

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 TOSCANA**

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 FEBBRAIO 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del commissario straordinario dell’Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri.

L’audizione comincia alle 12.42.

PRESIDENTE. Avverto il nostro ospite che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterrà opportuno, i lavori, consentendo la Commissione, proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata nella parte finale della seduta.

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

Noi ci siamo visti ieri. Abbiamo fatto dei sopralluoghi. Stiamo facendo un’analisi sullo stato dell’arte della situazione dei SIN in Italia. Siamo in Toscana, quindi, proprio per verificare questo stato. Piombino è sicuramente un sito molto complicato da tanti punti di vista, anche per una storia antica. Ieri abbiamo visto alcune opere che sono state realizzate, come la banchina, che è importante, o le casse di colmata.

Ci interesserebbe, dunque, cercare di capire qual è, dal vostro punto di vista, lo stato dell'arte e quali sono i problemi che oggi affrontate rispetto agli accordi di programma che sono stati firmati e che prevedono la bonifica, la sistemazione e la reindustrializzazione di quell'area.

Abbiamo saputo che è anche previsto lo spostamento di attività impattanti da una zona vicino alla città a quella più lontana. Insomma, vorremmo che ci raccontaste lo stato dell'arte.

Cedo, dunque, la parola ai nostri auditi.

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Noi abbiamo preparato una relazione che riepiloga e sintetizza degli interventi di competenza dell'Autorità portuale che riguardano le aree del SIN. Non so se la illustriamo in modo sintetico...

PRESIDENTE. Ci riporti i punti più importanti.

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Durante l'esposizione cerco di attenermi il più possibile alle indicazioni che ho ricevuto, ovvero di raccontare la nostra esperienza. Il SIN di Piombino ha una perimetrazione piuttosto vasta, specialmente a mare. A terra ci risultano circa 930 ettari, di cui 80 di competenza dell'Autorità portuale, nel senso che rientrano nella circoscrizione assegnata alla nostra competenza. A mare sono 2.079 ettari, di cui 130 sono all'interno delle strutture foranee, che ieri avete potuto vedere, quindi molo sopraflutto e molo sottoflutto.

Abbiamo caratterizzato 210 ettari. L'Autorità portuale è intervenuta per indagare i fondali, secondo le procedure di legge, su 210 ettari, perché ha indagato anche il canale di accesso, che poi è stato dragato per portare i fondali, secondo il nuovo piano regolatore, a 20 metri.

Tutta la parte esterna a queste aree di stretta competenza dell'Autorità portuale è stata caratterizzata direttamente da ISPRA. Nella relazione abbiamo rendicontato tutto. Sono stati effettuati 361 carotaggi, che hanno dato luogo – compresi quelli di Ispra – a 2.506 più 664. Abbiamo, quindi, oltre 3.100 campioni. Su ogni campione sono state fatte analisi per indagare diversi inquinanti.

L'insieme delle caratterizzazioni che abbiamo fatto noi ha totalizzato un costo di 1.717.000 euro. In linea generale, all'interno delle strutture foranee, specialmente in prossimità delle industrie, abbiamo riscontrato un certo livello di compromissione, con elevate concentrazioni di metalli pesanti, in particolare arsenico, ma anche zinco, piombo, cadmio, rame, cromo, nichel, idrocarburi, IPA e policlorobifenili.

Allora, in linea generale, la nostra strategia è stata quella di intervenire per conoscere tutto il fondale e le aree a terra che sono di nostra competenza, integrandoci con gli altri livelli istituzionali. Dopodiché, là dove le nostre programmazioni lo riportavano, abbiamo realizzato interventi infrastrutturali che piano piano abbiamo portato avanti.

Non sto a farvi l'elenco preciso. Qui c'è, però, la cronologia degli interventi che abbiamo effettuato.

Per assicurare un'idonea destinazione dei sedimenti, il porto di Piombino si è dotato di due strutture, una vasca piccola e una vasca grande di colmata impermeabilizzate, rispondenti ai criteri di legge, dentro le quali abbiamo rifluito la pressoché totalità dei sedimenti che avevano le caratteristiche per essere, appunto, refluiti.

Ogni volta che abbiamo fatto interventi, siamo, ovviamente, passati dalle conferenze dei servizi e dalle autorizzazioni ministeriali perché la competenza è del Ministero dell'ambiente.

C'è stata una prima fase in cui gli interventi hanno riguardato la dotazione delle strutture idonee per poter affrontare le fasi di bonifiche e dragaggio, prima con la vasca piccola.

In fondo alla relazione abbiamo riportato una tabella riepilogativa di tutti i costi che abbiamo sostenuto. Per esempio la vasca grande di colmata ha avuto un costo infrastrutturale – lo abbiamo considerato come tale, quindi lo trovate nei costi delle infrastrutture – di circa 13 milioni.

A questo abbiamo aggiunto 3 milioni di interventi meramente ambientali – questo è il criterio con cui trovate suddivisi i costi – che fanno riferimento all'impermeabilizzazione.

Abbiamo considerato infrastrutturale la struttura fisica della cassa di colmata, dal momento che nel piano regolatore sono destinati a banchina, quindi una volta riempiti questi volumi saranno poi trasformati dalle autorità portuali in veri e propri banchinamenti, attraverso specifici progetti.

Per noi, quindi, queste sono strutture rispondenti a criteri sia infrastrutturali sia ambientali perché ci consentono di affrontare in tutta sicurezza la gestione dei sedimenti marini che movimentiamo.

Trovate, quindi, una cronologia che fa riferimento a caratterizzazioni che abbiamo eseguito per parti, alcune più piccole e altre più grandi. Per esempio, a pagina 9 della relazione è citata una caratterizzazione più consistente che fa riferimento a un banchinamento e a dragaggi che abbiamo potuto effettuare nell'ambito della variante del piano regolatore esistente prima del 2013. A pagina 22 è riportata, invece, la caratterizzazione così come è stata effettuata, al netto del canale di accesso. A pagina 24 c'è la caratterizzazione complessiva, che comprende anche il canale di accesso, dove abbiamo indagato tutte le aree del nuovo piano regolatore portuale approvato il 26 luglio 2013.

Il 2013 è stato un anno di svolta per il porto di Piombino perché il piano regolatore è stato approvato. Precedentemente era stato approvato il decreto-legge n. 43 del 2013, che conferiva alle aree portuali e industriali di Piombino la qualifica di area di crisi industriale complessa, ai sensi dell'articolo 27 del decreto sviluppo. Sulla base di questo, le infrastrutture portuali, connesse anche agli interventi ambientali che sono andati di pari passo, sono state considerate prioritarie.

Ci sono stati affidati i primi finanziamenti consistenti in circa di 110 milioni di euro provenienti da vari enti, compreso l'Autorità portuale. Sulla base di questi, abbiamo poi finanziato il grande intervento che ieri abbiamo potuto visitare e che rappresenta la prima attuazione del nuovo piano regolatore portuale.

Devo dire che in tutta questa fase non abbiamo avuto grossi problemi con il Ministero dell'ambiente. La tempistica è stata piuttosto veloce. Le prescrizioni sono state onerose, però comunque gestibili. Alla luce dei dati, si potrebbe notare che la perimetrazione a mare è eccessiva, ma lo sappiamo oggi che abbiamo, appunto, i dati delle caratterizzazioni.

Abbiamo avuto altre problematiche relative all'incertezza sulla normativa dei dragaggi, che però è stata introdotta e migliorata piano piano con la modifica dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994 e con il decreto dragaggi, che ha stabilito con una certa precisione le modalità di caratterizzazione all'interno dei SIN. Poi recentemente il ministero ha varato ulteriori normative, che però non abbiamo ancora avuto la possibilità di applicare.

Se volete, vado a illustrare gli interventi.

PRESIDENTE. Non credo perché ho visto la relazione, che è molto specifica e dettagliata. Chiedo ai colleghi se desiderano intervenire per porre qualche domanda o chiedere qualche chiarimento, anche se mi sembra tutto abbastanza chiaro. Insomma, dentro l'accordo che è stato fatto, voi avete dei compiti abbastanza precisi e specifici su cui vi state attivando.

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Dentro quest'accordo noi abbiamo dei compiti specifici, che hanno fatto riferimento all'attuazione del piano regolatore. In questo ambito, ovvero tra le aree con destinazione prioritaria, come è scritto nell'accordo di programma, avevamo, appunto, il compito di realizzare un'area destinata alle demolizioni navali, che abbiamo attuato.

Mentre la costruivamo, abbiamo anche fatto una procedura per individuare i soggetti che potevano gestire questa attività, secondo un'idea che è nata ai tempi della vicenda della nave Costa Concordia. All'inizio ci siamo impegnati in una specie di corsa per realizzare queste opere in tempi

tali da poter ospitare la nave. Poi il governo ha deciso la destinazione a Genova, per cui, a quel punto, se prima facevamo lavori su due turni, abbiamo affrontato le opere con più calma. Del resto, i lavori notturni in mare sono abbastanza pericolosi. Insomma, il progetto è stato, comunque, veloce, ma poi abbiamo rallentato.

Ecco, vi dico qual è stato realmente il nostro atteggiamento, perché l'obiettivo era fare le cose per bene. L'idea di realizzare le demolizioni navali stava, comunque, dentro quest'accordo di programma per ottenere materiale ferroso e acciai da impiegare nel ciclo siderurgico a chilometro zero. Infatti, l'obiettivo più complessivo delle istituzioni era quello di salvaguardare le lavorazioni industriali. Per questo abbiamo lavorato per migliorare la competitività del porto, dotandolo di fondali adeguati, quindi movimentando tutti i sedimenti senza difficoltà perché avevamo le strutture per poterli gestire tranquillamente.

Abbiamo, comunque, individuato il soggetto che poteva gestire l'attività che seguiva alla realizzazione delle infrastrutture. Insomma, c'è un disegno più complessivo di politica industriale portuale che sta dentro le vocazioni di questo porto da un lato sostanzialmente industriale e dall'altro turistico e traghettiistico, visto che serve le isole. A questo ci stiamo, pertanto, attenendo in una logica di sistema, specialmente ora che Piombino sta insieme a Livorno nella riforma portuale varata nel 2016. Facciamo, infatti, parte di un'unica autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale.

Rimane ancora da fare molto perché in questi giorni abbiamo vicende industriali che non danno certezze assolute. So che il Ministro Calenda e il governo dovranno decidere circa le sorti di questo affidamento industriale entro giugno, termine oltre il quale si consolida la cessione fatta dalla gestione commissariale ex Lucchini. Probabilmente si renderà necessaria una verifica dell'accordo di programma e una rimodulazione eventuale delle problematiche.

Per la parte a terra, dove noi abbiamo aree residuali rispetto alla grande area industriale che fa riferimento al SIN di Piombino, è in corso una progettazione che riguarda le problematiche della messa in sicurezza della falda da parte di Invitalia.

Noi, per le nostre parti, a seguito delle caratterizzazioni e delle integrazioni che ci sono state richieste nelle conferenze dei servizi, stiamo effettuando delle analisi di rischio in modo tale da rendere conforme quello che stiamo facendo a quello che il ministero ha già approvato nelle aree retrostanti delle industrie, sulle quali ha presentato proprie analisi di rischio. Ci stiamo, pertanto, predisponendo a creare le premesse per intervenire.

A mio giudizio, sarebbe necessario dare continuità a questo processo di riqualificazione ambientale del territorio, completando il risanamento. Devo dire che fino a oggi, almeno all'autorità

portuale, un *iter* di continuità non è mai mancato. Probabilmente in questa fase e in questo anno sarà necessario affrontare una logica di continuità effettiva per poter proseguire in questo processo che, da un lato, è di risanamento ambientale e, dall'altro, di sviluppo portuale e di salvaguardia della competitività industriale.

ALBERTO ZOLEZZI. Secondo lei, la normativa precedente aveva rallentato il dragaggio del porto? Insomma, adesso avete dei piani, anche in riferimento all'appalto per lo smantellamento di alcune imbarcazioni? State procedendo più velocemente con i dragaggi? Avete dei piani in questo senso?

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Come dicevo, non abbiamo avuto particolari problemi. Ci sono porti in Italia che, non avendo strutture di contenimento o di gestione dei sedimenti da utilizzare, si sono trovati più in difficoltà. Noi, dopo aver caratterizzato accuratamente le aree – correggimi se sbaglio – non abbiamo avuto particolari problemi per avere le autorizzazioni per dragare e bonificare.

Non abbiamo ancora sperimentato la normativa attuale.

ALBERTO ZOLEZZI. Però facilita.

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Dovrebbe facilitare.

ALBERTO ZOLEZZI. Chiedo proprio su questa specifica realtà, ma mi ha risposto.

LUCIANO GUERRIERI, *Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino*. Sì.

PRESIDENTE. Siete stati molto esaustivi. Guarderemo attentamente la relazione. Poi, se avremo problemi particolari o necessità di qualche approfondimento ve lo faremo sapere.

Vi ringrazio della disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 13.10.