ottica – lo dice anche il nostro nuovo nome – di sistema. Fatto questo documento, i singoli scali, Venezia e Chioggia nel nostro caso, adotteranno un nuovo Piano regolatore, che è il vero strumento urbanistico. È un esempio totalmente sbagliato se vuole, però è lo stesso ragionamento di un PTRC e di un PAT. C'è un piano macro (regionale) e poi c'è un piano più locale (comunale), noi avremo lo stesso tipo di ragionamento con alcune differenze, che poi sono state strutturate nel corso degli anni, anche pre-riforma, che dicono delle cose molto chiare. Il Piano regolatore portuale è lo strumento urbanistico che, all'interno dell'ambito portuale, definisce le destinazioni funzionali e soprattutto, oggi per domani, dovrebbe definire anche le reti di connettività in maniera tale da efficientare

il porto e, se mi permettete, perché su questo io sono molto sensibile, permettere anche quel ragionamento di efficientamento e razionalizzazione della logistica che dovrebbe avere anche un risvolto positivo in termini di emissioni ambientali, perché, se noi facciamo meglio o con meno o trasportando meglio o spostando con lo *shift* modale dalla ruota alla ferrovia o dalla ruota, nel nostro caso, addirittura alla chiatte, perché abbiamo anche le vie di navigazione interne, ovviamente abbiamo una razionalizzazione tecnica ma anche una minore emissione e un minor carico sulle strade. Il DPSS è il macro piano, i due piani singoli vengono successivamente. Quello che stiamo facendo adesso è redigere il nuovo di DPSS che prevede una serie di accordi, noi abbiamo quattro comuni con i quali ci confrontiamo (Venezia, Chioggia, Mira e Cavallino-Treporti), abbiamo già raggiunto un accordo con il comune di Chioggia, stiamo redigendo il medesimo sia con il comune di Mira che con il comune di Cavallino, e stiamo discutendo, per ovvi motivi essendo molto più ampio il coinvolgimento, con il comune di Venezia, è anche più articolato il ragionamento, la discussione, ma stiamo arrivando anche lì. Le aree che verranno individuate dal DPSS, che verranno definite cosiddette aree di interazione porto/città, diciamo le aree contermini, quelle dove ci sono i due confini anche fisici tra il porto, ma non necessariamente, e la città, tendenzialmente vengono individuate dalla DPSS di comune accordo o dal porto che le suggerisce alla città di riferimento, la quale diventa, pur rimanendo all'interno delle aree portuali, l'ente che stabilisce la pianificazione puntuale. Questo permette di separare o di creare dei *buffer* tra le attività puramente portuali e industriali all'interno dei porti e le attività che, essendo vicine alla città, non dovrebbero e non potrebbero più avere un impegno pesante anche di suolo e di attività per ovvi motivi di coesistenza tra città e porto. Noi siamo in questa fase, che l'accordo con il comune di Chioggia è già stato fatto, stiamo realizzando gli altri tre. Nell'arco spero di quest'anno dovremmo essere in grado di chiudere i quat-

tro pezzi di DPSS, per poi poter cominciare con la fase autorizzativa del DPSS vero e proprio, che deve passare anche per il Consiglio superiore dei lavori pubblici un'approvazione da parte della regione, come definito dalla legge n. 84 del 1994 ora in vigore.

PRESIDENTE. Tresse ha esaurito la sua capienza? Come è la situazione?

L'area di Moranzani era quella che mi risultava fosse fuori dalla laguna, sulla terraferma.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Dentro all'ambito portuale. Non è nel lato acqua, però è dentro l'ambito portuale. È la fascia più a sud.

PRESIDENTE. Come è classificata?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Mi permetta di verificare, però nel famoso accordo di programma Vallone Moranzani, quella doveva essere la cassa di colmata dove andavano ad essere destinati tutti i fanghi C e oltre C, ma non quelli pericolosi, quindi non discarica da rifiuto ma cassa di colmata per i fanghi più complessi da trattare.

L'accordo di programma prevede poi che, una volta riempita l'intera capienza che dovrebbe risultare di circa 2,3 milioni di metri cubi, l'intera area dovrebbe essere messa in sicurezza e destinata a parco urbano con destinazioni urbane di sviluppo. Questo era l'accordo originario. Tenga conto che l'accordo di programma Moranzani ha avuto una lunghissima gestazione...

PRESIDENTE. C'era anche un problema di interrimento di cavi?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Quella, se mi permette, è l'unica cosa veramente puntuale che di quella cosa è stata fatta finora, ed è stata fatta l'anno scorso. C'è stato l'accordo con TERNA che ha rimosso, ha interrato il

cavo. Anche in questo caso oltre a un fine di grande utilità rispetto alle attività portuali, c'è anche l'elemento di non avere più un cavo in sospensione, ma di avere un cavo interrato e quindi anche in questo caso ha un aspetto che migliora la vivibilità dell'area circostante.

Questa cosa ha però avuto o ha in questo momento la difficoltà che, essendo vincolata a determinate tipologie di fanghi, non può essere usata per esempio per i fanghi di tipo B al momento, che sono quelli di maggior interesse per quanto riguarda i nostri dragaggi manutentivi. Quindi anche in questo caso c'è una disponibilità, ma c'è una disponibilità per un certo tipo di sedimento che ha anche, all'interno della tenuta economica dell'accordo stesso, una serie di elementi legati al costo del conferimento. Il piano si tiene su un certo tipo di prospettive di costo. Noi avevamo fatto una proposta di emendamento o di modifica o di miglioramento, dal nostro punto di vista, della possibilità di conferire determinati fanghi, stiamo lavorando con gli enti competenti per verificare se c'è la possibilità di fare questa operazione. Però ovviamente in questo momento è ancora un'operazione *in itinere*.

PRESIDENTE. Lei deve comunque ancora verificare com'è classificata...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Noi di norma, mi permetta di verificarlo perché non vorrei dare un'informazione sbagliata, però a memoria mia personale sono i C fino ai non pericolosi.

PRESIDENTE. Parlo dell'area Moranzani. Ha detto che lì vanno gli oltre C pericolosi.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. No, tutti quelli che sono C, fuorché i pericolosi. Lì non è discarica. Lì ci vanno i C, gli oltre C, ma non quelli definiti pericolosi che sono rifiuto.

PRESIDENTE. Io prima, quando ho riassunto, mi ha detto così.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Perché hanno lo stesso nome, attenzione! Quella è la vasca, ma sono ventitré ettari che non sono all'interno, ha lo stesso nome perché è la stessa area geografica, però il Vallone non è la vasca.

PRESIDENTE. Cerco di ricapitolare. Oltre C è Molo Sali...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Oltre C è Molo Sali e teoricamente il Vallone.

PRESIDENTE. Quelli non pericolosi. Poi ci sono altri due siti, vasca Moranzani...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. E Vallone. Nella vasca ci vanno i rifiuti, cioè gli oltre C pericolosi, nel Vallone ci vanno gli oltre C non pericolosi.

PRESIDENTE. Quella di ventitré ettari utilizzata poco (cinquemila) sarebbe la vasca Moranzani, giusto?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Quella dei rifiuti.

PRESIDENTE. Invece Vallone?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. È quell'area da 2,3 milioni di metri cubi possibili di conferimento che dovrebbe ospitare fino agli oltre C o gli oltre C non pericolosi, che a completamento del conferimento dovrebbe diventare area verde urbana, parco a utilizzo della cittadinanza.

PRESIDENTE. Che è quella con i cavi...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sì. Il cavo era sul lato acqua.

PRESIDENTE. Questa vasca quindi sta...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Questa vasca ha ancora una discreta capienza, ma dall'altro lato per fortuna...

PRESIDENTE. Io parlo di questa vasca Moranzani: sta vicino al Vallone?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sì.

PRESIDENTE. La vasca Moranzani quindi è considerata una discarica?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Sì.

PRESIDENTE. Mentre Vallone?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. No. È una cassa di colmata. Però, proprio per evitare di dare dati ulteriori, mi permetta di fare un ulteriore...

PRESIDENTE. Ma vicino vuol dire attaccati o vicino a qualche chilometro?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. No, non sono a qualche chilometro, sono nella stessa area. Se posso tornare sulla mappa, lungo il canale sud, tra il giallo e il rosso c'è il Vallone che è quello che dovrebbe diventare parco, la vasca ventitré ettari è qua, quindi è vicina ma non è contigua.

Ha lo stesso nome, perché immagino che nel corso degli anni quello fosse il nome dell'area Moranzani.

PRESIDENTE. Su Tresse la capienza?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. La capienza attuale è esaurita, ecco perché è stato richiesto...



PRESIDENTE. Quando è stata esaurita ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Tra il 2018 e il 2019, perché poi noi abbiamo comunque, nell’ottica del pieno rispetto delle leggi, dei regolamenti e delle autorizzazioni, continuato, dove possibile, a fare dragaggi manutentivi, siamo arrivati alla fine della capienza dei medesimi ed ecco il motivo per il quale abbiamo chiesto al provveditorato alle opere pubbliche e alla Commissione di salvaguardia di autorizzare l’innalzamento dell’isola delle Tresse di circa un metro, che però non era un metro lineare, perché l’isola è un profilo non omogeneo, comunque l’innalzamento di un metro che doveva portare nell’intera estensione delle Tresse a darci un ulteriore milione di metri cubi di capienza necessaria per spostare la maggioranza dei fanghi in questo momento necessari per fare i dragaggi manutentivi dei canali di grande navigazione portuale all’interno del porto di Venezia.

Come ricordavo, avendo chiesto e avendo la possibilità di rimettere a posto e di riutilizzare la cassa di colmata Molo Sali, abbiamo la possibilità di conferire i C. Mi dispiace, è che hanno lo stesso nome sia il Vallone che la vasca, ma la topografia l’ho trovata in eredità.

PRESIDENTE. Un’altra cosa per capire, i fondali marini nel porto variano in teoria ogni ora, ogni giorno, a seconda delle maree, quindi come funziona per capire dov’è il punto dove andare ad intervenire ? C’è una scansione georeferenziata ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Vengono fatte delle batimetrie, vengono fatti dei rilievi.

PRESIDENTE. Ogni quanto ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Dipende. Di media quest’anno ne abbiamo fatti uno ogni trime-

stre, anche più recente, perché poi c’è un dialogo costante. Se non ricordo male, sentirete poi il direttore marittimo, l’ammiraglio Pellizzari, noi siamo due facce della stessa medaglia, nel senso che noi garantiamo l’accessibilità nautica e l’operatività commerciale e la Capitaneria di porto – Guardia costiera garantisce la sicurezza della navigazione e la sicurezza in senso lato all’interno delle aree portuali. Quindi si verifica sulla base di eventuali segnalazioni, magari dalla nave piuttosto che dal pilota di porto, piuttosto che dalle rilevazioni che facciamo noi, che ci possono essere dei problemi legati magari a piccoli tratti dove si perde fondale o lunghi tratti dove si può perdere fondale, si fanno i rilievi batimetrici, si verifica qual è la quota di fondale e da lì si individua l’area che va mantenuta e dragata, poi si fa quel piano che è caratterizzazione e dragaggi.

PRESIDENTE. Quindi ogni tre mesi si fa la scansione, grosso modo, per esperienza, a livello indicativo, si trova ogni volta un’area che andrebbe dragata oppure è una cosa rara ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Diciamo che per fortuna non è ogni volta che si fa un rilievo, però non è neanche una cosa rara. Soprattutto nell’ambito di un porto a fondale principalmente sabbioso come il nostro è una caratteristica ontologica, cioè progressivamente i porti, particolarmente quelli sabbiosi, tendono a dover essere mantenuti con una certa continuità. Quindi tendono ad avere la necessità di fare dei piani di dragaggi manutentivi costanti, continui.

PRESIDENTE. Quali sono i tempi di intervento una volta che si è individuata un’area che ha bisogno di essere ripristinata ? Una settimana, un anno ? Come funziona ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Questa è un’ottima domanda, signor Presidente, che peraltro vale per noi

ma non vorrei permettermi di parlare anche per i collegi di altri porti, però è un problema. Sotto il profilo squisitamente tecnico, una volta fatta la rilevazione dell'esigenza del progetto, proposto il progetto di dragaggio al POPP, ricevuta l'autorizzazione al dragaggio o eventualmente fatte le caratterizzazioni, noi facciamo le gare e, fatti i tempi tecnici delle gare, viene fatto il dragaggio. Se è un dragaggio importante e consistente, ci sono dei tempi fisici, tot metri cubi possono essere rimossi al giorno, però sono dei tempi collegati al progetto.

Il problema, se vuole, è che in questo caso noi essendoci avvicinati progressivamente all'esaurimento di alcune casse di colmata, avendo il sottoscritto non gridato al lupo, ma fatto notare che stavamo arrivando a capienza e quindi comunque sarebbe stato necessario individuare dei siti di conferimento, altrimenti prima o poi ci saremmo trovati a dover fare dei dragaggi, ma non avere il sito, avendo dovuto passare, lo sa meglio di me, c'è la legge di salvaguardia per Venezia, quindi ci sono tutti i passaggi ulteriori, i tempi si sono allungati molto più di quanto come presidente dell'Autorità di sistema aeroportuale portuale avrei voluto, perché ci sono stati una serie di complicazioni di natura burocratica fondamentale. Teoricamente, rispettando tutti i tempi di legge e avendo un piano che individua siti di conferimento in anticipo e quindi avendo delle capienze già individuate per tempo, ci sono dei tempi assolutamente ragionevoli con l'attività di tutela ambientale, l'attività di sicurezza della navigazione, l'attività di sicurezza e mantenimento delle attività commerciali e portuali, al netto del fatto che poi ci sono anche grandissime società italiane che hanno la capacità e la tecnologia di fare questo tipo di interventi molto bene.

PRESIDENTE. Quindi, quali sono le tempistiche ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Dipende. Con la cassa di colmata, al netto del fatto che c'è la capienza, due o tre mesi per fare le caratte-

rizzazioni dovendo partire da zero, ma, se sono già caratterizzati, li abbiamo già, novanta giorni il tempo tecnico per fare le gare e poi il tempo fisico, cioè a tot metri cubi da scavare ci sono delle capienze massime giornaliere che possono essere fatte, si divide il totale per la capienza massima giornaliera e quindi si verifica. Se è un piccolo dragaggio anche poche settimane, se è un grande dragaggio tre, quattro o cinque mesi.

Mi faccia fare il mio mestiere puntualmente, teoricamente noi non dovremmo mai arrivare a un grande dragaggio manutentivo, perché, se fai bene le manutenzioni, dovresti averle cadenzate e programmate in maniera tale che non ti trovi mai a fare cinque milioni di metri cubi ma cinquecentomila o trecentomila o centomila al colpo.

PRESIDENTE. Attualmente quante ne state facendo ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Attualmente molto pochi, perché stiamo facendo solo la parte A, che è quella di ripascimento che ci è stata permessa. Appena verrà definito il via libera all'innalzamento delle Tresse, faremo partire la gara per fare l'intervento manutentivo e, con la massima velocità concessa dalle leggi dell'ordinamento e dalla tecnica, procederemo a fare l'adeguamento manutentivo necessario.

PRESIDENTE. Quindi, riassumendo, Tresse è esaurita, c'è un progetto di ampliamento, quindi nel frattempo si potrebbe creare un'emergenza, perché, se c'è un'altra esigenza...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Si è già creata un'emergenza, quest'anno abbiamo perso quasi centoventi navi. Non per demeriti, non per la carenza di mercato, ma perché non siamo stati nelle condizioni di fare per tempo i dragaggi manutentivi che noi abbiamo previsto e abbiamo a bilancio, perché ho addirittura



i fondi destinati a bilancio, ma, non avendo il sito di conferimento, mi mancava...

PRESIDENTE. Invece per quelli di classe A, per il ripascimento c'è spazio? Da quanto mi risulta non è che c'è tutto questo grande fermento. In teoria, se ho capito bene, questo ripascimento c'è, se c'è un cambiamento di Piano regolatore, le banchine che aumentano. No.

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Io posso rispondere *relata refero*, il competente è il POPP che deve fare il piano morfologico ed è quello che in qualche modo disegna la morfologia della laguna. Quindi disegna dove ci sono luoghi, dove si può scavare e disegna dove ci sono luoghi dove va fatto un lavoro di ripascimento. Individuati da loro i luoghi dei ripascimenti dove si fa una barena, dove si costruisce una velma artificiale, noi eventualmente in quei luoghi, autorizzati da loro, possiamo conferire il fango A.

PRESIDENTE. Quindi c'è questa...

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Fuori laguna non possiamo andare.

PRESIDENTE. Attualmente sono stati predisposti nuovi ripascimenti?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Su conferimenti puntuali qualcosina sì, però il piano morfologico della laguna che era stato predisposto, però non è una competenza, per cui vado a memoria, è stato predisposto credo nel 2014 e poi bocciato dagli organi competenti, quindi siamo in una fase dove deve essere riadattato. Però, ribadisco, non essendo una mia competenza diretta, non vorrei dare un'informazione sbagliata ad una Commissione di tale importanza, quindi lo prenda con le pinze.

Se ci fosse il piano morfologico complessivo, potrebbero essere individuati i siti

per gli A ma anche i siti per i B, per i C, gli oltre C, quindi in un'ottica anche di sana pianificazione da un lato e collaborazione interistituzionale dall'altro loro si occupano di gestire la morfologia, noi potremmo sapere con anticipo dove sono i siti di conferimento, *ergo* potremmo fare...

PRESIDENTE. Questa sorta di Piano regolatore chi lo deve fare? Il provveditorato?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Attenzione che ci confondiamo. Questo è il piano morfologico. Il Piano regolatore è del porto, il PRP è un altro strumento. Piano morfologico della laguna.

PRESIDENTE. Chi lo fa?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Il provveditorato alle opere pubbliche.

PRESIDENTE. Un'ultima domanda. ARPA io ricordo, testuali parole, dice noi « sui dragaggi non siamo competenti, quindi abbiamo fatto solo una relazione e l'abbiamo inviata alla procura ». Quindi, le caratterizzazioni le fa solo un laboratorio privato? Se ARPA non si occupa dei dragaggi e delle caratterizzazioni, qual è l'ente terzo pubblico che garantisce che tutte le misurazioni vengono fatte come dovrebbero essere fatte?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Premesso che non sono competenze dirette dell'Autorità di sistema portuale, mi stupisce che possa essere messa in questi termini la filiera, perché noi disponiamo dei progetti che vengono approvati dal POPP, che vengono approvati da altri enti dello Stato.

Come ricordavo prima, la competenza sul controllo/autorizzazione/bontà del provvedimento ambientale non è nostro, perché altrimenti ci faremmo il progetto e poi me

lo autorizzerei. Credo che non possa ARPA chiamarsi completamente fuori dalla filiera, però sicuramente c'è un'autorizzazione, una serie di questioni di natura ambientale che sono in capo al provveditorato alle opere pubbliche che ci autorizza, a norma e a seguito del protocollo gestione dei sedimenti, quello del 1993 o quello futuro delle procedure, e nel rispetto di quelle procedure di verifica e di controllo valida. Quando si fanno le caratterizzazioni, la validazione...

PRESIDENTE. Voi non avete mai lavorato con ARPA ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Noi lavoriamo con ARPA, come le dicevo, per quanto riguarda sicuramente la parte di bonifiche a terra, perché la validazione dell'asportazione del materiale di rifiuto e degli obiettivi di bonifica sono sempre validati in contraddittorio con ARPAV. Per quanto riguarda la parte dei dragaggi il nostro riferimento in termini autorizzatori è il POPP, che si occupa di fare tutta la fase preliminare di validazione del progetto anche sotto il profilo ambientale.

PAOLA NUGNES. Queste sono tutte comunque validazioni che sono in capo alle agenzie ambientali, quindi comunque sarà il provveditorato alle opere pubbliche che si rivolgerà ad ARPA, ma ARPA è per la n. 152 l'ente preposto al controllo.

Di tutte le bonifiche e un dragaggio di fanghi oltre C pericolosi sono bonifiche, quindi dalla n. 152...

PRESIDENTE. Nella laguna di Venezia c'è un regime particolare ha detto, non ha competenza.

ANDREA FERRAZZI. Due questioni veloci. La prima: c'è il progetto di innalzamento dell'isola delle Tresse, quindi un milione di metri cubi in più, voi avete fatto una stima degli anni eventuali di servizio ? Nel momento in cui dovesse essere approvato questo progetto, mantenendo un'ordi-

naria manutenzione dell'escavo dei canali già esistenti, quindi da quello che dovete fare da Piano regolatore, per quanti anni sareste a posto ?

Seconda questione. Protocollo fanghi *in itinere*, quello in costruzione, in scrittura e, speriamo, in definitiva approvazione, cosa modifica secondo lei ? Questo dal punto di vista del procedimento, e se modifica qualcosa anche dal punto di vista del conferimento, perché siccome si introdurranno, in conformità con le direttive europee, anche analisi più ampie, quindi con maggior attenzione ambientale, questo modifica anche il conferimento e la struttura dei luoghi del conferimento che era stato studiato in base al Protocollo fanghi vecchio ?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Stima degli anni è oggettivamente una stima nel senso che, avendo noi un fondale sabbioso e quindi particolarmente mobile, sensibile e avendo avuto – lei lo sa meglio di me, perché come me è veneziano – delle maree particolarmente intense quest'anno, è evidente che un intensificarsi di quel tipo di maree porta anche a una movimentazione di sedimento che può portare a sua volta a interramenti particolari all'interno dei canali. Quindi si possono fare delle stime in condizioni normali fondamentalmente. Non eccezionali come quelle che abbiamo incontrato quest'anno. Con il milione di metri cubi noi saremo in grado di mettere in sicurezza i canali navigabili del porto di Venezia e anche di fare alcuni dragaggi manutentivi nel porto di Chioggia, che in questo momento non è stato toccato, non ne abbiamo discusso, ma che ha bisogno di dragaggi manutentivi, perché nel corso degli anni, prima che lo acquisissimo noi, venne fatta poca manutenzione e il porto di Chioggia ha perso molto fondale. Quindi, per tornare ad essere competitivo come porto, ha bisogno anche di quello. Quindi il milione ci dovrebbe permettere di fare una manutenzione che con una stima attendibile almeno un triennio dovrebbe assolutamente assicurare, anche forse qualcosa di più, la piena operatività al porto. È evidente, al netto di eventi imponderabili che potreb-

bero peggiorare il livello dei fondali o peggiorare il livello delle sponde. Ecco perché per esempio è anche importante proseguire nell'opera di consolidamento delle spalle delle sponde delle casse di colmata, che anche in questo caso in alcuni momenti hanno o possono cedere.

Il Protocollo fanghi *in itinere*. Noi l'abbiamo seguito fino a un certo punto, nel senso che fino a luglio eravamo coinvolti nella fase anche di consultazione attraverso il provveditorato alle opere pubbliche e da un punto di vista della gestione ambientale del sedimento era arrivato a un livello molto alto di tecnologia, non foss'altro che le tecnologie del 1993 non sono per fortuna quelle del 2019, 2020. Quindi essendo passato molto tempo, quello del 2019/20 è un protocollo molto più operativo, che introduceva anche degli aspetti sull'esame o sull'analisi del sedimento che non è più solo sui metalli ma anche sulla biologia, su alcune cose. Da quel momento in poi l'Autorità di sistema portuale non è coinvolta direttamente nella fase di redazione. Io posso semplicemente riferire che abbiamo visto alcune delle osservazioni fatte da altri enti, ISPRA e ISS, a valle, le abbiamo viste solamente come atti, e in linea di principio dobbiamo semplicemente essere accorti come sistema Italia, come amministrazione a fare un protocollo che da un lato usa tutte le tecnologie dell'oggi per avere il massimo livello di protezione ambientale e di gestione del sedimento, dall'altro però che lo renda comunque un protocollo operativo.

Se dobbiamo fare la caratterizzazione del sedimento, giustamente il Presidente faceva una domanda tutt'altro che peregrina prima, non può essere che la mera caratterizzazione nell'ambito delle procedure duri due anni, perché, se per caratterizzare i fanghi ci metto due anni, poi ci metto due anni sei mesi solo per fare le gare, per fare i dragaggi. Lei capisce che questi tempi sono incompatibili con l'operatività di un porto. Di qualsiasi porto, non solo del porto di Venezia.

Spero esca un protocollo che sia il massimo dal punto di vista della scienza e della tecnologia, ci teniamo anche noi, però dal-

l'altro lato deve essere uno strumento operativo che permetta a tutta la macchina statale, quindi anche all'Autorità di sistema portuale, di poter operare con delle tempistiche conseguenti. Sicuramente potrebbe incidere sulla parte del conferimento, ma se fosse quello strumento così puntuale e operativo che auspichiamo esca dall'elaborazione in corso, potrebbe addirittura aiutare, perché facendo una caratterizzazione, una profilazione del fango molto più puntuale, potrebbe permettere magari di trovare siti differenti e utilizzi differenti del fango. Però queste sono considerazioni che faccio a valle di un procedimento, perché non è in capo a noi.

PRESIDENTE. Quanto e se l'altezza dei fondali influenza l'acqua alta a Venezia?

PINO MUSOLINO, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale*. Non essendo il nostro campo diretto di azione, posso dirle due cose: che stiamo realizzando uno studio molto approfondito di modellazione dei flussi di marea all'interno della laguna proprio per avere un dato anche di simulazione molto puntuale che ad oggi, almeno per quanto riguarda l'Autorità di sistema portuale, non è ancora stato fatto. Stiamo cercando di farlo, perché voglio dotarmi di tutti gli strumenti di scienza e di previsione attuali.

Dall'altro punto di vista, se lei ha mai seguito gli ultimi cinquant'anni di dibattito a Venezia, tra l'altro io avendone quarantuno una parte per fortuna me li sono risparmiati, ma, se legge i titoli di giornale, dall'acqua grande del 1966 in poi si è aperto un dibattito che a volte è diventato manicheo, bianco o nero, a volte è stato un dibattito un po' più articolato, dove troverà alcuni studiosi anche importanti che le diranno « assolutamente sì, tantissimo », alcuni le diranno « no, in maniera irrilevante », alcuni che le diranno « sì, a certe condizioni ». Quindi non ho in questo momento la facoltà di poterle dire con precisione questo.

Sicuramente la possibilità di sentire, audire vari scienziati italiani e non, sarebbe anche utile magari chiedere ad altre realtà,

così sono terze e meno concitate le opinioni su questo tipo di intervento; un po' di informazione scientifica terza aiuterebbe, almeno per quanto mi riguarda, il dibattito sul tema.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite e dichiaro conclusa questa audizione.

**Audizione del Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzionemare Venezia, Piero Pellizzari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della Capitaneria di porto – Guardia costiera Direzionemare Venezia, Piero Pellizzari, accompagnato dal capitano di vascello Sandro Nuccio, capo reparto tecnico amministrativo, che ringrazio per la presenza.

L'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sul SIN di Venezia. Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'auditore 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 quindi il nostro ospite a svolgere una relazione, al termine della quale eventualmente faremo delle domande di approfondimento.

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzionemare Venezia*. Grazie, Presidente. Illustrissimi senatori, onorevoli, vi sono grato per questa ulteriore occasione di incontro che mi dà modo di illustrare più approfonditamente le attività svolte dalla Direzione marittima di Venezia in relazione al ciclo dei rifiuti e gli illeciti ambientali correlati. È con me il capitano di vascello,

Sandro Nuccio, capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di porto, da cui dipendono il Servizio di polizia marittima e il Servizio sicurezza della navigazione.

Il mio intervento integrerà le informazioni già fornite a questa Commissione in occasione dell'audizione tenutasi a Venezia e durante i sopralluoghi effettuati a Porto Marghera nella medesima giornata. In tale contesto è quindi possibile mettere a disposizione quei maggiori dettagli sulle questioni precedentemente trattate, richiesti e già in parte forniti con nota in data 18 dicembre 2019 in merito allo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera. La mia relazione si innesta peraltro nel quadro delle competenze già ben delineate in termini generali del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera nel corso della sua audizione del 5 febbraio 2019.

La situazione locale nella laguna veneziana, nel porto di Venezia, nel sito di interesse nazionale di Marghera coinvolge il comando del porto sia per le generali competenze nelle materie che fanno capo al Corpo delle Capitanerie entro le quali la Direzione marittima opera, quanto per l'applicazione della normativa speciale per Venezia, dove l'Autorità marittima veneziana è chiamata ad operare, normativa speciale che lo stesso codice dell'ambiente richiama e fa salva. Approfondirò pertanto e, in particolar modo, i due temi evidenziati nelle note di convocazione dell'odierna audizione: il primo, lo stato di avanzamento dei lavori di bonifica del sito di interesse nazionale di Venezia e i dragaggi nella laguna veneziana. Ovviamente il tutto per quanto di nostra competenza.

Cominciamo con il primo tema, bonifiche e trasporto via mare dei materiali contaminati. Per quello che riguarda le bonifiche del sito di interesse nazionale di Marghera, se da un lato l'attività autorizzativa e di generale gestione di sorveglianza inerenti i rifiuti coinvolge altre autorità pubbliche, in particolare la regione Veneto, l'Autorità marittima si inserisce nei procedimenti in due fasi: quella della verifica sui



presupposti per il trattamento e la destinazione dei materiali inquinati prelevati dalle aree da bonificare, allorché queste siano depositate su aree portuali demaniali marittime e non, per il successivo caricamento a bordo dei vettori marittimi, per il trasporto via mare verso i siti di conferimento ove è previsto che siano trattati. Il secondo aspetto dove siamo coinvolti è quella fase tesa a verificare e assicurare il rispetto delle norme inerenti alla sicurezza della navigazione delle navi impiegate per il trasporto, nell'ambito di questo concetto di sicurezza marittima. Vanno incluse tanto le verifiche della sicurezza strutturale e operativa della nave che quelle discendenti per la tutela del bene nave, dell'ambiente marino e degli equipaggi.

Va detto preliminarmente che le operazioni fin qui trattate e completate, non numerose per la verità, hanno riguardato il trasferimento all'estero via mare di materiali prelevati dal sito industriale dell'ALCOA. Per tali operazioni finora i Paesi di destinazione sono stati, rispettivamente, la Norvegia per un totale di 32.846 tonnellate di rifiuti e il Portogallo per 3.300 tonnellate. Per i restanti volumi da prelevare nel sito in questione, si prevede che le operazioni riprendano a fine febbraio 2020.

Quelle accennate sono attività che impegnano il personale della Capitaneria sotto gli aspetti della verifica di polizia amministrativa, preventiva attinenti ai profili della sicurezza della navigazione e della verifica di polizia giudiziaria in senso lato. In ogni caso dopo la fase di operazione di movimentazione dei materiali destinati a diventare il carico della nave, considerato e trattato come pericoloso, e dopo la fase di caricazione e la sistemazione a bordo, il trasporto viene monitorato durante tutto il viaggio mediante sistemi di monitoraggio del traffico previsti dalla direttiva europea n. 2259, e questi sistemi sono a disposizione della sala operativa della Capitaneria di porto, come in tutte le Capitanerie d'Italia, al fine del monitoraggio e dello scambio delle informazioni sul traffico marittimo con gli altri Paesi europei. Di conseguenza ogni operazione comporta: una verifica preliminare di carattere amministrativo allo scopo di rilasciare l'autorizza-

zione all'imbarco dei rifiuti; una fase di controllo portuale; una fase di verifica della sicurezza della navigazione; e una fase di monitoraggio del viaggio della nave fino a destinazione.

Per quanto riguarda i materiali prodotti dalle attività di bonifica si tratta di merci che ricadono sotto la normativa internazionale, unionale e nazionale per diversi aspetti. Si tratta ovviamente di rifiuti ma anche di un carico della nave, e, per quanto tale, a seconda della tipologia di rifiuto, vengono considerate merci pericolose e come tali trattate. Il che determina l'applicazione di strumenti normativi sulla sicurezza della navigazione e la protezione delle acque del mare, delle coste e della salute e del benessere, quindi delle condizioni di lavoro degli equipaggi.

Le operazioni autorizzate negli ultimi due anni sono state complessivamente sei: due nel 2018 e quattro nel 2019, e hanno interessato tutti i terreni del sito industriale ALCOA di Fusina a Porto Marghera. Si tratta di materiali pericolosi contenenti criolite sintetica. Trattandosi di materiali diretti ad impianti di trattamento e smaltimento situati in altri Stati, il Corpo delle Capitanerie ha curato anche la parte inerente alla classificazione di tali materiali al fine del loro trasporto via mare, acquisendo preliminarmente, insieme all'istanza per l'imbarco, la scheda del prodotto, la scheda di sicurezza del contaminante, la certificazione di imbarcabilità rilasciata dal chimico del porto, il cosiddetto « accordo tripartito » con lo Stato di bandiera della nave e con lo Stato che riceve i rifiuti, acquisendo le dichiarazioni dello Stato di bandiera della nave e degli istituti di classificazione della nave, nonché dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente dello Stato ricevente.

Il trasporto riguarda carichi solidi alla rinfusa non elencati nello speciale « *International maritime solid bulk cargoes code* », approvato in sede AIMO (Agenzia delle Nazioni Unite che segue queste materie). Le informazioni acquisite attengono anche al *terminal* ove viene imbarcato il carico, alla relativa quantità da caricare, alle specifiche modalità di carico, alle caratteristi-

che della nave e alla destinazione del carico. Si provvede pertanto ad acquisire il nullaosta del reparto competente (il VI Reparto del comando generale del Corpo) in qualità di autorità competente ai sensi della normativa internazionale per la classificazione ai fini della sicurezza della navigazione, volta a consentire il trasporto via mare dei rifiuti non già classificati tra le merci pericolose, elencate nel citato codice internazionale, per i carichi solidi alla rinfusa, quindi ci vuole uno speciale nullaosta in questo senso. Tale nullaosta presuppone sia preliminarmente acquisita l'autorizzazione della regione rilasciata nel quadro del regolamento n. 1013 del 2006 in materia di trasporto transfrontaliero di rifiuti. In tale ambito vengono altresì verificati dalla regione gli aspetti inerenti alle garanzie assicurative prestate per tale trasporto, secondo le previsioni del decreto del Ministero dell'ambiente n. 370 del 3 settembre 1998. Una volta ottenuta la classificazione ai fini del trasporto come merci pericolose, la Capitaneria di porto provvede alla verifica dell'idoneità della nave, quando questa ha raggiunto il porto di partenza e delle procedure di carico stabilite dal decreto dirigenziale del 2010, n. 1340, del comandante generale delle Capitanerie. Per la verifica a banchina, quindi prima della partenza, sono eseguiti i controlli presso il *terminal* interessato per la fase di movimentazione dal sito di prelievo fino al *terminal* e per lo stoccaggio preliminare all'imbarco.

Particolare attenzione è dedicata al rispetto del codice dell'ambiente sul deposito temporaneo stabilito dall'articolo 183, comma 1, lettera b), punto 2, sia per i termini temporali che per quelli quantitativi, al rispetto dell'articolo 193, comma 12, relativo alla sosta consentita per il trasporto intermodale (massimo sei giorni), alla predisposizione di idonea base su cui depositare i rifiuti pericolosi al fine di evitare possibili dilavamenti nel suolo; alla predisposizione di idonea collaborazione copertura da apporre sui rifiuti in caso di avverse condizioni meteo, sempre per evitare il possibile dilavamento al suolo delle matrici pericolose.

Tramite la sala operativa di Venezia viene seguito il carico, quando imbarcato, fino a destinazione attraverso i sistemi di monitoraggio globale del traffico marittimo in uso al Corpo e a trasferire le informazioni riguardanti il carico agli altri Stati dell'Unione europea tramite il sistema *self SINET*. I sistemi consentono agli operatori di sala operativa, nel caso in cui si verificano eventuali deviazioni delle rotte definite alla partenza – prima che la nave parta ci indica le rotte che farà – di poter intervenire tempestivamente chiedendo all'unità navale posta sotto monitoraggio le motivazioni del cambio dei parametri di navigazione a suo tempo comunicati.

Per altre operazioni di bonifica che comportino traffici di rifiuti via terra non vi è un coinvolgimento della Capitaneria nelle procedure amministrative, sicché le relative informazioni vengono raccolte nel quadro di una vigilanza riservata alla Regione. Vi è con ARPAV un'attività di collaborazione molto assidua, sviluppata soprattutto nell'ambito delle verifiche sugli scarichi in mare provenienti dal sito industriale che recapitano sia nei canali portuali che in mare, considerando che il progetto integrato di Fusina ha una condotta di allontanamento dei reflui che attraversano la laguna e mediante un pennello a mare invia le acque depurate in mare a partire dalla costa dell'isola del Lido.

Scarichi industriali e verifica dei marginamenti, data la lunghezza delle sponde da monitorare, sono oggetto di accertamenti di polizia giudiziaria nell'ambito di una pianificazione annuale nel quadro dei controlli sui SIN che coordina il reparto ambientale marino del Corpo delle Capitanerie di porto presso il Ministero dell'ambiente. Benché le procedure autorizzative rientrino, tra le altre, nelle competenze del provveditorato regionale ai lavori pubblici della regione, merita segnalare che ritenendo una necessità pressante e inderogabile, ho recentemente disposto il reinsediamento a Marghera di una squadra di nostromi del porto che opera stabilmente al porto industriale. La figura del nostromo all'interno di una Capitaneria è una figura centrale, è l'interfaccia in porto per tutte le



navi e per tutte le attività che vi si svolgono direttamente in banchina, quindi una figura veramente essenziale per sapere non solo gli umori del porto ma quello che vi si svolge, ed è un'interfaccia molto preziosa per il comandante per tutte queste attività.

Alcuni anni fa, infatti, era stato necessario chiudere la preesistente sede distaccata già operante in quel sito a causa di una contrazione delle risorse umane disponibili. Non che nel frattempo siano aumentate, tutt'altro, ma sono stati rimodulati e accorpati alcuni servizi inerenti al controllo e la gestione del traffico portuale telematico, adottando supporti digitali mobili per la gestione dei relativi programmi dedicati. Si tratta pur sempre di 2.200 ettari di aree portuali dove i numeri in termini di personale disponibile rimangono comunque esigui rispetto ai siti da verificare. Ce ne vorrebbero senz'altro di più per fare fronte anche alle altre esigenze di controllo specializzato e nei diversi settori della pesca, della sicurezza della navigazione dei due profili di *safety* e di *security* del demanio marittimo e del traffico portuale. Anche per questa ragione sono attive preziose forme di collaborazione con ARPAV, l'Agenzia delle dogane e la polizia di frontiera per i diversi aspetti sui quali occorre vigilare.

Passo al secondo quesito posto dalla Commissione. L'altro tema su cui questa Commissione ha manifestato interesse per un ulteriore approfondimento è quello dei dragaggi. Prelievo, movimentazione e deposito dei sedimenti dei canali portuali coinvolgono ancora la Capitaneria di porto per gli aspetti di sicurezza della navigazione, per la vigilanza e la regolamentazione dell'entrata, uscita, movimento, ancoraggio e gli ormeggi delle navi onde garantire la sicura accessibilità portuale e, non ultima, per le attività di polizia giudiziaria in materia ambientale. Oltre all'applicazione delle norme in materia ambientale, richiamate dal comandante generale in occasione della sua audizione, quelle del codice della navigazione e delle altre leggi speciali in materia di sicurezza della navigazione, nonché le norme del codice dell'ambiente, della legge n. 979 del 1982 sulla protezione del

mare, la Capitaneria di porto per Venezia deve tenere conto delle norme speciali a tutela della laguna.

Come vi è noto, la laguna di Venezia è sottoposta a una serie di vincoli e normative particolari che, per brevità, non elenco; le norme speciali impongono di tenere conto di parametri e modalità diverse nella trattazione dei materiali prelevati dai canali lagunari, anche se non necessariamente i più aggiornati. Come sapete, è in corso la revisione delle norme molto particolari del cosiddetto « Protocollo Venezia » (Protocollo fanghi), ma l'obiettivo speciale che rende diversa la trattazione degli escavi dei sedimenti, portuali e non, rimane quello del ripristino della morfologia lagunare con valutazioni preliminari di ingegneria idraulica, ecologica, chimico-fisica, biologica e controtossicologica e paesaggistica. Non per ultimo, già che ci riguarda direttamente, vi è ovviamente l'aspetto della sicurezza della navigazione.

Quando parlo di sicurezza mi riferisco sia ai canali portuali, sui quali oltre al magistrato alle acque esercitano le proprie competenze la Capitaneria di porto e l'Autorità di sistema portuale, che ai canali cittadini di competenza del comune. Non possiamo neppure sottovalutare il fatto che le inchieste su una gran parte dei sinistri marittimi che avvengono nei canali interni e comunali sono di competenza della Capitaneria di porto. E non è superfluo quindi ricordare che attraverso i canali in questione transitano non solo le navi, i traghetti, i mezzi di trasporto del servizio pubblico di linea e non di linea, ma anche i mezzi di locomozione, di trasporto privati e commerciali, i mezzi della cittadinanza e degli operatori economici ad uso privato, a uso in conto proprio e in conto terzi, senza dimenticare le unità da diporto né i mezzi adibiti ai servizi essenziali per la collettività, soccorso sanitario, vigili del fuoco, ricerca e soccorso in mare, polizia e ordine pubblico.

Come accennavo sulla specifica questione dei sedimenti prelevati dai fondali dei canali lagunari, al fine di garantire la manutenzione ordinaria dei canali e mantenerne la funzione essenziale di navigabi-

lità e accessibilità alla città, è stato adottato il noto protocollo d'intesa sui fanghi. Il protocollo intervenuto tra il Ministero dell'ambiente, la regione Veneto, la provincia di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia, datato oramai 8 aprile 1993, contiene i criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia. Non solo per gli interventi ricadenti all'interno della vigente conterminazione lagunare deve essere acquisito il nullaosta idraulico lagunare e l'autorizzazione dell'ex magistrato alle acque, ma per effetto della legge che assegna le competenze al magistrato alle acque, la legge n. 366 del 1963, i sedimenti prelevati devono essere gestiti all'interno — come è stato ricordato testé — della contaminazione lagunare nell'ambito degli interventi per la ricostruzione morfologica della laguna e in conformità al piano morfologico della laguna di Venezia.

Come si può comprendere, nell'attuare la legislazione sui rifiuti non si può prescindere da tali competenze e particolarità, tanto per le modalità di prelievo che per la scelta della destinazione dei sedimenti. Appositamente non adopero e non dovrebbe più adoperarsi per Venezia la locuzione « fanghi », perché sarebbe oggi inappropriato, visto che il materiale prelevato, quello buono, deve prioritariamente rimanere in laguna ed essere riutilizzato ogniqualvolta sia possibile. Da questo punto di vista anche per chi deve investigare sui danni all'ambiente e verificare l'esistenza di reati, anche per omissione, occorre considerare non solo i danni derivanti da un cattivo utilizzo dei materiali dragati, perché di qualità scadente, cioè particolarmente inquinati, quindi non riutilizzabili per ripascimenti e ripristini morfologici, ma anche i danni derivanti da una non gestione di tali sedimenti, ovvero il non riutilizzo, laddove stoccati, in modo tale che non possano essere reimpiegati. Ma rappresenta certamente un danno anche la perdita naturale di tali materiali per la fuoriuscita dalla laguna o perché si spandono su tutta la laguna, alterando la funzionalità idraulica per il mantenimento dell'assetto del sistema lagunare che si vuole e si deve pro-

teggere. Non potrei dimenticare infine la recente novità, comunicata dal provveditorato alle opere pubbliche, per cui il già citato SIN Marghera è stato oggetto di un accordo istituzionale tra il comune di Venezia e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. L'accordo ha portato alla creazione di una cabina di regia competente per le attività relative al SIN di Marghera comprendente gli interventi, le verifiche, le progettazioni e gli eventuali finanziamenti nella direzione di un generale snellimento delle procedure delle bonifiche.

Va citato anche l'accordo di programma per la gestione di sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia Malcontenta, il cosiddetto « Accordo Moranzeni ». L'accordo, tra le altre cose, riguarda anche l'uso della cassa di colmata sita nel canale industriale nord di Porto Marghera, nota come Molo Sali.

Ciò premesso, tornando alle competenze della Capitaneria di porto, quella inerente alla sicurezza della navigazione comporta principalmente che bisogna vigilare sull'idoneità delle unità navali impiegate per i dragaggi. Nella qualità di autorità marittima, inoltre, al comandante del porto fanno capo le competenze per la prevenzione dei sinistri marittimi. A questo scopo il comandante del porto emana infatti provvedimenti di regolazione del traffico nei canali portuali in modo che durante le operazioni delle draghe non sia compromessa la loro sicurezza e la navigazione di tutte le unità in transito nei pressi della zona di escavo. L'attività di verifica dell'idoneità delle draghe sotto il profilo della sicurezza della navigazione comporta che i quantitativi massimi trasportati siano compatibili con le capacità certificate dei mezzi nei limiti stabiliti dagli enti di classifica delle navi. Se da un lato la vigilanza sulle attività di dragaggio e il ripristino idraulico dei canali rientra tra quelle del provveditorato ai lavori pubblici in base alla legge del 1963, a questa si affianca la polizia giudiziaria ambientale svolta dalla Capitaneria con la collaborazione dell'ARPAV.

L'attività di verifica è stata intensa negli ultimi anni. Mi limito a riportarne alcune specifiche. Mi riferisco all'attenzione per la tenuta di singoli tratti dei marginamenti dei canali industriali già realizzati, per le verifiche in questione, data l'estensione ragguardevole dei canali, viene sviluppata una pianificazione annuale. Così nel luglio del 2017 sono state svolte delle verifiche sullo stato dei marginamenti a Marghera che hanno riguardato le casse di colmata dal canale industriale nord e il canale industriale sud, sponda sud, per un tratto di 480 metri del nuovo petrolchimico, senza rilevare cedimenti, rigonfiamenti o lesioni degni di nota. È stato chiamato ad operare il V Nucleo operatori subacquei della Guardia costiera per l'accertamento delle condizioni e della tenuta delle palancole.

Pur non rilevando cedimenti o aperture irregolari delle banchine e sulle strutture metalliche nel tratto arginato dalla cassa di colmata nel canale nord, attraverso i *report* dettagliati e i rilievi video è stato possibile raccogliere informazioni puntuali sullo stato delle palancole evidenziando che la tenuta persiste. Esclusa l'ipotesi di fessurazioni, le ispezioni hanno permesso di evidenziare i tratti dei marginamenti nei quali appare necessario intervenire con una manutenzione preventiva. Attraverso le analisi sui campioni prelevati sono emerse concentrazioni di inquinanti che, seppur esigue, non lasciano escludere verosimili ipotesi di potenziale scambio tra acque della cassa di colmata e acque del canale industriale nord. Di questo sono state attivate susseguenti verifiche tuttora in corso.

Nel contesto di tale monitoraggio sono stati effettuati numerosi campionamenti attorno alla macro isola nuovo petrolchimico e analisi con ARPAV per individuare eventuali presenze di inquinanti. Analoga pianificazione infatti viene sviluppata per i controlli degli scarichi industriali. Per alcuni di questi sono tuttora in corso le attività di indagine attivate nel 2019, sempre sul canale industriale nord.

Per la parte inerente al deposito di sedimenti si è sviluppata, dal 2016 al 2018, un'attività presso l'isola delle Tresse insieme ad ARPAV. Nell'isola delle Tresse

infatti avviene la messa a dimora dei materiali dragati, purché rientranti entro i valori riportati in colonna C della tabella A del protocollo del 1993. Con ARPAV sono stati condotti numerosi sopralluoghi e campionamenti, tanto in sito che su bettolina, e inoltrate richieste al provveditorato di indicazioni dettagliate sulla gestione del sito, modalità di classificazione dei sedimenti anche con riferimento alle metodiche analitiche, deroghe alle classi di fanghi, modalità di controllo della gestione dei fanghi presso l'isola. Se i rapporti di prova sui campionamenti non hanno evidenziato il superamento dei valori limite, di cui alle tabelle del protocollo, se non sforamenti apparentemente non significativi per alluminio e ferro, si è fatta riserva di ulteriori indagini sul valore dei PCB attualmente in corso. Alcuni limiti sono stati rilevati a regime di deposito e gestione dei sedimenti anche presso l'isola delle Tresse e modifiche al sistema di gestione saranno certamente necessarie.

L'auspicio di tutti ovviamente è che attraverso un nuovo « Protocollo Venezia » le procedure di riutilizzo dei sedimenti lagunari indagati consentano di andare oltre questi limiti.

Vorrei concludere il mio intervento richiamando un passaggio che ritengo importante ribadire. Vi ho confidato che i nostri numeri in termini di personale a disposizione sono esigui, ve lo ha riferito anche il comandante generale che ha espresso gratitudine al Parlamento per l'approvazione di progressivi incrementi di personale per il Corpo. Per quanto contenuto rispetto alle esigenze del territorio, nuove risorse saranno una boccata d'ossigeno per chi è impegnato in turni a volte logoranti. Ma la dedizione di chi opera quotidianamente e che mette una straordinaria passione nel proprio lavoro consente e consentirà, avvalendosi in questo dell'eccellente collaborazione con le forze di polizia e le agenzie, di contribuire al miglioramento della qualità ambientale della laguna, accompagnando Porto Marghera in quel processo di irrobustimento delle sue potenzialità produttive, che passa anche attraverso una riconversione ambiental-

mente sostenibile e duratura. Questo riconoscimento lo dovevo al mio personale e alle forze di polizia, agenzie e istituzioni locali e centrali, del cui impegno quotidiano sul territorio veneziano sono testimone.

Naturalmente sono a vostra disposizione per rispondere a eventuali altre richieste in merito.

**PRESIDENTE.** Grazie della relazione. Visti i tempi stretti, ho solo una domanda. ARPA ha sempre detto che non si occupa di dragaggi, quindi non fa controlli, quei controlli che lei ha detto che fate in sinergia riguardano quindi i sedimenti portati a terra? Perché non mi torna.

**PIERO PELLIZZARI, Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzioneemare Venezia.** Una cosa è il processo autorizzativo che viene svolto dalle autorità competenti a rilasciare le autorizzazioni a svolgere i dragaggi, un'altra cosa invece sono i controlli che come autorità di PG che, al pari di ARPAV, noi conduciamo in fasi successive. Una cosa è il processo che porta all'operazione dei dragaggi e quindi con le caratterizzazioni che vengono svolte da particolari istituti, che vengono approvati dal provveditorato...

**PRESIDENTE.** ARPA ha detto che non è competente dei controlli sui dragaggi, quindi non controlla i sedimenti.

**PIERO PELLIZZARI, Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzioneemare Venezia.** Noi svolgiamo attività con ARPA insieme.

**PRESIDENTE.** Di che tipo?

**SANDRO NUCCIO, Capo del reparto tecnico amministrativo.** Correttamente l'ammiraglio ha detto che noi con ARPAV svolgiamo attività di polizia giudiziaria, quindi questo comporta che tutte le modalità di gestione anche di quei sedimenti che vengono dragati, che vengono portati per esempio all'isola delle Tresse, ci consentono con

ARPAV di fare tutti i controlli necessari, comprese le analisi di laboratorio.

**PRESIDENTE.** ARPA ha detto che aveva fatto una relazione da inviare alla procura, quindi si tratta di attività polizia giudiziaria e non di controllo di *routine*? Quindi è solo un controllo estemporaneo, non è un controllo sistematico, è solo un'indagine di polizia giudiziaria.

**PIERO PELLIZZARI, Comandante della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Direzioneemare Venezia.** Quando si inizia un'attività, diventa di per sé sistematica. Nel senso che nel momento in cui inizi a mirare un sito particolare, inizi un'attività in collaborazione, anche perché ARPAV è dotata di quei sistemi di controllo, di quei laboratori di cui la Capitaneria non è dotata, quindi insieme procediamo a fare queste indagini.

**PRESIDENTE.** ARPA interviene solo se c'è una denuncia e un procedimento penale o di propria iniziativa o di iniziativa vostra?

**SANDRO NUCCIO, Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzioneemare Venezia.** Abbiamo notizie di attività che abbiamo svolto insieme ad ARPA, il punto è che quando inizia...

**PRESIDENTE.** Ma chiamati da voi, chiamati dalla procura, su delega della procura...

**SANDRO NUCCIO, Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzioneemare Venezia.** Anche. Io non ho notizie precise di altre attività che abbia svolto ARPA, però tutte le volte che abbiamo collaborato insieme è chiaro che è un organo di PG che si mette a disposizione, perché ha delle competenze specifiche. Ha laboratori.

Tra l'altro, proprio riguardo alla...

PRESIDENTE. Non ho capito chi ha dato l'impulso a lavorare insieme, a fare questi controlli: voi, la procura o ARPA ?

SANDRO NUCCIO, *Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzione mare Venezia*. Spiego. L'ammiraglio ha citato un'attività di pianificazione che è ordinaria, cioè annualmente il reparto ambientale marino del Corpo dà degli *input*, degli obiettivi sui quali si parte con delle attività di controllo e insieme ad ARPAV, è diventato ovviamente un approccio ordinario, si cominciano delle attività che continuano nel corso del tempo per gli approfondimenti. Naturalmente, se per ipotesi, le faccio il caso che ha appena citato l'ammiraglio, nel 2017 si fa un controllo su Molo Sali e si sospetta che ci possano essere dei trafiletti e da lì si comincia a verificare tutta una filiera di possibili, ulteriori provenienze, l'attività che si fa con ARPAV e può durare un periodo indeterminato fino a quando non si arrivi a delle fonti. Quindi queste attività di PG sono mirate o possono avere anche una delega aperta per continuare a verificare le attività. Questo è un modo anche di tenere sotto controllo la situazione.

Una cosa molto rilevante da questo punto di vista è che attraverso delle attività, fatte sempre con ARPAV, si è parlato prima della condotta di allontanamento dal depuratore del progetto integrato Fusina, abbiamo la possibilità di arrivare alle soluzioni di problemi che a volte sono anche di carattere amministrativo che determinano delle lungaggini, e si ottiene una soluzione improvvisamente. Mi riferisco per esempio a quelle falle nella condotta di allontanamento dal PIF e che nel 2018, a seguito della nostra attività di PG insieme ad ARPAV, hanno portato a imporre alla società SIFA di trovare, dopo molto tempo, una soluzione e occludere quelle falle. Questo significa che la presenza non è sporadica, è una presenza qualificata e costante che parte da un presupposto e continua a verificare lo stato della situazione, tanto dei canali quanto delle aree a terra.

PRESIDENTE. Di questi controlli che vengono fatti dalla polizia giudiziaria in

generale, quanti sono andati a buon fine, quante sono e quali sono le irregolarità che poi hanno portato a una sanzione amministrativa o penale ?

SANDRO NUCCIO, *Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzione mare Venezia*. Io le parlo delle attività di cui attualmente ho cognizione e che si stanno svolgendo. Il risultato di quello che viene accertato comporta a volte immediatamente, proprio perché ci sono degli sforamenti, degli interventi nei confronti delle autorità amministrative di vigilanza, le quali devono adottare dei provvedimenti per ovviare a quegli sforamenti. Da questo il risultato più rilevante è che quei malfunzionamenti o quei ritardi che riguardano la soluzione del problema trovano un impulso per arrivare a una soluzione della questione. In questi giorni per esempio si sta attivando in maniera molto rapida quel processo, che probabilmente vi è stato già illustrato, del trasferimento, dell'accorpamento delle strutture del progetto integrato Fusina, che – come sapete – coinvolge diverse autorità, coinvolge il provveditorato ai lavori pubblici, coinvolge la regione; per effetto di queste attività di controllo queste attività si stanno avviando per ottenere presto un funzionamento adeguato delle strutture che già sono state realizzate del progetto integrato Fusina. Quindi questo è uno dei risultati concreti, come quello che citavo prima, che ci interessano.

Riguardo ai tempi del procedimento penale a cui faceva riferimento lei, ovviamente sono cose che segue l'autorità giudiziaria, dopo che sono stati fatti e controlli e viene assegnato tutto il materiale all'autorità giudiziaria che porta a compimento i procedimenti.

PRESIDENTE. I controlli che avete fatto sulle altre discariche, su Tresse e Molo Sali, erano tutti positivi? Andava tutto bene oppure ci sono state irregolarità? Irregolarità di che tipo? Cosa non ha funzionato ?

SANDRO NUCCIO, *Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di*



*Porto – Guardia costiera Direzione mare Venezia.* Le riferisco quello che nel controllo fatto alle Tresse era stato rilevato proprio da parte di ARPAV, questa cosa era stata anche segnalata e abbiamo ricevuto una risposta dal provveditorato. Sorprendeva il fatto che, nonostante i sedimenti siano considerati un valore, non ci fosse un piano di gestione dei sedimenti per la separazione. Come lei sa, su Tresse arrivano entro i limiti C anche altri tipi di sedimenti, quindi si supponeva che questo comportasse una separazione. Questa è una delle cose che probabilmente nelle nuove procedure del nuovo protocollo sedimenti verrà presa in considerazione. Quando si tratteranno dei sedimenti di natura diversa, sarà nelle procedure necessario operare una separazione per poter valorizzare quel sedimento di qualità buona, mettiamo l'A o il B, che con una gestione adeguata consentirà anche di fare dei ripascimenti, visto che si tratta di un sedimento che deve rimanere in laguna e deve servire per le ricostruzioni morfologiche. Questa è una delle cose che ARPA aveva rilevato, per esempio, era stata segnalata.

PRESIDENTE. Mi state dicendo che dai controlli fatti negli ultimi anni il sedimento A era messo dove doveva essere messo: nei ripascimenti; nelle discariche Tresse erano tutti sedimenti B e C, quindi andava tutto a posto, non ci sono stati sforamenti. Quelle invece per i C e oltre C pericolosi e non pericolosi era tutto classificato bene, non avete trovato mai delle irregolarità?

SANDRO NUCCIO, *Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzione mare Venezia.* Non abbiamo trovato degli sforamenti significativi nell'attività che abbiamo fatto insieme ad ARPAV. Le questioni che sono state sottolineate riguardavano la gestione nell'ambito delle Tresse. Laddove dei dubbi potevano essere rilevati su partico-

lari tipi di analiti, si continuano a fare delle attività di controllo anche con ARPA.

Per esempio, come le citavo prima, quella presenza di PCB che era stata rilevata in occasione dei controlli in prossimità della cassa di colmata di Molo Sali in canale industriale nord, ha portato a fare degli approfondimenti per verificare se ci fossero degli scambi con degli adeguati misuratori dei livelli di acqua. In realtà attraverso quelli è stato possibile sviluppare un'ulteriore attività di verifica circa le possibili provenienze e capire questi sforamenti da dove provenissero.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, ringraziamo i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **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 dal 28 al 31 gennaio 2020 e rinviata ad altra data, abbia luogo dal 12 al 14 febbraio 2020. È stato inoltre convenuto che il 18 febbraio 2020 si svolga una missione presso il Servizio centrale operativo della Polizia di Stato a Roma e che dal 19 al 20 febbraio 2020 abbia luogo una missione in Toscana. Nella medesima riunione è stato convenuto di confermare tutti i collaboratori della Commissione per l'anno 2020 e inoltre che la Commissione si avvalga della collaborazione a titolo gratuito e a tempo parziale di Giuseppe Giovanni Sgorbati, direttore tecnico scientifico di ARPA Lombardia in quiescenza.

**La seduta termina alle 16.15.**

*Licenziato per la stampa  
il 13 maggio 2020*



PAGINA BIANCA



\*18STC0095090\*