

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

101.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 MARZO 2021

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori.		Audizione del Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli e del segretario generale Pietro Preziosi	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	2	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	10, 11, 13, 14, 15, 16
Audizione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e del segretario generale Massimo Provinciali		Agostinelli Andrea, <i>Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro</i>	11, 13, 14, 15
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 7, 8, 9, 10	Potenti Manfredi (Lega)	15
Corsini Stefano, <i>Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale</i>	2, 5, 6, 7, 8, 9, 10	Sui lavori della Commissione	
Potenti Manfredi (Lega)	9, 10	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	16

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito).

Audizione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e del segretario generale Massimo Provinciali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali che ringrazio per la presenza. L'audizione rientra nell'ambito dell'approfondimento sulle attività del dragaggio dei porti e sull'abbandono dei relitti navali nelle aree portuali, su cui la Commissione sta svolgendo una specifica inchiesta. Comunico che gli auditi hanno preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta. Invito quindi il nostro ospite, il presidente, a svolgere una relazione e poi eventualmente faremo qualche domanda specifica.

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Grazie, presidente. Buon-

giorno a tutti i presenti. Noi abbiamo inviato nei giorni scorsi, come richiesto, una relazione nella quale abbiamo sintetizzato tutti gli elementi a nostra conoscenza che potessero essere utili a questa indagine. L'Autorità di sistema portuale che presiedo ha nella propria circoscrizione diversi porti: Livorno, Piombino, i porti elbani e il porto dell'isola di Capraia. Questa indagine riguarda specificamente il porto di Livorno, quindi ci limiteremo per adesso a questo. Nell'anno 2001 è stata realizzata la vasca di colmata del porto di Livorno che fu il primo esempio di un'infrastruttura di questo tipo, nell'ambito del grande dibattito che si è tenuto sulla materia fin dagli anni 2000. Fu un'opera piuttosto impegnativa per cui fu richiesta l'impermeabilizzazione di questa cassa di colmata, poi affiancata da una successiva negli anni successivi, impermeabilizzata con una membrana di Polietilene ad Alta Intensità (HDPE) di spessore adeguato.

PRESIDENTE. All'inizio non era impermeabilizzata ?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. L'opera è sempre stata impermeabilizzata fin dall'inizio, altrimenti non sarebbe stata fatta realizzare. Quindi è stata realizzata così, anche con una certa difficoltà realizzativa all'inizio. Io non avevo la carica di presidente, ma la conosco in qualità di dirigente dell'allora Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT), poi l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) eccetera, per la quale ho diretto per alcuni anni il settore marittimo. Queste vasche di colmata, la prima e la seconda, sono state utilizzate per tutte le operazioni di dragag-

gio del porto di Livorno successive alla realizzazione. Il porto di Livorno si trova all'interno del perimetro di un sito di interesse nazionale (un sito di bonifica di interesse nazionale) di cui al decreto ministeriale 13 novembre 2014, n. 147, nel quale sono state escluse le aree dei canali portuali interni alle dighe forane dal sito di interesse nazionale che sono di competenza della regione Toscana in quanto sito di interesse regionale (SIR). I provvedimenti di autorizzazione al dragaggio e al conferimento nella vasca di colmata vengono rilasciati dalla regione Toscana. Nella relazione c'è una tabella che riporta quantitativi e lavori per i quali sono state svolte operazioni di dragaggio negli anni dal 2015 a oggi e poi parleremo delle previsioni future. Vedete che ci sono vari interventi che vanno da poche migliaia di metri cubi alle decine di migliaia con un intervento abbastanza importante che è stato il dragaggio della darsena Toscana e del relativo bacino di rivoluzione fatto nel 2016 in cui sono stati movimentati 695.000 metri cubi di materiale; c'è il dragaggio dell'imboccatura sud, in prima fase 318.000 metri cubi nel 2017; ci sono altre piccole attività che sono state via via realizzate e autorizzate. Di queste riportiamo i riferimenti dei provvedimenti autorizzativi e dovrebbero essere stati allegati alla relazione — spero che la segreteria abbia provveduto — tutti i documenti autorizzativi della regione o della provincia che hanno consentito l'effettuazione dei lavori e la messa a dimora nella vasca di colmata. Questi provvedimenti autorizzativi vengono dati a seguito della realizzazione di un piano di caratterizzazione che quindi dà atto della qualità dei sedimenti e della possibilità di questi di essere movimentati nella maniera che poi è stata autorizzata ovvero messi in vasca di colmata. Ci sono attività di dragaggio per la manutenzione degli specchi d'acqua interni al porto che sono previste nei prossimi anni nel piano operativo triennale del 2021/2023 ovvero nell'elenco annuale e triennale delle opere pubbliche allegato al bilancio. Sono quelle che vedete per un totale di circa ulteriori 960.000 metri cubi che non potranno trovare posto nella vasca di colmata

che è quasi completamente riempita e che comunque faranno parte di un quantitativo molto più elevato che è quello relativo al grande progetto della Darsena Europa. La vera sfida per il futuro è questa: noi abbiamo un progetto che è uno dei più importanti progetti nazionali nell'ambito della logistica portuale: realizzazione della Darsena Europa. Si tratta di un elemento di un più grande progetto che prevede non solo la darsena, ma anche la realizzazione di tutti i collegamenti ferroviari che dalla darsena devono portare la merce che viene scaricata a Livorno fino ai mercati del Nord Italia e del Nord Europa. Questo sarà reso possibile attraverso dei collegamenti che prevedono uno scavalco ferroviario del porto fino all'interporto Vespucci che ormai fa parte degli *asset* dell'Autorità Portuale in quanto abbiamo preso recentemente il 30 per cento del comparto azionario. Ci sarà un altro collegamento che dall'interporto collega alla rete nazionale lungo la Collesalveti-Vada e da lì si raggiunge il nodo di Pisa. Da lì, attraverso il passante appenninico (le ferrovie stanno allargando le gallerie proprio per consentire il passaggio delle merci nella forma in cui vengono scambiate attualmente) si potranno raggiungere i mercati, gli interporti del Nord Italia e poi alimentare il valico del Brennero. Questo è il progetto complessivo di cui la darsena è il ribaltamento a mare di tutto il porto di Livorno: in realtà è un nuovo porto moderno che consente l'attracco delle navi portacontainer di ultima generazione fino a 24.000 Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) con l'abbassamento dei fondali. Questo richiede, sulla base del progetto che è stato sviluppato, un dragaggio di circa 15 milioni di metri cubi di sedimenti che dovranno essere collocati in parte nelle infrastrutture che vengono realizzate di concerto alle opere marittime di protezione e in parte ne è previsto l'utilizzo come materiale di ripascimento sommerso in prossimità di Marina di Pisa e comunque della foce dell'Arno. Questo sulla base delle previsioni del decreto ministeriale 15 luglio 2016, n. 172, che prevede la possibilità di utilizzare il materiale non solo per i ripascimenti di spiaggia, ma anche per i ripa-

scimenti sommersi. Si tratta di tecniche abbastanza consolidate nel campo dell'ingegneria marittima, ma consentono l'effetto benefico di ricostruire il profilo di spiaggia, il profilo del fondale in quelle aree che sono in erosione da molti anni e quindi di contribuire all'equilibrio costiero. Ovviamente devono avere la qualità adeguata prevista dalla normativa, ma noi abbiamo già evidenze sperimentali che questo materiale ha granulometria e caratteristiche adeguate. La realizzazione dell'opera prevede, nella forma attuale, che il sito di bonifica di interesse nazionale di Livorno sia deperimetrato, altrimenti non si potrebbero utilizzare i sedimenti per i ripascimenti sommersi in quanto non potrebbero essere spostati dal sito di interesse nazionale. Questo procedimento è in corso di ultimazione, ci sono voluti un paio di anni di studi insieme all'ISPRA e all'ARPAT, l'ARPA Toscana. Proprio adesso è in corso un procedimento al Ministero dell'ambiente che langue per la presenza di alcuni dati superiori ai limiti previsti da una direttiva europea per la messa sul mercato per il consumo umano dei mitili. Però c'è tutta un'attività scientifica per capire il rischio effettivo, quindi dovremmo arrivare alla fine alla realizzazione di questo progetto. Il progetto prevede anche la realizzazione di una tubazione di alimentazione del litorale proprio per mantenere la stabilità nell'area dove ci sarà una maggiore influenza delle opere portuali. Potete leggere tutto meglio nella relazione in modo da capire l'impatto del progetto. Chiaramente questo richiederà tutte le dovute attenzioni e tutti i dovuti controlli. L'altra parte del materiale, cioè gli altri 10 milioni, andranno in vasche di colmata realizzate all'interno del porto che potete vedere nelle figure progettuali che abbiamo allegato. Livorno è stato un laboratorio in questo senso, proprio con la realizzazione delle prime vasche di colmata, l'attuazione di una serie di interventi che hanno consentito lo sviluppo del porto, il mantenimento dei traffici con una grande attenzione all'ambiente perché questo è quello che ci richiede il Paese e la nostra normativa. La Commissione ha chiesto qualche osserva-

zione sulle criticità che si possono verificare nell'ambito di questo settore. Abbiamo provato a sintetizzare qualche elemento — molti se ne possono forse dire — che crediamo utile per realizzare meglio i lavori in un tempo più ridotto. Io faccio l'ingegnere, ho fatto il dragatore per i primi anni della mia esperienza professionale e mi sono occupato di ambiente per tanto tempo: secondo me quello che bisogna fare è contemperare le necessità ambientali con la necessità di realizzare le infrastrutture che servono al Paese. Vedete che ci sono alcune questioni sull'ottemperanza delle prescrizioni ambientali per cui sono previsti termini ordinatori di trenta giorni, invece servono mesi e anni. C'è la necessità che questi procedimenti vengano fatti nei tempi previsti, altrimenti è difficile anche mantenere le condizioni contrattuali con chi esegue i lavori. Sulla ripermimetrazione, come vi raccontavo, si è instaurato al Ministero dell'ambiente un rimpallo di pareri tra enti scientifici i quali questionano su metodologie di analisi, su alcune emergenze di dati lievemente superiori a limiti. Per la mia esperienza noi usiamo in generale un approccio tabellare alla soluzione del problema. Io credo che si dovrebbero usare di più l'intelligenza e la professionalità perché nell'ambito di ogni singola situazione ci possono essere condizioni che vengono impedita da un limite che però non ha significato, né fisicamente né nell'ambito di una decisione che dovrebbe tenere conto di tutti gli aspetti che circondano il problema e che sono anche quelli legati alla realizzazione delle infrastrutture, allo sviluppo dell'economia e del territorio. Alla luce di questo ci si dovrebbe sempre chiedere qual è il rischio rispetto all'obiettivo che l'amministrazione si deve dare e prendere una decisione che è tecnico-politica e non può essere semplicemente legata a un dato tabellare che può essere magari preso da limiti destinati ad altre finalità. Si può pensare di utilizzare materiali di dragaggio in un ambito più regionale rispetto agli ambiti immediatamente vicini, per esempio, ai luoghi di intervento: le necessità di garantire la stabilità della linea di costa e contrastare l'erosione costiera non sono

mai legate ad aspetti locali, ma dovrebbero essere anche esse oggetto di programmazione. I materiali utili dovrebbero essere oggetto di una programmazione di più ampio respiro. C'è il tema dei siti di deposito a mare, dei sedimenti dragati. Questo è un tema abbastanza importante: non ci sono siti individuati nel nostro Paese per poter scaricare a mare i sedimenti e sembra che questa sia una materia di difficile approccio. In realtà in tutti i Paesi questo si fa, da noi c'è un limite, il famoso limite dei cinque centimetri che qualche genio... Ve lo dice chi ha coordinato la realizzazione del manuale APAT ISPRA del 2007 che è stato il padre di tutto lo sviluppo della normativa di settore fino ai decreti ministeriali del 15 luglio 2016, n. 172 e n. 173. Questa cosa dei cinque centimetri è abbastanza inspiegabile, anche perché è assolutamente impossibile dal punto di vista delle lavorazioni poterla ottenere. Dovrebbero essere individuati, ma credo che sia interesse nazionale, una serie di siti di scarico a mare bene individuati, ben caratterizzati con la consapevolezza che possano essere utilizzati da un certo territorio e quindi avere una serie di siti che si sa che sono già disponibili. Questo aiuterebbe enormemente nella gestione dei lavori. Ci sono le nuove norme in materia di bonifica bellica che coinvolgono i competenti organismi centrali del Ministero della difesa che hanno generato un allungamento sostanziale del tempo per venire all'obiettivo della bonifica. Non vi sto a raccontare i dettagli, ma si è passati da due mesi a otto mesi perché c'è tutta una serie di visite, tutta una serie di controlli che prima non c'erano. In realtà se ci fossero delle linee guida che i direttori dei lavori e i coordinatori della progettazione potrebbero seguire, si potrebbe andare molto più spediti. C'è sempre il tema di questo approccio autorizzativo preventivo a qualsiasi cosa che nei Paesi anglosassoni viene lasciato alla fase del controllo e alla responsabilità degli operatori, dei progettisti, dei realizzatori. Una volta che ci sono le linee guida e sei tenuto a rispettarle, il problema è tuo: le devi rispettare. Se io richiedo sempre verifiche preventive di tutto quanto, è chiaro che

l'organizzazione amministrativa non può rispondere e si allungano enormemente i tempi. C'è il tema dei test ecotossicologici per la valutazione dei sedimenti e la valutazione anche della qualità delle acque ed è un tema che noi abbiamo discusso tanto. Ci rendiamo conto, almeno dall'esperienza con i colleghi degli altri porti, che la definizione di queste analisi e la relativa applicazione è di difficile attuazione, finché non si approfondisce meglio qual è il significato delle analisi che dovrebbe prescindere, secondo me, sempre da un approccio tabellare, per essere invece legato a un approccio per obiettivi. Questo probabilmente è un tema da approfondire e siamo tutti d'accordo in Assoportti che sarebbe opportuno sospenderne l'utilizzo finché non ci si è chiariti meglio le idee. Dovremmo seguire un approccio più chimico-analitico e non di questo tipo senza avere proprio chiari gli obiettivi che si vogliono ottenere. Questo è più o meno quello che potevo dire sulla materia.

PRESIDENTE. I provvedimenti autorizzativi sono tutti in capo alla regione?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Sì, alla regione o alla provincia quando delegata.

PRESIDENTE. Ho capito anche che le vasche dove vanno i fanghi sono in esaurimento. Visto che c'è già stata la programmazione fino al 2023, i tempi di esaurimento quali sono? Probabilmente rispetto agli interventi programmati fino al 2023 quelle vasche saranno esaurite prima, quindi è già stabilito dove farne altre? Ci sarà un problema?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Sicuramente ci sarà un problema. Abbiamo la possibilità di realizzare un'ulteriore vasca di colmata. Vediamo se si capisce con uno dei disegni. Se voi vedete il disegno a pagina 11, c'è una zona ancora libera. Se si prolunga l'opera di protezione della vasca di colmata fino alla

diga sud dello scalmatore, si riesce a realizzare un'altra vasca di colmata circa 700.000 metri cubi che potrebbe portare alla possibilità di mettere a dimora quasi tutto. Dopodiché dovrebbe iniziare il progetto — come noi riteniamo che debba essere — di Darsena Europa dove sono previste vasche di colmata molto grandi perché devono contenere almeno 10 milioni di metri cubi di sedimenti di qualità che noi ci aspettiamo che ci siano e ci sarà anche il posto per allocare una parte ulteriore dei sedimenti dragati del porto di Livorno. Per realizzare questo prolungamento della vasca di colmata servirebbero, fra autorizzazioni e lavori, almeno un paio di anni, quindi le operazioni di dragaggio dovranno seguire la possibilità di essere ovviamente messi a dimora: ecco perché parliamo del biennio tra il 2021 e il 2023. Probabilmente i primi due riusciamo a farli. C'è ancora un minimo di disponibilità che però come stima non supera gli 80.000 o 100.000 metri cubi nelle attuali vasche, dopodiché dobbiamo realizzare questa nuova. In alternativa — per quello che è possibile e stiamo già lavorando con l'ISPRA — occorre individuare un sito a mare di deposito per quei sedimenti che potranno essere depositati. Per questo insistevamo sull'urgenza di individuare siti di deposito, magari di valenza regionale, anche per non andare a farne troppi, per cercare di contenere le attività il minimo possibile e avere luoghi più controllati dove possano essere scaricati i porti... Magari Livorno, Carrara e La Spezia potrebbero scaricare tutti quanti nello stesso sito invece che farne tre: questo aiuterebbe nel controllo e aiuterebbe a limitare l'area impattata da questa attività. Questo va fatto perbene. Negli ultimi decreti del 2016 ci sono le indicazioni su come si fa: noi abbiamo cominciato a lavorarci perché sicuramente lo sviluppo di un porto importante come Livorno lo richiede. Livorno è un porto che ha delle enormi possibilità di sviluppo che sono state frenate nel tempo dalla disponibilità ridotta di fondali. Ci sono dei porti più fortunati che hanno già fondo senza dragare. Livorno ha un entroterra con una produzione industriale molto sviluppata,

collegamenti ferroviari già stabiliti e già messi nei contratti di programma, collegamenti stradali ottimi, una piana enorme su cui far crescere ulteriore attività economiche, i collegamenti diretti con gli interporti. Eppure è limitato dai fondali. Altri porti che hanno i fondali hanno situazioni geografiche molto più complesse. Si parla in questi giorni di realizzare la Pontremolese perché il porto di La Spezia ha bisogno di un collegamento ferroviario. Fare la Pontremolese significa bucare tutto l'Appennino un'altra volta, quando già La Spezia gravita sul nodo di Pisa e quindi può instradare le sue merci direttamente sugli stessi collegamenti ferroviari del porto di Livorno. Queste sono le scelte fondamentali di politica economica che bisogna fare. Se si sviluppa Livorno e si draga Livorno, forse si può evitare di fare una ferrovia da due miliardi e mezzo oppure ci dobbiamo fermare perché c'è un superamento del 10 per cento di un parametro che si può controllare? Tra l'altro il problema è trovare la fonte, non tanto il risultato della fonte che si può controllare tranquillamente.

PRESIDENTE. È possibile che si faccia una pianificazione fino al 2023 però non si preoccupi che dal prossimo anno probabilmente sarà già esaurita la vasca e per farne una nuova ci vogliono due anni solo per autorizzarla?

STEFANO CORSINI, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Questa è la lista delle cose da fare. Sappiamo che la vasca è in esaurimento, quindi dovremo fare quello che serve per rendere possibile lo scarico del materiale. Dovremo attivare il progetto della vasca, se sarà il caso, oppure trovare il sito di discarica a mare, se sarà il caso, oppure trovare altre possibilità. Per esempio a Piombino noi stiamo per realizzare una nuova banchina di 500 metri che avrà bisogno di un piazzale e avrà bisogno di essere riempita, per cui anche quelli potranno essere ulteriori volumi disponibili per poter scaricare. Ecco un altro vantaggio di avere Autorità di Sistema Portuali invece che semplici porti singoli. Lì ci sono ulteriori

volumi che possiamo utilizzare. La pianificazione tiene conto delle condizioni attuali e delle possibilità che ci si presentano: se non sarà possibile realizzarle entro il 2023, si realizzeranno negli anni successivi.

PRESIDENTE. In queste due vasche attuali ci vanno i fanghi di tipo A, B e C? Sono separate per tipologia di fanghi o alla fine vengono mischiate tutte insieme le varie tipologie?

STEFANO CORSINI, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. No, a quanto risulta non c'è una separazione delle tipologie. La vasca non è sezionata per le varie tipologie di materiali, ma dovremmo approfondire meglio le varie autorizzazioni.

PRESIDENTE. Il tipo A va comunque nelle vasche? Perché non potrebbe essere utilizzato per il ripascimento o altre cose? Va tutto lì e poi se si mischia, non è più riutilizzabile o sbaglio?

STEFANO CORSINI, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il problema è che rispetto a questi dragaggi di cui le ho detto non c'è niente di tipo A perché sono tutti dragaggi fatti in ambito portuale. Quelli che si faranno per la Darsena Europa saranno fuori dal porto, anche molto fuori di due o tre chilometri perché il canale di accesso... Ci sono sedimenti superficiali, c'è uno strato superficiale di due o tre metri di sedimenti sabbiosi, sedimenti buoni. Pensiamo di poterli utilizzare per il ripascimento sommerso perché non avrebbero la qualità per essere messi sulla spiaggia. Per gli interventi di cui parliamo non ci sono materiali di classe A perché siamo in un ambito portuale, quindi una certa contaminazione c'è.

PRESIDENTE. Invece per quanto riguarda il sito di interesse nazionale (SIN) può approfondire la situazione? Che interventi sono previsti? Ci sono conferenze di servizi con il Ministero? Com'è la situazione?

STEFANO CORSINI, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Per quanto riguarda la ripermetrazione del SIN noi facciamo degli studi con ISPRA e ARPAT che durano un paio di anni, quindi molto approfonditi: d'altra parte sono gli istituti di riferimento che noi abbiamo a disposizione. Si chiudono a giugno 2020 quando mandano la richiesta al Ministero per avere la deripermetrazione. Il Ministero convoca una conferenza dei servizi istruttoria, finalizzata ad acquisire i pareri degli enti scientifici che dovrebbero sostenerlo prima di convocare la conferenza dei servizi decisoria con gli enti locali: peraltro gli enti locali sono la regione e il comune che sono già d'accordo con la cosa. Il Ministero fissa un primo termine perentorio di trenta giorni, nel quale rispondono ARPAT e ISPRA e non rispondono gli altri istituti coinvolti: né comune né regione né altri. Dopo questa prima fase il Ministero ritiene che ARPAT e ISPRA possano essere di parte perché hanno lavorato insieme all'Autorità di sistema portuale. Che volete che vi dica? Se un'Autorità di sistema portuale è come un privato. Per questo si chiedono ulteriori pareri all'Istituto superiore di sanità (ISS) e al Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) i quali rispondono dopo molto tempo ponendo tutta una serie di questioni. C'è un rimbalzo di successivi pareri e integrazioni che noi forniamo. Alla fine emerge il superamento di un valore tabellare in una delle quattro stazioni di misura del bioaccumulo nei mitili su un'analisi che è il benzopirene. Si tratta di un superamento tra l'altro molto ridotto perché — come vi ho spiegato — fino al 2020 il limite era 10 microgrammi per chilo. Nel 2020 questa direttiva europea è stata cambiata a 5 microgrammi per chilo e quello che abbiamo misurato noi è 6,7. L'abbiamo misurato prima della modifica del decreto e allo stato attuale è superiore di un po', in un punto solo, per un'analisi soltanto, rispetto a quello che c'è sulla tabella di questo decreto che prevede quel limite per il consumo umano. Tu non puoi mangiare la cozza se ha più di 5 microgrammi per chilo di benzopirene e quindi dato che c'è questo

valore di 6,7 si pone in discussione la deperimetrazione: questo è il punto. Noi stiamo facendo un'ulteriore campagna di indagine che abbiamo cominciato, abbiamo rimesso in mare nuove stazioni di misura per il bioaccumulo, per verificare effettivamente se questo valore misurato sia stato un valore *spot* oppure sia permanente nel tempo. Riteniamo che possa effettivamente essere così e alla luce di questo — almeno dal punto di vista tecnico — una volta che avremo queste ulteriori analisi ritorneremo a parlare della cosa. Tutto il resto — metalli, tutti gli altri analiti e tutto il resto — è sotto i limiti. Ripeto, l'amministrazione deve fare delle scelte.

PRESIDENTE. Quando la palla supera la linea di porta, è gol: ora se per un centimetro o un metro sempre gol è, quindi immagino che bisognerà risolvere questo problema. Per quanto riguarda i fanghi di tipo A, lei ha detto che non ci sono; però nella relazione avete segnato che ci sono. Come si spiega?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Probabilmente parliamo di fanghi di tipo A nella parte di relazione in cui parliamo della darsena Europa.

PRESIDENTE. Il progetto...

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Esatto. Come le dicevo lì ci sono perché sono quelli che poi devono essere messi a ripascimento: se fossero di tipo B o C, non potremmo metterceli.

PRESIDENTE. Con quel progetto ci saranno fanghi di tipo A perché vi spostate, quindi è probabile che ci siano in questo...

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. In quel caso sì perché andiamo molto fuori a dragare, quindi il materiale è pulito e ci sono degli strati sabbiosi con un contenuto di perite inferiore al 50 per cento che possiamo utiliz-

zare per il ripascimento sommerso. Chiaramente solo in quel caso perché se fossero all'interno del porto come nei vecchi dragaggi...

PRESIDENTE. In generale adesso la caratterizzazione, quindi la classificazione dei fanghi e il controllo che poi effettivamente vadano nella giusta collocazione da chi è fatta? C'è un laboratorio di analisi privato certificato? Chi controlla? Come funziona?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Sui controlli ci sono tutte le normative del caso. Ogni lavoro ha un responsabile unico del procedimento, un direttore dei lavori e un'organizzazione che deve fare i controlli sulla qualità del materiale sulla base delle normative vigenti. Faranno i prelievi, analisi in laboratorio e i laboratori devono sempre essere certificati e soprattutto indipendenti, quindi normalmente questa analisi le fa l'ARPAT perché è l'unico organismo di garanzia.

PRESIDENTE. L'ARPAT fa i controlli, ma chi fa la caratterizzazione?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. La caratterizzazione la facciamo noi, il piano di caratterizzazione lo fa sempre l'amministrazione.

PRESIDENTE. Voi vi appoggiate a laboratori?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. A laboratori certificati o all'ARPAT direttamente. L'ARPAT fa comunque dei controlli per conto suo perché le operazioni devono essere autorizzate dalla regione, quindi lo schema è sempre questo. «Va bene, hai fatto le analisi nel laboratorio certificato? L'amministrazione ha fatto le analisi nel laboratorio certificato? Io, ARPAT, le rifaccio prima di darti l'autorizzazione.». Il controllo sulla caratterizzazione è minuzioso. Sui lavori certamente ci deve essere l'organizzazione di controllo

dei lavori che ogni volta controlla la qualità del materiale che viene scaricato e che deve essere coerente con quella prevista.

PRESIDENTE. Invece, per chiudere, qual è il costo medio dei dragaggi attualmente e quali saranno i costi di questo nuovo progetto della darsena ?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. A seconda della movimentazione materiale variano i costi perché quando noi parliamo di dragaggio, dobbiamo pensare al dragaggio più la sistemazione del materiale. Diciamo che un prezzo che va bene per il dragaggio di materiale messo in vasca di colmata è intorno a 9 euro a metro cubo. Se ho bisogno di una movimentazione più complessa, il prezzo può arrivare fino a 12 o 13 euro a metro cubo. I prezzi elevati si hanno quando si devono mettere materiale in discarica, cioè quando ha una qualità talmente brutta che non lo puoi mettere in vasca di colmata: devi portarlo alla discarica e si può arrivare anche a cento euro a metro cubo.

PRESIDENTE. È successo ultimamente ?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Forse per piccoli quantitativi, però se volete sapere esattamente vi possiamo trasmettere i dati, lo chiedo agli uffici.

PRESIDENTE. Quali discariche ? Portate il materiale fuori ?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Sì, le discariche sono fuori dal porto, ci sono le discariche autorizzate e il materiale...

PRESIDENTE. Ci sono all'interno della regione Toscana oppure il materiale va fuori regione ?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno*

Settentrionale. No, all'interno della Toscana, credo. Però adesso mi segno questo e faccio fare un *addendum* agli uffici sui materiali in discarica.

PRESIDENTE. Grazie.

MANFREDI POTENTI. Approfitto dell'occasione — che mi è spesso usuale per un confronto anche istituzionale che abbiamo con il presidente, tra l'altro uscente, dell'Autorità di sistema — e lo ringrazio del lavoro che ha fatto a Livorno. Volevo che precisasse due circostanze che in questi giorni sono oggetto di pubblicazioni sulla stampa, circa i tempi che la procedura di deperimetrazione — così come voluta dal Ministero, per il fatto di avere introdotto un'istruttoria — hanno avuto rispetto alla durata prevista dei 180 giorni.

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. L'ho detto, noi abbiamo fatto la domanda a giugno del 2020. Siamo a marzo dell'anno successivo.

MANFREDI POTENTI. Ha già risposto. Volevo capire una cosa, visto che in questa Commissione vogliamo chiarire aspetti relativi a quella che potrebbe essere non dico una forma di stortura o di abuso, ma comunque un uso anche puntuale di quei testi che regolamentano la materia. Cosa potrebbe accadere se entro il marzo 2022 non fossero portati a gara. Vorrei capire anche gli aspetti legati alle conseguenze.

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Le conseguenze sono queste. I 200 milioni assegnati all'opera — in quanto opera strategica di preminente interesse nazionale — dal Ministero delle infrastrutture con il fondo infrastrutture 2017, hanno una clausola di decadenza credo a marzo, aprile o maggio, entro la metà dell'anno prossimo. Entro la metà dell'anno prossimo è necessario individuare l'esecutore dell'opera, cioè avere finito la gara. Se perdiamo dell'altro tempo, è evidente... L'amministrazione dovrebbe essere una e sapere

quali sono gli impatti di una certa attività sulla programmazione dell'altra amministrazione. Ci devono essere dei motivi molto seri, molto chiari quando si prendono decisioni. Anzi, quando non si prendono decisioni sulla questione.

MANFREDI POTENTI. Quindi c'è il rischio di non trovare ulteriori spazi per le volumetrie dei 10 milioni di cui parlava...

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Se il sito non viene deperimetrato — e secondo noi non c'è nessuna ragione perché non lo sia — l'opera non è realizzabile. Ho visto la risposta all'interrogazione data in questi giorni e la frase finale dice così: « ma comunque l'opera è realizzabile anche in ambito SIN perché basta utilizzare il decreto 172 ». Non è così, purtroppo. Il presupposto per la realizzazione di quel progetto in modo che sia finanziariamente sostenibile è che si possa utilizzare il decreto ministeriale 173 ovvero che non sia in un sito di interesse nazionale, come noi crediamo che debba essere perché il sito è pulito.

MANFREDI POTENTI. Approfitto di un'ultima domanda dato che i nostri fini sono anche quelli propositivi al Parlamento. Volevo capire quali sono i costi che potrebbe avere lo sfruttamento di un sito di scarico a mare rispetto al collocamento tradizionale che ci stava rappresentando prima. Volevo capire se ci sono variazioni nel costo di gestione di questo tipo di siti. Giusto per informarla, si è conclusa l'istruttoria sul caso di Venezia e su quelli che sono stati e sono i costi che dovrà sopportare il Ministero dell'ambiente per completare le paratie intorno alle isole sulle quali sono state collocate. Volevo capire se esiste, attraverso questa soluzione, un metodo che nel lungo periodo potrebbe essere meno costoso per lo Stato.

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Assolutamente. I costi per il dragaggio e lo scarico a mare sono inferiori

in via di principio, anche in modo rilevante, a quelli del posizionamento in vasche di colmata che comunque creano un impatto sul territorio di cui bisognerebbe tenere conto perché anche i vari impatti dovrebbero essere confrontati. Nel mondo normale i materiali di dragaggio — più che fanghi noi li chiamiamo sedimenti perché non sono sempre fanghi — vengono scaricati a mare. Si usano le dovute cautele, ma il sistema normale è quello: solo qui da noi in Italia facciamo le vasche di colmata. Sicuramente i costi sarebbero inferiori e siccome ci sono metodologie per individuare questi siti, abbiamo cominciato a lavorarci e credo che ci debbano lavorare anche altri. La riforma del sistema portuale voleva che i porti, cioè le Autorità di sistema, lavorassero insieme sotto un coordinamento nazionale, al fine di fare delle politiche comuni e omogenee che valorizzassero i vari sistemi a seconda delle capacità che hanno e così via. Questo potrebbe essere un elemento di questo tipo: individuare anche un progetto, un piano nazionale. Da molti anni faccio questo mestiere e le vasche di colmata non mi hanno mai entusiasmato. Credo che potrebbe rivedersi una parte dell'approccio che ha caratterizzato gli ultimi venti anni della gestione di questo tema in quanto, ripeto, è un approccio tabellare poco ragionato.

PRESIDENTE. Mi conferma che non ci sono relitti?

STEFANO CORSINI, *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. No, non ci sono relitti a nostra conoscenza nell'ambito del porto.

PRESIDENTE. La ringrazio e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli e del segretario generale Pietro Preziosi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia

Tauro, Andrea Agostinelli, e del segretario generale, Pietro Preziosi, che ringrazio per la presenza. L'audizione rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sulle attività di dragaggio nei porti e sull'abbandono dei relitti navali nelle aree portuali. Comunico che gli auditi hanno preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta. Ho visto che i nostri ospiti hanno portato delle *slide*. Vi prego di essere concisi nell'illustrazione, visto che la Camera riprende a votare. Abbiamo a disposizione una mezz'ora.

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Grazie, presidente. Grazie di questo invito che mi dà una volta di più l'occasione di parlare del porto di Gioia Tauro. Io sono l'ammiraglio Andrea Agostinelli, sono il Commissario straordinario del porto di Gioia Tauro da cinque anni e mezzo, circostanza straordinaria nella straordinarietà di un commissariamento così lungo di un porto così importante.

Noi abbiamo già depositato una breve relazione, perché l'oggetto di questa audizione erano le attività di dragaggio. Io credo che la relazione sia piuttosto concisa e piuttosto chiara. Consentitemi una breve introduzione e poi magari lascio lo spazio agli approfondimenti dei rappresentanti della Commissione bicamerale. Il porto di Gioia Tauro è un porto giovanissimo, è stato inaugurato nel 1995, quindi ha 25 anni di età. È un porto completamente artificiale. Non vi spiego come è nato il porto di Gioia Tauro.

PRESIDENTE. 1995 ?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Dal 1995 è operativo; il progetto era del 1975, il pacchetto Colombo, i moti di Reggio Calabria. Naturalmente sto dicendo cose che vi sono perfettamente note. Il porto diventa operativo nel 1995 come porto di *transshipment* di contenitori dopo aver abbandonato due progetti ambiziosi, ma falliti, di farne un cen-

tro siderurgico e una centrale a carbone. Parte come un deposito. È quell'area grigia che vedete. È il più grande *terminal* contenitori d'Europa. Tutto il porto di Gioia Tauro si estende su 4 milioni e mezzo di metri quadrati e un milione e 9 di specchi acquei, e la parte rettangolare grigia che si nota è il più grande *terminal* contenitore d'Europa sviluppandosi su una superficie di un milione e 700 mila metri quadrati.

Dicevo che è un porto artificiale oggetto di traffici mercantili di navi portacontenitori. Non entrano nel porto di Gioia Tauro navi che trasportano idrocarburi, ad esempio. Nei suoi 25 anni di vita, nel porto di Gioia Tauro non si sono mai registrati inquinamenti accidentali dovuti a incidenti, né gli specchi acquei portuali che vedete sono mai stati interessati da inquinamenti antropici, cioè nessun corso d'acqua sbuca o sfocia nelle acque del porto di Gioia Tauro. Queste sono le ragioni per le quali le sabbie del porto di Gioia Tauro, che occasionalmente vengono dragate, sono costituite da sabbie purissime, che rientrano nella categoria Alfa dell'attuale classificazione e che vengano usate per il ripascimento di quella spiaggia che vedete, confinante a mare sulla banchina di ponente del porto di Gioia Tauro.

In breve questa introduzione vi dà modo di pensare che nessuna attività di dragaggio ha mai avuto a oggetto fanghi o altri sedimenti tossici, niente di niente. Non solo; questo porto essendo completamente artificiale – ripeto, la sua inaugurazione risale al 1995 – ha i fondali più profondi d'Italia, e vorrei dire anche del Mediterraneo. Noi abbiamo un orgoglio nel porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fondali che variano da 14 metri e mezzo a 18 metri. Non ci sono ragioni per procedere a dragaggi più o meno periodici. La profondità delle acque del porto di Gioia Tauro consente l'ormeggio a Gioia Tauro delle più grandi navi portacontenitori del mondo. Questo è un motivo di orgoglio infinito, visto che il porto di Gioia Tauro è un porto costruito artificialmente nella piana di Gioia Tauro della Calabria, una regione che storicamente purtroppo sconta gradi di arretratezza sociale, oggetto delle attività della più

formidabile organizzazione criminale a livello planetario, che è la 'ndrangheta.

Il porto di Gioia Tauro sotto un profilo tecnico-nautico è all'altezza dei più grandi e produttivi porti del mondo. Nel porto di Gioia Tauro scalano le più grandi navi portacontenitori del mondo. Siccome, però, questa è anche una Commissione che si occupa delle attività illecite e dei rifiuti, oltre che del problema del dragaggio che credo di aver esaminato, è giusto sottolineare che il porto di Gioia Tauro è un porto di trasbordo, per usare la parola italiana. Significa che il porto viene raggiunto attraverso il canale di Suez da queste enormi navi portacontenitori di una sola compagnia, perché noi siamo un porto monomarca. Da noi scalano le navi *Mediterranean Shipping Company* (MSC), compagnia ginevrina dell'armatore sorrentino Gianluigi Aponte, che gestisce anche il *terminal* per la movimentazione di questi contenitori attraverso un'altra società controllata che si chiama TIL (*Terminal Investment Limited*).

Queste navi vengono dalla Cina o dai porti del Sudest asiatico, o hanno rotte transcontinentali. Nel porto di Gioia Tauro sbarcano 5-8 mila contenitori che poi vengono rimbarcati da navi *feeder*, navi più piccole, che poi distribuiscono i contenitori in altri porti italiani o comunque nel Mediterraneo. In buona sostanza il porto di Gioia Tauro non è un porto dal quale partono i traffici, leciti o eventualmente illeciti; è un porto di trasbordo di merce che viene da tutto il mondo, segnatamente direi in percentuale maggiore dai mercati del Sudest asiatico. Questa è l'attività del porto che nel 2020 ha movimentato 3 milioni e 200 mila TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), cioè contenitori da 20 piedi, con un incremento del 27 per cento rispetto al 2019. Mi piace dirlo, perché nell'anno del Covid, nell'anno della crisi più profonda dei traffici marittimi mondiali, il porto di Gioia Tauro è stato un'eccezione a livello mondiale e ha aumentato i traffici del 27 per cento. Questa è una notizia che ci dovrebbe rendere orgogliosi.

Il porto di Gioia Tauro – io sono lì da cinque anni e mezzo e vivo in Calabria da

otto – è oggetto di molti problemi, è oggetto di molti appetiti, è oggetto di un'arretratezza culturale, mi viene da dire soprattutto infrastrutturale, importante. Il porto è perfetto, ma cosa manca a quel porto? Mancava una ferrovia e mancavano delle dorsali infrastrutturali e ferroviarie sulla tirrenica e sulla ionica adeguate a che il porto di Gioia Tauro non fosse solo un porto di trasbordo di contenitori, ma fosse anche un porte *gateway*. Noi in tre anni abbiamo costruito una ferrovia portuale, però rimangono dei problemi. Voi sapete benissimo a cosa mi riferisco: all'alta capacità ferroviaria, all'alta velocità della Battipaglia-Reggio Calabria su ferro eccetera. Sono problemi che ad oggi impediscono che il porto si sviluppi in maniera completa.

Il porto è perfettamente infrastrutturato, è un porto meraviglioso, nuovissimo. Ripeto, ha la ricchezza dei fondali che lo rendono un *unicum* nel panorama mondiale. Quelle navi portacontenitori che portano 24 mila contenitori nel Mediterraneo possono attraccare a Valencia in Spagna, a Barcellona in Spagna e a Gioia Tauro in Calabria, e in nessun altro porto della Repubblica. Questo, ripeto, e mi dispiace ripeterlo ma ci tengo, è un motivo di grande orgoglio per noi.

Presidente, la relazione è depositata. Abbiamo fatto tre operazioni di dragaggio e siamo autorizzati dai decreti della regione Calabria a fare ripascimenti sulle spiagge. La nostra è sabbia purissima, per cui non ci sono problemi di fanghi, di sedimenti, di materiali tossici. Abbiamo un grande problema, se mi consentite, riguardo ai dragaggi. Secondo la vecchia normativa – l'ammiraglio Caligiore che è con me potrebbe essere più preciso di me – noi ora siamo obbligati a fare dei campionamenti tossicologici per il 100 per cento dei campionamenti. Siccome non rientriamo in un sito di bonifica di interesse nazionale, le aree SIN, noi ora saremo costretti a fare il 100 per cento di campionamenti tossicologici. Tenete presente che noi facciamo una caratterizzazione ogni sette anni. Vedete, quella è la caratterizzazione ultima del 2014. Il porto è pulito, ma saremo

costretti a fare delle analisi e delle caratterizzazioni molto onerose sotto il profilo finanziario. Per non dire del porto di Crotona, che è sempre un porto sottoposto alla nostra giurisdizione. Lui sì che è caratterizzato da pesanti inquinamenti del passato, e fare lì un'operazione di caratterizzazione ci costerà moltissimi soldi.

Voglio fare un'ultima precisazione sulle vostre richieste: nel porto di Gioia Tauro non c'è alcun relitto. Abbiamo scritto che nel porto di Crotona c'era un relitto dovuto a un'attività di qualche anno addietro portava traffici illeciti di migranti. Il relitto è stato recentissimamente levato dal porto, quindi in questo momento risponderai negativamente anche alle vostre richieste sulla presenza di relitti nei porti sottoposti alla nostra giurisdizione. Nel porto di Crotona ci sono alcune barche da diporto, o presunte tali, utilizzate per traffici di migranti minori. Quelle sì, una decina di barche, circa dodici, sono attualmente ormeggiate nel porto di Crotona. Credo, presidente, di aver dato una piccola risposta. Naturalmente lascio spazio all'approfondimento dei vostri rappresentanti.

PRESIDENTE. Mi vengono in mente alcune cose. Innanzitutto sono sincero, non sapevo della peculiarità di questo porto che ha i fondali più profondi del Mediterraneo. Nonostante questo, però, le operazioni di dragaggio sono state comunque. Prima ha detto che non c'è bisogno di dragare e poi ha detto che comunque sia è stato fatto un dragaggio.

ANDREA AGOSTINELLI, Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro. Ci sono state tre operazioni di dragaggio che nella relazione sono partitamente elencate, anche con le sezioni delle opere che abbiamo costruito. Modificando le infrastrutture portuali e anche i banchinamenti, abbiamo proceduto a delle operazioni di dragaggio per consentire l'approfondimento di questi fondali. Per effetto di certi lavori abbiamo dovuto fare tre operazioni di dragaggio che sono comunque elencate. Noi procediamo con livellamenti quadrimestrali per

spianare quelle dune sabbiose che si creano. Quando queste mega navi azionano le eliche nelle operazioni di ormeggio e disormeggio, si formano delle dune sottomarine di sabbia che potrebbero impedire l'ormeggio della nave seguente. Quindi noi ogni quattro mesi andiamo a ripristinare i fondali originali che, ripeto, variano da 15 a 18 metri. Voi tenete presente che la nave più grande del mondo, quando viene a pieno carico nel porto di Gioia Tauro, pesca — cioè ha una profondità sotto la linea di chiglia — di 16 metri e 20 centimetri. Poi c'è sempre un lasco, che tecnicamente si chiama un «*under keel clearance*»: uno spazio che viene lasciato per impedire che la nave tocchi materialmente il fondale.

PRESIDENTE. Vedo sempre dalla relazione che la tipologia è al 99 per cento. Questo un per cento chi lo caratterizza e dove va a finire? Nella discarica? Quale discarica?

ANDREA AGOSTINELLI, Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro. No. Siccome l'un per cento è sempre un materiale che ricade in zona Bravo, viene utilizzato per i riempimenti delle banchine. Glielo dico tranquillamente: non ci sono navi che portano prodotti idrocarburi, però in un certo punto del porto sono ormeggiati i rimorchiatori. Si vede dalla caratterizzazione, l'area gialla è sulla punta Nord del bacino di evoluzione. Lì sono perennemente ormeggiati i rimorchiatori, che probabilmente sono barche un po' meno pulite. Sporcano quel tanto i fondali da farli caratterizzare in zona Bravo, ma il materiale in zona Bravo può essere tranquillamente usato per i riempimenti delle banchine; non c'è bisogno di casse di colmata e altri accorgimenti.

PRESIDENTE. Quindi, visto che voi fate comunque la caratterizzazione ogni sette anni, adesso è prevista?

ANDREA AGOSTINELLI, Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto

di Gioia Tauro. A fine marzo è prevista la caratterizzazione 21/28.

PRESIDENTE. Chi effettuerà le analisi? Chi è responsabile?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Credo l'Arpa Calabria.

PRESIDENTE. Il responsabile chi è?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Ci impongono di fare analisi tossicologiche su tutti i campionamenti. Prima, quando c'era la normativa previgente, noi comunque, come Autorità portuale di Gioia Tauro, sottoponevamo il 30 per cento dei nostri carotaggi, dei nostri campionamenti, alle analisi tossicologiche. Ora con la nuova normativa — l'ammiraglio Caligiore mi può correggere quando vuole — tutti i campionamenti devono avere questa caratterizzazione tossicologica, per cui sarà molto più oneroso per noi farla.

PRESIDENTE. In quanto ai costi stimati?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Io so i costi del dragaggio. Il dragaggio può costare 10 euro a metro cubo. A Crotona abbiamo fatto una stima: con le analisi, come previste dalla legge, noi arriveremo a 100 euro a metro cubo; quindi avremo spese a Crotona, ma anche a Gioia Tauro, forse insostenibili, anche per autorità che hanno una certa disponibilità di fondi come le autorità portuali. Arriveremo all'insostenibilità.

PRESIDENTE. Da quello che dice lei probabilmente non sarà così, ma se dalla caratterizzazione dovesse risultare qualche sedimento più inquinato del solito, c'è comunque una vasca ricolmata pronta lì a disposizione, visto che comunque poi per costruirla occorrono due anni? C'è

qualcosa di scorta pronto o non è previsto nulla?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Cerco di darle una risposta. No, non abbiamo una vasca di colmata, anche se abbiamo gli spazi per costruirla; ma escludendo un incidente, che non è mai avvenuto nel porto di Gioia Tauro nei suoi 26 anni di vita, è impossibile per noi avere una caratterizzazione negativa. Le sto parlando di una caratterizzazione dopo 25 anni di una particella infinitesimale del porto che è comunque in zona Bravo e che ci consente di riutilizzare queste sabbie. Non sono presenti fanghi nel porto di Gioia Tauro, non c'è un corso d'acqua che sversa nello specchio acqueo interno del porto, non c'è un traffico di navi inquinanti.

Le posso dire, perché questa è materia attuale, che noi avevamo un'istruttoria che è durata 20 anni per costruire nel porto di Gioia Tauro i depositi costieri. In Italia succedono anche queste cose, cioè avere istruttorie che si protraggono per decenni. Forse se si rifacesse vedere la fotografia sono anche visibili. No, sono sulla banchina di ponente, forse sono invisibili. Ci sono tre depositi costieri, l'ammiraglio Preziosi li può far vedere, costruiti da un famoso petroliere romano, Sensi. Sensi fu presidente della Roma; ora è scomparso. L'impero di Sensi è andato all'UniCredit. È stato acquistato da un altro petroliere che ha ripreso questo progetto per fare all'interno del porto di Gioia Tauro un servizio di bunkeraggio alle navi. Il servizio di bunkeraggio è un'attività perfettamente lecita, come l'ammiraglio Caligiore può confermare. È perfettamente lecita, però significa avere i depositi di carburante pieni, significa avere delle bettoline che fanno il servizio fra i depositi e le navi. Quindi c'è un rischio di incidenti, c'è un rischio di inquinamento latente, però accettabile, perché in tutti i porti della Repubblica, o quasi tutti, c'è un servizio di bunkeraggio dalle bettoline alle navi, dalle autobotti a terra alle navi.

Nel porto di Gioia Tauro c'è un canale di ingresso molto ristretto. La larghezza

del canale di ingresso è di 250 metri. Noi ora abbiamo delle navi ultra large, navi che sono larghe 62 metri (è la massima larghezza del mondo). Con l'aiuto degli ufficiali della Guardia costiera o della Capitaneria di porto di Gioia Tauro abbiamo fissato dei paletti così stretti che questo traffico noi non lo abbiamo voluto e non lo avremo, nonostante — sto parlando a rappresentanti parlamentari — delle spinte molto forti a istituire questo servizio, perché è un servizio che fa bene solo a una persona, 10-15 posti di lavoro e traffici potenzialmente molto inquinanti.

Per le caratteristiche di questo porto, per i traffici che segue questo porto e per le stesse indicazioni dei terminalisti che lavorano in questo porto e che non vogliono il servizio di bunkeraggio alle loro navi — perché sono navi planetarie che fanno carburanti in ogni porto del mondo e non avrebbero la necessità di farlo a Gioia Tauro — noi questo servizio potenziamento inquinante l'abbiamo respinto. Rispondo alla domanda del presidente: è ben difficile che la prossima caratterizzazione dia risultati diversi da quelli che sono stati visibili nel 2014.

MANFREDI POTENTI. Solo per avere alcune indicazioni circa l'area di Crotona, riguardo a quelle che diceva essere delle criticità importanti. Di quale consistenza si parla e se può darci giusto qualche informazione di più.

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Poche informazioni perché evidentemente, onorevole, non mi sono preparato. Ero preparato sul dragaggio di Gioia Tauro. A Crotona la situazione è molto più triste, perché ci fu un insediamento industriale che risponde al nome di Syndial. Questo insediamento industriale è andato a carte 48. Ha lasciato l'inquinamento totale del sedime non solo del porto e degli specchi acquei, ma anche cittadino. Vi dico solo questo: l'area di sedime del porto di Crotona e gli specchi acquei sono inquinati con il TENORM (*Technologically-Enhanced Natu-*

rally Occurring Radioactive Material), ma il TENORM è radioattivo. Io non so cosa sia il TENORM. Attenzione, è una bassa radioattività, però c'è una radioattività, c'è un inquinamento da TENORM. Ripeto, bassa radioattività, però è molto preoccupante.

Sa cosa succede nel porto di Crotona, onorevole? Che se bisogna far passare una canaletta o bisogna fare un piccolo scavo, l'Arpa ci fa 12-14 pagine di prescrizioni, cioè ci rende impossibile anche il lavoro più banale per scavare una canaletta e portare la fibra ottica. Andiamo con le fibre; i nostri sistemi informativi sono digitalizzati e li portiamo anche nei porti di Crotona e di Corigliano-Rossano. A Crotona non possiamo fare uno scavo di 15 centimetri. Abbiamo dovuto inchiodare al suolo la stazione marittima piuttosto che fare una fondazione come ogni infrastruttura che si rispetti. L'abbiamo dovuta inchiodare. Ora la solleviamo, la potremo portare dove ci pare. A Crotona c'è questo problema. Ripeto, ci costerà 100 euro al metro cubo fare la caratterizzazione, fare un dragaggio nel porto di Crotona: una spesa assurda.

Dico questo perché noi siamo del tutto convinti — questo l'approfondiremo e ve ne daremo contezza — che il porto di Crotona debba essere trattato alla stessa stregua del porto di Gioia Tauro, cioè debba essere infrastrutturato, perché è la richiesta della comunità portuale crotonese. Però a Crotona fare un lavoro è estremamente complicato, difficile e costoso per inquinamenti che non rimontano certo a responsabilità di alcuno fra di noi.

PRESIDENTE. Bene. Un'ultima domanda in quella sabbia di tipo B c'è dell'olio?

ANDREA AGOSTINELLI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale del porto di Gioia Tauro*. Io penso di sì. Posso darle una risposta più congrua: sicuramente ci sarà un inquinamento idrocarburico.

PRESIDENTE. La ringrazio e dichiaro chiusa l'audizione.

Sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Informo che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, ha deliberato, nella seduta del 2 marzo 2021, di affidare la gestione dei profili tecnica e informatica dei profili *social* della Commissione al sig. Francesco

D'Intino, esperto della materia, referente della società Half Pocket Srls, che subentra al sig. Alessandro Di Pasquale in tale compito e con il medesimo compenso.

La seduta termina alle 15.25.

*Licenziato per la stampa
il 23 luglio 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0134340