

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

## RESOCONTO STENOGRAFICO

53.

### SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

#### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Vignaroli Stefano (M5S) .....	6
Bratti Alessandro, <i>Presidente</i> .....	3	Zolezzi Alberto (M5S) .....	8
<b>Audizione del direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Bruno Chiari:</b>		<b>Audizione del direttore generale di ARPA Veneto, Carlo Emanuele Pepe:</b>	
Bratti Alessandro, <i>Presidente</i> ..	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	Bratti Alessandro, <i>Presidente</i> ...	9, 10, 11, 13, 14 15, 16, 18, 20
Chiari Bruno, <i>Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa</i> .....	3, 4, 6, 7, 8, 9	Pepe Carlo Emanuele, <i>Direttore generale di ARPA Veneto</i> .....	10, 11, 16, 17
Costantini Gabriella, <i>Responsabile area costruzioni dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa</i> .....	8, 9	Pretto Ugo, <i>Dirigente dipartimento di Vicenza</i> .....	14
Puppato Laura (PD) .....	5, 7, 8, 9	Puppato Laura (PD) .....	14, 15, 16, 18, 19
		Restaino Vincenzo, <i>Direttore del dipartimento Padova e Rovigo</i> .	11, 12, 13, 16, 17, 18, 19
		Zolezzi Alberto (M5S) .....	16, 18

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALESSANDRO BRATTI

**La seduta comincia alle 14.10.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Bruno Chiari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Bruno Chiari, che è accompagnato da Gabriella Costantini, responsabile area costruzioni dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, e da Paolo Caucchioli, responsabile servizi legali dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, che ringrazio per la presenza.

Ricordo ai nostri auditi che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti e al tema delle bonifiche.

L'audizione odierna rientra nell'approfondimento in corso di svolgimento sulla situazione della regione Veneto. Stiamo raccogliendo, anche in base alle indica-

zioni delle audizioni che abbiamo tenuto finora, informazioni su alcuni aspetti che vorremmo chiarire e approfondire meglio.

Come già comunicato al dottor Chiari, la Commissione è interessata alle attività svolte dall'ARPA Veneto che ha stipulato due convenzioni, rispettivamente, in data 29 marzo 2006 e 18 aprile 2013 tra l'Autostrada Serenissima e l'ARPA Veneto per l'espletamento dell'*audit* sulle attività connesse alla realizzazione del tronco autostradale A31 Vicenza-Rovigo-Valdastico Sud. L'avvio dei controlli è iniziato nell'anno 2006 ed è proseguito fino all'anno 2015. Vorremmo avere informazioni sulle ragioni di tale convenzione. Non vi sfugge, peraltro, che ci sono alcune indagini riguardanti l'uso dei rifiuti nei sottofondi stradali.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, se lo riterranno opportuno, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata nella parte finale della seduta.

Cederei la parola al dottor Chiari. Visto che ci avete presentato oggi una relazione, potrebbe brevemente illustrare quelle che a suo avviso le questioni principali. I commissari la leggeranno e, eventualmente, potranno poi esserci delle domande da parte loro. Sarà lei a decidere, inoltre, se vorrà far parlare qualcuna delle persone che la accompagnano.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Per quest'audizione abbiamo preparato una relazione. Posso leggerla o riassumere le questioni principali.

PRESIDENTE. Ci illustri le questioni principali.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Le questioni principali sono queste, a parte un breve *excursus* del perché oggi ci troviamo ormai a completare la Valdastico Sud. Alla fine del mese di agosto, infatti, la tratta sarà completamente terminata. Spiegheremo poi in che modo abbiamo ottemperato ai controlli dei sottofondi e perché abbiamo realizzato questa convenzione con l'ARPA Veneto.

Faccio comunque una premessa veloce della ragione per cui la Brescia-Padova si trova in questa situazione. La Brescia-Padova è una concessione autostradale che gestisce principalmente l'A4 per un totale di 146 chilometri, mentre l'autostrada Valdastico era una convenzione, un'autostrada a sé stante concepita nel settembre del 1970, ma realizzò solo l'allora primo tratto, oggi da Vicenza a Piovene Rocchette.

A seguito di varie vicissitudini finanziarie e anche al fatto che per legge le autostrade furono impossibilitate a essere costruite, l'autostrada Valdastico entrò in crisi e nel 1986 il ministero chiese alla Brescia-Padova di incorporare per fusione la Valdastico. Questo avvenne e la Brescia-Padova prese tutti i diritti e doveri che aveva in corpo questa concessione, quindi il completamento dell'intera tratta che va da Trento a Rovigo, ma solo nel 1999 venne messa per la prima volta in convenzione la realizzazione del tratto sud, cioè quello che va da Vicenza a Rovigo, che è poi l'oggetto dell'audizione di oggi.

In ottemperanza a quest'obbligo convenzionale la società nel 2000 ha iniziato la fase di progettazione dalla Valdastico Sud, per poi arrivare al primo momento importante, a maggio 2003, quando viene emanato un DPCM in cui viene attribuita la compatibilità ambientale dell'opera. In quella sede, tra le prescrizioni viene appunto detto di realizzare un accurato piano di monitoraggio ambientale in accordo con l'ARPA Veneto.

La conseguenza è che la società in collaborazione con l'ARPA Veneto ha realizzato questo piano di monitoraggio ambientale, ma per poterlo verificare ha deciso ulteriormente — la decisione del consiglio d'amministrazione è del gennaio 2006 — di sottoscrivere una convenzione, che poi è stata prorogata, che prevedeva un'attività dettagliata dall'ARPA Veneto. Questa convenzione aveva lo scopo di verificare pre-opera, durante la costruzione, e post-opera gli impatti che avrebbe avuto sull'ambiente la costruzione di quest'opera.

Rispondo implicitamente al primo dei due quesiti: il motivo per cui la società ha sottoscritto questa convenzione è una naturale conseguenza della prescrizione dettata dal DPCM del 2003. Si è ritenuto, quindi, di affidare l'incarico ad ARPAV, che è l'ente territoriale competente, e quindi è stata sottoscritta questa convenzione.

Inizialmente, la convenzione aveva una durata fino al 2013, perché si pensava che quella fosse la data di termine dei lavori della Valdastico. Per una serie di questioni la Valdastico si è protratta e sarà completata, come dicevo, tra circa un mese, per cui si è deciso nel 2013 di estendere la convenzione di altri due anni.

Nell'ambito della convenzione, l'ARPAV aveva il compito, come abbiamo riportato nella tabella, di coordinare l'*audit* del piano di monitoraggio ambientale; verificare l'idoneità dei siti di monitoraggio; definire le soglie di attenzione di allarme con cui confrontare i dati; verificare le procedure di campionamento, preparazione e analisi dei campioni; verificare le procedure di emergenza; verificare gli strumenti di misura che utilizziamo; effettuare sopralluoghi liberi dell'attività di rilievo e monitoraggio; effettuare sopralluoghi con campionamenti e misure in doppio, nel senso che, se facevamo delle analisi e loro ritenevano che i laboratori potessero non essere adeguati, avevano facoltà di poterle fare con altri laboratori in contraddittorio; validare i dati di monitoraggio e confrontare con le soglie stabilite; predisporre documenti tecnici di

sintesi; rispondere a richieste pubbliche ambientali e informazioni ai cittadini.

Tutta questa attività si è poi sviluppata attraverso una quantità significativa di analisi. Per fornire dei numeri, per dare il senso della significatività di queste analisi, stiamo parlando di 1.300 prelievi di acque superficiali, per ognuno dei quali sono stati analizzati 53 parametri, per un totale di 68.000 parametri analizzati; 1.500 prelievi di acque profonde, per ognuno dei quali 67 tipi di analisi, quindi stiamo parlando di 100.000 parametri analizzati; 550 campionamenti con analisi chimiche del suolo, per ognuna delle quali 13 parametri per 7.000 parametri stessi.

Tutti questi risultati sono stati trasmessi all'ARPA per un confronto e successivamente sono stati poi resi pubblici, pubblicati sul sito, a disposizione di tutti, *www.a31sud.it*. Sono di libero accesso per tutti. Fino a oggi non sono mai state rilevate criticità riconducibili all'inizio dei lavori della Valdastico Sud. Questa è l'attività che ARPAV ha svolto in questo periodo.

A partire dal 2007 — anche se non è richiesto dalla Commissione, mi sembra che comunque sia il caso di evidenziarlo — la società, facendone apposita richiesta al Ministero dell'ambiente e a seguito di una normativa che nel frattempo era avanzata, quella di utilizzare il 30 per cento di materiali riciclati nei sottofondi autostradali, ha richiesto la facoltà di utilizzare degli MPS, materie prime secondarie. Il Ministero dell'ambiente ha risposto favorevolmente e la società da quel momento ha cominciato a usare, anche se in minima parte, anche materie prime secondarie. Direi che questa è un po' l'attività principale.

Abbiamo detto che il motivo è che avevamo quest'obbligo convenzionale. Sinceramente, con l'ARPA abbiamo sempre collaborato in maniera molto proficua. Non abbiamo mai avuto nessun tipo di problematica particolare. Fino a oggi le cose sono girate bene. Non abbiamo motivo di evidenziare criticità o di porre accenti su questo. Sono stato molto sintetico.

**PRESIDENTE.** Do la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**LAURA PUPPATO.** Le domande che vengono quasi spontanee leggendo un po' di documentazione nonché le convenzioni, gli accordi e così via è che comunque come società appaltante avete garantito nella convenzione la verifica sistematica di ogni materiale che veniva impiegato. Ho visto la modalità dei cumuli, che venivano poi prelevati a orario.

Premetto che avete accettato un costo, perché subito è un termine eccessivo visto che si giustificava ampiamente relativamente ai prelievi che l'ARPA doveva sistematicamente effettuare anche per vostro conto in confronto con le società che utilizzavate. Rispetto alle situazioni che si sono andate verificando, che oggi dimostrano, sembra senza dubbio purtroppo per noi, che c'è stato un uso sistematico di terre mescolate a materiali tossico-nocivi, inquinanti e con esalazioni di cromo esavalente, quindi senza trattamento, nel corso dei mesi e degli anni che sono serviti per la costruzione del tratto autostradale, è possibile che mai sia giunto un dubbio sulla qualità del materiale impiegato? Non stiamo parlando di poca cosa e, soprattutto, abbiamo pagato per fare controlli che evidentemente non potevano essere adeguati se questi sono i risultati.

Vengo alla seconda questione. Il costo particolarmente conveniente del materiale, probabilmente fuori mercato, della materia prima, del terriccio che utilizzavate per i sottofondi autostradali non vi ha mai fatto supporre che potessero essere mescolati elementi che giustificavano quella riduzione di costo al metro cubo per la vostra società? Ci sono ragioni che alla data di oggi le fanno supporre o possono farle supporre che, evidentemente, quel costo così basso potesse essere imputabile a un qualche truffaldino sistema per l'immissione di sostanze inquinanti nell'ambito dei terricci, con questa fraudolenta modalità di scarico e di smaltimento dei rifiuti?

Ancora, tra le società di trasporto e quelle di cui vi siete serviti, peraltro proprio anche nella gestione della vostra tratta originaria, mi pare ce ne sia in particolare una che si era già macchiata di quel medesimo reato, anche se mi pare avesse patteggiato, ma lo chiedo a voi: una società come la vostra, così rilevante anche dal punto di vista delle mansioni e del bilancio, non ha ritenuto per esempio di filtrare, di evitare, di impedire che società che si erano già macchiate di reati di questa natura potessero continuare a svolgere quella funzione? In fondo, non era certo una garanzia per voi avere a che fare con gente che già in passato aveva avuto problemi di questa natura.

STEFANO VIGNAROLI. Ricordo perfettamente che il Corpo forestale dello Stato, in una delle prime audizioni in Veneto, disse che relativamente ai controlli autostradali effettuava appostamenti anche notturni, ma che aveva serie difficoltà perché non poteva, in caso di sospetto, entrare e verificare direttamente, immediatamente. Aveva bisogno di passare per la procura, ottenere un mandato. Suggeriva, quindi, che sarebbe occorso magari anche negli appalti la clausola per cui la Forestale potesse controllare in qualunque momento: corrisponde al vero? Che ne pensate?

PRESIDENTE. Aggiungo io una considerazione. È chiaro che stiamo ascoltando tutti gli operatori in campo. Le questioni emerse, come ricordava in gran parte la senatrice Puppato, riguardano due filoni di indagine. Vorremmo conoscere il vostro punto di vista. Ci sono ancora delle questioni giudiziarie aperte, quindi è evidente che le questioni vengono risolte in altra sede, ma ci interessa capire anche il vostro punto di vista.

Tra l'altro, c'è stato un pronunciamento del sostituto procuratore della direzione nazionale antimafia, Roberto Pennisi, che, riguardo ad un'altra importantissima infrastruttura, sottolineava come ormai in tantissime grandi opere purtroppo siano presenti situazioni analoghe, un po' forse

perché la normativa non è sufficientemente chiara, un po' perché ci si infilano affari strani. Alla fine, tantissimo del materiale usato per i sottofondi in realtà non ha le caratteristiche da materia prima secondaria, ma trattasi di vero e proprio rifiuto.

Qui siamo di fronte a situazioni molto circostanziate e vorremmo capire il vostro punto di vista. È chiaro che molto probabilmente i controlli non sono stati eseguiti come dovevano, non c'è stata un'attenzione adeguata. Vorremmo un po' sapere da voi.

STEFANO VIGNAROLI. Prima avete chiesto il permesso di usare MPS: a livello pratico, di che si tratta? Che materiale è questo?

PRESIDENTE. Do la parola al direttore Chiari per la replica.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. L'MPS era prevalentemente scoria di fonderia e riciclati di edilizia. Premetto che sul totale dell'opera, quelle con MPS sono poco più del 15 per cento dei rilevati per intero. Stiamo parlando, infatti, di una dimensione molto rilevante.

Cerco di rispondere in ordine sparso, un po' commentando quello che è stato detto. Sul discorso del Corpo forestale: onestamente non so rispondere. Non so se effettivamente la Forestale per accedere ha bisogno dell'autorizzazione della procura. Veramente non lo so. A noi non si sono mai rivolti per questo. Provo a rispondere un po' a tutto commentando i due casi, come chiedeva, che implicitamente contengono delle risposte alle osservazioni che sono state fatte.

Ovviamente, siamo a conoscenza del fatto che sono in corso due indagini in maniera importante. Le distinguerei. Mentre in una pare emergere qualche cosa effettivamente di non regolare, proprio in quell'indagine — che è stata chiusa recentemente — è emersa un'attività fraudolenta. Se è confermata, a tutti gli effetti si tratta proprio di una frode in pubbliche forniture.

Noi non prendiamo posizione in questo momento, ma se dovesse emergere questo, noi siamo parte lesa e ci costituiamo assolutamente parte civile su questo procedimento. Per me è facile dirlo, ma riteniamo che la società avesse anche utilizzato, oltre alla normativa prevista dalla legge, di estendere questi controlli coinvolgendo l'ARPA Veneto. Questo ci dava un po' conforto anche sul fatto che i controlli...

LAURA PUPPATO. Avete dato 1,5 milioni, no?

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Sì, 1,270 milioni di estensione, una cifra indubbiamente importante. Tenga presente che si tratta di un'opera da 1.150 milioni di euro, per cui stiamo parlando dello 0,1 per cento del costo.

Ritenevamo, con questa duplice forma di controllo delle nostre procedure, che ci è stato riconosciuto anche essere abbastanza rigide, e di quelle dell'ARPA, di avere sotto controllo il fenomeno. È chiaro che, se c'è della frode, del dolo, corruzione sulle bolle, sulle analisi, non c'è procedura che tenga. Questo è un problema un po' più ampio.

Relativamente all'altra indagine, c'è stato un incidente probatorio, che adesso si è chiuso. Aspettiamo l'esito delle decisioni del magistrato, ma confidiamo che anche lì la posizione dell'autostrada venga archiviata. Vorrei, però, segnalare qualche risultanza in merito a quest'incidente probatorio.

A fronte di 480 analisi, 60 chimiche e 60 meccaniche, sono emersi sei sforamenti, l'1 per cento, quasi un dato fisiologico. Oltretutto, gli stessi periti che hanno fatto l'incidente probatorio dicono che, essendo questo strato di materiali compresso tra due strati impermeabili, di fatto non inquina la falda. Ne è prova il fatto che le oltre 100.000 verifiche chimiche che abbiamo effettuato non hanno mai evidenziato inquinamento di acque. Poi c'è un discorso meccanico, per cui frantumando la carota si aumenta la superficie.

Non entro in questi dettagli, ma sento di dire che quello che è emerso non è un dato preoccupante in quei lotti. Diverso è nella parte sud, ma per la parte nord anche il nostro perito ci ha detto che è un dato fisiologico. In realtà, le analisi hanno evidenziato una sorta di bontà del fondo che è stato utilizzato.

Io non so come fare per aumentare questi controlli. È chiaro che qualcosa forse va cambiata nella normativa, ma questo è interesse di tutti e nostro per primi, perché non fa piacere neanche a noi...

PRESIDENTE. Anche su questo vorremmo conoscere la sua opinione. Recentemente, i test di cessione delle scorie di fonderia sono stati modificati con il decreto Ilva. Abbiamo introdotto un processo per il test di cessione diverso da quello precedente.

Come è noto, le scorie di fonderia possono essere utilizzate come materiale da sottofondo, se trattate correttamente. Il problema è che spesso i trattamenti, magari dichiarati, non vengono realizzati. A volte di fronte a una normativa forse un po' complessa, risulta difficile fare dei controlli o, a seconda di chi controlla, in un modo o in un altro, ci si trova di fronte a un illecito oppure no.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Forse il punto è utilizzare dei laboratori terzi, decisi quasi a livello più centrale, non so. Noi li abbiamo selezionati con procedure di gara, non sono stati laboratori a noi simpatici o amici. Ci sono state delle procedure di gara e hanno vinto. Forse un'entità terza...

PRESIDENTE. L'ARPA dovrebbe fare, in contraddittorio, delle verifiche. Lo chiederemo anche a loro.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Chiaramente, sì.

Per l'ultima questione, non so quale sia la ditta a cui si riferisce di cui diceva che aveva già avuto dei precedenti.

LAURA PUPPATO. La Locatelli.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Secondo me, la Locatelli è stata affidata in contemporanea alla Brebemi. Quando è emersa la questione della Brebemi, la Locatelli stava già lavorando per noi. Non l'abbiamo fatta lavorare dopo quello che è successo.

LAURA PUPPATO. Io sto parlando della questione che riguarda la Valdastico. La Locatelli era già stata inquisita per la vicenda Brebemi e ha lavorato sulla Valdastico.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Certo, ma lavoravano in contemporanea.

PRESIDENTE. L'appalto è stato dato in contemporanea.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. In ogni caso, non abbiamo dato noi l'appalto. È un subappalto.

LAURA PUPPATO. Comunque, immagino che di norma chiediate che siano aziende iscritte in *white list*.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Chiediamo sempre l'antimafia e facciamo tutte le verifiche. Inoltre, ci aspettiamo anche, avendo incaricato l'ARPA, ci segnalino se ci sono società in odore di...

LAURA PUPPATO. Mi pare che il problema ci sia.

ALBERTO ZOLEZZI. Uno dei rilievi che ci è stato posto era tecnico e vorrei capire che cosa ne pensate. I Carabinieri del NOE ci hanno detto che uno dei problemi delle scorie non trattate è anche quello della scarsa durata dell'asfalto steso sulla strada, che forse è un problema

tecnico importante. Avete contezza di questo dato, di un trattamento non adeguato? Che cosa ne pensate?

GABRIELLA COSTANTINI, *Responsabile area costruzioni dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Noi non abbiamo esperienza dirette di scorie non trattate. L'Autostrada Brescia-Padova è innanzitutto il committente dei lavori, che poi vengono affidati a imprese, che nella filiera sono quelle che scelgono i propri fornitori. Solitamente, peraltro, se si tratta solo di fornitura di materiali, il lavoro non è neanche oggetto di subappalto.

Tecnicamente, a oggi abbiamo risultati che le scorie dovrebbero essere state tutte trattate ed essere, quindi, vere e proprie materie prime secondarie. Speriamo che effettivamente non emergano non conformità. Le scorie non trattate possono creare dei problemi di natura tecnica. Non essendo trattate, inertizzate, può esserci in atto un processo che non si è esaurito. Questo potrebbe dare luogo a delle problematiche. Non abbiamo, però, esperienza in tal senso per poterlo confermare o meno.

LAURA PUPPATO. Vorrei che lei mi rispondesse a una domanda che ho posto prima, che credo abbastanza rilevante: avete avuto dubbi rispetto al fatto che la fornitura di questo materiale, di questa materia prima seconda, delle stesse terre che andavano inserite nei sottofondi, fossero particolarmente vantaggiosa? Lei mi insegna che c'è anche un incauto acquisto. Se acquisto a 10 una cosa che vale 100, è evidente che qualcosa di strano devo presumere ci sia.

In particolare, avete fatto una valutazione tra il costo del trasporto e il costo del materiale? Queste sono anomalie che abbiamo visto e che sono emerse come evidenze.

Ancora, nelle sue risposte non mi sono chiare due cose, e quindi le chiedo una maggiore spiegazione. Ha detto che non c'è controllo che tenga se qualcuno all'interno del cantiere o dell'attività in generale si presta a tenere il sacco aperto. Non l'ha detto così, ma così lo traduco io.

In questo senso, avete fatto delle indagini all'interno della vostra società o state parlando, invece, delle imprese che hanno lavorato all'interno del cantiere e che si sono girate dall'altra parte quando avvenivano questi fatti? Che tipo di ipotesi state facendo nel momento in cui dite che possiamo fare tutti i controlli del mondo, ma se una parte del personale o qualcun altro all'interno della realtà in cui si lavora si presta a queste situazioni, è più difficile anche per voi riuscire a capire che cosa succede.

Inoltre, ha detto, relativamente alla Valdastico, che la parte sud è diversa dalla parte nord: può essere più esplicito?

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Mi riferivo alle due indagini. C'è un'indagine sulla parte nord, sul lotto 456, e c'è un'indagine sui lotti 11 e 12, che sono quelli della parte sud. In quel senso dicevo che sono due indagini che stanno dando risultati diversi. Nella parte nord l'incidente probatorio ha dimostrato delle cose più rassicuranti; nella parte sud sono state chiuse le indagini ed è stato contestato alle ditte fornitrici, con un rinvio a giudizio vero e proprio, il reato di frode in pubbliche forniture. Ho semplicemente detto che ci sono due esiti diversi dalle indagini.

Relativamente al costo, innanzitutto preciso che non lo sosteniamo noi. Noi appaltiamo un lavoro a un soggetto e riconosciamo un *tot* al metro cubo, o alla tonnellata.

GABRIELLA COSTANTINI, *Responsabile area costruzioni dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. In realtà sono a corpo.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Sì, ma sono riconducibili al metro cubo. Dove questo si approvvigiona a noi non è dato sapere. Non controlliamo dove va ad approvvigionarsi, per cui questa indagine di mercato per quest'anomalia dovrebbe far rizzare a loro le antenne

più che a noi, che continuiamo a pagare sempre lo stesso prezzo a chi abbiamo affidato l'appalto.

PRESIDENTE. Affidate, quindi, l'appalto a queste imprese, che a loro volta...

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Riconosciamo un prezzo per il materiale...

PRESIDENTE. In ogni caso, il prezzo riconosciuto, essendo una fornitura...

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Vanno sul mercato a...

LAURA PUPPATO. Chi ne ha maggiore utile è l'impresa se c'è stata frode in questo senso.

BRUNO CHIARI, *Direttore generale dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa*. Se c'è stata frode.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti. Cercheremo di individuare eventualmente queste ditte specifiche che erano commissionate, ma sul lavoro che stiamo facendo un po' in parallelo ci sono dei procedimenti giudiziari in corso. Sono notizie che ci servono per ricostruire la vicenda delle grandi opere, ma anche per capire, rispetto all'utilizzo dell'MPS, che tipo di contributo possiamo dare per evitare che si utilizzi altro materiale che, oltre a creare un problema di inquinamento ambientale e una frode, non ha neanche le qualità adeguate per l'opera, per cui il danno è triplice. Dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione del direttore generale di ARPA Veneto, Carlo Emanuele Pepe.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori

della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore generale di ARPA Veneto, Carlo Emanuele Pepe, che è accompagnato da Vincenzo Restaino, direttore del dipartimento di Padova e Rovigo, ex Vicenza, e da Ugo Pretto, direttore presso il dipartimento di Vicenza, che ringrazio per la loro presenza.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche di reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi sempre al ciclo dei rifiuti e alle bonifiche.

L'audizione odierna, che pensiamo sia l'ultima, nel senso che poi chiuderemo il capitolo Veneto a meno di qualche aggiornamento in corso, riguarda appunto la situazione del Veneto. Come già comunicato al direttore Pepe, la Commissione è interessata ad approfondire in primo luogo le attività che avete svolto come ARPA Veneto in forza delle due convenzioni che avete stipulato, rispettivamente, in data 29 marzo 2006 e 18 aprile 2013 tra l'Autostrada Serenissima e l'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione ambientale del Veneto, per l'espletamento dell'*audit* sulle attività connesse alla realizzazione del tronco autostradale A31 Vicenza-Rovigo e Valdastico sud, con l'avvio dei controlli nell'anno 2006 e il proseguimento fino a tutto il 2015, nonché sulle ragioni di tale convenzione, che però ci sono già state abbondantemente spiegate.

La Commissione è, altresì, interessata a conoscere i criteri con cui l'ARPAV effettuava i controlli sia sull'impianto di smaltimento e recupero dei rifiuti sia sulle imprese che conferiscono i rifiuti speciali.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, se lo riterranno opportuno, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta.

Nel cedere la parola al direttore Pepe e ai suoi collaboratori, lo informo che abbiamo raccolto il materiale. Anche alla

luce delle due indagini che sono in stato avanzato — ci dicevano adesso che un incidente probatorio è stato chiuso e che l'altra indagine si è chiusa con dei rinvii a giudizio — ci interessa capire come avete rispettato le due convenzioni. Abbiamo affrontato altre volte anche il tema dell'uso delle materie prime seconde nei sottofondi delle grandi opere stradali, che a normativa vigente sta creando non pochi problemi.

Darei quindi la parola al direttore Pepe, che potrà avvalersi dei suoi collaboratori quando lo riterrà opportuno.

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Presidente, abbiamo preparato un appunto che vorremmo seguire per dare un ordine alle attività. Io l'ho informalmente. Visto che lei ha seguito anche tutte le varie attività nelle altre Commissioni, le darei una copia informale; poi, se ritiene, la trasmettiamo ufficialmente, ma con questa potrà seguire anche...

PRESIDENTE. La riteniamo già acquisita, per noi diventa formale. Se intendete integrare o modificare...

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Serve per permettervi di seguirci.

PRESIDENTE. Nella discussione. Allora, ne facciamo tre copie.

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. L'*auditing* sull'attività di monitoraggio ambientale connesso ai lavori della costruenda autostrada A31, cosiddetta Valdastico Sud, nel tronco che parte da Vicenza e va a Rovigo, è stato oggetto di apposita convenzione tra l'Agenzia regionale per la protezione ambientale del Veneto e la società Autostrade Brescia-Padova-Verona-Vicenza Spa. Fu approvata con decreto del commissario straordinario ARPAV n. 190 il 15 marzo 2006. La società citata doveva, infatti, ottemperare a quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 maggio 2003,

per la realizzazione del progetto dell'autostrada A31 Valdastico, completamento a sud, *Gazzetta Ufficiale* n. 129 del 6 giugno 2003.

In particolare, l'allegato A, dove vi erano le prescrizioni della commissione VIA, al punto primo recitava che per il monitoraggio si specificava che il progetto esecutivo doveva essere corredato da un piano di monitoraggio riguardante tutte le componenti ambientali e le tre fasi dell'opera. Detto piano di monitoraggio doveva essere concordato con l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Veneto.

La società ha voluto estendere questa prescrizione con la stipula della citata convenzione, valevole in un primo periodo dal 2006 al 2012, poi come abbiamo detto è stata estesa fino alla fine dei lavori, che dovrebbero avvenire il 31 agosto, poi per l'attività di *post operam*.

Dovevano essere svolte le seguenti attività, 12: coordinamento di *audit* del progetto di monitoraggio ambientale; verifica idoneità dei siti di monitoraggio; definizione soglie e attenzione e allarme con cui confrontare i dati di monitoraggio; verifica delle procedure di campionamento; preparazione e analisi dei campioni; verifica delle procedure di emergenza; verifica degli strumenti di misura utilizzati; sopralluoghi dell'attività di rilievo nell'ambito del monitoraggio; sopralluoghi con campioni e misure in doppio, validazione di dati di monitoraggio; analisi di laboratorio; validazione dati di monitoraggio e confronto con le soglie stabilite; predisposizione di documenti tecnici e di sintesi, quindi dei *report*; risposte a richieste pubbliche ambientali e informazioni eventi ai cittadini.

La convenzione, come ho detto, è stata rinnovata fino al 31 dicembre 2015, quindi è ancora attiva quest'anno, sostanzialmente per gli stessi ambiti.

PRESIDENTE. A quanto ammontava il costo complessivo della convenzione? Lo ricordate?

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Circa 1.200.000 euro più 270.000 euro.

PRESIDENTE. Del rinnovo?

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Tutto il periodo.

PRESIDENTE. Era diviso...

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Il rinnovo è stato fatto perché l'opera si è protratta oltre i tempi previsti. Quest'attività di *audit* prevedeva una verifica *ante operam* del sito, ovviamente sulle varie matrici ambientali (acqua, aria, suolo, acque sotterranee, paesaggio), quello che succedeva durante la costruzione dell'opera e il *post operam*. Si sta completando in questa fase che speriamo dovrebbe concludersi per la fine dell'anno, da quello che mi risulta.

Il *post operam* serve, in sostanza, al di là dei compiti della commissione, a valutare l'impatto dell'opera sul territorio, per capire, dopo che è stata costruita, se veramente avrà un impatto pesante sul territorio. Questi saranno i dati che avremo a disposizione insieme con la Società Autostrade credo dalla fine dell'anno in poi, con una relazione conclusiva, ma questi dati sono stati sempre resi disponibili e sono disponibili attualmente su un sito che è stato costruito insieme alla Società Autostrade, su indicazione nostra a Società Autostrade. Sono dati pubblici.

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Questa convenzione rinnovata nel 2015, quindi, per gli stessi ambiti è tecnicamente divisa come Veneto in tre momenti: *ante operam*, come dicevamo brevemente, prima dell'inizio dei lavori, in corso d'opera e *post operam* al termine dei lavori.

Nel documento che abbiamo consegnato c'è tutto l'elenco con lotti verificate, note, date e interventi dei dipartimenti. In un primo tempo, erano coinvolti tre dipartimenti provinciali (Vicenza, Padova e Rovigo), poi man mano si è arrivati a utilizzare solamente il dipartimento di Vicenza, ma sono state utilizzate anche strutture dell'Agenzia con tutti gli osservatori regionali. Davvero non parliamo

solamente di suoli, ma di rumore, di aria e di tante altre matrici. Questo era considerato come un ulteriore livello di controllo tra quelli previsti normalmente in fase di costruzione di un'opera del genere. È una sorta di procedura di autoverifica. Tengo a dire che non è una consulenza, ma potrebbe essere un'informazione importante che è stata data in questo percorso.

Abbiamo detto anche in altre Commissioni e ricordo che come ARPA Veneto abbiamo proposto a ISPRA nel giugno scorso un gruppo di lavoro che dovrebbe chiudersi nel 2016 con la fattiva collaborazione della dottoressa Laraia di ISPRA, per trovare una soluzione per aggiornare una norma dello Stato del 1998 e dare dei suggerimenti, ovviamente come ISPRA e ARPA, che poi eventualmente potranno essere valutati. Sicuramente, infatti, una norma del 1998 è un po' datata. Noi sicuramente non possiamo dare prescrizioni più restrittive della norma che c'è attualmente.

Se vogliamo andare un po' dello specifico, passerei la parola all'ingegner Restaino, che, come ex direttore del dipartimento provinciale di Vicenza, ha seguito, come anche il dottor Pretto, i vari *step*, i vari passi di questo lavoro. Possono darvi descrizione migliore. Nel documento che ho consegnato abbiamo le date di tutte le verifiche, le note e le corrispondenti sanzioni, denunce e segnalazioni alla procura competente per territorio dovute a nostre attività, a esposti o denunce circostanziate, a richieste di segnalazione di nostri colleghi in seguito all'attività di *audit*, o anche richieste formali di enti locali come comuni e province o, addirittura, della regione Veneto stessa.

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Continuando velocemente quello che stava dicendo il direttore, è chiaro che l'*audit* non si concentra sulle materie prime seconde, argomento che interessa di più a questa Commissione. In particolare, nella relazione abbiamo orientato molto i contenuti a quello che alla Commissione stessa in-

teressa, quindi controlli e attività effettuate.

Accenno soltanto a un aspetto per dar rilievo al fatto che, secondo le esperienze che abbiamo maturato in questi anni, questi *audit* hanno un risvolto positivo. Il primo elemento è che, quando vengono costruite queste grandi opere, ci troviamo di fronte a società che non sono in grado di conoscere i problemi ambientali. Avere un adeguato supporto nel cercare di seguire delle logiche di qualità nella gestione di questi percorsi è importante. Cito un esempio banale.

Nel corso della costruzione di queste autostrade sono state scoperte tre discariche assolutamente non previste prima nella definizione dei progetti particolareggiati che erano stati presentati. Eppure almeno una di queste era censita, quindi era a disposizione dei siti della provincia. È chiaro che in qualche modo queste questioni poi sono state gestite seguendo le norme di legge, in parallelo anche con l'attività di *audit* che veniva fatta da ARPAV, ma non era previsto nessun piano di monitoraggio su questo tipo di attività. Questa è un'esperienza che ha maturato il gestore.

Un altro elemento deriva proprio dalle materie prime seconde. Tenete presente che per un operatore normale, cioè chi opera nei cantieri — parlo dell'operaio comune — portare un camion con dentro dei rifiuti molto pericolosi o portare un camion con del materiale idoneo non fa nessuna differenza. Dal punto di vista visivo, non si differenzia assolutamente il contenuto. Avere delle procedure che mettono in un percorso standardizzato il controllo dei materiali aiuta ad arrivare a definire meglio queste cose.

Questo è quello che abbiamo fatto per le materie prime seconde. Abbiamo fatto in modo che la Società Autostrade avesse a disposizione una procedura dettagliata da seguire, che potevano appunto seguire nel dettaglio. Rispetto alla mole di materiali che venivano movimentati, di cui poi potrete prendere visione, tenendo presente che le scorie rappresentano sul contenuto totale di materiali movimentati nel can-

tiere solo il 2 per cento. Vi rendete conto che la quantità di materiale movimentato, intorno ai 10 milioni di metri cubi, è enorme, così come i camion che si muovevano e la stessa possibilità di avere delle non conformità alla norma. Le procedure servono proprio a questo.

Prima di arrivare alla definizione del contenuto della procedura, sento di aggiungere solo un'altra osservazione. Tenete presente che l'*audit* come prima impostazione concepita da ARPAV non comprendeva assolutamente le materie prime seconde per il semplice motivo che una norma del ministero ha obbligato successivamente la Società Autostrade, ma probabilmente anche correttamente da un certo punto di vista — credo che il risparmio di risorse, se fatto in maniera corretta, possa essere anche adeguato — a fare in modo che i materiali utilizzati come sottofondo provenissero da riciclati per circa un 30 per cento.

Questa norma ha portato a una variazione del progetto definitivo della Società Autostrade, consentendo anche l'utilizzo, con l'autorizzazione del Ministero all'ambiente, di queste materie riciclate, cosa che la Società Autostrade ha fatto. Dopo due anni dall'inizio dell'opera, dopo un anno dalla stipula della prima convenzione, l'abbiamo riportato all'interno di una procedura che, basata sull'esperienza del passante — chi è veneto sa perfettamente quali problemi abbia creato — e della costruzione di altre grandi opere in Veneto, ha previsto una verifica ulteriore, superiore a quella prevista dalla norma stessa, di questi materiali riciclati in uscita dalle aziende che selezionano, con una tracciabilità dei percorsi e un'individuazione degli spazi e degli ambiti in cui erano inseriti nell'ambito di quello della Società Autostrade.

Per quello che si sa, almeno dai giornali e dalle indagini, se è stata identificata una serie di società perché sono state svolti carotaggi per verificare se ci fossero rifiuti o materie prime seconde conferite, è stato possibile anche perché in relazione

alla tracciabilità si poteva definire materialmente chi aveva conferito in quell'area quei rifiuti.

PRESIDENTE. Nella procedura che avete messo in atto questo era possibile?

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Era possibile farlo. Abbiamo anche verificato con gli *audit*. Quando abbiamo effettuato questi controlli, almeno per quello che ci riguarda, in quei casi statistici, abbiamo riscontrato che la tracciabilità c'era. Questo consente molto di più come elemento di deterrenza. L'avevamo fatto *a priori* proprio perché volevamo costruire un elemento di deterrenza nei confronti di chi voleva conferire questo.

Si sapeva ed era pubblico e trasparente il fatto che chi conferiva rifiuti anche pericolosi poteva in qualche modo essere sempre rintracciato successivamente. Si poteva sapere chi li aveva conferiti. Quest'elemento è, ovviamente, a disposizione anche dell'autorità giudiziaria nel caso specifico. La Società Autostrade può fornire tutte le informazioni di dettaglio, come credo abbia già fatto, altrimenti nomi e cognomi non sarebbero finiti sui giornali.

C'è da dire che la nostra attività di *audit* ovviamente non si limitava soltanto a mettere a punto questi aspetti, ma dava anche una verifica di quello che veniva svolto nei cantieri. Come ben ha detto il direttore, però, finché si era nell'ambito di quelle che potevano essere procedure di comportamento e non norme di legge, chiaramente le nostre diventavano delle comunicazioni di non conformità. Quando i nostri tecnici che effettuavano questi controlli sul territorio trovavano delle non ottemperanze alle norme di legge, questi si trasformavano in provvedimenti che andavano segnalati all'autorità amministrativa o all'autorità giudiziaria.

Abbiamo voluto in questo documento fornire un elemento di dettaglio perché fosse valutato. Troverete che, oltre alle due grosse inchieste che ci sono state, c'è stata una serie di altre segnalazioni all'autorità

giudiziaria. Personalmente, insieme ai NOE ho avuto modo di interloquire con l'allora procuratore capo della Repubblica di Vicenza, conferendogli un *dossier* affinché questo fosse comunicato a chi stava svolgendo le indagini a Venezia da parte della distrettuale. Credo che sia arrivato. L'abbiamo fatto dando tutti gli elementi a nostra disposizione in quella fase. Abbiamo raccolto in quel *dossier* una serie di non ottemperanze e di evidenze oggettive che avevamo riscontrato nel corso degli anni in cui abbiamo effettuato i controlli.

Credo che, dal punto di vista della nostra attività di *audit*, ci sia poco da aggiungere, tranne per un ulteriore elemento. Il fatto di aver svolto l'attività di *audit* non ha assolutamente impedito di svolgere in parallelo un'attività di controllo. Tutte le segnalazioni e gli esposti non venivano portati avanti dagli uffici che svolgevano attività di *audit* anche sulle materie prime seconde.

L'*audit* di cantiere veniva svolto all'interno della nostra organizzazione da un servizio che non era quello che effettuava la vigilanza sul territorio. Gli esposti seguivano un percorso diverso, proprio perché si è voluta differenziare la funzione, ma era tale da non farla sovrapporre. Addirittura, quando c'erano delle non ottemperanze dal punto di vista legale, i colleghi che effettuavano gli *audit* chiedevano supporto ai colleghi ufficiali di polizia giudiziaria per somministrare le sanzioni che andavano somministrate nei casi specifici. Troverete, quindi, anche queste indicazioni all'interno della relazione di dettaglio che è stata stesa.

Aggiungerei ancora un aspetto oltre alle società che vedrete alla fine, perché le abbiamo elencate, quelle che forse interessano di più per quanto riguarda le scorie, argomento che mi pare sia appunto di particolare interesse, con le quantità conferite. Oggettivamente — la darei per mia sensazione personale — quella dei riciclati è una materia molto complessa, che deve essere presa in considerazione e rivista se possibile. Mi permetto di dire che andrebbe semplificata. Dobbiamo

avere la possibilità come operatori sul territorio di distinguere facilmente se si tratti di rifiuti o meno.

Quanto più ci avvaliamo di supporti tecnici di secondo livello, tanto più diventa complicata la definizione, tanto più non si riesce a essere chiari sulla scelta e sul binario che bisogna seguire. Mi limiterei a questo. Il dottor Pretto potrebbe avere qualcosa da aggiungere che a me è sfuggita. Lascio a lui eventualmente la parola, se il presidente è d'accordo.

UGO PRETTO, *Dirigente dipartimento di Vicenza*. Non ho nulla da aggiungere. Voglio ribadire il penultimo concetto espresso dall'ingegner Restaino. Io sono responsabile dell'esecuzione contrattuale della seconda fase, e quindi sono l'attuale responsabile dell'esecuzione contrattuale. Vale, però, soprattutto quello che ha detto l'ingegner Restaino. Quando i miei tecnici vanno fuori per l'attività di *audit* sul cantiere e rilevano cose marginali, ovviamente le segnalano; quando le cose eccedono il livello normativo, ci si ferma e immediatamente si chiamano i colleghi della vigilanza.

Non abbiamo, infatti, due giacchette, ma comunque una sola. I miei tecnici non sono ufficiali di polizia giudiziaria, ma ciò non toglie che sono comunque dei pubblici ufficiali e come tali si comportano. Quando finisce tutto, la relazione che completano viene trasmessa dal sottoscritto alle autorità competenti.

PRESIDENTE. Vi ringrazio.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LAURA PUPPATO. Ho diverse domande da fare. Nella documentazione sono descritti i reati ascrivibili alla realizzazione dei sottofondi stradali della Valdadastico, ma ci sono anche altre questioni di cui poi vorrei che si parlasse. Siete, infatti, l'ARPA e la situazione del Veneto non ha colpito positivamente questa Commissione, perché un sistema di reati ambientali è promosso da almeno una

quindicina d'anni, sostanzialmente un fattore endemico, una sorta di sistema nell'illecito dello smaltimento dei rifiuti, che prosegue ed è proseguito nonostante la pendenza dei procedimenti penali e il rinvio a giudizio dei titolari degli impianti incriminati, fino al sequestro avvenuto recentemente.

Il tema, quindi, è piuttosto rilevante e, obiettivamente, vede coinvolta ARPA, anche se so che lei è direttore di ARPA, se non ricordo male, da tre anni e mezzo o quattro. Farò, quindi, domande che riguardano anche non il suo tempo di responsabilità, ma quello precedente. D'altro canto, si può dire quel che si vuole, nel senso che ovviamente ciascuno cerca di motivare e giustificare perché il suo sistema di controllo non è risultato adeguato ai fini dell'obiettivo di tutelare anche la salute pubblica in relazione, in questo caso, all'edificazione dell'autostrada Valdastico.

Parlo da persona non competente, non tecnico di laboratorio né chimico. Avete parlato di *audit*, di controlli, ma per esempio in relazione ai *test* di cessione, che hanno permesso la verifica *a posteriori* del fatto che vi erano state mescolanze con materiale fortemente inquinato — si sa che il cromo ha una forte emanazione in termini di *test* di cessione — come si può affermare che sono stati fatti dei carotaggi, e quindi degli *audit* anche relativi all'opera già eseguita nonché un controllo sistematico?

Anche la convenzione in corso su questa rilevante autostrada, infatti, ha previsto 1,5 milioni di euro: sarà anche lo 0,1 per cento del valore complessivo dell'opera, ma non sono bruscolini, bensì un importo importante, che normalmente richiede una presenza costante, sistemica e così via.

Leggo, invece, che addirittura dei mezzi sono stati rinviati da ARPA all'origine in quanto il carico non era ritenuto adeguato. Non dovrebbe essere questo il sistema. Laddove si appuri, all'interno di un mezzo che viene in cantiere, che vi è materiale tossico nocivo smaltito in questa forma fraudolenta, non si dovrebbe rin-

viarlo all'origine, ma identificare la proprietà, bloccare all'origine il carico e procedere con le denunce conseguenti. Come mai ci sono stati dei controlli così poco accurati e un'eccessiva facilità nel prevedere situazioni simili?

Ancora, leggo, 18 aprile 2013, articolo 3.2 della convenzione, che l'Autostrada Serenissima si obbligava a fornire ad ARPAPAV tutte le informazioni necessarie all'esecuzione delle attività oggetto della presente convenzione: quali sono state le informazioni che eventualmente avete avuto dalla società Serenissima? C'è stato o meno durante questo periodo un tramite informativo tra voi e il committente?

Lei ha detto che sono state scoperte tre discariche durante i lavori. Vorrei capire meglio. Questi fatti sono noti? Può spiegarci più nel dettaglio?

Vengo ad altri aspetti. Voi sapete che una delle società, la Locatelli, ha avuto problemi rilevanti di carattere penale sia nell'amministratore delegato sia nel socio relativamente all'inserimento di materiali tossico-nocivi nel fondo autostradale della Brebemi: questo non vi ha sollecitato come ARPA Veneto a essere maggiormente accurati proprio nei controlli di quei mezzi provenienti dalla medesima società?

Concludo ponendovi una domanda generale. Potrei farvi l'elenco, che è spaventoso, da Mestrinaro a Vidori, dalla C&C a Nuova Esa, a Servizi Costieri di Marghera, a Ecolando, alla Levio Loris e così via...

**PRESIDENTE.** In parte ci hanno già dato delle risposte.

**LAURA PUPPATO.** Sì. Siccome c'è un sistema di malaffare proseguito nel tempo, come si giustifica ARPAPAV per non essere entrata nel merito anche rispetto al settore ambiente della regione, che si è macchiato con l'ingegner Fior di così tante e gravi connivenze, per non parlare di reati veri e propri? Il caso Mestrinaro è emblematico ed è stato drammatico. Lì addirittura abbiamo certificato un materiale per inserirlo nei sottofondi, mentre in realtà veniva realizzato con sistemi del tutto inidonei a garantire qualità e sicurezza.

ARPAV non esce bene da questa vicenda. Vi rendete conto.

Alla fine, non possiamo neanche giustificarlo — mi permetta di dirlo, direttore, in confidenza — con il fatto che abbiamo poco personale, come possono dire il Lazio o la Puglia. Siamo adeguati, infatti, dal punto di vista del personale ed eravamo addirittura maggiormente adeguati negli anni scorsi, quando avevamo meno *spending review*. Come si è giustificato un tale sistema di malaffare nel mondo dei rifiuti senza che ARPAV intervenisse?

ALBERTO ZOLEZZI. Ringrazio per la relazione e anche per la nota che ci avete consegnato.

Un po' viene in mente che ci sia una sorta di paradosso e a questo proposito chiedo una vostra opinione. Siamo tutti parte di questo problema, perché il Governo raccomanda forniture che affidino appalti verdi quasi con un obbligo all'utilizzo di MPS. Siccome, però, poi spesso c'è assenza di controlli in questa realtà, ma anche in molte altre, sono rifiuti pericolosi smaltiti a buon mercato. È un sistema a norma di legge per smaltire illecitamente rifiuti pericolosi, tra l'altro prodotti di solito in altre realtà, e far risparmiare le aziende. Vi ringrazio, anzitutto, perché avete detto che secondo voi la normativa dovrebbe essere resa più chiara, ma vi chiedo un'ulteriore opinione su questi aspetti.

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Cercherò di dare una prima breve risposta alla senatrice Puppato, poi cederò la parola ai tecnici.

Per quanto riguarda il *test* di cessione, non può essere effettuato su un mezzo che sta arrivando in cantiere, perché — mi correggerà il collega chimico — servono almeno quattro o cinque giorni. Per uno in particolare servono tre giorni. Non possono essere effettuati su un mezzo che arriva in un qualsiasi cantiere o in una qualsiasi discarica.

LAURA PUPPATO. Scusa se la interrompo subito, direttore. Leggendo e anche informandoci, abbiamo saputo che c'era l'abitudine a inserire nell'ambito del cantiere i cumuli del terriccio che poi sarebbe stato verificato da voi e dai laboratori privati di cui si serviva la stessa Serenissima. Poi sarebbe stato utilizzato per i fondi stradali. Quei cumuli restavano, quindi, in cantiere non tre ore o quindici, ma per svariati giorni.

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. A noi risulta che venivano subito stesi, che le ruspe ci passavano subito. Indipendentemente da questo, la procedura che prevedeva i controlli di queste materie seconde prevedeva da parte della Società Autostrade anche la possibilità di effettuare controlli sul cantiere oltre che presso il fornitore. Questo non era escluso.

Ripeto che dall'esperienza che abbiamo maturato in questi anni l'aspetto determinante su queste cose secondo me è quello che prevale. All'interno di 10 milioni di metri cubi di materiali movimentati o c'è qualcosa che evita che siano trasferiti dei rifiuti all'interno delle materie prime seconde, riciclati che devono essere portati nell'ambito del cantiere, o credo che neanche il corpo dei Carabinieri piazzati sul posto riuscirebbe a individuare le frodi che possono essere commesse. È del tutto impensabile.

Dicevo che bisogna semplificare la normativa per un semplice motivo e cito un esempio pratico. Abbiamo oggi delle autorizzazioni rilasciate secondo cui non c'è la possibilità di fare nessun *test* di cessione in uscita, solo i conglomerati cementizi. Su quelli non possiamo rispondere. Possono avere anche i *test* di cessione fuori dai limiti — sto entrando un po' nel tecnico, ma vorrei che mi capiste su questo — ma non possiamo effettuare il *test* di cessione, perché questo non rappresenta un elemento di prova né per l'autorità amministrativa né per quella penale.

Faccio dei nomi? Ecoman, in provincia di Padova? È un'azienda che per autorizzazione provinciale, normata sulle norme

nazionali, non ci dà la possibilità di fare quelli che lei chiama *test* di cessione. Sotto la Società Autostrade per i materiali conferiti come conglomerati cementizi da parte di questa società non possiamo assolutamente intervenire, perché la norma non ce lo consente.

CARLO EMANUELE PEPE, *Direttore generale di ARPA Veneto*. Vorrei aggiungere qualcosa. Quando dicevo che non possiamo dare prescrizioni più rispettose della norma, era proprio questo il tema. Siamo l'unica, prima ARPA d'Italia che ha chiesto a ISPRA di costituire un gruppo di lavoro per dare delle risposte, per aggredire, se mi passate il termine, questo tema in maniera tecnica, per avanzare una proposta a chi legifera in modo da aggiornare una norma che vede anche noi in difficoltà. Se effettuiamo con i nostri tecnici sopralluoghi, verifiche e campionamenti, a cui magari segue un fermo per una determinata attività, e dopo un giorno viene sbloccato tutto perché la norma lo consente mette in forte difficoltà anche noi, mossi, oltre che dal lavoro, anche da un po' di passione per questo tema.

Aggiungo un'altra cosa per la senatrice Puppato. Noi abbiamo partecipato, tranne purtroppo che a quella per la Coimpo, alle tre riunioni sulla descrizione di tutti gli impianti e le problematiche affrontate in Veneto: all'epoca venimmo con tutti i direttori provinciali proprio per dare tutte le risposte possibili, oltre alla documentazione, per essere di aiuto e di contributo alla commissione.

Lei ha fatto alcuni nomi. È vero che io sono in ARPA solo da quattro anni e mezzo, ma dalla tesi di laurea, ahimè risalente a 26 anni fa, mi occupo di ambiente. Vi dico che alcuni di questi impianti sono chiusi da tempo, ma ricordo perfino la via: Nuova Esa è in via Fornace a Marcon e Servizi Costieri è in via Righi a Marghera. Abbiamo sentito talmente tanto nominare le attività e le società che ha citato che le conosciamo benissimo, ma non è così semplice andare con le armi che abbiamo, con la norma che abbiamo. So a memoria l'indirizzo io che sono il

direttore generale e non sicuramente un tecnico.

Vorremmo rispondere ancora alla senatrice sul tema Locatelli.

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Un altro tipo di criticità è quello relativo al fatto che a noi vengono conferiti non dei rifiuti sull'A31 formalmente, ma materie prime seconde, che cioè hanno già subito un test di cessione.

In provincia di Vicenza, come in provincia di Padova, regione Veneto, possiamo fare dei controlli anche presso i gestori, cioè coloro che fanno recupero rifiuti. Possiamo effettuare dei controlli puntuali. Tanto per essere chiari, se guardate la società che ha trasferito più rifiuti... scusate, più materie prime seconde — un *lapsus* — Acciaierie Beltrame, è stata controllata più volte da noi, una volta anche con i NOE, con dei superamenti in alcuni casi riscontrati, segnalati all'autorità giudiziaria su inottemperanze ambientali.

Nell'ambito delle procedure anche giudiziarie bisogna differenziare tra il reato ambientale puntuale e i traffici. In parte è stata fatta quella modifica alla norma, per fortuna, intervenuta adesso. Le cose più gravi vanno trattate in maniera diversa. Lasciate risolvere a noi le cose più semplici come ufficiali di polizia giudiziaria. La norma è intervenuta e questo è stato un intervento che secondo me è valido, ci consentirà di agire meglio.

Dove ora siamo ancora spuntati come agenzie regionali da questo punto di vista? Lo dico subito: mi spiegate come faccio ad andare a Brescia? Quali sono gli strumenti che ho per andare a Brescia a fare dei controlli a un'azienda che non è nel mio territorio? L'unica cosa che posso fare, come troverete nella relazione, sono comunicazioni alla provincia di Brescia in cui chiedo giustificazione di cose che non vanno nell'impianto. Le abbiamo fatte queste cose. Le troverete come comunicazioni, ma non abbiano la possibilità di muoverci a livello interregionale.

Se si vuole intervenire in maniera forte da questo punto di vista, cercando di

colpire reati veramente tali, come per altre Forze dell'ordine — i NOE hanno a disposizione questi strumenti — anche per l'ARPA dovrete mettere a disposizione questi strumenti, cioè creare gruppi inter-regionali che hanno la possibilità di muoversi in maniera libera su tutto il territorio nazionale. Credo che questa sia una scelta che va correlata all'aspetto normativo che è stato messo a punto ultimamente, in questa fase, quello dei reati ambientali.

PRESIDENTE. Basterebbe che approvassimo la legge sulle agenzie. Approfitto del fatto che rimane agli atti per dire che oggi ho scritto 200 *tweet*. Non so più come fare, anche perché è una norma che al Senato si può fare in due ore. Non credo che ci siano ormai delle preclusioni. È chiaro che la giurisdizione di un'ARPA è su una regione. Adesso mi si diceva che hanno sequestrato proprio a casa mia un'azienda veneta, e loro lo hanno imparato per caso, perché non c'è comunicazione a Ferrara.

Credo che sia veramente indispensabile approvare quella legge, anche se non è sicuramente la panacea di tutti i problemi. Tra l'altro, però, aiuta anche ad applicare il tema dei reati ambientale, altrimenti la parte sesta e quella che ricordava adesso l'ingegnere non riescono ad applicarla se non viene definita la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria valida per tutti. Almeno lì si mette la facoltà di farlo. Oggi non c'è una normativa di riferimento nazionale che dica che le agenzie ambientali possono avere ufficiali di polizia giudiziaria.

Chiedo scusa del commento.

LAURA PUPPATO. Presidente, leggo anche che nella convenzione 2006-2012 l'ARPA doveva svolgere le seguenti attività: verifiche di idoneità dei siti di monitoraggio; definizione delle soglie d'attenzione; verifica delle procedure di campionamento; verifica delle procedure di emergenza; verifica degli strumenti di misura; sopralluoghi e attività di rilievo; sopralluoghi e campionamenti e validazione in doppio; validazione dei dati di monitoraggio.

È inutile che scriviamo questa montagna di roba se i risultati sono questi. Dobbiamo anche dirci che probabilmente indichiamo, a questo punto, una serie di azioni che non rilevano dal punto di vista dell'efficacia, o rilevano in misura parziale. Capisco tutto, ma il risultato finale è questo. Siccome...

PRESIDENTE. Siamo noi, però, a fare le norme.

LAURA PUPPATO. Siccome il risultato finale è questo, non possiamo validare, garantire, certificare e inserire. Questo è il dramma. In ogni caso, nelle convenzioni esprimiamo un'azione e un dato che non possiamo raggiungere.

ALBERTO ZOLEZZI. Avete accennato ai conglomerati cementizi. Ha fatto riferimento al fatto che la norma non consente il *test* di cessione: visto che nella nota del 15 maggio 2012 alla provincia di Mantova si chiedono informazioni sull'autorizzazione posseduta da Mantova Agricoltura e così via, segnalando un conferimento di partite di misto cementato conferite quali MPS, tecnicamente questo misto cementato rientra nei conglomerati cementizi, e quindi non è passibile dei *test* di cessione?

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Certo che rientra nei conglomerati cementizi. Il vero problema dei conglomerati cementizi è facile da comprendere: se non faccio il *test* di cessione alla fine, vuol dire che non conosco il materiale primo utilizzato per la miscelazione. Prendo il materiale, lo miscolo con il 2 per cento di cemento, non faccio il *test* di cessione, posso trovarmi qualsiasi cosa a monte. In pratica, non ho la possibilità di verificare la sua pericolosità dal punto di vista ambientale. La norma me lo consente.

Quanto alla Locatelli, senatrice, mi piace fare una precisazione, poi se vuole vado anche alla questione delle discariche. Nel momento in cui abbiamo avuto coscienza di quel caso perché venuto in

risalto sui giornali, immediatamente con la Società Autostrade si sono sospese le forniture. Questo è il principio che è stato messo in atto. Posso dirle di più.

LAURA PUPPATO. Ricorda le date?

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Credo 2011-2012. Non ricordo la data precisa, ma lo prevedeva la procedura. Nel momento in cui c'erano delle evidenze oggettive interne o esterne che i materiali conferiti potessero avere dei problemi, come secondo l'indagine e i presupposti, non noi, ma la procedura prevedeva da parte di Società Autostrade la rivisitazione e rivalutazione completa.

A monte di questa procedura, infatti, prima di scegliere un fornitore, come valeva per tutte le procedure delle grandi opere in Veneto, c'era la validazione del fornitore. Andava verificato materialmente attraverso una serie di presupposti se il fornitore rispondeva ai requisiti minimi.

LAURA PUPPATO. La Locatelli, quindi, ha sostanzialmente operato dal 2010 fino a quando?

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Non so dirglielo adesso con precisione, ma da quello che ricordo — era una questione che avevamo seguito — la Società Autostrade ha cominciato a sospendere immediatamente le forniture o subito dopo, appena si sono verificati quei fatti.

Le dico di un'altra evidenza...

LAURA PUPPATO. Scusi, poi non la disturbo più, ma riuscirebbe a farci avere i dati precisi relativi a questa vicenda specifica della Locatelli? La data in cui è stata assunta come impresa e i dati...

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Dovrò reperirli presso la Società Autostrade, ma sono dati che posso farle avere. Dovranno essere reperiti, perché erano loro a gestire e autorizzare le forniture.

LAURA PUPPATO. Se possibile, vorremmo anche l'elenco dei dipendenti: quanti sono quelli che si occupano dei controlli, quanti gli amministrativi in Veneto nell'ARPA e così via.

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Per questo faccio fatica come direttore di dipartimento.

LAURA PUPPATO. Ce lo inviate, il direttore ce l'ha.

VINCENZO RESTAINO, *Direttore del dipartimento Padova e Rovigo*. Certo.

Aggiungo un paio di particolari sulla vicenda Locatelli, come anche sulle altre vicende: la difficoltà nel reperire le informazioni per essere certi che non ci fossero problemi. Spesso la difficoltà nel reperire informazioni deriva anche dalle indagini delle autorità giudiziarie. Credo che oggi vi si sia parlato di due casi. Il primo, che conoscete tutti, è quello della DDA; il secondo è un altro, che riguarda un'azienda, di cui vi avrò parlato qualche sostituto procuratore.

Quando è partita quell'indagine? Nel 2009. Sapete quando abbiamo avuto informazioni che c'era quell'indagine? Dopo 12 o 13 mesi. Mi dite come facciamo a mettere in atto azioni correttive su quelle indagini se le procure non ci informano di questi problemi? Dopo un anno abbiamo avuto coscienza che il corpo forestale stava indagando per conto della procura della Repubblica di Verona su questa faccenda.

Abbiamo fornito tutte le informazioni. Come al solito. A me comincia proprio a dispiacere, sentiamo quasi ogni volta di sedere dalla parte del tavolo degli imputati, non di chi cerca di risolvere i problemi, e questo comincia anche a dare un po' di fastidio...

Alla domanda perché ci fornissero quelle informazioni dopo tanti mesi hanno risposto che stavano conducendo un'indagine. Mi spiegate nel frattempo quanti materiali non idonei sono andati sul sito? E noi potevamo avere informazioni su queste cose.

La informo solo sulle discariche. Su tutte e tre sono state poste misure atte a eliminare il problema. La prima era una discarica a Santa Margherita d'Adige, ma più che altro il risultato di un abbandono di rifiuti, una grossa quantità di materiali smaltiti che sono stati conferiti in discarica da parte della Società Autostrade. Ovviamente, i procedimenti sono quelli classici: chi ha trovato questi materiali che non li ha abbandonati comunica al comune e presenta un piano per lo smaltimento degli stessi.

La seconda era un problema molto più grande. Per chi è della zona di Vicenza, parliamo del ponte che attraversa l'autostrada a Vicenza: questa andava a finire con alcuni piloni su una discarica ricavata da una cava nella zona. Il provvedimento ha seguito una procedura di bonifica, validata dalla provincia di Vicenza, la Società Autostrade si è assunta gli oneri delle spese derivanti. Si tratta del pilone principale, che attraversa l'A4 a Vicenza: alcuni dei piloni di quel ponte vanno a finire in una discarica. Si trattava di una discarica autorizzata, anche se nessuno ne aveva coscienza nonostante i dati fossero stati richiesti.

Abbiamo dovuto affrontare il problema nel caso di una discarica dove c'erano inerti. È stata fatta una caratterizzazione della discarica. Le procedure sono quelle classiche: in questo caso, il comune competente diventa responsabile dell'istruttoria, la provincia dà la validazione all'attività che viene svolta e chi si è assunta l'onere purtroppo è stata la Società Au-

tostrade, pur non avendo alcuna responsabilità. Questo procedimento è stato oggetto di segnalazione anche all'autorità giudiziaria, anche se non abbiamo individuato responsabilità da parte di nessuno, perché non c'era più nessuno che potesse risponderne.

La terza, nel comune di Mossano, è una di quelle discariche clandestine che si trovano un po' dappertutto. Nei comuni si realizzavano discariche dove capitava, si buttava roba nel primo buco che si trovava. Anche in quel caso si è intervenuto con l'asportazione di rifiuti, oramai cristallizzati completamente, per cui non presentavano problemi particolari dal punto di vista ambientale.

Mi fermerei qua. Non so se ci sono altre domande.

**PRESIDENTE.** Vi ringraziamo per le precisazioni e anche per il documento che ci avete consegnato. Ci sono anche le segnalazioni che sono state fatte alle autorità giudiziarie sulle varie questioni. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.30.**

---

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

**DOTT. RENZO DICKMANN**

*Licenziato per la stampa  
il 1° ottobre 2015.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

