

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

45.

SEDUTA DI LUNEDÌ 7 OTTOBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione del Comandante Marinarsen Sicilia, Pierpaolo Budri:	
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3	Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	6, 9, 10, 11, 12, 13, 14
Audizione del Comandante Marisicilia, Andrea Cottini:		Budri Pierpaolo, <i>Comandante Marinarsen Sicilia</i>	6, 9, 10, 11, 12, 13, 14
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6	Lorefice Pietro (M5S)	14
Cottini Andrea, <i>Comandante Marisicilia</i>	3, 4, 5, 6		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 16.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

**Audizione del comandante Marisicilia,
Andrea Cottini.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante Marisicilia, contrammiraglio Andrea Cottini, che ringrazio per la presenza.

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

Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'auditore che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Invito quindi il nostro ospite a svolgere una relazione, al termine della quale ci riserviamo di fare alcuni approfondimenti e alcune domande.

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Buonasera a tutti, io sono l'ammiraglio Andrea Cottini e sono il comandante marittimo Sicilia, quindi le mie funzioni sono di comando di tutta la Sicilia per quel che riguarda la marina militare che è ubicata su Augusta, Catania (con una base elicotteri) e Messina. Dipendo direttamente dal Capo di stato maggiore della marina per la parte territoriale e dal comando logistico per la parte logistica. È solo una dipendenza funzionale. Per quel che riguarda le funzioni che il Comando marittimo Sicilia svolge prettamente sono nel campo logistico, territoriale, amministrativo, disciplinare, presidio, difesa installazione, mobilitazione, completamento delle forze, polizia militare, protezione civile, supporto operativo e tutela delle informazioni.

Per quanto riguarda il discorso del dragaggio la marina ha approvato a febbraio di quest'anno un piano regolatore per l'area Sicilia che prevede per le tre basi fondamentali delle attività nel breve, medio e lungo termine. Per quel che riguarda Augusta in particolare, perché per Messina non è possibile in quanto l'area dove siamo ubicati, che è definita « la Falce » (dove c'è la madonnina), è alto fondale. Invece per Augusta il Piano regolatore, per il quale sono state date le linee guida a giugno di quest'anno da parte dello Stato maggiore, nel breve termine non prevede alcun tipo di dragaggio ma semplicemente un consolidamento delle banchine arsenali, quindi parliamo della parte arsenalizia che necessita un consolidamento, perché le banchine sono datate, e un consolidamento anche

della parte logistica a terra, in particolare la cabina elettrica di supporto alle unità navali, proprio per aumentare le capacità di Augusta per le unità navali di nuova generazione.

Oltre a queste attività, nel medio termine è prevista la costruzione di due pennelli (non ancora finanziati peraltro) da trecento metri per l'ormeggio delle nuove unità PPX, perché la marina ha deciso che su Augusta verranno solo destinate navi PPX.

PRESIDENTE. I pennelli cosa sono ?

ANDREA COTTINI, *Comandante Mari-sicilia*. Due moli verticali alle banchine già esistenti. In particolare faccio riferimento alla banchina arsenale sulla quale è previsto il consolidamento, dove è prevista la costruzione di un nuovo pennello di circa trecento metri e largo quattordici per permettere alle gru e ai mezzi pesanti di transitarvi, perché le nuove tipologie di navi oggi necessitano di attracchi laterali e non più — come si usava in passato — l'attracco di punta. Analogamente l'altro molo dovrebbe essere costruito sull'altra banchina operativa: la cosiddetta banchina Tullio Marcon, dove attualmente sono presenti le navi di base ad Augusta, unità intorno alle 1.500/1.800 tonnellate. Anche questa dovrebbe essere larga quattordici metri per permettere il transito di mezzi pesanti. La lunghezza di questi moli dovrebbe aggirarsi intorno ai trecento metri per permettere comunque il transito alle unità classe FREMM e PPA di ormeggiarsi nella parte finale del pennello, in particolare alla banchina Tullio Marcon in quanto il fondale non permetterebbe alle unità di nuova generazione di avvicinarsi troppo alla radice della banchina.

Sempre nel medio termine è previsto il consolidamento di due piccoli moli sommergibili, in quanto ad Augusta è prevista la presenza stabile di due sommergibili, più due in transito. Questi piccoli pennelli esistono già ma sono vecchi, quindi c'è la necessità, da un lato, di consolidarli e, successivamente, di toglierne uno e sostituirlo con una banchina galleggiante. Quindi

una banchina di quelle moderne che non necessita né di dragaggio né di altro, semplicemente di un ancoraggio e i sommergibili si possono ormeggiare direttamente alla banchina.

Nel lungo termine, se vi sarà la possibilità, i fondi e soprattutto la fattibilità, si potrà prevedere il dragaggio di un'ulteriore banchina, la banchina Minerva, che allo stato attuale si è insabbiata e che dovrebbe diventare la banchina lavori per i sommergibili. Si è insabbiata a causa di correnti che attraversano il ponte Rivellino che collega la città con l'isola di Augusta. Attraverso quel ponte c'è un collegamento via mare, è entrata della sabbia che ha insabbiato l'attuale banchina Minerva, che è stata costruita diversi anni fa.

Questo è quello che la marina ha intenzione di fare nella base di Augusta per il prossimo futuro.

Nella base di Messina ci sarà semplicemente un consolidamento della banchina San Salvatore dove è previsto il mantenimento dalle tre alle quattro unità della classe « Costellazioni », che già sono a Messina. Non ci sono altre attività di rilievo previste per il futuro.

Per quel che riguarda il dragaggio io avrei terminato.

PRESIDENTE. La perimetrazione della vostra base militare ricade in parte o tutta nel Sito di interesse nazionale (SIN) ed è contaminata, ci sono parti che devono essere bonificate ?

ANDREA COTTINI, *Comandante Mari-sicilia*. La nostra base ricade all'interno del porto di Augusta; dall'ultimo dato che ho visto sulla cartina dell'ISPRA c'è una zona antistante l'arsenale che è una zona rossa. Questa è l'unica informazione di cui allo stato attuale dispongo. Sapevo che l'Autorità portuale avrebbe dovuto fare un'ulteriore verifica dei carotaggi rispetto ai valori del 2013.

PRESIDENTE. Voi siete stati coinvolti ?

ANDREA COTTINI, *Comandante Mari-sicilia*. A suo tempo non siamo stati coin-

volti direttamente, ma chi è venuto a fare i carotaggi ha chiesto l'autorizzazione per entrare nelle aree di competenza della marina.

PRESIDENTE. Da notizie di giornali si parla di realizzare tre nuovi pontili: siccome lei li ha scaglionati, se li potesse riassumere per una migliore comprensione.

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Inizialmente il Piano regolatore prevedeva tre pontili, in realtà ne sono stati approvati solo due: uno per la zona arsenale e l'altro per la zona banchina Tullio Marcon, dove attualmente è presente il Comando delle forze di pattugliamento e, quindi, le navi presenti ad Augusta. Sono queste due banchine (noi le chiamiamo pennelli in termine tecnico) che, per circa 280-300 metri dalla banchina originale, si estendono all'interno del porto.

PRESIDENTE. È già stato fatto un progetto per la lavorazione?

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Allo stato attuale è solo una direttiva sulla carta, i progetti devono ancora essere fatti, quindi è un qualcosa di là da venire. Allo stato attuale nemmeno le nuove unità PPX sono in essere. Prima di cinque o dieci anni questi pennelli non verranno realizzati.

PRESIDENTE. Il fondale lì sotto in che condizioni è? Saranno previste anche delle operazioni di bonifica contestualmente a queste operazioni?

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Questo sarà valutato in funzione delle nuove attività che dovrà fare l'Autorità portuale all'interno del porto. Noi ci atterremo alle regole e alle norme vigenti.

PRESIDENTE. A proposito delle norme vigenti c'è la legge n. 84 del 1994 e il decreto ministeriale n. 172 del 2016 che pone delle linee guida, delle regole ben precise per i dragaggi. Voi avete che attual-

mente non è prevista nessuna opera di dragaggio tranne, in un futuro prossimo, la banchina Minerva.

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Se sarà possibile, in un futuro prossimo sì. Allo stato attuale dragaggi non ne faremo.

PRESIDENTE. Questo perché i fondali non vi creano problemi, a seconda delle tipologie di imbarcazione.

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. Fino a circa ottanta metri dalla banchina attuale c'è un fondale di sei metri e mezzo, le nuove unità navali che saranno costruite avranno un pescaggio inferiore a questa misura e potranno raggiungere la banchina originale; le attuali unità FREMM e PPA hanno un pescaggio superiore, oltre gli ottanta metri il fondale arriva a 10,4 metri, quindi con questi due pennelli ci sarà la possibilità di far ormeggiare anche le nuove unità.

PRESIDENTE. Invece fino adesso quante volte è stata fatta l'operazione di dragaggio? È stato prima del 2016 o dopo? Come sono state rispettate le norme, chi ha fatto i campionamenti? Vi siete appoggiati a laboratori esterni? Dove sono andati eventualmente i fanghi derivanti da queste operazioni?

ANDREA COTTINI, *Comandante Marisicilia*. A mia conoscenza non abbiamo effettuato alcun tipo di dragaggio almeno negli ultimi cinque anni sicuramente. Tuttavia anche prima non mi risulta che abbiamo fatto alcun tipo di dragaggio.

PRESIDENTE. Altra cosa che mi ha colpito — noi ancora non siamo andati sul posto o, meglio, ci siamo andati in altre circostanze, però ci torneremo — è la presenza di relitti di navi militari abbandonati al porto, anche fuori l'area di competenza: com'è la situazione, quanti sono i relitti e che cosa si sta facendo per la loro rimozione e la bonifica dell'area?

ANDREA COTTINI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Faccio una precisazione. Lei ha parlato di relitti fuori dalle aree militari: relitti militari fuori dalle aree militari non ce ne sono. Noi parliamo mediamente relitti e di unità galleggianti: allo stato attuale noi abbiamo due soli relitti e tutto il resto sono galleggianti, ma sono ubicati all'interno delle aree militari. Non sono ubicati al di fuori delle aree militari. Per questo specifico argomento c'è il mio collega, l'ammiraglio Budri, direttore dell'arsenale, che è la persona specifica per il discorso di relitti e ulteriori unità che galleggiano.

PRESIDENTE. Non essendovi richieste di intervento, ringrazio il nostro ospite e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del comandante Marinarsen Sicilia, Pierpaolo Budri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante Marinarsen Sicilia, contrammiraglio Pierpaolo Budri che ringrazio per la presenza.

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

Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'auditore che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Invito il nostro ospite a svolgere una relazione, al termine della quale seguiranno eventualmente domande mie o dei miei colleghi di approfondimento. Prego.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Sono il direttore dell'arse-

nale militare marittimo di Augusta dal 16 ottobre dello scorso anno.

In merito alle indicazioni della convocazione terrei a fare subito una precisazione: noi parliamo di galleggianti e relitti non relativamente alla base e vorrei farvi un breve *excursus* a volo d'uccello sul quale vi darò gli approfondimenti che mi saranno richiesti, se in possesso delle informazioni, dividendo la categoria da trattare in galleggianti e relitti.

Per quanto attiene i galleggianti occorre fare una premessa. Nell'ambito del programma di riduzione e di rinnovamento della flotta della marina militare negli anni sono state dismesse, ovvero radiate dal quadro del naviglio militare dello Stato diverse unità navali e sommergibili che sono custodite in attesa di alienazione, che noi trattiamo in qualità di galleggianti. I galleggianti sono iscritti o sono da iscriversi, per i motivi che vi dirò, all'atto della radiazione dal quadro del naviglio militare dello Stato nell'apposito registro della statistica dei galleggianti della marina militare. Specificatamente oggi ad Augusta ci riferiamo, per chiarezza di trattazione in quanto i galleggianti sono trattati con un numero, alle ex unità navali – quindi mi riferirò ai loro nomi – ormeggiate in due diverse aree: in area di Punta Cugno e presso la banchina Marcon (la stessa dove sono attualmente ormeggiate le unità operative di Augusta). Precisamente trattiamo dell'ex rimorchiatore Atlante; dell'ex nave Brenta; dell'ex moto officina costiera MOC 1201; degli ex sommergibili Bagnolini e Mocenigo; ex nave Prometeo; ex rimorchiatore portuale RP121; ex Fenice, Sfinge, Chimera e Driade.

PRESIDENTE. Questi appunti ce li può lasciare?

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Assolutamente sì! Io ho preparato anche una breve presentazione con tutte le informazioni che vi sto dando, è stata fatta con il mio Stato maggiore.

Ho elencato quelli che sono attualmente i galleggianti. Al fine di approntare queste ex unità navali all'alienazione con obbligo

di demolizione che va, come mandato, eseguito nel rispetto delle più stringenti normative del settore dello *ship recycling*, secondo la Convenzione di Hong Kong (IMO 2009) e il Regolamento europeo n. 1257 del 2013, la marina militare ha predisposto uno specifico programma di spesa per l'esecuzione delle cosiddette attività di predisposizione al riciclaggio, che consistono fondamentalmente nella mappatura dei materiali pericolosi, la redazione dell'IHM (*Inventory of Hazardous Materials*), documento riconosciuto internazionalmente; le bonifiche da idrocarburi e dai gas ozono-lesivi; l'eventuale immissione in bacino per messa in conservazione degli scafi e predisposizione a successivo trasferimento o rimorchio verso il sito di demolizione. Mentre per i galleggianti giacenti da più tempo sono state altresì previste attività di redazione di *condition survey*, con il concorso di ente certificatore per la verifica delle condizioni di rimorchiabilità delle stesse. In modo da non mettere gli eventuali operatori economici di fronte a un rischio, qualora decidessero di rimorchiarle verso i loro siti di demolizione.

Faccio un brevissimo *excursus* sullo stato delle attività relativamente a questi galleggianti. Le attività tecnico-amministrative di predisposizione del riciclaggio sono state affidate all'arsenale militare marittimo di Augusta quale stazione appaltante; per quanto relativo all'ex unità « Atlante », « Brenta » e MOC 1201 abbiamo già provveduto ad appaltare e, quindi, ad acquisire recentemente, nel settembre di quest'anno, la completa mappatura dei materiali pericolosi; le certificazioni di *condition survey* del RINA, ivi inclusa l'attestazione di rimorchiabilità per « Atlante » e « Brenta ». Per quanto attiene la MOC 1201 il RINA ritiene non sia rimorchiabile e, quindi, dovremo pensare di demolirlo sul posto. Nel corso delle attività indicate si è reso necessario eseguire alcuni piccoli interventi di messa in sicurezza dei galleggianti. A conclusione di queste attività esecutive, avendo acquisito tutto il *set* documentale contrattualmente previsto, è stato inviato allo Stato maggiore della marina, per il tramite del Comando logistico, la proposta di avviare le

attività di alienazione per la valorizzazione di dette ex unità navali a mezzo dell'istituto della permuta. Omologhe attività sono state commissionate a favore degli ex sommergibili « Bagnolini » e « Mocenigo », per i quali è in programma la consegna della relativa documentazione tecnica entro la fine del corrente mese, fermo restando il persistente (ma ancora potenziale) interesse della Regione siciliana di acquisire l'ex « Mocenigo » per musealizzarlo. Questo è un progetto in valutazione a cura dell'Assessorato dei beni culturali e identità siciliana e sovrintendenza del mare condotto dal professor Tusa, scomparso il marzo scorso in un incidente aereo in Eritrea. Anche in questo caso si prospetterà, qualora non andasse in porto la musealizzazione, la valorizzazione di entrambi gli ex sommergibili a mezzo permuta, ovvero, in assenza di offerte, la necessità di procedere a demolizione a titolo oneroso.

Per quanto attiene l'ex nave « Prometeo », recentemente radiata dal quadro del naviglio militare dello Stato, è già oggetto di un'attività tecnico-amministrativa di alienazione per valorizzazione tramite permuta. Proprio in questi giorni è in corso il secondo esperimento di gara. Il galleggiante ha ancora un certo interesse dal punto di vista commerciale e quindi stiamo raccogliendo le offerte degli operatori economici.

Per quanto riguarda le ex corvette classe « Minerva » (ormeggiate in banchina Marcon accanto alle unità operative, recentemente dimesse): per l'ex nave « Fenice » le attività di predisposizione del riciclaggio sono state appaltate e abbiamo previsto l'inizio dell'esecuzione contrattuale entro la settimana corrente; per l'ex nave « Sfinge » le attività di predisposizione al riciclaggio sono state aggiudicate, siamo andati al secondo esperimento di gara e abbiamo in corso la richiesta di finanziamento di quattrini allo Stato maggiore per poter addivinare alla stipula e quindi partire con l'esecuzione contrattuale entro la fine del corrente esercizio finanziario; « Driade » e Chimera (poste in disarmo non più tardi di una decina di giorni fa) non sono ancora state iscritte nel quadro del naviglio militare dello Stato come galleggianti, le attività

tecnico-amministrative sono avviate in funzione del programma di finanziamento con plafondità pluriennale negli esercizi finanziari 2020-2021. Io ho già provveduto ad inserirle nei programmi finanziari dell'arsenale e, non appena saranno passate nel registro dei galleggianti, attiveremo i necessari finanziamenti per fare tutte le attività propedeutiche al disarmo. Quindi, come vedono, le attività relative galleggianti sono definite e assolutamente in esecuzione. Abbiamo una *road map* molto precisa e stringente.

Parliamo adesso dei relitti, quindi parliamo segnatamente delle ex navi « Alcione » e « Airone ». In data 11 maggio 2012 è stato avviato dai miei predecessori il procedimento tecnico-amministrativo, con procedura ristretta in ambito comunitario, aggiudicato e contrattualizzato con un raggruppamento temporaneo di concorrenti guidato dalla *Mammoet Salvage* con sede in Rotterdam, ditta di primaria grandezza nell'ambito del « *salvage* » mondiale per i recuperi marini, che è associata con la *Che-lab*, con sede in Resana di Treviso, e l'intero contratto valeva all'epoca 2,307 milioni di euro. Il capitolato tecnico recepisce *in toto* i progetti definitivi, validati dal Ministero dell'ambiente, di rimozione, demolizione e smaltimento delle ex navi « Alcione » e « Airone » (due relitti giacenti a Punta Cugno, per i quali vi illustrerò la *road map*), che sono state inserite nel 2012 in un contratto che comprendeva anche lo smaltimento di: « Loto », « Giaggiolo », una unità non conosciuta (una unità che giaceva presso i Forti Garsia e Vittoria dai tempi della Seconda guerra mondiale), un mototrasporto fari e il « Palma ». Quindi questo capitolato tecnico comprendeva la rimozione di tutti questi relitti. Il contratto, segnatamente il n. 2390 del 21 dicembre 2012, registrato alla Corte dei conti, era suddiviso in sette lotti che avevano un tempo di esecuzione complessiva di 540 giorni solari. Nella presentazione i lotti non sono indicati, ma il lotto 1 era relativo alla redazione della documentazione a valle del recepimento delle autorizzazioni a procedere propedeutiche all'inizio delle attività; il lotto 2 prevedeva la demolizione e lo smaltimento del

relitto del mototrasporto fari 1302; il lotto 3 il recupero, la demolizione e lo smaltimento dei relitti « Alcione » e « Airone »; il lotto 4 il recupero, demolizione e smaltimento del relitto del « Palma »; il lotto 5 il recupero, demolizione e smaltimento del relitto del « Giaggiolo »; il lotto 6 il recupero, demolizione e smaltimento del relitto della chiglia del mototrasporto fari ignoto, giacente dai tempi della Seconda guerra mondiale sui fondali dei forti Garsia e Vittoria; il lotto 7 comprendeva dei servizi a misura ad integrazione delle attività di vari lotti, perché — come fecero bene i miei predecessori a prevedere — un contratto così complesso comporta nella gestione diverse necessità accessorie a quelle statuite sulla specifica tecnica originaria: necessità di fare campionamenti ulteriori, necessità di analisi, necessità di ampliare i cantieri a terra e così via. Ed effettivamente è stato utile.

Il contratto prevedeva una modalità esecutiva in mare e una modalità esecutiva a terra. In mare precisamente si prevedeva un monitoraggio prima dei lavori (*ante operam*) dei parametri ambientali con sonde multiparametriche, analisi dei campioni della colonna d'acqua e i sedimenti del fondale e posa in opera di bandiere antinquamento; dopo di che si passava all'opera con rimozione e prima demolizione in parti del relitto (con monitoraggio continuo ambientale attraverso sonde multiparametriche) e la messa in sicurezza in apposito *container* di eventuali parti preventivamente trattate con sospetta presenza di amianto; successivamente si prevedeva lo scarico a terra delle parti di relitto e del *container* amianto (a seguito dell'esito delle analisi sui campioni prelevati), la verifica e la pulizia del fondale con attività *post operam* per accertarsi che le condizioni ambientali fossero le stesse della fase *ante operam*. Per quanto attiene alle modalità esecutive a terra si prevedeva la gestione delle eventuali parti del relitto contenenti amianto in apposita tensostruttura di bonifica; la riduzione volumetrica delle parti del relitto in modo da renderle trasportabili; la gestione dei rifiuti prodotti dalla demolizione (dopo che questi fossero stati

chiaramente caratterizzati); il trasporto in discariche autorizzate per lo smaltimento di detti rifiuti; il monitoraggio di polveri e fibre ai fini della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e ai fini ambientali; e una valutazione dell'impatto acustico durante le operazioni di demolizione, sempre ai fini ambientali.

In tutta la gestione del contratto è stata fondamentale la funzione degli organi di vigilanza competenti per materia. Per le attività del servizio a rischio potenziale amianto gli operatori economici abilitati hanno presentato a Marivigilanza area Sicilia un piano di lavoro di dettaglio a mare e a terra per ciascuna relitto; la fase esecutiva è stata quindi svincolata ad approvazione da parte del menzionato organo di vigilanza, con o senza prescrizioni. Ovvero genericamente c'erano delle attività sulle quali Marivigilanza ha posto delle prescrizioni e delle attività sulle quali la stessa Marivigilanza ha detto « bene, continuate così ».

L'ARPA di Siracusa ha operato, su delega del Ministero dell'ambiente, per quanto attiene alla tutela ambientale. Quindi l'operatore economico (il consorzio) ha presentato un piano di monitoraggio e controllo ambientale all'ARPA (ancora in piedi), coerente con le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, e questo ha permesso di disciplinare tutte le tre fasi: *ante*, *in* e *post operam*. ARPA ha valutato e approvato il piano di monitoraggio e controllo.

Quindi all'inizio avevamo i relitti su Punta Cugno e Forte Garsia, che attualmente è completamente bonificato — per cui non l'ho citato — che conteneva i relitti dei dragamine in legno e di quella chiglia indefinita di mototrasporto fari giacente lì dai tempi della Seconda guerra mondiale.

PRESIDENTE. Oltre ad « Alcione » e « Airone ». In tutto questo tutti questi relitti e galleggianti sono tutti nell'area di competenza militare o c'è qualcosa che sta oltre ?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Gli attuali relitti sono in area di competenza militare, i galleggianti sono custoditi presso le nostre banchine. Quindi sono in area di nostra competenza.

A completamento di tutto l'ARPA dovrà valutare gli esiti della documentazione probante l'avvenuta completa rimozione dei relitti per la successiva riconsegna delle aree interessate.

Qui viene la parte più divertente, quella che mi sono trovato ad affrontare come direttore dell'arsenale arrivando l'anno scorso. I lotti 1, 2, 4, 5, 6 e 7 del contratto sono stati completati, anche se si rimane in attesa della consegna della documentazione delle attività di monitoraggio; il lotto 3, relativo alla rimozione e smaltimento dei relitti delle ex navi « Alcione » e « Airone », è attualmente non completo. L'attività è iniziata ad aprile 2014 ed è stata sospesa per poi completarsi solo parzialmente con la rimozione delle sovrastrutture del relitto « Alcione » in data 6 luglio 2016. L'esecuzione contrattuale del lotto è stata interrotta in corso d'opera a causa del ritrovamento imprevisto e imprevedibile di notevoli quantità di amianto friabile nelle sovrastrutture del relitto « Alcione » venute alla luce durante la dimostrazione di demolizione di parti di nave. Quindi appena attaccate le sovrastrutture, al di là dell'amianto noto a marina militare e quindi manifestato al consorzio all'inizio della gara, sono emerse delle parti (intercapedini, parti interne non accessibili all'equipaggio e quindi non note) che contenevano un amianto particolarmente friabile. A questo punto l'operatore economico (il raggruppamento) ha proceduto all'affondamento controllato del relitto « Alcione » (attività approvata dagli organi di vigilanza); è stata effettuata una prova di demolizione nel corso della quale si ipotizzava la presenza di materiali contenenti amianto friabili nelle sovrastrutture; sono state effettuate, sempre a cura del consorzio, delle caratterizzazioni invasive delle sovrastrutture; la provincia di Siracusa e ARPA effettuano un'ispezione in cantiere nella quale vengono verbalizzate delle difformità rispetto allo stato dell'arte noto nel momento in cui siamo partiti con la demolizione, quindi è stato modificato il piano di monitoraggio e controllo, perché ci si è trovati a dover smaltire molto più amianto di quello preventivamente ipotizzato.

Le attività sono state sospese, tranne che per il mantenimento della cornice di sicurezza. Qui vorrei stressare un attimo il concetto. Noi mensilmente abbiamo effettuato nel corso degli anni i controlli di quanto rilasciato in acqua e di quanto rilasciato in aria in modo da garantire la sicurezza del sito; per motivi di sicurezza gli organi di vigilanza hanno autorizzato la rimozione totale della sovrastruttura dell'« Alcione » e il loro posizionamento sul fondale marino in modo che l'amianto fosse incapsulato; gli organi di vigilanza a questo punto hanno approvato l'ultimo piano di lavoro e il piano di lavoro amianto, che è stato chiaramente rivisto rispetto all'inizio, e sono state interrotte le attività da maggio 2014 a febbraio 2016. A questo punto il contratto si è bloccato: non si andava né avanti né indietro. C'era una difformità del lotto, in quanto le spese per rimuovere i relitti « Alcione » e « Airone » superavano di gran lunga la previsione economica iniziale ed è cominciato un po' di tira e molla fra *Mammoet*, il raggruppamento d'impresе e marina militare, con delle valutazioni iniziali assolutamente campate in aria da parte dell'operatore economico che chiedeva all'inizio 12 milioni di euro per completare il lavoro, a fronte di un contratto che ne valeva 2,3, per poi fare una controfferta di 8 milioni, quindi era iniziato un vero e proprio...

PRESIDENTE. Ho capito bene: da due a otto ?

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Due più dodici e poi due più otto. Noi abbiamo deciso di valutare esattamente cosa c'era da rimuovere e a quel punto abbiamo deciso di trasformare il lotto 3 da corpo a misura. A corpo c'era la previsione di rimuovere i due relitti, a misura la rimozione delle parti dei due relitti nell'ambito del perimetro contrattuale, cioè « fermati quando finiamo i quattrini ». Non so se mi sono spiegato, Presidente.

PRESIDENTE. Nel senso « vai avanti a fare quello che dovresti fare con la situa-

zione reale, però ti fermi quando il *budget* previsto finisce ».

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Esatto. Questo ci ha consentito di recuperare, bonificare e smaltire le sole parti del relitto « Alcione » già demolite. Sono rimaste pendenti le attività per il completamento della rimozione e di bonifica delle restanti parti dell'ex navi « Alcione » e della ex nave « Airone » completa.

Dalla sospensione delle attività ad oggi è sempre stata mantenuta la cornice di sicurezza a mezzo *panel* inquinamento a mare, con monitoraggio mensile di eventuali fibre disperse in aria.

È chiaro che l'esosa quantificazione economica formulata dall'impresa (prima offerta pari a 12 milioni di euro ridotti successivamente a 8) non ha consentito di finalizzare le attività negoziali nell'ambito del perimetro finanziario, ma c'era da andare in galera a dare 8 milioni di euro! Non c'era nessuna possibilità di uscire dal contratto in questo modo. Quindi il contratto si è bloccato in questa situazione. A questo punto è stata proposta una possibile « *way ahead* » alla ditta, concordata con l'avvocatura dello Stato. I casi erano due: o rescindere unilateralmente il contratto, io arsenale rescindevo unilateralmente il contratto, pagavo quello che avevo evidenza di poter pagare e andavo a chiudere le cose come stavano, però avevo ancora un'area di cantiere consegnata alla ditta (recintata e con il nome della ditta), i relitti sul fondo, quindi sarei andato ad un contenzioso che molto probabilmente mi avrebbe bloccato per cinque o dieci anni i relitti sul fondo; oppure tentare una seconda strada (che stiamo portando avanti in questo momento), nell'ambito dei 2,3 milioni abbiamo individuato un quinto del contratto in aggiunta, ci siamo seduti attorno a un tavolo, abbiamo visto quali maggiori attività sono state fatte, quali minori attività non sono state fatte e abbiamo detto « nell'ambito di questo perimetro finanziario — che abbiamo individuato in 396 mila euro — io posso fare in modo che tu liquidi tutte le tue pendenze con l'esterno, mi restituisci il cantiere e liberi l'area restituendola alla

marina»; nel frattempo la marina militare, con il mio predecessore, aveva messo in piedi una nuova gara per rimuovere i due relitti rimasti sul fondo.

Attualmente, quindi, io ho formulato l'accordo aggiuntivo con *Mammoet* all'interno del perimetro del quinto in aggiunta del contratto; liquido completamente i fornitori della *Mammoet*, mi faccio restituire il cantiere; *Mammoet* mi fornisce tutta la documentazione ambientale che ha raccolto nel corso degli anni; ho il cantiere libero per iniziare i lavori con « San Giorgio del Porto » che vedrò la settimana prossima ad Augusta, con la quale potrò stipulare un contratto che è stato bandito un anno e mezzo fa e, in secondo esperimento, è stato vinto dalla « San Giorgio del Porto ». Il valore del contratto è all'incirca di 3,6 milioni. Quindi, a fronte degli 8 milioni che aveva chiesto *Mammoet*, con 3,6 milioni, più 400 mila euro, cioè con la metà del prezzo, ne siamo usciti. Questa è l'attività che ho fatto nell'ultimo anno.

Come si vede nell'ultima *slide* ci sono i tre siti: Forti Garsia e Vittoria, questo era un ex demanio militare, poi passato al comune, su cui giacevano i relitti dei dragamine in legno che è completamente modificato; la banchina Tullio Marcon che attualmente contiene i quattro galleggianti; l'area di Punta Cugno che contiene i due relitti « Alcione » e « Airone », due sommergibili e tre galleggianti in questa zona. Tutti in ambito militare.

PRESIDENTE. Una cosa mi ha colpito: questa imbarcazione con più amianto di quanto era previsto perché è stata fatta affondare? Ovviamente ha detto che c'era l'autorizzazione, però mi domando quale sia la logica. Io ho dell'amianto, è come se facessi una discarica in mare. È stato fatto a che fine?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Tenga presente che non si può demolire un relitto in galleggiamento perché man mano che si tagliano i pezzi del relitto, varia la figura di galleggiamento e variano i pesi, varia il centro di spinta e si potrebbe creare in qualsiasi momento il

rischio di ingavonamento o addirittura di capovolgimento dell'unità. Quindi per fare un'operazione del genere, comunque la nave doveva essere affondata.

Per quanto attiene la parte delle sovrastrutture, tenga presente che l'amianto è stato incapsulato a mezzo resine e poi messo in acqua. L'amianto in acqua non è pericoloso, non c'è possibilità di dispersione. In effetti nei tre anni di monitoraggio mai è avvenuto che siano state trovate fibre superiori ai limiti consentiti dalla legge di quelle che si trovano normalmente in acqua.

PRESIDENTE. Il fatto che la quantità di amianto fosse superiore alla previsione è stato per superficialità o negligenza da parte di qualcuno o erano cose impossibili da verificare?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Quelle erano costruzioni dell'immediato dopoguerra, quando non c'era assolutamente contezza che l'amianto causasse o potesse causare in futuro i danni che ha causato, quindi è stato utilizzato come si utilizzava all'epoca: come il miglior materiale per poter coibentare tubature di scarico, paratie, eccetera; in questo, pur avendo l'amianto nei polmoni con trentasette anni di servizio (ce l'ho certificato), non mi sento di dire che marina militare con le vecchie unità abbia in qualche modo sottaciuto o omesso qualcosa. Cinquanta o sessant'anni fa questo era il modo di costruire queste navi. Queste navi sono state costruite settant'anni fa.

PRESIDENTE. Questo è ben chiaro. Proprio perché era una pratica legale, consolidata, normale, quando si è fatto quel contratto, perché si è sottostimata così tanto la presenza di amianto, quando era presumibile che ce ne fosse di più?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Io non mi sono trovato a fare la stima in quel momento; quello che le posso dire è che il lotto del contratto — come si è visto successivamente — è stato ampiamente sottostimato. Probabilmente si

pensava che effettivamente ce ne fosse di meno, in quanto per la parte nota a marina militare era pari a quello che si era rinvenuto nelle altre unità. Non era la prima unità che cominciamo a demolire. È stato trovato amianto più friabile e in quantità inaspettata.

PRESIDENTE. Quando la nuova ditta ha fatto un'offerta nettamente inferiore, quella vecchia perché non è riuscita a garantire un prezzo così basso e ha chiesto questa cifra così enorme?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Io credo che la prima valutazione economica sia stata fatta — ma non ero presente — un po' di pancia, un po' sull'emergenza, senza fare le attente valutazioni tecniche della cosa. È apparso chiaro che la ditta volesse chiudere velocemente e, per chiudere velocemente, bisogna spendere di più. Penso questo sia stato il motivo per cui hanno chiesto una cifra così grande, pensando magari di trovare altre sorprese. Nel frattempo una seconda gara è stata esperita mettendo a base una specifica tecnica fatta con una attenzione maggiore, quindi mettendo in campo già una conoscenza. I lavori andavano avanti intanto: avevamo già smaltito una sovrastruttura, quindi avevamo contezza che l'amianto c'era, ma poteva essere affrontato e lavorato; avevamo le procedure di lavoro, quindi è chiaro che da una prima valutazione emergenziale è stata fatta una valutazione più attenta.

Io questo mi sento di dirle oggi.

PRESIDENTE. Quindi, ricapitolando, le aree dei lotti della vecchia gara quando verranno riconsegnate? Visto che ha detto che ancora non le hanno riconsegnate. E questa nuova gara per la rimozione totale dell'amianto che tempistiche avrà?

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Della vecchia gara abbiamo riconsegnato alla città Forti Garsia e Vittoria, che non sono più demanio militare, credo nel 2014. Adesso sono dell'Autorità portuale. Forte Vittoria è stato aperto

anche a manifestazioni culturali, peraltro vale anche la pena andarlo a visitare. Per quanto attiene le aree di Punta Cugno sono nostre, tranne una piccola area di cantiere che *Mammoet* dovrebbe restituire a fine anno. Io entro fine anno devo chiudere completamente l'attività, anche perché devo pagare le attività che adesso si rendono conto per cassa, quindi sono obbligato a « bastonarli » fintanto che mi consegnano le aree di cantiere.

Per quanto attiene il nuovo raggruppamento di impresa « San Giorgio del Porto » con i suoi consorziati ci faranno una visita il giorno credo 16 per vedere di addivenire alla stipula, perché dall'aggiudicazione del contratto ad oggi sono passati sedici mesi. Vengono, si siedono a un tavolo e molto probabilmente riusciremo a stipulare entro l'anno. Io ho già chiesto, tramite lo Stato maggiore, al MEF la possibilità di disporre della cifra per pagare le attività che intendo eseguire (sono previsti diciotto mesi) per la maggior parte il prossimo anno solare, con partenza ai primi mesi del 2020. Anche perché vorrei andarmene da Augusta lasciando una cosa fatta.

PRESIDENTE. Noi monitoreremo questa situazione. Ci sono aree SIN che ricadono nelle basi di competenza dell'arsenale? E com'è la situazione per la bonifica, se venite coinvolti in questo.

PIERPAOLO BUDRI, Comandante Marinarsen Sicilia. Mi risulta che tutto il porto è area SIN. Ci sono delle mappature, risalenti ormai a qualche anno fa, che evidenziano zone più o meno interessate da metalli, piuttosto che inquinamento preesistente. Noi non siamo al momento coinvolti nella bonifica e non stiamo toccando i fondali, che è quello che potrebbe muovere eventualmente la preoccupazione di chi vive e lavora nel porto.

PRESIDENTE. Non siete coinvolti, perché in quelle aree non si sta facendo nulla, non è previsto fare nulla? Non penso che le varie figure istituzionali interessate da un SIN, che vanno dal ministero fino all'ente locale, nelle Conferenze dei servizi o

nelle riunioni tecniche non vi coinvolgono. Perché non venite coinvolti? Per entrare e svolgere delle attività nell'area di vostra competenza immagino che dobbiate essere coinvolti.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Onestamente non le so rispondere. Io non ho competenza della parte a mare. Le dicevo, sono stato designato stazione appaltante per quanto attiene alla questione dei relitti; la parte a mare è competenza dell'Autorità portuale, piuttosto che della Capitaneria di porto.

PRESIDENTE. Avendo l'area militare dei propri vincoli e una propria autonomia, fatico a pensare che possano fare qualcosa dentro la vostra area senza coinvolgervi.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Le posso dire che nell'ultimo anno, da che ho assunto l'incarico ad Augusta, nulla a mia notizia si è mosso in questa direzione.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la questione dei dragaggi ci è stato detto che perlomeno negli ultimi cinque anni non si è fatto alcun dragaggio: mi può confermare questo? Quando si è fatto un'operazione di dragaggio

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Io sono stato ad Augusta la prima volta negli anni Novanta ed era in costruzione la nuova banchina « Minerva » che già si stava insabbiando, per cui si stava parlando della necessità di dragare e mai nulla è stato fatto. Attualmente un lato della banchina è completamente insabbiato, dovrebbe essere la mia banchina principale per i lavori ed è inutilizzabile, per cui le posso dire che dal 1996/1998, quando è stata realizzata la « Minerva », ad oggi per quanto attiene il sedime arsenale nulla è stato fatto.

Anche nel sito di Pantano Danieli, dove io ho due bacini di carenaggio, c'è un escavo molto vecchio che porta a sedici metri il fondale: non mi risulta che negli ultimi quindici o vent'anni sia mai stato

toccato nulla all'interno. Da quanto ne so io.

PRESIDENTE. Per l'area di sua competenza sull'arsenale c'è un Piano regolatore, cosa è previsto per il futuro in generale come progettualità e come novità? Il fondale, secondo le vostre esigenze, può andar bene così o dovrà essere prevista in futuro qualche opera di dragaggio? È stato avviato qualche progetto?

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Nell'immediato è previsto un innalzamento della mia banchina lavori, che negli anni si è ingrottata e quindi ha cominciato ad abbassarsi rispetto al livello del mare: i lavori inizieranno a febbraio dell'anno prossimo. Questo mi consentirà di lavorare da un'altezza maggiore e quindi di spendere meno energia per poter accedere a bordo delle unità navali.

Per le unità navali della taglia odierna che gravano su Augusta (i pattugliatori) io non ho necessità di fondale. Certo è che, se vediamo quello che sarà in costruzione fra qualche anno in avanti, avremo necessità di disporre di maggiori fondali. Quindi all'interno del Piano regolatore di Marisicilia è stata inserita la possibilità di sviluppare un pennello dalla radice della mia banchina lavori per spingersi all'interno del porto di 270 metri, dove si trovano i fondali per far attraccare navi di concezione più moderna. Oggi le navi di nuova costruzione sono tendenzialmente più grosse delle vecchie navi per ragioni di maggiore capacità di manutenzione a bordo, di maggiore autonomia e quindi di maggior possibilità di utilizzo per mare, di facilità di manutenzione, di stabilità, di possibilità di renderle modulabili con vari sistemi d'arma e integrabili nel corso degli anni. Nella piattaforma più grossa lei nel tempo può integrare nuovi sistemi d'arma piuttosto che di ausilio alla popolazione e le può appesantire con il maggior costo rispetto a una nave piccola, che andrebbe smontata e riprogettata. Le nuove navi hanno questo concetto. Ma tendenzialmente, se vede tutte le marine, sia militari che mercantili, stanno andando verso maggiori pescaggi e mag-

giori dimensioni. Stiamo andando verso un gigantismo. Finalmente sarò di moda anch'io fra qualche anno.

PIETRO LOREFICE. Mi servirebbe qualche dettaglio in più, perché in merito alla gara legata alle navi « Alcione » e « Airone » vedo dal capitolato tecnico che avete appaltato solo sul progetto definitivo, di conseguenza paradossalmente chi ha fatto l'esecutivo è la stessa società che poi ha trovato l'inghippo legato all'amianto, perciò la sottovalutazione sarebbe stata fatta dalla stessa ditta che poi voleva altri 8 o 12 milioni.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Corretto.

PIETRO LOREFICE. Per quanto riguarda il piano di monitoraggio e controllo ho visto che qui si parla di sonde multiparametriche, ma quali parametri ambientali venivano monitorati?

Il sistema di barriera, panne galleggianti o altro, è stato mantenuto ed è tuttora in essere? Per evitare l'incapsulamento della parte amianto il monitoraggio ha dato evidenza dell'efficacia dell'incapsulamento e della presenza di fibre libere, in questo caso in acqua: che percentuali è stata rilevata?

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Il sito è sempre rimasto confinato all'interno di un perimetro di panne, quindi è sempre stato mantenuto confinato e guardato; la cornice di sicurezza è sempre stata mantenuta. Le sonde multiparametriche rilevano, oltre che temperatura e salinità dell'acqua, torbidità, prelievo, analisi di quello che è disciolto in acqua con carotaggi mensili, tra i quali si è cercato viepiù l'amianto. Amianto in acqua non ne abbiamo mai trovato, per quello che è a mia conoscenza. La documentazione finale sarà disponibile nel momento

della chiusura dell'attività con la ditta *Mammoet*, che nel frattempo ha addirittura ceduto il ramo *salvage* e non si occupa più di salvamento.

PIETRO LOREFICE. Per quanto riguarda l'organismo di vigilanza pubblico, in questo caso ARPA Siracusa, si è limitata soltanto a verificare la parte documentale o ha provveduto a fare delle validazioni sul campo? Ha solo verificato il piano di monitoraggio e controllo o ha anche effettuato campionamento e analisi diretta validando, se sì, che percentuali di campioni rispetto al totale.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. In merito alla validazione di che percentuale non glielo so dire, non ho i dati con me. Li devo cercare.

Sì, hanno fatto sopralluoghi continui e costanti in cantiere, fintanto che la cosa era in opera, e sono stati parte attiva nel controllo, sia dei lavori a mare che dei lavori a terra.

PRESIDENTE. Non ci sono altre domande. Noi verremo sul posto prossimamente e seguiremo gli eventuali sviluppi.

PIERPAOLO BUDRI, *Comandante Marinarsen Sicilia*. Sarà un piacere, perché credo che, una volta che constaterete, vedrete che la situazione non è così buia come può sembrare, parlandone solo con le carte davanti.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite e dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 17.30.

Licenziato per la stampa
il 5 febbraio 2020

PAGINA BIANCA



18STC0083490