

**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 PUGLIA**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 8 MARZO 2016**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI**

**Audizione del commissario straordinario autorità portuale di Taranto, Sergio Prete.**

**L'audizione comincia alle 14.16.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del commissario straordinario dell'autorità portuale di Taranto, Sergio Prete.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet dalla Commissione e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare tali interventi alla parte finale della seduta.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e delle bonifiche e del ciclo di depurazione delle acque.

L'abbiamo convocata perché lei è commissario straordinario dell'autorità portuale. Sappiamo che nel porto sono stati realizzati - o sono in atto - una serie di lavori che comprendono anche operazioni di bonifica e messa in sicurezza di aree, ovvero di recupero dei sedimenti, quindi il *focus* della nostra audizione è sul tema specificatamente delle bonifiche. Ci interessa capire dal

suo punto di vista la situazione, lo stato dell'arte, quali sono i problemi, come state andando avanti, che tipo di rapporti avete anche con gli altri commissari, soprattutto con la dottoressa Vera Corbelli che è la responsabile di tutto il Sito di interesse nazionale. Insomma, vorremmo sapere come vi state muovendo e quali investimenti sono stati fatti. Cedo quindi la parola all'avvocato Sergio Prete, che è accompagnato dall'ingegnere Domenico Daraio, dirigente tecnico dell'autorità portuale di Taranto. Decida lei quando fare intervenire il suo collaboratore.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Faccio un'introduzione soprattutto per sottolineare – cosa già nota certamente alla Commissione – che il porto di Taranto rientra tra i Siti di interesse nazionale. Il mio ruolo, oltre a essere quello di commissario straordinario dell'autorità portuale, è anche di commissario straordinario per il porto, quindi, per il monitoraggio e per l'accelerazione dell'infrastrutturazione del porto di Taranto, sin dal 2012.

Il porto di Taranto è interessato in larga parte dalle bonifiche perché rientrante nel Sito. In qualche modo, in assenza dell'attività che originariamente la normativa prevedeva a carico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dovendo realizzare una serie di interventi urgenti e strategici per l'infrastrutturazione del porto di Taranto, ci scontriamo da qualche anno quotidianamente con le problematiche ambientali.

C'è un'ottima collaborazione con il commissario per le bonifiche Corbelli, anche perché, in qualche modo, la norma istitutiva del commissario per le bonifiche prevedeva un coordinamento dei due commissari, tant'è che gli interventi infrastrutturali che riguardano anche le bonifiche che si stanno realizzando all'interno del porto sono gestiti congiuntamente dai due commissari e portati all'attenzione in particolare del contratto istituzionale di sviluppo durante il tavolo per Taranto, tenutosi presso Palazzo Chigi.

È indubbio che la problematica ambientale e l'individuazione come Sito di interesse nazionale per il porto e per le infrastrutture rappresentano una criticità molto seria, soprattutto in termini economici e in termini temporali. Dico questo perché chiaramente la normativa del settore impone tutta una serie di approfondimenti e di particolare attenzione nella realizzazione degli interventi che vengono osservati dall'autorità portuale e che comportano, come vi dicevo, un aumento considerevole dei costi.

Vi riporto, per esempio, il caso dei due interventi di dragaggio che noi ci accingiamo a realizzare nel porto di Taranto e che, oltre ad aver scontato una procedura molto farraginoso, nonostante anche il potere attribuito al commissario straordinario, in qualche modo portano ad un aumento dei costi, dovuti alla realizzazione per esempio delle vasche di colmata, che possiamo

quantificare intorno almeno 60-70 milioni di euro, rispetto a utilizzazioni che in altri Paesi comunitari, come voi ben sapete meglio di me, vengono realizzate.

Come dicevo, intanto c'è una forte esposizione dal punto di vista economico che in alcuni casi e in alcuni porti conduce anche ad una paralisi delle attività infrastrutturali, in assenza di copertura finanziaria. Inoltre, c'è una dilatazione dei tempi che comunque è ascrivibile sia a una normativa abbastanza complessa e rigida, ma anche – ahimè! – a una frammentazione dei poteri in relazione agli enti che sono competenti al rilascio delle autorizzazioni e delle approvazioni e al controllo. Lo dico perché non è sufficiente avere l'approvazione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Bisogna scendere a un livello territoriale più basso e in qualche modo iniziare a dialogare con la regione o la provincia per le ulteriori autorizzazioni e concordare con l'ARPA tutte le azioni. Questo comporta realmente una criticità fortissima che non consente di avere un'operatività e una tempistica idonee per la realizzazione degli interventi. Questo comporta anche una mancanza di competitività della portualità italiana, nei confronti di altre realtà portuali comunitarie del Mediterraneo.

Voi chiaramente conoscete molto bene la situazione che sta attraversando Taranto in generale. La criticità di questa fase burocratica diventa particolarmente complessa anche per la sensibilità ambientale che si è sviluppata e che ha colpito anche gli enti competenti al rilascio delle autorizzazioni che in qualche modo hanno una maggiore attenzione, se non un timore, nel rilasciare le approvazioni e le autorizzazioni per la prosecuzione dell'attività.

In considerazione anche delle competenze di questa Commissione, evidenzio come ci siano delle criticità che vanno dai costi ai tempi e che espongono anche chi vuole procedere nel realizzare qualcosa a dei rischi di livello personale, semplicemente per il fatto che si vuole realizzare qualcosa e che si opera in buona fede. A volte, ci sono anche interpretazioni variabili della normativa vigente che possono portare ad alcune problematiche.

Detto questo, noi stiamo comunque affrontando questo percorso a ostacoli. A oggi, non siamo riusciti a dare il via alla fase di dragaggio perché una delle due vasche è completa, ma manca l'ultima autorizzazione da parte della provincia di Taranto che speriamo di ottenere nei prossimi giorni. Per l'altra vasca di colmata purtroppo abbiamo un problema di natura contrattuale con la società che si è aggiudicata l'appalto, quindi insieme all'ANAC, alla quale abbiamo sottoposto la questione, stiamo valutando la gestione del contratto. Anche qui, nei prossimi giorni, comunque entro questo mese ci sarà...

PRESIDENTE. Ci spieghi meglio questo aspetto.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Noi abbiamo effettuato una gara per il dragaggio e la realizzazione di una vasca di colmata per l'approfondimento dei fondali del molo polisetoriale che è la banchina dove era operativo il *terminal container* che è stato tra l'altro abbandonato dagli operatori internazionali anche per via dei ritardi nell'adeguamento infrastrutturale del porto. Come voi sapete, oggi le navi sono di maggiori dimensioni e hanno un pescaggio maggiore. In effetti, se non c'è un adeguamento dei fondali, queste navi vanno verso altri mercati, come è successo a Taranto, dove la compagnia di navigazione Evergreen di fatto si è trasferita al Pireo in Grecia, lasciando il porto di Taranto e creando anche un problema occupazionale non irrilevante, in quanto ci sono 540 persone in cassa integrazione che scade a settembre.

Noi abbiamo avviato il bando di gara un paio di settimane fa per le nuove concessioni sul *terminal*, ma anche qui arriveremo con l'affanno perché una delle condizioni di appetibilità del *terminal* era quella di realizzare i dragaggi, quindi rilasceremo le concessioni prima ancora di aver effettuato i dragaggi con l'impegno di farli.

Abbiamo fatto questo bando di gara per la realizzazione del dragaggio e della vasca di colmata che è stata vinta da una società – non so se posso fare nomi, ma credo di sì perché è un bando pubblico – che è l'Astaldi Spa. Quello era un appalto integrato, quindi la società doveva poi redigere il progetto esecutivo e realizzare i lavori.

Tale società ha depositato, una ventina di giorni fa o un mesetto fa, il progetto esecutivo con un aumento dei costi di circa il 25-26 per cento, cioè 14 milioni di euro in più rispetto all'offerta con la quale aveva vinto la gara, e aumentando anche il tempo di realizzazione dell'opera, quindi c'è stata, di fatto, un'alterazione dell'offerta con la quale si era aggiudicata la gara. L'Astaldi ha trovato delle giustificazioni parziali, dovute a sorprese geologiche e geotecniche, per cui vi ripeto che noi, appunto per operare nella massima trasparenza, abbiamo interessato da subito l'ANAC per la condivisione del percorso e abbiamo avviato il procedimento di risoluzione contrattuale, dando i quindici giorni di tempo per le osservazioni.

Questi quindici giorni scadono il 16 marzo, dopodiché valuteremo se queste osservazioni riescono a superare le perplessità che il direttore del lavoro e il RUP avevano o se, invece, dobbiamo andare verso la risoluzione contrattuale e verificare la possibilità di aggiudicare il lavoro alla seconda classificata.

Anche questo è un aspetto di criticità che si aggiunge agli altri e che è legato parzialmente all'ambiente perché l'errore su cui loro fondano la pretesa è un errore dovuto alla caratterizzazione del sito, quindi anche da questo punto di vista, seppure in maniera indiretta, c'è un coinvolgimento.

In più, vi ripeto che dalle indagini e dalla campagna di caratterizzazione che l'autorità portuale ha fatto nel tempo, in sostituzione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, comunque è emersa una situazione che dovrebbe quanto meno portare una riduzione del SIN, in ambito portuale.

Su questo, con l'ingegner Daraio stiamo ragionando per cercare di presentare un'istanza al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e far sì che in qualche modo si possano ridurre le aree interessate, lasciando solo quella parte che ha evidenti problematiche ambientali, rispetto ad altre che non hanno nessuna criticità e che comunque devono essere trattate come se fossero particolarmente rilevanti. Io, se non ci sono altre domande, restando comunque a disposizione per chiarimenti, passerei la parola all'ingegnere per qualcosa di più tecnico.

DOMENICO DARAIIO, *Dirigente tecnico autorità portuale di Taranto*. Rispetto a quello che diceva il nostro commissario, bisognerebbe aggiungere, in buona sostanza, forse un elemento di criticità per la realizzazione di questo imponente programma di infrastrutturazione portuale che è in corso a Taranto. Tale elemento di criticità è legato alla questione ambientale.

Mi spiego meglio. Noi abbiamo praticamente, tra esecuzione e appalti, quasi 500 milioni di euro. Purtroppo, il progetto più vecchio, come proposta, risale al 28 giugno del 2002 e solo adesso lo stiamo realizzando, quindi già si capisce che c'è qualche cosa che non funziona.

Quello che non funziona è sicuramente ascrivibile alla questione del SIN di Taranto, quindi del porto, sia per l'area di terra che di mare, ma anche degli specchi acquei, che sono tutti ricompresi all'interno del SIN di Taranto. Come sapete meglio di noi, il SIN è stato istituito nel 2000. Dal 2000, noi, come autorità portuale, abbiamo fatto migliaia di buchi e sondaggi prelevando tanti campioni e abbiamo fatto tantissime indagini.

Questa attività di studio, in buona sostanza, è stata fatta dall'autorità portuale e dalla struttura di allora del commissario regionale che gestiva l'emergenza, con il coordinamento di ISPRA, oltre che dei privati concessionari.

Questa attività di caratterizzazione ambientale, solo perché all'interno del SIN, ha preteso in buona sostanza una spendita di lunghi tempi e pure di parecchi milioni di euro. Per la decontaminazione delle aree a terra e degli specchi acquei, siccome noi avevamo, così come abbiamo, urgenza di infrastrutturale, anziché trattare la questione bonifica del Sito di interesse

nazionale di Taranto per l'area del porto e vedendola dall'alto, quindi facendo una progettazione «al minimo preliminare» per capire nel complesso quali attività tecniche ingegneristiche mettere in atto, anche per dimensionarle da un punto di vista per esempio economico, nelle more di questo approccio che è l'approccio che chiaramente va utilizzato, abbiamo adottato un approccio cosiddetto «a francobollo». In questo piccolo spazio portuale, visto che dobbiamo fare quest'opera pubblica, abbiamo la necessità di decontaminare e di bonificare. Nelle more della realizzazione della bonifica complessiva del Sito, questa bonifica deve essere spinta fino al punto tale da non compromettere la successiva bonifica del Sito.

Si capisce che questa importante categoria di lavoro che carichiamo sull'opera pubblica praticamente comporta al minimo due cose, cioè sicuramente un non affinamento dalla procedure di acquisizione delle autorizzazioni che devono reggere il progetto che poi metteremo in appalto e la difficoltà di redigere un progetto esecutivo, quindi qualitativamente di livello elevato, così come la legge sui lavori pubblici pretende, al fine di bandire la gara.

Inoltre, c'è un rischio, anzi per noi purtroppo è quasi una certezza, per effetto di questa problematica ambientale che noi diciamo che non è «ingegnerizzata». Si tratta del rischio di avere delle perizie, in corso d'opera, di variante. A tal proposito, non molti anni fa nel Codice dei contratti, all'articolo 132, il legislatore ha inserito, tra le possibilità giuridiche di approvazione di una variante, anche i problemi legati alle bonifiche ambientali.

Sicuramente, come stiamo sperimentando, il contenzioso nasce in forza del fatto che la questione ambientale propedeutica alla realizzazione del lavoro pubblico non era, perché non poteva esserlo, definita nei dettagli. Possiamo dire, almeno in base alla nostra esperienza, che da tanti anni stiamo lavorando con mille difficoltà nel porto e che forse il motivo fondamentale che caratterizza il ritardo nella realizzazione di lavori pubblici di infrastrutturazione del porto e, se vogliamo, pure l'aumento dei costi è la questione ambientale che purtroppo fino alla sua soluzione «definitiva» è caricata all'interno del procedimento rigido di progettazione, di appalto e di realizzazione di un lavoro pubblico.

Superata la fase delle indagini di caratterizzazione, superata la fase dell'approvazione dei progetti e superata la fase dell'appalto dei lavori che è critica sotto certi aspetti, adesso si sta maturando, nel porto di Taranto, la fase dei monitoraggi.

Per carità, si tratta di una normativa europea, quindi stiamo vivendo in buona sostanza una proliferazione di attività di monitoraggio che sono anche sovrapposte perché quel lavoro pubblico ha bisogno di monitoraggio ma anche quest'altro ne ha bisogno, quindi ci sono sovrapposizioni e, se vogliamo, pure uno scoordinamento tra queste attività di monitoraggio.

Ora, non so se può bastare quanto ho detto, comunque queste sono le criticità che caratterizzano lo sforzo di infrastrutturazione del porto di Taranto.

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

LAURA PUPPATO. Vi ringrazio. Vorrei cercare di comprendere meglio alcuni aspetti delle comunicazioni che ci avete fatto. Lei, avvocato Prete, è responsabile, come commissario straordinario, sostanzialmente di quattro tipologie di progettualità, che vorrei tratteggiare: dragaggio e realizzazione di una cassa di colmata; la riqualificazione e l'ammodernamento della banchina; la riconfigurazione e l'ammodernamento della banchina del molo polisettoriale cui accennava poc'anzi; la nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto.

Come prima cosa, le vorrei chiedere: complessivamente, di questi quattro interventi, quanti sono i fondi che sono stati messi a disposizione? In particolare, quale è - in maniera molto sintetica - lo stadio di ognuno di questi?

Ho un'ulteriore richiesta. Lei prima, con molta correttezza e molta onestà - per cui la ringrazio - ha espresso un'opinione che pare abbastanza ovvia, stante anche la lungaggine autorizzatoria che avete vissuto. Lei accennava al fatto che c'è stato un evidente «timore» - ha usato questo termine - da parte delle regioni, delle province e anche degli enti pubblici locali nel procedere con le autorizzazioni necessarie.

Vista da fuori, mentre posso comprendere, entro certi limiti, la questione che riguarda la difficoltà ambientale ad autorizzare determinate attività interne, come per esempio gli stabilimenti di cui abbiamo accennato prima, tra cui quello dell'Ilva stessa, quello che non riesco a comprendere è come si possa procedere così lentamente e con quali motivazioni, laddove ci sono 400 posti di lavoro, l'impossibilità di procedere con ulteriori contratti o di garantire i contratti esistenti, relativamente, appunto, alle infrastrutture necessarie e indispensabili per un porto con queste caratteristiche, andando a perdere, di fatto, clientela che non tornerà più. Le chiedo, relativamente a queste questioni, se ci può dare delle opinioni ancora più supportate e marcate.

Ho un'ultima richiesta. La banchina dovrebbe scendere fino al 16,5 metri e condurre questo porto da 8.000 teu a 14.000 teu. Relativamente al tema della banchina e dei dragaggi, ho letto che sono previsti 118.000 metri cubi di sedimenti da dragare - se non è giusto, eventualmente lei mi correggerà - che andrebbero inseriti tra l'altro nel...

PRESIDENTE. Mi scusi, senatrice, deve passare alla domanda!

LAURA PUPPATO. Certo, la domanda sta arrivando. Come dicevo, questi sedimenti andrebbero inseriti nella diga foranea, quindi dovrebbero trovare contenimento in quella diga. Rispetto a tutte le questioni della caratterizzazione, cui avete accennato, le chiedo quali sono le ragioni che ha addotto una ditta come Astaldi Spa, che a un certo punto ha vinto un appalto e poi ha aumentato del 25 per cento il costo, cioè le chiedo se si è reso conto, per esempio, che la quantità di sedimenti da asportare era di gran lunga maggiore.

In merito, le chiedo di darci qualche elemento che possa far comprendere come un'azienda che comunque ha vinto un appalto, nell'unica parte di progetto che ha portato avanti con un esecutivo questa opportunità, si sia a un certo punto rifiutata di procedere, salvo l'incremento del 25 per cento. Vorrei davvero capire fino a che punto si può arrivare con la legge sugli appalti, peraltro esistente, perché, come voi sapete, abbiamo già applicato il nuovo codice sugli appalti. Su questo speriamo che in futuro cambi qualcosa. Grazie.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Rispondo brevemente. Purtroppo, per me non sono solo quei quattro gli interventi di competenza del commissario del porto. Già nel DPCM del 2012, ce ne sono circa una decina. Tale numero è stato esteso e non è più numericamente quantificabile perché con la legge n. 20 del 2015, relativa allo stabilimento dell'Ilva, nell'articolo 7, i poteri del commissario straordinario del porto sono stati estesi a tutti gli interventi di adeguamento e completamento del porto di Taranto, quindi purtroppo o per fortuna, a seconda dei casi, in qualche modo il commissario segue oggi tutti gli interventi di adeguamento infrastrutturale: quei quattro che lei ha citato, erano interventi legati ad un accordo che, nel 2012, era stato fatto con la Presidenza del Consiglio, i Ministeri e gli operatori privati per il potenziamento del *terminal container*.

Il complesso di quegli interventi è di 189 milioni di euro, per la verità in gran parte stanziati direttamente dalla cassa dell'autorità portuale e in parte da finanziamenti europei gestiti dalla regione (infatti credo siano quasi tutti i nostri). Inoltre, c'è una parte della vasca di colmata del dragaggio che era sul PON di Reti e mobilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, insieme alla diga che però adesso stiamo in qualche modo finanziando noi perché è scaduta quella programmazione, quindi, nell'attesa che venga ricoperta dal PON 2014-2020, comunque abbiamo garantito lo stanziamento come autorità portuale.

Detto questo, per il lavoro di adeguamento e consolidamento della banchina e per il lavoro che è in corso di realizzazione, entro giugno è prevista la consegna dei primi 600 metri della banchina ed entro novembre la consegna completa dei 1.200 metri di banchina che sono oggetto del lavoro. Sono anche partiti i lavori in radice del molo polisettoriale che in qualche modo coinvolgono gli ultimi 300 metri della banchina, oltre la calata n. 5 che un'area così individuata nel porto di Taranto.

Per quanto riguarda il dragaggio e la vasca di colmata, come ho detto poc'anzi, siamo fermi alla progetto esecutivo depositato da Astaldi. In qualche modo, ora valuteremo se mantenere il rapporto con Astaldi Spa o passare al secondo classificato che è Grandi Lavori Fincosit.

Per quanto riguarda, invece, la diga foranea, è in corso l'aggiudicazione dell'attività di verifica, ai fini della validazione del progetto definitivo, quindi sarà oggetto di gara di appalto al massimo tra maggio e giugno, come nuovo intervento.

Occorre precisare che, a eccezione dell'appalto per la radice del molo polisettoriale, le altre due gare hanno subito anche un notevole ritardo per il contenzioso amministrativo perché nel primo caso della banchina, dopo l'impugnazione da parte della seconda e dell'ultima classificata, la prima classificata ha perso i requisiti in corso di procedura, visto che è stata assoggettata anche a un concordato eccetera, quindi ho dovuto firmare una revoca dell'aggiudicazione alla prima classificata e aggiudicare la gara alla seconda. Attualmente è pendente anche il giudizio, ma il primo grado è stato a favore della seconda classificata. In effetti, all'inizio è stata confermata la bontà dell'aggiudicazione alla prima, poi quando abbiamo revocato, la società cui avevamo revocato ha fatto chiaramente ricorso che è stato respinto.

Si può dire altrettanto sull'aggiudicazione del dragaggio e della vasca di colmata perché, anche lì, la seconda classificata, Grandi lavori Fincosit, ha fatto un ricorso e il Consiglio di Stato ha nominato un consulente tecnico d'ufficio per la valutazione dei progetti della prima e della seconda classificata.

Per quanto riguarda la diga, visto che prima si citava, si tratta di un esempio emblematico della difficoltà operativa nella realizzazione perché la Commissione VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha approvato il progetto definitivo con una prescrizione che è quella di effettuare il monitoraggio *ante operam* per un anno e *post operam* – mi sembra – per cinque o di dieci anni. Questo è accaduto perché forse nei pressi della diga, che è di soli 400 metri, ci sarebbe l'alga Posidonia, quindi noi ora dovremmo fare una gara d'appalto in cui diciamo alla ditta «vincerai l'appalto, però, attenzione, per un anno devi monitorare le correnti per

vedere se puoi realizzare la diga per il progetto esecutivo». Chiaramente anche questo, come potete capire, rallenta nell'iter realizzativo.

Per quanto riguarda i fanghi di dragaggio, se ci limitiamo a quelli relativi al molo polisettoriale perché poi ci sono quelli relativi al progetto della piattaforma logistica, lì il progetto era originariamente di dragare 2 milioni 300 mila metri cubi di fanghi di dragaggio e la vasca di colmata è stata stimata in merito a questi volumi. Oggi, la Astaldi, a seguito delle indagini che ha fatto, ha trovato per la verità una quantitativo inferiore di dragaggio da effettuare.

Per quanto riguarda le motivazioni che ha addotto Astaldi, l'ingegnere sicuramente è più preparato di me per rispondervi.

DOMENICO DARAIO, *Dirigente tecnico autorità portuale di Taranto*. I dragaggi nel porto di Taranto, in corso di esecuzione o meglio già appaltati, ammontano per il polisettoriale a 1 milione 300 mila metri cubici e per la piastra portuale a 1 milione 600 mila metri cubici. Praticamente abbiamo appalti per dragare 4 milioni di metri cubi. Questo è il più grande dragaggio che si sta facendo in Italia; non c'è dubbio.

Il problema legato ad Astaldi è rappresentato dal fatto che quello di Astaldi è un appalto ex integrato, progetto definitivo posto a base di gara, ribasso economico, varianti o variazioni migliorative e cronoprogrammi, alla fine insomma c'è un punteggio e si vince.

Purtroppo, in modo particolare nella questione ambientale, per legarmi a quello che dicevamo prima, l'approvazione del progetto definitivo da parte dei vari organi sempre è accompagnata da prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni. Per quanto riguarda il progetto di dragaggio di Astaldi, in modo particolare il voto di approvazione tecnica del progetto definitivo prevedeva una serie di prescrizioni – punto e a capo – che possono essere accolte in sede di espletamento della gara con l'offerta economicamente più vantaggiosa da acquisire. Si tratta di un termine nuovo e il Consiglio superiore che è il massimo organo consultivo italiano giustamente ci raccomanda di «ingegnerizzare» il bando di gara. Per chi fa lavori pubblici da un po' di tempo, tutto sommato, questa non è una novità, però purtroppo rappresenta un problema perché nel caso dell'appalto dei dragaggi al molo polisettoriale per i quali, a base di gara, mi pare fossero previsti, solo per i lavori, 62 milioni di euro, sono state presentate dodici offerte.

Io presiedevo la Commissione di gara - a cinque - e posso dirvi che queste dodici offerte erano tutte differenti fra loro, cioè ognuna delle dodici offerte declinava, in base al *know how* posseduto dall'impresa, come ottemperare alla prescrizione data. Alla fine, in base ai punteggi e alle valutazioni, l'aggiudicazione è andata all'Astaldi Spa.

Un dettaglio, forse importante, è costituito dal fatto che la migliore offerta tecnica era di un concorrente e che la terza miglior offerta tecnica era di Astaldi. Tuttavia, Astaldi praticamente ha fatto il 50 per cento di ribasso. Sto parlando del 50 per cento perché, a mia memoria, era il 40 per cento e poco più di ribasso, però, dovendo recepire le migliorie, tale valore si supera, in buona sostanza: dove sta l'inghippo? dove sta il problema?

Ecco perché mi piace parlarne. Va da sé che l'impresa appaltatrice semmai ha avuto una settimana di tempo per fare una proposta migliorativa, quindi non un ribasso economico, ma una proposta migliorativa, dopodiché, siccome il contratto prevede che l'impresa deve fare il progetto esecutivo, per quelle migliorie presentate, anzi per il recepimento delle prescrizioni che purtroppo caratterizzano il progetto approvato, in sede di redazione del progetto esecutivo – per capirci – non è stato possibile che l'appaltatore abbia potuto rispettare l'offerta.

Per questo, come diceva il presidente Prete, abbiamo avviato, ex articolo 169 del regolamento del Codice dei contratti, la procedura per capire se è approvabile il progetto variato o non è approvabile.

Grazie al cielo ci sta assistendo l'ANAC, quindi abbiamo avviato la procedura per vedere se dobbiamo risolvere il contratto oppure non dobbiamo risolverlo. Noi, come tecnici, abbiamo detto che secondo noi non ci sono le condizioni per non risolvere il contratto che, anzi, va risolto perché non è approvabile quel progetto.

Poi, abbiamo un'altra complicazione che è un buco – ne parlavamo anche all'ANAC – che sta nel nostro Codice dei contratti, anche se devo dire che ancora non ho letto il nuovo. Praticamente, se io non approvo un progetto esecutivo, la legge, all'articolo 169 che rimanda al 132, mi pare dica: «tu non perdere tempo, ma risolvi il contratto, dopodiché scorri la graduatoria». In questo modo, il secondo in graduatoria è affidatario dei lavori. Tutto ciò è bellissimo perché non devo rifare gara e non devo perdere altre due anni, anzi ho risolto immediatamente. Tu scorri la graduatoria, in modo tale che il secondo possa appaltare le opere agli stessi patti e condizioni del primo. Questo è un buco perché si capisce che, se la legge permette che in fase di gara io possa acquisire delle proposte non migliorative ma innovative da parte del concorrente, va da sé che il secondo non può realizzare l'opera già appaltata ad Astaldi.

PAOLA NUGNES. Lei però ha detto, quando ha fatto l'esposizione, che Astaldi ha fondato la sua pretesa su un errore di caratterizzazione, quindi vorrei sapere se c'è questo errore oppure è un presunto errore e se la caratterizzazione era, appunto, quella del...

DOMENICO DARAIO, *Dirigente tecnico autorità portuale di Taranto*. Dobbiamo entrare più nel tecnico perché abbiamo istruito il progetto esecutivo di Astaldi. Per i lavori a corpo, va da sé che, prima di fare l'esecutivo, io devo fare le indagini confermate delle indagini di caratterizzazione geotecniche e ambientali, fatte in sede di progettazione definitiva, quindi queste sono indagini confermate. Inoltre, va da sé che, prima di fare il progetto esecutivo, devo fare nuovamente il rilievo della batimetria e si capisce che, siccome siamo in mare, la batimetria per un evento meteorico chiaramente può variare.

Nel caso di specie, però, è poco significativo e l'Astaldi dice quello che, secondo noi tecnici, come abbiamo scritto, è tutto sommato un pretesto. Ho fatto l'indagine confermativa sul geotecnico e ho trovato delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni di fondazione un po' differenti, per cui, secondo noi tecnici che abbiamo istruito, si tratta di un pretesto; così come ho trovato metri cubici in meno, il che sarebbe un bene.

Loro giustamente, secondo noi, hanno cercato di giustificare il perché ci sia quasi il 30 per cento in più o il 50 per cento in più dei tempi offerti. Certo, questo è in corso di procedimento, quindi abbiamo fatto la nostra relazione tecnica, poi vedremo come si sviluppa.

STEFANO VIGNAROLI. Ci risulta che presso il Tribunale di Brindisi sia in corso un'inchiesta sullo smaltimento illecito del dragaggio del porto di Taranto nelle campagne di Brindisi, quindi vorremmo ulteriori dettagli. Grazie.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Noi ne siamo a conoscenza solo dalla stampa perché è un procedimento che non era in carico all'autorità portuale, ma al detentore produttore del rifiuto che è la società che occupava prima i terminal container e che quindi aveva avuto le autorizzazioni dal Tribunale di Taranto per lo smaltimento e il recupero di quei fanghi. Poi, abbiamo letto sulla stampa che alcuni di quei fanghi sarebbero stati trovati nelle campagne del brindisino...

PRESIDENTE. Ci sono delle indagini in corso di cui la stampa parla. Noi abbiamo le relazioni della Procura di Brindisi.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Noi non siamo a conoscenza diretta dei fatti e neanche dei contratti tra la Tct-Evergreen e gli autotrasportatori o dei

siti dove dovevano essere poi stoccati i fanghi, quindi su questo tema non possiamo essere di grande aiuto.

PRESIDENTE. Vorrei chiedervi, in linea generale, visto che ci avete parlato di circa 500 milioni di euro, più o meno, messi complessivamente a disposizione, quanti di questi quattrini oggi, di fatto, sono stati spesi. Naturalmente, è una semplificazione per capire quanti di questi soldi sono stati impegnati e quali opere concrete sono state realizzate grazie a questi soldi.

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. L'ingegnere faceva riferimento in qualche modo alla programmazione degli interventi infrastrutturali. Noi abbiamo, di fatto, appaltato lavori, dal 2012 a oggi, per oltre 520 milioni di euro. In questi, vanno considerati, però, anche il 219 milioni di euro relativi a un *project financing* per la Legge Obiettivo, cioè quello famoso del 2002 con delibera del CIPA del 2010, quindi, dal 2012 a oggi, sono stati avviati o appaltati lavori per 520 milioni di euro.

Tutti questi fondi per tutti questi lavori hanno copertura finanziaria di vario genere. Questo è stato reso possibile anche grazie al fatto che l'autorità portuale avesse una dotazione finanziaria molto considerevole, anche perché, come qualche volta dico, bisogna sempre vedere le cose dal punto di vista positivo e negativo, nel senso che l'autorità portuale dal 2001 al 2011 ha realizzato interventi per 34 milioni di euro, mentre, dal 2012 a oggi, ne ha 520 in corso, quindi tutto quello che si è risparmiato dal 2001 al 2011 ha creato un patrimonio importante dell'autorità portuale che ha impegnato quasi totalmente per la realizzazione dei vari interventi cui si sono aggiunti poi i finanziamenti di varia natura a livello comunitario, nazionale e regionale.

PRESIDENTE. Di questi 520 milioni, per quanti, più o meno, possiamo parlare di opere realizzate?

SERGIO PRETE, *commissario straordinario autorità portuale di Taranto*. Per esempio, il 2 dicembre il Ministro Delrio ha inaugurato la piattaforma logistica che da sola quota 40 milioni di euro. In più, circa 130 milioni sono stati già spesi, anzi «salizzati», come mi suggerisce il tecnico.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, vi ringraziamo. Naturalmente, se dovessimo avere bisogno di qualcos'altro, ve lo faremo presente. Dichiaro conclusa l'audizione.

**L'audizione termina alle 15.00.**

