

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

MISSIONE IN EMILIA-ROMAGNA

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2015

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI
INDI DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI**

Audizione del presidente dell’Autorità portuale di Ravenna, Galliano Di Marco.

L’audizione comincia alle 13.52.

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca l’audizione del presidente dell’Autorità portuale di Ravenna, Galliano Di Marco. La Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti stesso. Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterranno opportuno, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta. Il presidente dell’Autorità portuale di Ravenna, l’ingegnere Galliano Di Marco, è accompagnato dal direttore tecnico, l’ingegnere Fabio Maletti e dal responsabile Area appalti e progetti, l’ingegnere Matteo Graziani.

Domani andremo in visita al porto di Ravenna. Uno dei nostri principali filoni d’inchiesta, per quanto riguarda i porti, è relativo al traffico transfrontaliero. Pregherei gli auditi di spiegarci quali sono le problematiche del porto di Ravenna da questo punto di vista.

Chiedo ai nostri ospiti di presentarsi con nome, cognome e qualifica ai fini del resoconto stenografico. Do la parola al presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, ingegner Galliano Di Marco.

GALLIANO DI MARCO, *Presidente dell'Autorità portuale di Ravenna*. Buongiorno e grazie dell'invito. Sono presidente dell'Autorità portuale di Ravenna da circa tre anni, da marzo 2012.

Quello di Ravenna è un porto importante soprattutto dal punto di vista delle rinfuse. Nel 2014 abbiamo raggiunto 24,5 milioni di tonnellate di merci, di cui circa 4,5 milioni di rinfuse liquide (petrolio, combustibili vari) e il resto rinfuse solide.

Noi non movimentiamo molti *container*, quindi, come porto, non siamo molto considerati a livello nazionale: ormai, infatti, se un porto non fa un determinato numero di *container*, non è un porto importante. Per citare solo un esempio, il porto di La Spezia, che fa 1,2 milioni di contenitori l'anno – mentre noi ne facciamo 220.000 – fa 15 milioni di tonnellate di merci a fronte delle nostre 24,5 tonnellate. Un altro dato importante da evidenziare riguarda le rinfuse liquide, in particolare il petrolio. Io dico sempre che il petrolio è un tubo: se uno va al porto di Trieste – spero che non sia presente nessun triestino, ma io l'ho detto anche a Trieste – su 56 milioni di tonnellate di merci, 43 sono di petrolio puro (il tubo della Siot che arriva e riparte), quindi il porto di Trieste fa 13-14 milioni di tonnellate effettive. Se da Ravenna tolgo i 4,5 milioni di tonnellate di petrolio, raggiungo 20 milioni. Quindi, come dico sempre, nell'Adriatico il primo porto italiano è il porto di Ravenna. Il porto di Venezia l'anno scorso, anche come totali, ha chiuso dietro Ravenna. Se togliamo il petrolio, il primato è tra Ravenna e Venezia. L'unico porto italiano di livello internazionale, di cui riconosciamo la primazia, è il porto di Genova. Comunque si considerino i dati, quello di Genova è il primo porto italiano.

Noi sostanzialmente facciamo rinfuse solide. Questa è la forza storica del porto di Ravenna. Nelle rinfuse solide ci sono tutte le categorie, dal ferro agli alimentari ai cereali, ed essendo Ravenna la città del gruppo Ferruzzi, è storicamente uno dei porti più importanti direi a livello europeo sulle rinfuse solide di quel settore.

Il 2014 è stato l'anno migliore dopo la crisi Lehman Brothers. Il picco massimo nella storia del porto di Ravenna l'abbiamo toccato nel 2006, allorché siamo arrivati quasi a 27 milioni di tonnellate (26,7 milioni di tonnellate circa). Dopo la crisi di Lehman, quindi dall'inizio del 2009 fino al 2012, il porto ha avuto un calo sostanziale. Nel 2012 abbiamo fatto 21 milioni di tonnellate e l'anno scorso siamo tornati a 24,5. Quindi, il 2014 è stato l'anno migliore dei cinque anni *post*-crisi Lehman Brothers.

Quali sono i problemi del porto di Ravenna? Uno dei problemi del porto di Ravenna, come di tutti i porti italiani, è quello del dragaggio. Come si draga a Ravenna? Secondo uno schema classico, sono state individuate, con un piano regolatore del 2007, una serie di casse di colmata. Si è fatta prima la VIA sul Piano regolatore, poi il Piano regolatore, quindi si è presentato un progetto al Ministero dell'ambiente per individuare, sulla base del Piano regolatore, le aree dove poter depositare il materiale scavato, che è materiale sudicio, oleoso.

Ovviamente, non abbiamo rifiuti tossici, come immagino anche l'ARPA vi avrà detto; sicuramente abbiamo sabbia, limo e argilla, con percentuali di idrocarburi che io definirei leggermente superiori alle soglie di legge (se prendiamo a riferimento il decreto n. 152 del 2006). Abbiamo una parte del materiale che draghiamo nel canale (ricordo che il porto si divide in un canale e nella parte di avamposto con le due dighe foranee) e, l'anno scorso, spendendo circa 1 milione 200 mila euro, abbiamo ricampionato tutto il canale; abbiamo inoltre campionato anche tutta la zona tra le dighe foranee. Vi sono, poi, due aree a mare, a circa 11 miglia dalla costa, una di 28 e una di 30 ettari, che non erano state campionate, ma che l'anno scorso abbiamo campionate. Le campionature le abbiamo affidate all'ARPA a livello regionale, ma anche ad ARPA Ravenna e ad ARPA Daphne. Quest'ultima, che mi permetto di definire un'eccellenza nazionale, è una struttura dell'ARPA Emilia-Romagna che si trova a Cesenatico e si occupa dei monitoraggi sulle aree a mare.

L'ARPA, dunque, si è occupata delle caratterizzazioni. L'anno scorso abbiamo avuto un problema in avamposto: la capitaneria di porto ci aveva abbassato il fondale perché si era creata una specie di collinetta all'ingresso della canaletta dove entrano le navi, quindi abbiamo caratterizzato le aree dove c'era questo problema e le aree in mezzo al mare.

Abbiamo fatto una conferenza di servizi, ai sensi della legge n. 84 del 1994, che ha istituito le Autorità portuali, alla quale hanno partecipato l'autorità portuale, la capitaneria di porto, le varie sfaccettature dell'ARPA, la regione Emilia-Romagna, che comunque, per la normativa in vigore, deve autorizzare i depositi a mare o i ripascimenti – una competenza prima del Ministero dell'ambiente, che adesso è passata alle regioni – e il comune di Ravenna.

Abbiamo avuto l'approvazione in conferenza di servizi e nei mesi di agosto, settembre e ottobre abbiamo fatto un dragaggio in avamposto, per poter rimuovere l'ordinanza della Capitaneria che ci abbassava il fondale, di circa 170.000 metri cubi, e l'abbiamo depositato a mare, con un sistema concordato con la capitaneria, con una serie di GPS messi sulla draga in modo che sia la capitaneria, sia l'ARPA, in tempo reale, potessero controllare ciò che veniva scavato e dove veniva depositato.

Nelle aree a mare si è individuata una delle due aree, cosiddetta S1 o L1, dove ARPA Daphne ci indicò un rettangolo in cui depositare i materiali. Devo dire che abbiamo impiegato un mese in più, ma abbiamo fatto, con l'aiuto del GPS, un'operazione davvero chirurgica. Non si erano mai usate nel porto di Ravenna le aree a mare, ma si era fatto del ripascimento sotto costa. Noi, ovviamente, sempre fatta salva la compatibilità delle analisi, proponiamo un maggior utilizzo delle aree a mare, perché i problemi nascono dalle aree a terra. A Ravenna abbiamo sostanzialmente tre casse di colmata che si suddividono in otto sottocasse, comunque tre grandi aree, Trattaroli, Nadep e Centro direzionale. Ebbene, queste tre grandi aree erano piene di materiale, quindi tre anni fa mi sono trovato davanti al problema notevole di svuotare queste casse, perché se non si svuotano quelle casse non si riesce a dragare. Abbiamo cercato soluzioni alternative e stiamo lavorando per realizzare un impianto di trattamento, che purtroppo in Italia è poco usato, per una serie di motivi, di costo, di rendimento e così via.

L'autorità portuale di Ravenna non è, evidentemente, quella di Rotterdam. Il porto di Rotterdam ha realizzato un impianto da 80-90 milioni di euro. Anche noi vorremmo farlo. Non così grande, ma io vorrei fare un impianto dove mettiamo materiale dragato in tabella B e cerchiamo di trasformarlo in tabella A. Questo significa o poterlo portare via in cava – non in mezzo al mare, perché non è fattibile – oppure riutilizzarlo magari per sottofondi stradali, come si fa in Spagna e in Germania.

Ho fatto un po' di ricerche proprio perché volevo svuotare una di queste casse e portare materiale anche in Germania. In Germania prendono il materiale in tabella B. Se faccio un accordo con Deutsche Bahn, DB Shenker - abbiamo parlato anche con Ferrovie dello Stato - loro prendono il materiale in carico in porto (glielo devi portare dove parte il treno e noi, grazie a Dio, abbiamo la ferrovia), lo caricano sul treno e lo portano in tre o quattro impianti di trattamento, in Germania e Spagna. Occorre il visto dei Ministeri dell'ambiente italiano, svizzero e tedesco. Fatto questo, il materiale che viene recuperato in quell'impianto, per il quale naturalmente l'operatore che lo prende in carico a Ravenna deve pagare, viene utilizzato per fare sottofondi stradali o per altri tipi di utilizzo. Noi non abbiamo impianti di questo tipo, quindi i costi di queste operazioni sono notevolissimi. Si può andare da 50-60 fino a 80 euro a tonnellata. Per portare in Germania un milione di tonnellate parliamo di 80 milioni di euro. A quel punto, forse conviene costruire l'impianto.

Torniamo alle casse di colmata. Come dicevo, quando sono arrivato le casse erano piene e in questo momento le abbiamo piene. Abbiamo dragato soltanto in avamporto facendo l'operazione a mare. Abbiamo fatto il Progetto Hub portuale di Ravenna, un progetto CIPE, per

cercare di svuotare queste casse di colmata. Questo è uno dei problemi più grandi dei porti italiani. Non ce l'ha solo Ravenna: ce l'ha Livorno e ce l'ha La Spezia. Leggevo ieri sul giornale che, nell'operazione di dragaggio che sta facendo l'autorità portuale di La Spezia, l'impresa è stata messa in sospensione perché si è paventato l'inquinamento (soprattutto, la moria di cozze), quindi verranno fatte delle analisi. Il problema, come dicevo, non riguarda solo questi porti. Tra i porti che si salvano da questo problema vi è il porto di Trieste, che ha un fondale naturale di circa 19 metri. Il porto di Ravenna è stato creato artificialmente; il canale è stato scavato negli anni Cinquanta e Sessanta, ma abbiamo un fondale medio di 10,5 metri. Con le navi che girano oggi, se noi non scaviamo, il porto di Ravenna è destinato se non a scomparire a diventare un laghetto: c'è poco da fare ed è inutile girare intorno alla questione.

Noi non faremo mai grandi numeri nei contenitori, perché le grandi navi porta *container* ormai hanno bisogno di un fondale di almeno 13,5-14 metri, ed è quello che vorremmo fare con il nostro Progetto Hub. Quelle navi da noi non possono entrare, quindi vanno a Capodistria (Trieste). Trieste, però, ha altri problemi legati al retroporto, cioè al fatto che non ha una ferrovia che funziona. Devo dire che in Alto Adriatico – lo dico vista anche l'importanza del consesso – abbiamo un grande rivale, cioè il porto di Capodistria. Poi lo si può considerare come un collega europeo e quindi va bene lo stesso, però, a me, come presidente dell'autorità portuale di Ravenna non va molto bene. Io propugno, invece, un'azione per cercare di specializzare i porti dell'Alto Adriatico. Esiste l'Associazione dei porti del nord Adriatico (NAPA). Io ne sono uscito un anno fa perché avevo proposto che Ravenna facesse le rinfuse, Venezia le crociere, Trieste i *container*. Avendo Trieste il fondale più profondo, le grandi navi portacontainer – l'ho detto a due ministri, devo dire abbastanza inascoltato – dovrebbero attraccare a Trieste e poi da lì venire a Ravenna, andare a Venezia o a Capodistria. Invece, Capodistria si sta facendo un fondale da 15 metri. Io cerco di fare un fondale decente per mettere in sicurezza le mie rinfuse, ma nel POT che abbiamo approvato a marzo abbiamo traslato nel tempo il terminal *container* nuovo. Sono riuscito a convincere anche i componenti del Comitato portuale che è un'operazione che va ripensata, alla luce del fatto che le navi sono sempre più grandi, quindi prima di spendere denaro pubblico su un terminal che potrebbe non avere il successo che si pensava bisogna riflettere bene.

Capodistria poteva fare supporto su Trieste, perché Capodistria e Trieste distano trenta chilometri. Avevo anche detto alla presidente del Friuli che forse sarebbe stato il caso, tra Trieste e Capodistria, di fare una società, cioè di mettersi d'accordo per prendere le grandi navi porta *container*: noi, così, avremmo mantenuto la primazia, di cui sono fiero e orgoglioso - ho

imparato ad apprezzare la città in cui vivo - sulle rinfuse. Abbiamo anche le crociere. È stato realizzato, nel 2010, un terminal crociere; abbiamo fatto 150.000 passeggeri nel 2011. Ravenna non è un porto da crociere, ma un porto industriale che può fare anche turismo. Facciamo ciò, anzi, abbiamo cercato di avviare un rilancio in tal senso, però non siamo Venezia.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

PRESIDENTE. Purtroppo abbiamo pochi minuti perché abbiamo altri impegni nel pomeriggio, quindi la invito a concludere.

GALLIANO DI MARCO, *Presidente dell’Autorità portuale di Ravenna.* Concludo dicendo che io propugno da tre anni una radicale riforma dei porti, delle autorità portuali: l’ho detto al Governo Monti, quello che mi ha nominato, l’ho detto al Governo Letta e l’ho detto anche a questo Governo. In realtà, senza una radicale riforma delle autorità portuali, i porti italiani saranno sempre perdenti rispetto ai porti del Nord Europa. Abbiamo opinioni diverse con molti colleghi, però se prendete il porto di Rotterdam vedrete come da solo esso faccia ciò che fanno tutti i ventiquattro porti sedi di autorità portuali in Italia. Il porto di Rotterdam gestisce le merci con un preciso modello di *business*, con canoni e tasse portuali, quindi, a Rotterdam non fanno i terminalisti. Quello è un modello, secondo me, non voglio dire da emulare ma da perseguire. Avere questo frazionamento delle autorità portuali – addirittura cinque o sei in Alto Adriatico – che si fanno la guerra fra di loro, sicuramente non è positivo per il sistema.

PRESIDENTE. La parte su cui potremmo anche cercare di capire come eventualmente dare un contributo, al di là delle indagini che stiamo facendo sul traffico transfrontaliero delle merci, riguarda la questione della colmata e delle bonifiche. Abbiamo ascoltato anche la procura e sappiamo che è in corso un’indagine. Oggi la capitaneria di porto ci confermava le cose che ci sta dicendo lei: se non si draga, alla fine, il porto muore e quindi è necessario capire come fare quelle operazioni, stando ovviamente dentro un contesto di carattere legislativo.

Peraltro, da questo punto di vista c’è anche – non so se tutti i colleghi ne sono a conoscenza – un cambio di legislazione in atto; il materiale che oggi è dentro alle casse di colmata è soggetto a un certo tipo di percorso legislativo, ma oggi il percorso legislativo sarebbe diverso. È evidente che, a livello ministeriale, qualcuno dovrebbe assumersi qualche responsabilità in più.

Se non ho capito male, lei ha detto che come autorità portuale si potrebbe pensare di trattare quel materiale tramite un progetto, però non è possibile farlo: ci spiega meglio questo passaggio? Piuttosto che fare un investimento da 80 milioni di euro per prendere materiale da mandare in Germania (mi sembra un assurdo), sarebbe più interessante capire se una stessa cifra non possa essere adoperata per fare un'impiantistica adeguata e trattare il materiale *in loco*, se possibile. Mi sfugge il motivo per cui ciò non si potrebbe fare.

GALLIANO DI MARCO, *Presidente dell'Autorità portuale di Ravenna*. Intanto tengo a ribadire che non spenderò mai 80 milioni di euro per portare il «sabbione», come lo chiamano a Ravenna, in Germania. Di questo parliamo: sabbia, limo e argilla, per il 70 per cento fine - quindi, purtroppo, neanche molto utilizzabile per il rinascimento - e 30 per cento sabbia.

Non è che l'impianto non si possa fare. Quando due anni fa abbiamo proposto di fare l'impianto e di inserirlo nel Progetto Hub, ovviamente c'erano diversi problemi. Bisognava rifare la VIA, però forse la VIA regionale; inoltre, volevamo realizzarlo nell'area ex Sarom, una grande area dismessa, inutilizzata, dell'ENI. Nell'area prima c'era una raffineria, la Sarom, che ha dato lavoro a tanta gente nella città di Ravenna ma che poi è stata dismessa. Non si riesce a capire cosa l'Eni intenda fare di quest'area. Due anni fa noi abbiamo detto di voler realizzare l'impianto in quell'area, in una parte, di circa dieci ettari, che è stata bonificata o è in via di esserlo. L'Eni, infatti, è tenuta per legge a bonificare quelle aree. La bonifica compete, come controllo, all'ARPA, al comune, non all'Autorità portuale. Come dicevo, due anni fa dissi all'Eni che avrei voluto realizzare l'impianto in quell'area. La provincia e il comune dissero che si era troppo vicini al ponte mobile, alla darsena di città, quindi i problemi «territoriali» ci spinsero a spostare l'impianto.

La mia strategia era questa: tramite il Progetto Hub, svuotare le casse e riempirle dragando; a valle del Progetto Hub, basta casse di colmata, bensì realizzazione di un impianto, con la relativa manutenzione annuale del porto di circa 200.000 metri cubi (quelli che mediamente scaviamo). Se, però, per quindici anni non si porta via il materiale, ci si ritrova, come noi abbiamo adesso, con circa 2 milioni 600 mila metri cubi di materiale a terra.

Quindi, l'impianto doveva servire come supporto al Progetto Hub, ovvero come complemento; questo veniva posizionato lungo il Piombone, una delle aree del porto dove attualmente c'è una delle casse di colmata; l'idea era quella di svuotare la cassa Nadep e di realizzare l'impianto di trattamento.

Una delle sfortune che ha l'autorità portuale di Ravenna è di essere l'unica autorità portuale italiana a non avere delle aree. Il Governo italiano – questa è un'altra cosa che ho discusso con qualche direttore generale del Ministero – quando nel 1995-96 ha creato, per effetto della legge n. 84 del 1994, l'autorità portuale di Ravenna, non l'ha dotata di aree. Noi abbiamo solo banchine, perché le aree fronte porto, a Ravenna, sono tutte di privati o della Sapir, una società pubblica (Regione, Provincia, Camera di commercio) con qualche privato.

La legge n. 84 del 1994 prevede che per dragare io debba fare un appalto, una gara pubblica internazionale, per individuare una società - poniamo dell'ingegner Maletti - che venga a dragare; la società draga, mette a terra e si prende le autorizzazioni di legge (provvisorie, definitive e via dicendo) dalla Provincia. Questo è il ciclo. A differenza dei miei colleghi di Genova, Venezia, Livorno o La Spezia, non avendo aree, io dico all'impresa che nel contratto metto a disposizione una tale area che devo prendere in affitto. Per fare l'impianto, abbiamo pensato – e ci stiamo lavorando – che faremo l'esproprio, perché purtroppo quell'area, rispetto alle aree del Progetto Hub, costa quattro o cinque volte tanto. Allora, se devo spendere 30 o 40 milioni di euro per comprare un'area, forse è meglio se la affitto a mezzo milione di euro l'anno: è un po' il ragionamento del buon padre di famiglia.

Abbiamo un progetto preliminare; ubicheremo l'impianto nell'area ex Sarom e faremo la procedura ex articolo 81 DPR n. 616, prevedendo anche l'esproprio dell'Eni. Due settimane fa sono andato a Roma e ho comunicato ciò all'Eni: adesso svilupperemo il progetto definitivo.

Se si vuole fare l'impianto che serve al porto di Ravenna al fine di trasformare quel materiale che oggi è considerato rifiuto – tale è secondo i termini della normativa italiana ma, in realtà, si tratta di sabbia, limo e argilla - in materiale che non è rifiuto, solo l'impianto costa dai 15 ai 20 milioni di euro. Certo, poi si deve aggiungere l'area, ma si potrebbe anche fare un *project*. Stiamo ragionando su un *project* con contributo pubblico, seguito poi da un contratto, per esempio, di *take or pay*, come fanno Hera o società che gestiscono rifiuti che si impegnano a portare una quantità di rifiuto ogni anno in quell'impianto: quello può essere il contributo pubblico. Stiamo ragionando su diverse opzioni, ma sicuramente vogliamo fare l'impianto. Forse quest'ultimo andava fatto a Ravenna vent'anni fa: adesso la situazione sarebbe diversa.

PRESIDENTE. Dobbiamo purtroppo concludere qui. Eventualmente ci rivedremo domani, se sarete al porto. Se avremo bisogno di qualche approfondimento, vi contatteremo. Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 14.18.

