

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

71.

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° DICEMBRE 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cominelli Miriam (PD)	7
Bratti Alessandro, <i>presidente</i>	2	Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrut- ture e dei trasporti</i>	3, 6, 7
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio:		Orellana Luis Alberto (Aut-PSI-MAIE)	7
Bratti Alessandro, <i>presidente</i>	2, 6, 8	Vignaroli Stefano (M5S)	6, 7

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO BRATTI

La seduta comincia alle 16.10.

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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, che ringrazio per la sua presenza. Ricordo che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo di depurazione delle acque.

Ricordo che l'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento in corso di svolgimento sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica del Sito di interesse nazionale di Venezia (Porto Marghera) e, in particolare, sulla questione dell'approvazione di alcuni dei relativi schemi di transazione. Un'ulteriore richiesta di chiarimento, inoltre, riguarda i poteri di controllo da parte del Provveditorato per le opere pubbliche del

Triveneto sulle modalità con cui, all'interno del Consorzio Venezia Nuova, venivano conferiti subappalti alle ditte consorziate, nonché sul fatto che il 16 per cento delle opere di marginamento da realizzare, che dovevano essere attribuite ad altre imprese venete, ossia non all'interno del Consorzio Venezia Nuova, sia stato assegnato all'ATI di Mantovani e alla società Socostramo, sulla base di un accordo tra le ditte consorziate.

Noi, in realtà, abbiamo già predisposto una bozza della nostra relazione che, anche dopo quest'audizione, contiamo di integrare con ulteriori note ed osservazioni che sono pervenute da parte di alcuni colleghi. Pensiamo, già nel corso della prossima settimana, di concludere la relazione in maniera definitiva. Avverto il nostro ospite che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare questi interventi nella parte finale della seduta.

L'audizione di oggi è estremamente circoscritta. A noi interessa, come ho detto in premessa, capire come il Ministero si stia muovendo con riguardo a queste due questioni. Ci sono varie transazioni in atto, che sono dovute a un accordo di programma o a diversi accordi di programma che si sono succeduti nel tempo. Alcune di queste transazioni non sono state completate. Noi abbiamo recentemente ascoltato in audizione — credo che il Ministro lo sappia

— una società, la Alcoa, la quale ci segnalava come sia ancora pendente questa situazione che, con riguardo a uno dei tanti schemi di transazione, non si è del tutto chiusa. Non le nascondo la nostra preoccupazione, signor Ministro, per la vicenda, ormai resa pubblica anche dalla stampa e che noi abbiamo sottolineato — questo è il nostro lavoro — che riguarda questa grande incompiuta delle bonifiche del sito di Marghera. Si tratta di un'incompiuta che non solo, a nostro avviso, sta continuando a creare un problema di carattere ambientale in quell'area ma che, in realtà, se non viene affrontata nella maniera giusta, rischia di vanificare anche gli investimenti — così almeno ci hanno detto gli attori — fatti in precedenza.

Questa è una preoccupazione che noi ci poniamo anche come Commissione e che sottolineiamo: anche gli eventuali insediamenti produttivi che ci dovessero essere in quell'area rischiano infatti di scontare queste situazioni di negatività. Pertanto, anche quell'interesse, che era stato ventilato e che probabilmente c'è da parte di alcune imprese a insediarsi in aree che sono comunque infrastrutturate e che possono essere interessanti, rischia di essere vanificato dal fatto che si è in una situazione di grande incertezza da tutti i punti di vista. A questo punto cedo la parola al Ministro Delrio, cui chiederei di soffermarsi sui punti che ho citato in maniera dettagliata.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Io cercherò di concentrare la mia comunicazione sui due punti che lei ha sottolineato, ossia il tema del contratto di transazione e il tema della vigilanza e dei controlli da parte del Provveditorato alle opere per il Veneto, che peraltro avete già auditato.

Come voi sapete, si pone il tema di capire quali siano le motivazioni alla base del mancato perfezionamento del decreto interministeriale. Come voi pure sapete, io ho assunto l'incarico di Ministro delle infrastrutture in data 2 aprile

2015, quindi sette mesi fa. Le premesse dei passaggi procedurali possono aiutare forse a chiarire come siamo arrivati fino a qui. È stato sottoscritto nel 1998 l'accordo di programma per la chimica di Porto Marghera — non sto a riassumere le cose che voi sapete molto meglio di me — in cui era previsto che le opere di messa in sicurezza potessero usufruire di contributi pubblici, ma fossero a carico dei relativi proprietari. Poi, nel 2000, c'è stato l'accordo di programma in cui è stata prevista l'adozione del *masterplan*. In forza di tale accordo sono intervenuti, nell'ambito dei procedimenti giurisdizionali civili promossi con il patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, numerosi contratti di transazione per il risarcimento del danno ambientale con le società operanti a Porto Marghera e con gli insediamenti esistenti sulle macroisole di interesse nazionale individuate dal *masterplan* stesso. Questi accordi transattivi, come sapete e come ha riferito il provveditore interregionale per le opere pubbliche di Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia a questa Commissione in occasione dell'audizione del 13 luglio 2015, ammontano a complessivi 565 milioni di euro e tali risorse sono state via via incrementate con fondi pubblici fino a 737 milioni di euro. Sono diventate, quindi, di fatto, una delle principali fonti di finanziamento per la bonifica dei SIN di Porto Marghera e hanno consentito la realizzazione di interventi pari a circa il 90 per cento di quelli previsti in capo al provveditore. Purtroppo, come ha ricordato il presidente, il restante 10 per cento è talmente strategico che rischia di vanificare questo enorme investimento. Vengo allo specifico di Alcoa. Nell'anno 2006 i Ministeri dell'ambiente e delle infrastrutture hanno promosso contro la società Alcoa Trasformazioni Srl, proprietaria di un'area inquinata ubicata nella zona industriale di Porto Marghera nella macroisola Fusina, una causa civile, iscritta presso il tribunale civile di Venezia al n. 2975/2006, per accertare i presupposti in forza dei quali ripetere le somme anticipate

per i marginamenti dei canali industriali e la bonifica dei sedimenti e, nel contempo, richiedere il risarcimento di danno ambientale.

Alcoa ha respinto all'inizio ogni responsabilità per l'eventuale contaminazione della falda del sito, ritenuta da lei addebitabile ad altri soggetti, allo stato non identificati. Alcoa ha solo la proprietà della zona. A suo avviso, tale contaminazione sarebbe da ricondurre o alla situazione di inquinamento diffuso dell'area, ovvero alla Ligestra Srl. Nell'anno 2008 la società Alcoa ha presentato ricorso al TAR del Veneto contro le risultanze della Conferenza dei servizi per il sito di Porto Marghera, con cui è stato prescritto alla società medesima di provvedere agli interventi di messa in sicurezza della falda sottostante l'area in custodia e alla presentazione del progetto di bonifica. Il Ministero dell'ambiente e il Magistrato alle acque hanno elaborato la quantificazione della contribuzione a carico di Alcoa, stimando il costo complessivo dell'intervento di marginamento e retromarginamento, individuati i criteri per la determinazione dei profili di danno ambientale, definendo congruo il concorso di ciascuna società titolare di un sito nella misura del 50 per cento del costo stimato dell'intervento di messa in sicurezza, ferme restando le spese a carico delle società degli oneri per la manutenzione e la depurazione delle acque captate dal sistema di drenaggio trasmesse all'Avvocatura distrettuale di Venezia con nota del 28 luglio 2010. Sullo schema di atto transattivo si è espressa l'Avvocatura distrettuale di Venezia con due distinte note, del 15 gennaio 2014 — con osservazioni — e del 29 gennaio 2014, a seguito del recepimento di dette osservazioni. Conseguentemente, in data 5 febbraio 2014 è stato stipulato il contratto di transazione (repertorio n. 8647) tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del mare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Alcoa Trasformazioni Srl. Ciò anche alla luce della sentenza della Corte dei conti del 15 gennaio 2003 n. 1, con la quale è

stata ritenuta legittima la facoltà in capo all'amministrazione dello Stato di definire transattivamente l'ammontare del risarcimento per danno ambientale. Il predetto contratto determina — questi sono i contenuti, mentre passo ora ad illustrare i contenuti del contratto di transazione — in 17.836.784 euro gli oneri che la società Alcoa si è impegnata a versare su apposito capitolo di bilancio del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. I suddetti oneri sono così ripartiti: 8.891.102 euro a titolo di risarcimento per danno ambientale e 8.945.682 per la realizzazione delle opere di marginamento, comprensivo del retromarginamento. La società, inoltre — sto parlando sempre dei contenuti dell'atto di transazione — rinuncia al contributo statale previsto dall'accordo di programma. Con l'atto transattivo le parti si impegnano a rinunciare sia al giudizio civile, sia al giudizio amministrativo.

In data 22 aprile 2014 il Ministero dell'ambiente ha trasmesso, già firmato dal Ministro dell'ambiente, per la successiva controfirma del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il decreto MATTM-MIT di approvazione del contratto di transazione in argomento. Tale decreto non è stato sottoscritto dal Ministro *pro tempore* di allora, né risulta a noi oggi pervenuto dal Ministero dell'ambiente un nuovo schema di decreto per la firma dell'attuale Ministro. Come sapete, i decreti vanno re-inviati quando si nomina un nuovo Ministro. Tuttavia, nelle more di ricevere il nuovo decreto, che abbiamo sollecitato, è stata immediatamente attivata la relativa istruttoria, richiedendo alcuni chiarimenti e approfondimenti e la documentazione di supporto. Ci siamo chiesti, in sostanza, perché non fu firmato nell'arco di un anno questo atto e abbiamo cercato di capire quali fossero le motivazioni sottostanti. In particolare, abbiamo dovuto approfondire alcuni argomenti: la competenza in materia, il *quantum* e la competenza alla sottoscrizione dell'atto. Questi sono i tre punti che abbiamo cercato di approfondire per poi arrivare alle conclusioni.

È stato richiesto di approfondire la competenza in materia di danno ambientale, cioè la titolarità dell'emanazione dell'atto di approvazione, in quanto l'atto transattivo in argomento sembrerebbe essere prioritariamente finalizzato all'accertamento del risanamento per danno ambientale. Al riguardo la Corte dei conti ha precisato, nel 2003, che il diritto al risarcimento del danno ambientale compete all'ente pubblico esponenziale del relativo interesse, in quanto tale diritto è correlato non tanto alla lesione materiale del bene, quanto alla natura pubblicistica dell'interesse tutelato. Pertanto, secondo tale ordinamento della Corte, tale parte relativa al danno ambientale sarebbe da ricondurre esclusivamente alla competenza del ministro dell'ambiente. Per il MIT, dunque, tale riconoscimento della responsabilità per danno ambientale poteva essere quantificato quale mero presupposto per la ripetizione delle somme anticipate ai sensi dell'articolo 3.1, lettera a) del sopracitato accordo di programma del 1998, responsabilità da ricondurre, appunto, alla gestione della struttura ministeriale competente. Tuttavia, ci è pervenuta il 13 ottobre una nota di approfondimento ulteriore, con cui si affermava che, sulla base della corrispondenza con il provveditore interregionale, l'atto di transazione abbia anche competenza del MIT derivante dal fatto che l'accordo interviene nel corso di un'azione di accertamento civile dinanzi al tribunale di Venezia dal MATTM e dal MIT, nonché con il fatto che storicamente i decreti interministeriali a firma del Ministro tengono conto non solo della prevalente competenza del Ministero dell'ambiente in tema di danno ambientale, ma anche della competenza residuale nostra, in quanto l'ufficio del Magistrato alle acque di Venezia, che adesso è Provveditore alle opere pubbliche, costituisce un'articolazione comunque del Ministero. In sostanza, i nostri uffici legali hanno chiesto approfondimenti, hanno interagito con altri uffici legali e con l'Avvocatura dello

Stato e si è arrivati a questa conclusione: siamo arrivati, cioè, alla conclusione che dobbiamo firmare.

Sono stati poi richiesti dei chiarimenti in ordine al *quantum* che è stato oggetto delle reciproche concessioni e, più in particolare, alla quantificazione del risarcimento. A richiesta di chiarimenti vari da parte del capo del dipartimento delle infrastrutture e dei sistemi informativi e statistici, si è rilevato che la realizzazione degli interventi di marginamento è subordinata alla disponibilità dei fondi necessari alla loro realizzazione, che gli importi derivanti dalla transazione non corrispondono ai costi effettivi sostenuti dai soggetti attuatori per la realizzazione del marginamento e che non esiste una corrispondenza tra le somme rinvenienti dalle transazioni nella zona in cui si vanno a eseguire gli interventi di marginamento. Con nota n. 40184 del 26 novembre 2015 il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli ha chiarito le modalità procedurali della quantificazione, preannunciando un'ulteriore nota esplicativa sulla natura convenzionale del valore stimato da porre a base della proposta transattiva. La terza questione riguarda la competenza alla sottoscrizione dell'atto. Sono stati chiesti anche approfondimenti in ordine alla competenza del dirigente del Magistrato delle acque che ha sottoscritto l'accordo transattivo, in quanto era sprovvisto di specifica delega. Al riguardo il Magistrato, oggi Provveditore, ha chiarito che l'atto è stato sottoscritto dal dirigente nelle more della registrazione del suo incarico. Peraltro, in considerazione del fatto che la registrazione retroagisce, il medesimo Provveditore provvederà alla conseguente ratifica. Noi ora, dopo aver fatto questi tre approfondimenti, siamo in grado di sottoscrivere l'atto, sempre che ci sia il rinvio, ovviamente — ma siamo certi che ci sarà — da parte del Ministero competente.

L'altro tema che lei, presidente, ha chiesto di chiarire è quello dei controlli. Il problema sollevato attiene all'esercizio dei controlli da parte del Provveditorato

interregionale per le opere pubbliche di Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia sul sistema dei subappalti stipulati tra il Consorzio Venezia Nuova — ora in amministrazione straordinaria — e le ditte consorziate, posto che il suddetto ufficio del Provveditorato, nel corso degli anni, sembra si sia limitato a esercitare il controllo dei requisiti antimafia e a verificare che i subappalti fossero autorizzati dal Consorzio, ma non anche a verificare i requisiti di idoneità delle imprese consorziate cui veniva assegnata in subappalto l'esecuzione delle singole opere. Ho chiesto quindi al Provveditore una spiegazione dettagliata di approfondimento su tali aspetti e costui, nella propria responsabilità connessa all'esercizio delle sue attribuzioni di natura gestionale, in data odierna mi ha trasmesso una nota esplicativa, che deposito ai suoi atti. Questa è la spiegazione che lascio agli atti sulle modalità con cui sono stati esplicitati i controlli amministrativi, sul perché essi siano stati eseguiti solo su alcuni passaggi e non su altri, nonché sulla corrispondenza avuta con la prefettura di Venezia in relazione a tali controlli.

PRESIDENTE. Se non ho capito male, per quanto riguarda il primo aspetto, una volta fatte, quelle verifiche sono terminate. In realtà, gli atti propedeutici sono corretti, quindi si dovrebbe arrivare a definire formalmente l'atto in tempi brevi: è così?

GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Assolutamente. L'ultima nota di chiarimento definitivo il Provveditore l'ha inviata, come ho detto, con la nota n. 40174, il 26 novembre.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

STEFANO VIGNAROLI. Grazie, Ministro. Voi, quindi, avete fatto questi tre approfondimenti. Questo vuol dire che i precedenti Ministri — penso che la strut-

tura ministeriale sia grosso modo la stessa — non l'hanno fatta? Poiché non vi fidavate di questo approfondimento, avete dovuto ricominciare da capo? Inoltre, l'Alcoa lamentava di non avere ricevuto alcuna spiegazione: voi non avreste nemmeno comunicato di aspettare in vista di questi tre approfondimenti che dovevate fare. Sembrava quasi che non si fornisse una spiegazione: per quale motivo la ditta non è stata prontamente avvisata di questi tre approfondimenti? Sempre l'Alcoa lamentava il fatto che dal 2012 non sono stati fatti i decreti, non solo per Alcoa ma anche, se non sbaglio, per un'altra situazione. Questi approfondimenti e queste verifiche li state facendo anche per altre transazioni, o è solo il caso di Alcoa? Perché, infine, dal 2012 c'è questo spartiacque? Grazie.

GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Come vi ho cercato di riassumere, l'atto del MATTM, il Ministero competente in materia, è stato inviato al mio predecessore nell'aprile 2014. Cercavo la data esatta: è stato inviato il 22 aprile 2014. Quello che è successo prima del 2014 e come mai vi siano stati dei ritardi io non sono, francamente, in grado di spiegarglielo. La nostra procedura si sarebbe dovuta riattivare al momento della mia nomina con un nuovo rinvio di decreto. Questo è il punto, dopodiché noi siamo stati sollecitati, anche attraverso il vostro lavoro, a prendere in mano la situazione e abbiamo ritenuto di fare questi approfondimenti perché il Ministero è cambiato. È cambiato il capo ufficio legislativo, è cambiato il capo di Gabinetto, sono cambiati gli atti e la struttura tecnica di missione è stata completamente azzerata, per i motivi che sapete. Pertanto, siamo partiti con i nostri approfondimenti, con le precisazioni sulle competenze in materia di danno ambientale, sul *quantum* e sulla competenza della sottoscrizione dell'atto, attivando i soggetti relativi. Questo è quanto.

Non sono in grado di ricostruire perché, per esempio, non sia stato firmato subito l'atto ad aprile 2014. Questo non

è stato possibile ricostruirlo. A volte ci sono semplicemente latenze burocratiche. I decreti interministeriali rimangono lì dei mesi, come sapete. Non questo, ma in generale i decreti interministeriali aspettano anche mesi prima di essere firmati. Non è la mia prassi, ma può succedere.

STEFANO VIGNAROLI. Come mai l'Alcoa non è stata informata di questi approfondimenti? Sembrava spaesata. Non capiva le motivazioni.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che la questione delle nostre comunicazioni con Alcoa non fosse rilevante al fine. A noi interessava solo capire se e perché l'atto da firmare fosse un atto adeguato. Questa era la questione. Il dirigente che firma l'atto, che dà il via libera alla firma dell'atto da parte del Ministro, deve verificare tutte le caratteristiche dell'atto. Non le so dire perché Alcoa non sia stata informata: anche solo per ragioni di cortesia sarebbe stato opportuno farlo. Se lei mi sta parlando dell'opportunità, la mia risposta è, quindi, che sarebbe stato opportuno far ciò, questo sicuramente: politicamente lo sarebbe stato sicuramente. Formalmente, invece, ciò non è dovuto, ma certamente sarebbe stato opportuno e giusto farlo.

MIRIAM COMINELLI. Ribadisco la fine della seconda domanda del collega Vignaroli, ossia la questione relativa al fatto che ci siano altre situazioni come quella dell'Alcoa: state facendo approfondimenti per capire se ce ne siano altre, o ne avete magari già contezza?

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Dal Ministero dell'ambiente noi non abbiamo ricevuto altre segnalazioni in questo momento, almeno a me non sono state fatte. Se sono arrivate in questi giorni segnalazioni ai miei dirigenti non ve lo so dire, ma comunque lo verifico. A me, in questo momento, non sono arrivate altre segnalazioni.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Vorrei capire dalla sua risposta se ci sia in qualche modo anche da parte sua un'obiezione sul tema della necessità di un decreto interministeriale. Forse, in questi casi specifici, in cui la prevalenza è di gran lunga il tema ambientale, sarebbe stato necessario — non so che cosa preveda la normativa — più un decreto ministeriale del Ministero dell'ambiente, magari di concerto o sentiti i pareri degli altri Ministeri, non la necessità stretta di un decreto interministeriale, che mi sembra che da qualche parte abbia rallentato. Sinceramente, non so capire se il suo dicastero o quello dell'ambiente, ma credo che, in generale, con una forma di semplificazione, in tante situazioni, in particolare in questa, in cui il tema ambientale era quello prevalente, forse sarebbe stato sufficiente e più corretto che ci fosse solo un decreto in cui fosse il Ministero dell'ambiente a dover esprimere il parere tramite un decreto, senza coinvolgere un altro Ministero. Peraltro, esso viene coinvolto solamente per il coinvolgimento del Magistrato delle acque, più che per una competenza specifica tecnica. Non so se vuole commentare su questo.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È stata esattamente questa l'obiezione che abbiamo fatto per approfondire questo punto: ciò sarebbe stato più semplice. Alla fine, però, per il coinvolgimento del Provveditorato si è arrivati a un'altra conclusione e io ho detto che sono pronto a firmare nel momento in cui mi hanno dato il via libera. Sul tema della semplificazione complessiva delle relazioni tra Ministeri si potrebbe aprire un libro di anni. Peraltro, ripeto, per decreti interministeriali, per esempio, tra MIT e MEF — il MEF, come sapete, è oberato di lavoro — passano davvero mesi, non per colpa degli uffici ma perché, quando si fanno decreti interministeriali, c'è una mole di lavoro notevolissima e lo stesso vale anche per i concerti. Tuttavia, se qualche mese può starci, come quasi

sempre avviene, quasi un anno no: questo è il tema. Abbiamo voluto approfondire per questo motivo.

PRESIDENTE. Credo che abbiamo svolto una funzione abbastanza positiva perché, se non altro, con queste due audizioni che ci erano state segnalate, abbiamo messo in moto un meccanismo. Questa è anche una delle nostre attività, cioè non solo quella di denunciare sempre le cose che non vanno, ma anche di provare a risolvere i problemi. Questa è anche la funzione che ci dà forse un po'

più di soddisfazione. Nel ringraziare il Ministro Delrio per il contributo offerto, dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.30.

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

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
l'8 gennaio 2016.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

