



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

13^a COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio,
ambiente, beni ambientali)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE BONIFICHE DEI SITI
INQUINATI**

61^a seduta: mercoledì 21 marzo 2007

Presidenza del presidente SODANO

I N D I C E

Audizione del Direttore generale del Servizio per la qualità della vita del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	* MASCAZZINI	Pag. 4, 5, 6 e <i>passim</i>
FERRANTE (<i>Ulivo</i>)	5, 6		
PIGLIONICA (<i>Ulivo</i>)	5, 7, 14		
PONTONE (<i>AN</i>)	6, 14		
RONCHI (<i>Ulivo</i>)	14, 19		

Audizione del Presidente dell'Autorità portuale di Napoli

PRESIDENTE	Pag. 20, 22, 23 e <i>passim</i>	* NERLI	Pag. 21, 22, 23 e <i>passim</i>
PONTONE (<i>AN</i>)	24, 27		
* TECCE (<i>RC-SE</i>)	26		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Intervengono il dottor Gianfranco Mascazzini, direttore generale della Direzione per la qualità della vita del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, accompagnato dalla dottoressa Armenia Polsoni, capo divisione attuazione degli interventi di bonifica e risanamento ambientale, dall'ingegner Emilio Tassoni, dall'ingegner Marco Giangrasso e dalla dottoressa Giorgia Scopece, dello stesso Ministero; il dottor Francesco Nerli, presidente dell'Autorità portuale di Napoli, accompagnato dall'ingegner Pasquale Tascone, dirigente area tecnica della stessa Autorità.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Direttore generale del Servizio per la qualità della vita del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle bonifiche dei siti inquinati.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono oggi previste alcune audizioni, la prima delle quali è quella del dottor Mascazzini, direttore generale Servizio per la qualità della vita del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, che si è fatto accompagnare dalla dottoressa Polsoni, capo divisione attuazione degli interventi di bonifica e risanamento ambientale, dall'ingegner Emilio Tassoni, dall'ingegner Marco Giangrasso e dalla dottoressa Giorgia Scopece, dello stesso Ministero.

La nostra Commissione inizia oggi un'indagine conoscitiva sulle bonifiche dei siti inquinati di interesse nazionale, anche per fare il punto sulle principali emergenze del nostro Paese. Allora, gradiremmo che il dottor Mascazzini effettuasse una panoramica su questa tematica. Inoltre, vorremmo approfondire gli aspetti legati alle vicende di Priolo e di Gela in cui pensiamo di effettuare un sopralluogo, nonché sulla vicenda che riguarda Bagnoli, rispetto alla quale so che c'è stato anche un incontro presso il Ministero dell'ambiente e di cui si è parlato, come spesso accade, più nei giornali che nelle sedi istituzionali. Noi, invece, abbiamo l'ambizione di cercare di discutere questi aspetti nelle sedi opportune.

Lascerei, dunque, la parola al dottor Mascazzini per una disamina della situazione.

MASCAZZINI. Signor Presidente, credo che sui siti di bonifica che lei ha citato si sia concentrata molta attenzione: sui due siti siciliani, per la loro complessità e per le polemiche che si sono accumulate, ed anche su quello di Bagnoli sul quale si registra una situazione di criticità, ma non riusciamo a capire la natura del problema.

Per quanto riguarda Priolo, un grande sito di bonifica d'interesse nazionale, è di stamattina la notizia riportata dai giornali che il tribunale amministrativo regionale di Catania ha sospeso i provvedimenti dell'amministrazione, cioè quelli che erano stati adottati a seguito delle numerosissime conferenze dei servizi che si sono tenute su questo sito. Non abbiamo ancora avuto la sentenza, ma sembra, stando alle informazioni giornalistiche, che ci sia stata questa sospensiva del TAR di Catania perché le prescrizioni che abbiamo dato circa la bonifica dei sedimenti marini, della rada di Augusta in particolare, appaiono al TAR tali da rischiare di peggiorare la situazione ambientale nella rada medesima. Ricordo che avevamo ordinato di rimuovere dei sedimenti in larga parte con intervento pubblico e parzialmente ad opera di privati. Questa prima preoccupazione si lega alla seconda motivazione che il TAR evidenzia, cioè il rischio di danneggiare l'economia locale.

Il problema di Priolo può essere materialmente distinto in due aspetti, il primo dei quali riguarda tutti i problemi relativi all'inquinamento a terra. Si tratta infatti di un sito che comprende il territorio di quattro comuni, di conseguenza, in relazione alla dimensione, agli insediamenti ed alla storia degli insediamenti medesimi, presenta dei problemi pressoché infiniti di inquinamento a terra, del suolo e delle falde. Il secondo riguarda l'inquinamento della fascia marina antistante tutto il sito industriale, ivi compresa la fascia marina racchiusa nella cosiddetta rada di Augusta che subisce le contaminazioni che si realizzano a terra (quelle della falda e, naturalmente, quelle specifiche che avvengono nella rada).

Il nostro obiettivo è far sì che le aziende realizzino l'isolamento della parte a terra rispetto a quella a mare e, successivamente, adottino a terra una serie di misure di bonifica di tipo naturalistico e bioingegneristico, quali l'applicazione di tecniche che evitino il più possibile scavi e la gestione di rifiuti derivanti dagli scavi. Però la condizione perché questo possa avvenire è che si abbia a disposizione un lungo lasso di tempo. I metodi biologici, infatti, assicurano prestazioni eccellenti, ma richiedono lungo tempo; di conseguenza dobbiamo immaginare 10, 15, 20 o anche 30 anni per la bonifica.

Se non realizzassimo un isolamento verso il mare, verso la fascia marina antistante tutto il sito, correremmo il rischio di mantenere una situazione di inquinamento tramite la falda per 20 o 30 anni, vale a dire per tutto il tempo che durerà la bonifica a terra. L'isolamento, invece, consente di estrarre la falda inquinata a monte della schermatura medesima e di mantenere totalmente indenne la fascia marina, evitando che si spar-

gano all'interno della fascia costiera degli inquinanti che a terra continuano ad essere presenti e lo saranno ancora anche in relazione alle tipologie industriali che sono insediate. In presenza di una raffineria (e in quell'area ve ne sono tre) è difficile pensare che non ci sia un rischio di spillamento. Qualche raffineria ha del surnatante; pertanto sopra la falda si presenta un livello di olio estremamente preoccupante, perché esso, almeno in parte, non può che essere trasferito in mare.

Di fronte alla richiesta di marginamento fisico da terra verso il mare, (in modo da impedire l'entrata del mare) ed alla richiesta di bonifica dei sedimenti marini pesantemente inquinati, c'è stata la protesta, c'è stato il ricorso e l'impugnativa. Ora l'Amministrazione consulerà l'Avvocatura dello Stato, ma probabilmente proporrà un ricorso al Consiglio di giustizia amministrativa della Regione siciliana, anche perché una precedente sospensiva del TAR di Catania è stata da noi impugnata con successo presso il suddetto Consiglio.

Pertanto, effettueremo una nuova impugnativa, ma questo non sarà il solo provvedimento: cercheremo di attivare l'intervento pubblico di bonifica dei siti in mare in modo tale da eliminare ogni pericolo. Il nostro problema non è soltanto avere ragione.

PRESIDENTE. Può ripetere questo aspetto?

PIGLIONICA (*Ulivo*). La perplessità è che abbiamo impugnato atti ministeriali presso il tribunale amministrativo di Catania.

MASCAZZINI. Sì, hanno impugnato una decisione della conferenza dei servizi presso il TAR di Catania, il quale ci ha dato torto.

FERRANTE (*Ulivo*). Ma il tribunale che ci ha dato torto adesso è il TAR del Lazio.

MASCAZZINI. Sia in precedenza che ieri; la notizia è di questa mattina.

FERRANTE (*Ulivo*). È il TAR del Lazio.

MASCAZZINI. Ho letto i giornali velocemente, ho fatto attenzione solo al contenuto della sentenza e non posso dire con esattezza quale dei due TAR l'abbia emessa.

FERRANTE (*Ulivo*). Da quanto ho letto, è il TAR del Lazio che ieri ha deciso la sospensiva al decreto interministeriale. La normativa approvata alla fine della scorsa legislatura ha attribuito a questa istituzione le competenze su queste materie.

MASCAZZINI. Ricorreremo al Consiglio di Stato di Roma e non al Consiglio di giustizia amministrativa di Palermo.

PONTONE (AN). È quello del Lazio o l'altro TAR?

FERRANTE (Ulivo). È sicuramente il TAR del Lazio.

MASCAZZINI. Comunque, la notizia è nella rassegna stampa di questa mattina; chiedo scusa ma oggi non ho potuto approfondire la questione per una serie di ragioni.

PONTONE (AN). Era già noto che era in corso una pendenza davanti al TAR del Lazio?

MASCAZZINI. C'era una pendenza anche davanti al TAR di Catania, comunque è facile individuare la notizia dai giornali. Tuttavia, la motivazione addotta – qualunque TAR si tratti – è che, da un lato, il rimedio è peggiore del male. L'assunto è cioè che realizzando la bonifica mediante l'asportazione dei sedimenti si introdurrebbero elementi di turbativa ambientale tali da peggiorare l'attuale situazione. È chiaro che noi non condividiamo questa tesi, in quanto gli interventi di bonifica mediante l'asportazione dei sedimenti verrebbero fatti con tecnologie assolutamente garantiste. Inoltre, mantenere i sedimenti laddove sono, con un traffico di natanti di decine di unità al giorno, è estremamente preoccupante: tutti i giorni si determina lo stesso inquinamento che, anche in caso si determinasse per le opere di bonifica, avverrebbe comunque una volta sola in caso di asportazione dei sedimenti.

Tuttavia, la giustizia ha sempre ragione e, dunque, torneremo a impugnare l'atto.

Questi due meccanismi sono il punto nodale della bonifica del sito di Priolo sia a terra che a mare. È evidente che la difficoltà di gestire in forma di accordi il tutto, come è avvenuto a Venezia, aumenta i tempi dell'intervento e lascia la situazione ambientale scoperta. Questo in breve sintesi. Naturalmente gli uffici hanno a disposizione relazioni minuziose sia sul sito Priolo Augusta che su quello di Gela.

PRESIDENTE. Se potessimo avere il materiale sui siti di Priolo e Gela prima di lunedì, le saremmo grati perché ciò ci consentirebbe di prenderne visione.

MASCAZZINI. Per quanto concerne il sito di Gela, la situazione è simile. C'è un grande complesso industriale di circa 450 ettari dell'ENI, nelle varie formule Syndial S.p.A, Raffineria di Gela S.p.A. e varie altre aziende che si riconducono al gruppo. Anche in questo caso c'è un lavoro in corso e ci sono da parte nostra le stesse prescrizioni di marginamento verso il mare, perché la barriera idraulica realizzata dall'azienda attraverso l'infissione dei pozzi e il pompaggio dei medesimi non consente di garantire la tenuta stagna verso il mare. Lì siamo ad una distanza di pochi metri dal mare, di conseguenza è provato il rischio che fuoriesca inquinamento verso il mare. Anche in questo caso c'è un problema di sedimenti, ci sono

impugnative e ugualmente riteniamo che il sistema del marginamento consenta di applicare a terra una serie di misure disponibili oggi sotto il profilo tecnologico, che per fortuna saranno ancora più efficaci in futuro, con totale salvaguardia dell'obiettivo esterno rappresentato dal mare.

In entrambi i casi siamo in presenza di un inquinamento prevalentemente di tipo chimico-organico (petrolio e derivati), in molti casi cancerogeno, che può essere aggredito dall'applicazione di tecniche di bioingegneria, che accelerano il percorso pervenendo prima al risultato. Si sta pensando a tecniche di ossidazione. Questo pacchetto a Venezia è già consolidato. Il marginamento è stato approvato, convalidato dalle stesse aziende, pagato ampiamente dalle stesse aziende e sono stati già approvati i progetti di bonifica del suolo all'interno del marginamento con l'applicazione di queste tecniche.

L'unica stranezza che rileviamo è che si tratta degli stessi gruppi industriali presenti a Venezia, ma mentre nel sito di Porto Marghera hanno accettato l'accordo e concorso alla realizzazione dell'opera di marginamento applicando al loro interno queste modalità di bonifica, nelle due realtà siciliane sembra non essere possibile.

PIGLIONICA (*Ulivo*). Mi scusi ma la bonifica del sito di Porto Marghera è ormai in buona parte non attiva mentre per i siti di Priolo e Augusta è in massima parte ancora attiva. È possibile che sia questo il motivo della differenza? Il marginamento, che in altre occasioni abbiamo definito «il pannolone», complica l'attività sulla terraferma? In sostanza, le aziende possono continuare a svolgere la loro attività? Non ho capito, tra le motivazioni addotte dal TAR del Lazio, l'influenza sull'economia locale.

MASCAZZINI. Le influenze cui accennavo poc'anzi, almeno dalle notizie del giornale, erano riferite a impedimenti o rallentamenti della navigazione e di conseguenza ai danni socio-economici derivanti da tale rallentamento.

PIGLIONICA (*Ulivo*). Continuo a non capire l'influenza sull'attività delle aziende.

MASCAZZINI. Il semplice marginamento fisico non provoca alcuna difficoltà alle aziende in esercizio. Si tratta di fare un sistema di impermeabilizzazione, a scelta dei soggetti tenuti a farlo, anche se esso presenta alcune difficoltà di esecuzione laddove vi sono passaggi di tubi, cavi o quant'altro. Questo però a Venezia è stato ampiamente superato perché il sito di Porto Marghera a Venezia è ancora attivo in larga parte e di conseguenza è anch'esso interessato da condotte, tubi e cavi dal momento che trasferiscono petrolio e quant'altro. Non riusciamo a capire bene la motivazione. Certamente in sede di impugnativa di atti non si spiegano le ragioni reali e si fa riferimento ai punti che gli avvocati ritengono essere quelli sui quali occorre porre maggiormente l'attenzione.

Ci stiamo confrontando con il Ministero dello sviluppo economico per cercare di accelerare la realizzazione di interventi rimuovendo tali problemi. Evidentemente il meccanismo dei continui ricorsi, che impediscono di fatto allo Stato di fare anche quello che dovrebbe fare per conto suo, è tale da destare forti preoccupazioni perché impedisce sostanzialmente di rimuovere le situazioni di inquinamento presenti. Potremmo anche farlo, salvo poi esercitare la rivalsa nei confronti dei soggetti. Vorremmo che almeno questo ci fosse consentito. Uno degli elementi dell'impugnativa certamente sarà questo.

PRESIDENTE. Vorrei fare un'osservazione, ed in proposito chiedo conforto al senatore Ronchi. Siamo stati in missione a Bruxelles nella giornata di ieri presso il Parlamento europeo e nel corso dell'incontro con la rappresentanza è stato evidenziato un problema in ordine alle discariche di Manfredonia, Pioltello Rodano, Campolungo e Castelliri. In questi casi siamo sottoposti a procedure di infrazione e vorrei sapere se rientrano nella vostra competenza.

MASCAZZINI. Per quanto riguarda Manfredonia, abbiamo due problemi distinti. Il primo è il mancato smaltimento dei rifiuti contenuti in discariche realizzate anche in questo caso dal gruppo ENI-Syndial. Si tratta di bonifica di discariche private e di bonifica di discariche pubbliche. Quelle pubbliche sono sempre nel sito di Manfredonia in località Pariti 1 e Conte di Troia. Sono due discariche di rifiuti urbani, ma praticamente si tratta di un unico complesso articolato su due discariche urbane. Sono state attivate procedure di infrazione e siamo già stati condannati ma, in questo caso, attraverso il commissariato della Regione Puglia, nella persona dell'attuale Presidente della Regione, stiamo procedendo a far fronte alla gestione delle discariche pubbliche Pariti 1 e Conte di Troia, purtroppo con un onere ingente.

Esiste infatti un problema preoccupante. Queste procedure di infrazione in relazione ad alcune discariche vengono attivate con l'obbligo imposto da Bruxelles di rimuoverle. Pertanto, è un compito davvero oneroso in qualunque modo la mettiamo. Infatti, anche se non le rimuoviamo ma le isoliamo l'onere è ingente. Chiaramente non esiste per lo Stato l'onere per l'eliminazione delle due discariche private nell'area cosiddetta ENI.

Comunque, sia per le discariche private che per quella pubblica, l'ultima volta che la Commissione si è occupata di questo problema, siamo riusciti ad ottenere di fatto una moratoria, perché è stato considerato l'impegno del Governo, manifestato anche attraverso il commissario di Governo (in questo caso, il presidente della Regione Puglia), di provvedere al risanamento. La sanzione sarebbe stata di circa 10 milioni di euro e di 400.000 euro al giorno, fino al completamento dell'opera: una cifra da far tremare le vene e i polsi.

Per quanto riguarda la discarica di Pioltello-Rodano, la situazione è peggiore e molto più complessa, poiché in quell'area era presente il grande insediamento chimico della SISAS che ha creato problemi alla pe-

riferia e alla falda di Milano per decenni. Poi l'industria fallì e da oltre dieci anni la situazione è congelata.

La pubblica amministrazione ha sempre mantenuto l'area in sicurezza: con i pompaggi e il trattamento delle acque, è stato abbattuto il livello della falda, che si alza molto soprattutto nei mesi estivi, a causa dell'irrigazione (che in quella zona avviene per scorrimento), e rischia di superare il fondo delle discariche. In tal modo, si è evitato che le tre discariche presenti sul territorio di Pioltello percolassero in falda. Sono discariche che risalgono a molti decenni fa, dove sono presenti rifiuti pericolosi, oppure nerofumo o rifiuti di varie tipologie.

Il curatore fallimentare attualmente competente nella gestione di quest'area, di fronte alle nostre richieste di procedere, ha impugnato ripetutamente gli atti ed ha ottenuto una sentenza da parte del TAR di Milano che lo ha dichiarato esente dalla responsabilità di occuparsi del risanamento.

Il curatore fallimentare aveva favorito le richieste di alcune aziende, in primo luogo quella di un'azienda americana che intendeva acquistare l'area con gli stabilimenti, da destinare ancora a produzione chimica. Quest'azienda, d'accordo con il curatore, aveva compiuto tutta l'attività di caratterizzazione del sito e addirittura si era impegnata a predisporre il progetto di bonifica. In sostanza, prima di acquistare l'area, l'azienda ha eseguito tutti gli accertamenti, ha presentato il progetto e, anche quando ormai non era più interessata all'acquisto, ha comunque onorato il suo impegno contrattuale ed ha presentato un progetto del valore, mi sembra, di circa 120 milioni di euro. È una cifra estremamente preoccupante: considerando che l'azienda si è chiamata fuori rinunciando all'acquisto e che il curatore non ha l'obbligo di occuparsi del risanamento, dovrebbe provvedere lo Stato a realizzare questo intervento, che però è di dimensioni tali da rendere praticamente impossibile l'esito positivo della vicenda.

Anche in questo caso è stata avviata una procedura di infrazione a livello comunitario ed è stata minacciata una sanzione di circa 20 milioni di euro, oltre a 900.000 euro al giorno fino all'attuazione dell'opera.

La collaborazione di tutti gli enti coinvolti (la Regione, la Provincia di Milano, i due Comuni di Pioltello e Rodano e del Ministero) ha portato ad una possibile soluzione: è stato sottoscritto un accordo di programma, del cui stato di avanzamento si discuterà domani sera, che prevede l'intervento di un soggetto giuridico industriale, il quale sta trattando con le banche e con il curatore fallimentare, ha presentato il progetto di bonifica e si è impegnato a realizzare le opere nel momento in cui si dovesse concludere l'acquisizione dell'area.

Abbiamo chiesto per questo una fideiussione pari al 50 per cento della spesa, ma è molto elevata, dato che si prevede un onere di 120 milioni di euro.

È già stato sottoscritto un primo accordo, ora ne è in corso di elaborazione un secondo, che è molto delicato perché riguarda anche ciò che dovrà avvenire in quell'area. Evidentemente, Regione, Provincia e Comuni hanno molto da dire su questo punto e stanno lavorando sulla defi-

nizione delle trasformazioni urbanistiche che sarebbe legittimo accettare in quell'area.

Ci auguriamo tutti che sia possibile raggiungere questo accordo, perché ciò consentirebbe di risparmiare. D'altro canto, si tratta di un'area che si trova nell'immediata periferia di Milano, quindi obiettivamente può avere un valore aggiunto. Si tenta di evitare che lo Stato sia costretto a pagare per realizzare la bonifica una cifra elevatissima, di cui non riuscirebbe più a rientrare neanche attraverso la cessione dell'area, anche perché questa avverrebbe molti anni dopo. Preferiamo utilizzare le scarse risorse eventualmente disponibili per le bonifiche in altri casi in cui non ci sono queste possibilità immobiliari.

Poiché la partita immobiliare è in mano agli enti competenti, cioè ai due Comuni, alla Provincia e alla Regione, riteniamo che, se si concludesse questo accordo, sarebbe realizzato un obiettivo importante. Infatti, la bonifica sarebbe realizzata a regola d'arte, perché abbiamo approvato il progetto e ci siamo espressi con assoluta libertà, e senza dovere investire fondi pubblici per 120 milioni di euro, che tra l'altro in questo momento non abbiamo.

Per altre scariche, abbiamo contribuito ad accelerare i lavori attraverso dei finanziamenti. In sostanza, abbiamo erogato una cifra, che ora non ricordo con precisione (ma comunque inferiore al milione di euro per ciascuna delle due), in modo da consentire agli enti titolari delle scariche di procedere alla bonifica delle stesse, al fine di evitare il rischio di essere sottoposti a nuove procedure di infrazione in sede europea. Sui due casi più rilevanti, possiamo fornire tutta la corrispondenza, mentre per i due casi più piccoli disponiamo di una documentazione molto sommaria. In un caso, abbiamo operato attraverso un provvedimento di protezione civile per accelerare l'attribuzione delle risorse.

Su Bagnoli ci sono molte polemiche. L'obbligo del risanamento è stato previsto nel 1996, con un decreto-legge più volte reiterato e poi convertito con la legge n. 582 del 1996. Il comma 14 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 486 del 1996, riguardo a Bagnoli, recita: «Il Ministro dell'ambiente, nel termine di 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentiti la Regione Campania, la Provincia di Napoli ed il Comune di Napoli, integra il piano di cui al comma 1 per la bonifica dell'arenile di Coroglio-Bagnoli e dell'area marina, comprensivo del ripristino della morfologia naturale della costa in conformità allo strumento urbanistico del Comune di Napoli, definendo un primo stralcio del programma per un importo pari a 25 miliardi». Allo stesso comma, si stabilisce inoltre: «Gli interventi di ripristino, ove previsti dalla concessione demaniale relativa all'arenile e all'area marina, sono a carico degli eventuali concessionari. Secondo i criteri e le procedure previste dal presente comma, sono utilizzate le eventuali ulteriori risorse destinate a tale scopo a valere su finanziamenti comunitari e nazionali». Quindi già all'epoca si prevedeva che l'intervento sarebbe costato di più.

In sostanza, nell'area marina di Bagnoli, su cui si è aperta un'ampia polemica, bisogna ripristinare la linea di costa, in conformità allo stru-

mento urbanistico del Comune di Napoli, e bonificare i sedimenti presenti nell'area marina antistante.

La norma che vi ho letto è ancora in vigore, perché la legge n. 388 del 2000 (la finanziaria per il 2001) ha cassato alcuni commi che precedono quello che ho citato, ma non il comma 14.

Con la finanziaria per il 2001, lo Stato ha stanziato a favore di Bagnoli un ulteriore finanziamento di 150 miliardi di lire, a condizione che venga redatto un piano di completamento delle operazioni già avviate, sulla base del piano dell'ILVA del 1994 (che era stato anche finanziato), in modo da portare a termine l'intervento di bonifica dell'intero settore di Bagnoli.

Il piano di completamento è stato presentato prima dalla Bagnoli S.p.A.; poi, dopo l'approvazione della legge, è intervenuta la Bagnolifutura S.p.A., cioè la Società di trasformazione urbana (STU) del Comune di Napoli. Il piano di completamento predisposto da questa società aveva un importo di 151 milioni di euro, pari cioè al doppio rispetto alla cifra garantita dallo Stato, vale a dire 75 milioni o poco più. Bisognava dunque trovare soggetti capaci di coprire l'altra parte dell'importo, altrimenti il Ministero del tesoro non avrebbe sottoscritto il famoso documento, quello che noi chiamiamo il decreto a due firme, perché si trattava di un provvedimento emanato dal Ministro dell'ambiente d'intesa con quello del tesoro, e non avrebbe messo in campo l'utilizzo dei 75 milioni di euro assegnati dalla legge.

È stato dunque predisposto questo piano di completamento con un fabbisogno di 151 milioni, di cui 75 milioni erogati dal Ministero dell'ambiente in base alle previsioni della legge dell'epoca. Pertanto era necessario reperire i restanti 76 milioni di euro che dovevano servire a realizzare alcune misure ad integrazione del pacchetto. In particolare, l'archeologia industriale è stata assegnata alla Bagnolifutura la quale ha garantito che, con le risorse finanziarie di cui disponeva, oppure facendo ricorso al *project financing*, avrebbe coperto i costi del suo mantenimento.

Tuttavia, la voce più consistente era costituita dall'eliminazione della colmata. Infatti, il disposto legislativo non prevedeva altre strade se non la sua eliminazione. Nel frattempo il piano regolatore di Napoli precisava esattamente quale era la linea di costa da ripristinare. L'autorità portuale si è accollata l'onere di inserire questa voce di spesa in un suo pacchetto di interventi molto più consistente che prevedeva di trasformare una darsena del porto di Napoli, la cosiddetta darsena di levante, in una cassa di colmata, che poi sarebbe stata coperta e trasformata in un piazzale per le operazioni portuali. Quindi, l'autorità portuale di Napoli si sarebbe accollata l'eliminazione della colmata di Bagnoli, la bonifica e il trattamento del materiale prelevato, il suo trasferimento e il suo collocamento nella sua cassa di colmata, cioè la darsena di levante.

Tuttavia, la cassa di colmata era da realizzare. Il pacchetto delle operazioni del porto di Napoli assommava a circa 174 milioni di euro e una sua parte prevedeva la realizzazione della cassa di colmata e la possibilità di ricollocarvi il materiale prelevato.

L'accordo di programma, per quanto riguarda la tempistica, stimava che tutto avvenisse entro la fine del giugno del 2007. Evidentemente, il porto di Napoli ha incontrato dei problemi, legati, ad esempio, alle ultime due finanziarie che, di fatto, hanno impedito alle autorità portuali di fare qualsiasi appalto. Conseguentemente, questo ente ha recuperato la piena capacità di realizzare i suoi progetti all'inizio di quest'anno.

A seguito di tutto ciò, una procedura che si sarebbe dovuta avviare nel 2003-2004, in realtà ha subito un notevole ritardo e di essa non è ancora prevista una data certa d'inizio. Il rischio che corriamo è che si debba aspettare a lungo per poter realizzare ed utilizzare la cassa di colmata, cioè la darsena di levante, che va riempita con il materiale proveniente da Bagnoli.

Nel frattempo, si sono verificati dei fatti importanti. Per esempio sono stati riscontrati problemi di grave inquinamento dell'arenile di Bagnoli-Coroglio. Quindi si è avviato un percorso teso, in primo luogo, a mettere in sicurezza e a bonificare l'arenile, che è stato dichiarato non agibile; inoltre, nell'estate del 2006 è stata dichiarata non balneabile tutta la superficie marina antistante, perché era stata rilevata la presenza di una quantità di inquinanti tali da rendere pericoloso l'utilizzo dell'acqua marina antistante per la balneazione.

Tutto questo ha determinato una forte accelerazione delle operazioni che erano previste nella famosa legge del 1996: il commissario di governo, cioè il Presidente della Regione Campania, è stato incentivato ad accelerare le operazioni ed ha cominciato a progettare e realizzare la bonifica dell'arenile. Tuttavia, è realisticamente possibile mantenere la spiaggia pulita e bonificata nel momento in cui si ripulisce anche l'area marina antistante. Infatti, se il mare con la prima piccola mareggiata fa risalire delle sostanze, rischiamo che si ripresenti il problema dell'inquinamento dell'arenile per la presenza di sedimenti inquinati che possono arrivare fino alla battigia.

Siamo molto preoccupati per le attività di balneazione. Anche la bonifica in corso dell'arenile, che costa 12 o 13 milioni di euro, sta andando in porto con tante difficoltà; infatti, è difficile ripulire la sabbia e vi sono inoltre quei problemi ben noti a chi segue questa vicenda sulla stampa. È stato addirittura previsto di realizzare un piccolo muro di cinta sulla spiaggia appena prima di entrare in mare per evitare che da subito l'acqua sporca insozzasse la sabbia. Evidentemente questa misura può servire per un'estate, ma non possiamo immaginare di trascorrere un altro inverno con un intervento di questo genere.

Sulla base di queste considerazioni, le operazioni di rimozione della colmata e di bonifica dei sedimenti sono due diverse operazioni che devono essere concatenate: infatti se puliamo i sedimenti ma lasciamo la colmata, questa continua a sporcare; se rimuoviamo la colmata senza togliere i sedimenti, questi ultimi continuano a inquinare la spiaggia. Quindi dobbiamo realizzare entrambe queste operazioni. La bonifica dei sedimenti è di più facile realizzazione: la si progetta, si va sul posto e si de-

vono prelevare, trasportare e collocare in un modo sicuro i materiali, in maniera tale che non causino danni.

La legge finanziaria per il 2007 specifica puntualmente le condizioni di garanzia in base alle quali può essere operativamente realizzato quest'intervento, però ci siamo trovati a dover gestire contestualmente il problema della colmata. Inizialmente, come ufficio abbiamo pensato di poter suggerire un collocamento a terra, in attesa di poter operare il trasferimento nella cassa di colmata di levante non appena questa sarà pronta. Si tratta però di un'operazione difficile, perché la superficie che si richiede di occupare è vasta e, dunque, sembrava non fosse possibile trovarla nell'area immediatamente adiacente e in quella napoletana. Avevamo anche in ballo un'ipotesi con l'autorità portuale di Piombino, che è un altro sito nazionale di bonifica esattamente come Bagnoli. Di conseguenza, come direzione, abbiamo suggerito la verifica di possibili soluzioni alternative che, poiché la materia è di competenza del Commissario straordinario, cioè del Presidente della Regione, devono esser decise da questo soggetto. Tra l'altro, il Commissario straordinario è il soggetto obbligato dall'accordo di programma del 2003 in sostituzione dell'autorità portuale se quest'ultima non riesce a rispettare i tempi del cronoprogramma, del famoso piano di completamento che, in teoria, imponeva di risolvere la questione della colmata entro il 30 giugno del 2007. Il Commissario, quindi, si trova ad essere il soggetto chiamato in causa perché l'autorità portuale non ha potuto realizzare quell'intervento e la situazione è da risolvere.

Il commissario di governo ha incaricato la realizzazione di uno studio di fattibilità – di cui si parlerà oggi pomeriggio – e il Ministro, di fronte alle proposte degli uffici, della mia direzione, ma anche a perplessità manifestate nel territorio di Napoli, ha convocato tutte le autorità locali al fine di poter valutare congiuntamente le possibili alternative rispetto a questa ipotesi. Ci auguriamo che a breve si possa pervenire ad una soluzione.

Il problema è molto semplice: non è che la cassa di colmata della darsena di levante resterà vuota, perché il porto di Napoli ha alcuni milioni di metri cubi di sedimenti inquinati e, dunque, quand'anche per il momento fosse previsto un trasferimento a Piombino, in seguito ci sarebbe lo spazio per collocare i sedimenti del porto di Napoli all'interno della cassa di colmata realizzata nello stesso porto.

C'è un aspetto da considerare. È evidente che portare i materiali a Piombino è più oneroso che gestirli nella cassa di colmata di Napoli. Ma a parte l'aspetto temporale, e senza valutare cosa possa significare un'anticipazione, agli effetti della balneazione e quindi dell'utilizzo dell'acqua e della superficie marina antistante, occorre tener conto di un fatto: se anticipiamo la rimozione dei sedimenti inquinati e della colmata non inquiniamo di nuovo o rischiamo molto meno di inquinare nuovamente la spiaggia che si sta modificando. Il rischio è che avremmo dei problemi se mantenessimo la situazione in essere.

È evidente che questo comporterebbe anche un doppiopene. Infatti l'amministrazione verrebbe accusata di non aver pensato a come rimuov-

vere in fretta i sedimenti inquinati trovandosi a dover bonificare per due volte l'arenile con un costo ampiamente superiore ai dieci milioni, che calcoliamo possa essere la differenza di costo di trasporto del materiale da un posto all'altro. Questo è il quadro.

Il Ministro ha già convocato le istituzioni napoletane e mi auguro possa esservi un approfondimento. Il Ministero dell'ambiente si è interessato a questa vicenda perché con la finanziaria 2001 il Ministero stesso ha l'obbligo di assicurare la realizzazione degli interventi di bonifica nel sito di Bagnoli. Di conseguenza questi ritardi e l'impossibilità di realizzare in modo adeguato i programmi ci espone alla necessità di dover proporre delle alternative, se esistenti, fermo restando che si dovrà poi giudicare se siano pertinenti o meno.

PONTONE (AN). In effetti mi chiedo quali alternative potete proporre, a parte lo studio che state realizzando e gli incontri previsti con il Ministero.

RONCHI (Ulivo). Vorrei riaffrontare il tema delle bonifiche dei siti inquinati di Priolo e di Gela. Riflettevo sulla stranezza di un'impresa che da una parte accetta (nel sito di Porto Marghera a Venezia) e dall'altra fa delle resistenze e cerca di opporsi al progetto di bonifica avanzato dal Ministero dell'ambiente. Immagino si tratti di un problema di costi e di attese rispetto alla nuova normativa. In sostanza, penso che si attendano dal modello di valutazione del rischio una modifica del progetto di bonifica delle aree coinvolte, in particolare per escludere o non prevedere l'obbligatorietà di una conterminazione dell'area più contaminata. Questo è un aspetto interessante perché ci consente di comprendere quali eventuali modifiche debbono essere apportate al decreto legislativo n. 152 del 2006. In generale, infatti, l'idea è mantenere il sistema preesistente per le bonifiche in atto e sposare invece il modello di valutazione del rischio, come ha proposto il Governo con una modifica al decreto legislativo n. 152 del 2006.

Allora chiedo al dottor Mascazzini se ritenga che possiamo andare avanti con il modello precedente o se dobbiamo trovare un adeguamento normativo che meglio sistemi casi come quelli. Nutro dei dubbi sul fatto che l'introduzione *tout court* di un modello di valutazione del rischio ci consenta di realizzare effettive bonifiche, in particolare per quanto riguarda la situazione delle acque di falda che rappresentano un problema molto serio.

Vorrei ascoltare delle riflessioni su questo punto e (alla luce di queste esperienze e contrasti che ha esposto, non a caso emersi in maniera evidente quando è stato pubblicato il decreto legislativo n. 152 perché, caduto il sistema di bonifica, si è determinata un'attesa di minori costi) su come si debbano risolvere le bonifiche in atto e su come converrebbe fare le bonifiche ad un livello decoroso.

PIGLIONICA (Ulivo). Vorrei sapere se l'area del sito di Porto Marghera a Venezia, su cui si è agito e si continua ad agire, è quella oggetto

della transazione: in quel caso all'azienda conveniva investire (perché chiudeva una vertenza giudiziaria con una transazione) mentre, dall'altra parte, dovendo ancora operare un investimento più tempo passa meglio è. Quindi può essere questa la questione aperta.

PRESIDENTE. Vorrei un chiarimento sul sito di Bagnoli. Se ho ben capito, un punto fermo è rappresentato dalla rimozione della colmata sia per rispondere alle esigenze del piano regolatore e del piano urbanistico esecutivo (PUE), sia per arrivare alla bonifica delle aree di balneazione e degli arenili. Quindi c'è anche una motivazione tecnica oltre che di scelte di pianificazione da parte del Comune di Napoli.

In relazione a ciò tuttavia non riesco a capire come negli anni passati sia stato possibile consentire la balneazione, stante la situazione da lei evidenziate in questa sede. Mi sembra evidente che essendoci un contatto continuo ed essendo presenti certe sostanze non è ammissibile che un anno sia possibile la balneazione e l'anno dopo non lo sia. Inoltre, dalla lettura degli atti emerge la presenza di metalli pesanti. Non si tratta quindi di inquinanti temporanei, non di tipo biologico che possono rappresentare in qualche modo un incidente di percorso.

Inoltre, si parla di un milione e 200.000 metri cubi del volume della colmata. Lo studio di fattibilità di Sviluppo Italia presenta tre ipotesi. Di queste la prima è l'inertizzazione dei materiali e relativo riutilizzo. Quando parliamo della prima ipotesi (A), cioè dell'inertizzazione dei materiali e relativo riutilizzo, si fa riferimento all'area di levante o *in loco* per le attività che si devono svolgere? D'altra parte sembra che il trasporto via mare a Piombino o all'estero costa circa 10 milioni di euro in più. Sono questi i valori? Se sono questi, tenuto conto che il volume complessivo delle risorse da investire è decisamente maggiore, non mi sembra di cogliere una grande differenza, vista la lievitazione dei costi che si è verificata in questi ultimi anni. Certamente se si può risparmiare è meglio, tuttavia giudico prioritario l'aspetto temporale, cioè la necessità di fare in fretta piuttosto che attardarsi su quale sia l'ipotesi migliore per risparmiare qualche milione di euro, tenuto conto dell'onerosità del progetto complessivo.

Infine, volevo conoscere il ruolo di Sviluppo Italia nell'intera vicenda.

MASCAZZINI. Rispondo prima alla questione sulla bonifica del sito di Bagnoli. Le alternative alle quali si è fatto riferimento sono state analizzate da Sviluppo Italia che tra l'altro stava collaborando con il commissariato di Governo per la progettazione e la realizzazione degli interventi di bonifica in quell'area: si tratta della bonifica dei litorali a Nord e a Sud della colmata medesima, che è in corso da parte di Sviluppo Italia su incarico del commissariato di Governo in regime di *in house*; poi si dovranno appaltare i lavori all'esterno nel rispetto delle regole degli appalti. Le alternative studiate sono di trasformarla in materiali inerti, ma esiste il problema dell'utilizzo. Abbiamo inoltre anche un problema di tempistica

da rispettare, dovendo rimuovere un milione e 200.000 metri cubi di materiale senza disporre a Napoli dello spazio in cui collocarli per realizzare poi tutte le lavorazioni. Per cui è difficile procedere alle lavorazioni che possono essere eseguite, semplici o sofisticate, di separazione o di inertizzazione dei materiali, al fine di poterli conferire all'utilizzo ordinario, perché manca il posto dove potere realizzare questo imponente lavoro.

Questa prima soluzione è invece più semplice a Piombino, in quanto vi sono aree demaniali molto vaste, in concessione alla Lucchini S.p.A. (all'epoca erano date in concessione all'ILVA, la siderurgia di Stato). Sviluppo Italia ha ritenuto che, se fosse possibile, la quantità di materiale derivante dalla colmata potrebbe essere portata a Piombino, dove può essere stoccata, lavorata, selezionata e destinata a utilizzi che a Piombino sono possibili. Si auspica l'allargamento dell'area portuale di Piombino ed il completamento di una strada di collegamento tra il porto ed il sistema stradale ed autostradale. Infatti, sulla strada statale 398, che è importantissima, viene convogliato tutto il traffico della siderurgia, del porto e dei turisti che si recano all'isola d'Elba. Questo traffico passa attraverso la città e crea una serie di problemi.

L'intesa su Piombino sarebbe possibile anche tramite le amministrazioni locali, che sono interessate ad avere materiale per costruire la strada, così come l'autorità portuale è interessata ad avere materiale per le colmate.

L'opzione Piombino, quindi, va studiata e verificata. A Sviluppo Italia è stato richiesto anche di perfezionare lo studio di fattibilità che aveva predisposto il 15 febbraio, per documentare meglio l'ipotesi della soluzione Piombino, al fine di approfondire meglio la tempistica ed il cronoprogramma e di analizzare meglio i costi di questa operazione, per poter fare un confronto con i costi e la tempistica che conosciamo già della soluzione originaria, cioè quella della colmata di Napoli.

Per quanto riguarda i sedimenti, invece, la soluzione Piombino si presenta molto interessante. Se dovessimo rimuovere i sedimenti, potremmo immaginare di riversarli nelle vasche di colmata che sono in corso di costruzione a Piombino: la tempistica di sviluppo può essere tale da consentire un loro utilizzo, fermo naturalmente un accordo di programma globale che coinvolga tutte le amministrazioni e le autorità locali. Posso mostrarvi alcune fotografie del sito, scattate una decina di giorni fa, da cui si vede lo stato di avanzamento della costruzione delle colmate di Piombino.

I lavori per la realizzazione di queste colmate erano stati appaltati diversamente tempo fa e stanno procedendo. Il porto di Piombino potrà farne un duplice utilizzo: da un lato, potrà riversare in esse il materiale che verrà dragato nel porto stesso e, dall'altro, potrà espandere la superficie del porto stesso, che deve sostenere un traffico molto rilevante, ma la cui superficie utilizzabile è ristretta e non può svilupparsi a terra.

Questa è l'alternativa che è stata sottoposta a valutazione e che verrà approfondita oggi, se non saranno avanzate altre proposte da parte dei soggetti napoletani, che hanno il massimo interesse a gestire questa situazione.

Sotto il profilo dei costi, ritengo molto importante ribadire che, ad un maggiore costo del trasporto della cassa di colmata e dei sedimenti a Piombino, fa da contrappeso la minore spesa per l'ulteriore bonifica dell'arenile di Bagnoli, che altrimenti tra poco sarà nuovamente interdetto all'utilizzazione.

Non so dare una risposta alla sua domanda, signor Presidente. Gli enti pubblici presentano probabilmente un frazionamento di competenze molto elevato, che non ha portato a interagire opportunamente sul discorso della balneazione.

L'ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) aveva compiuto le analisi e dato le informazioni, ma il divieto è scattato palesemente in ritardo, rispetto alle rilevazioni tecniche dell'inquinamento presente sia sui sedimenti che sull'arenile. Le ulteriori campagne di accertamento possono migliorare la conoscenza di un sito, però purtroppo la natura non è così rapida nel bonificare da sé i luoghi, quando sono pesantemente inquinati. È per questo che gli ulteriori accertamenti non hanno mostrato un miglioramento, ma hanno convalidato quanto si sapeva prima, per cui la decisione di interrompere la balneazione è stata presa soltanto nel 2006. Ora che tale divieto esiste, le autorità vorranno giustamente cautelarsi, prima di revocarlo.

Il senatore Ronchi mi ha sottoposto un problema circa un'apparente radicale diversità a livello normativo. Io valuto la questione in modo diverso. Nel decreto legislativo n. 22 del 1997 (il cosiddetto decreto Ronchi) e nel regolamento n. 471 del 1999 in materia di bonifiche dei siti inquinati, si ipotizzavano tre soluzioni possibili in caso di inquinamento.

La prima soluzione consisterebbe nella bonifica integrale, per il raggiungimento degli obiettivi tabellari.

La seconda soluzione consiste invece in una bonifica con l'adozione di misure di sicurezza. A tale proposito, il regolamento n. 471 prevede che, qualora neppure con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili, a costi economicamente accettabili, sia possibile realizzare gli obiettivi numerici previsti dalla tabella, è possibile accettare un livello di bonifica inferiore, fermo restando che, attraverso l'analisi di rischio, si debbono imporre delle limitazioni d'uso sull'utilizzo dell'area medesima.

La terza soluzione prevede una messa in sicurezza permanente, cioè un isolamento dell'ammasso di rifiuti. Anche in questo caso la norma è sostanzialmente analoga a quella che ho appena ricordato, nel senso che si deve tentare di realizzare il miglior intervento possibile. Quindi, non è sufficiente isolare i rifiuti, bisogna dimostrare che non è possibile ottenere un risultato migliore. A quel punto è possibile un utilizzo del sito estremamente più limitato, proprio a causa del mucchio dei rifiuti sottostante, che è stato isolato.

In sostanza, si parte dal presupposto che l'analisi di rischio è utilizzata correttamente per indicare la limitazione d'uso dell'area, atteso che l'operazione di bonifica non ha raggiunto i risultati prestabiliti, i dati numerici indicati. Questo è un modo molto serio e prudente di procedere.

In un altro passaggio della nuova normativa, che tanti fingono di ignorare, si afferma che l'inquinamento non può fuoriuscire da una zona inquinata verso un'area non contaminata, perché questo sarebbe la negazione totale del principio della bonifica. Il primo intervento che si deve porre in essere, infatti, è proprio quello volto ad evitare che l'inquinamento fuoriesca dal sito contaminato e si propaghi ad altre aree.

Questa esigenza era riconosciuta prima, ma è confermata anche nella normativa vigente. In realtà, non si vuole riconoscere proprio questo aspetto: il marginamento e l'isolamento sono previsti sia dalla norma preesistente che da quella attualmente vigente. Il blindaggio è volto ad impedire che l'inquinamento produca danni all'esterno e continui a propagarsi.

Pensate ad un fiume inquinato, che continua a portare nell'alveo e nel subalveo le sostanze inquinanti; se non si provvede ad isolare il punto di entrata della fonte inquinante, attraverso la falda e le acque superficiali, si consentirà la continuità dell'inquinamento, che invece si potrebbe tranquillamente bloccare.

A Venezia abbiamo applicato le norme previste dal regolamento n. 471. Il nuovo petrolchimico di Venezia, che si estende su un'area di 500 ettari, è costruito sui rifiuti del vecchio petrolchimico e della prima area industriale. È quindi obiettivamente assai difficile pensare ad un intervento di bonifica radicale, che raggiunga i risultati previsti dalla tabella, poiché lo strato superficiale del nuovo petrolchimico non è di terra, sabbia e materiali inerti riportati, ma in molti casi è fatto di rifiuti. Di conseguenza, è difficile immaginare di ottenere in quella fattispecie risultati molto avanzati come quelli delle tabelle.

È stato necessario procedere al marginamento e alla blindatura per non far fuoriuscire nulla; è stato inoltre necessario applicare le migliori biotecnologie disponibili a costi economicamente accettabili affinché le aree insature (sopra) e sature (sotto) venissero effettivamente bonificate. Abbiamo autorizzato che la bonifica avesse luogo in un lasso di tempo di 30 anni, con l'applicazione però di tecniche di iniezione consentite dalle istituzioni di Bruxelles, ma solo con la limitazione che siano poi conterminate. Infatti, non si possono riversare dei reagenti, degli ossidanti in un'area pesantemente inquinata con il rischio che essi producano dei metaboliti che entrano nella falda ed escono all'esterno. Se abbiamo a disposizione un blindaggio in una scatola chiusa, possiamo calcolare opportunamente le misure e autorizzarle, accelerando così il processo di bonifica e rendendolo, comunque, più incisivo; senza tutto questo non sarebbe possibile.

Il senatore Ronchi prima faceva riferimento ad una modifica normativa: io la valuto sicuramente opportuna. Le norme, soprattutto i regolamenti comunali, stabiliscono che l'edificazione deve avvenire solo a bonifica avvenuta. A Venezia questo discorso rischia di provocare un problema perché implica per 30 anni l'impossibilità di costruire un capannone nuovo in un'area industriale o di convertire un'area industriale ad un altro utilizzo. Ci siamo confrontati a fondo con l'amministrazione comunale, insieme a tutti gli avvocati, e abbiamo convenuto di inserire una formula-

zione che consenta al Comune di Venezia di accordare la concessione edilizia o i permessi previsti dalla legge a condizione che l'edificazione di quello che deve essere costruito (dalla messa in opera di uno palo alla costruzione di un palazzo), avvenga soltanto dopo un'analisi di rischio specifica. Con tale analisi di rischio vanno poste le limitazioni all'edificio stesso: cioè le modalità secondo cui l'immobile deve essere realizzato, quali cautele devono osservare gli operai che lo stanno costruendo, che scavavano, e quali attenzioni devono essere adottate per limitarne l'uso (escludendo cioè la costruzione di un'abitazione o di un asilo nido), magari consentendo altri utilizzi come quello della collocazione di *container*.

Sono dell'avviso che questo discorso, con le opportune precisazioni, possa consentire di sfruttare tutto il potenziale delle tecnologie di bonifica già note per l'intero periodo durante il quale queste possono produrre effetti, nonché consentire un utilizzo anticipato dell'area anche per una diversa destinazione. Penso che questo sia un elemento su cui sia opportuno avviare una riflessione.

Per quanto riguarda la Sicilia obiettivamente non so dare l'informazione che mi è stata richiesta. Anche sui sedimenti dei canali di Venezia i sottoscrittori, coloro che hanno transato (e lo hanno fatto decine di aziende) si sono impegnati a versare allo Stato 550 milioni di euro. Per quanto riguarda i sedimenti di Venezia tutti hanno riconosciuto e convenuto che è meglio togliere i sedimenti inquinati dai canali dove passano le navi e metterli in assoluta sicurezza a terra. Ci auguriamo che ciò possa avvenire anche in Sicilia. Valuteremo le misure che riusciremo a realizzare e le istruzioni che il Ministro ci darà circa il nostro comportamento.

RONCHI (*Ulivo*). Quindi, secondo il suo parere ed in base all'esperienza delle bonifiche in atto, l'impianto del decreto n. 471 del 1999, che già comprende la valutazione di rischio, andrebbe mantenuto o rivisto, nel caso in cui non sia possibile, con le migliori tecniche e a costi accettabili, fare una bonifica integrale tabellare? Mi interessa il parere di chi ha operato sul campo, perché le norme, da un punto di vista formale, possono essere anche equivalenti. Un buon modello di rischio potrebbe essere migliore di uno tabellare di riferimento. Mi interessava, pertanto, capire se, in base a queste esperienze, in particolare a quelle più controverse, bisognerebbe cambiare l'impianto della norma ed accentuare maggiormente qualche aspetto. Ho capito l'analisi di rischio sito specifica per particolari destinazioni d'uso come misura parziale e mi sembra una buona idea, ma mi interessa una riflessione sull'impianto del provvedimento.

MASCAZZINI. Io sono un burocrate e rispetto le leggi in vigore. Il decreto ministeriale n. 471 del 1999 è perfettamente applicabile, non abbiamo mai riscontrato un caso in cui non si potesse trovare una soluzione nell'ambito della sua corretta applicazione.

L'analisi di rischio presenterà un enorme problema in Italia, poiché consente di giungere a giudizi assolutamente differenti a seconda di come viene effettuata: non c'è infatti un sistema definitivo, stabile e for-

male al quale ancorarsi. L'esecuzione di accertamenti analitici in sito dovrebbe essere fatta con quella finalità e, dunque, la pubblica amministrazione per dare un giudizio idoneo dovrebbe partecipare a tutti i sondaggi che si effettuano sul terreno. Non dimentichiamo che le tabelle sono state elaborate sulla base di un'analisi di rischio molto prudenziale: i loro numeri non nascono a caso, ma in base ad un'analisi di rischio svolta sui singoli siti che possono presentare problemi sanitari. Non c'è pertanto una divaricazione; quest'ultima ci sarebbe se si pensasse di volta in volta di non fare qualcosa perché i conti non tornano: la bonifica a questo punto sarebbe azzerata. In sostanza, se si può scegliere una priorità, si sceglie una certezza anche per semplificare i procedimenti amministrativi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Mascazzini per il suo intervento, per il contributo che ha fornito ai nostri lavori e per la documentazione che ha consegnato, che sarà sicuramente molto utile. Ringrazio altresì i suoi collaboratori che hanno partecipato alla seduta odierna.

Audizione del Presidente dell'Autorità portuale di Napoli

PRESIDENTE. È ora in programma l'audizione del presidente dell'Autorità portuale di Napoli, dottor Francesco Nerli, che ringrazio per essere qui presente, insieme all'ingegnere Pasquale Tascone.

Desidero far presente che quando è stata decisa l'audizione odierna, non eravamo a conoscenza dell'incontro di oggi con il Ministro: cercheremo quindi di essere il più sintetici possibile.

La nostra Commissione sta svolgendo una indagine conoscitiva sulle bonifiche dei siti inquinati ed abbiamo ascoltato proprio poco fa il dottor Mascazzini sul quadro generale delle bonifiche in Italia. Con lei, dottor Nerli, vorremmo soffermarci ovviamente sulla bonifica di Bagnoli e, come è emerso dall'audizione che si è appena conclusa e dal dibattito che si è sviluppato nella settimane passate, sulla migliore soluzione possibile per rimuovere la colmata di Bagnoli. Il dottor Mascazzini ha detto che sulle due opzioni c'è un problema di carattere temporale: l'opzione Piombino sarebbe più celere mentre per l'altra vi sono dei ritardi di natura burocratica che non consentirebbero la contemporaneità delle due azioni: nuova cassa di colmata per la zona orientale e rimozione della colmata nella zona di Bagnoli.

Dall'analisi dei costi preventivati (poi le lascerò la parola, dottor Nerli) è emersa una differenza di 5 milioni di euro che sarebbero più che compensati dalla mancata esigenza di procedere alla rimozione dei sedimenti nella fase successiva, se si dovesse optare per la rimozione completa anche dei sedimenti e trasporto verso il porto di Piombino.

Questo è quanto abbiamo appreso fino ad ora, stante la necessità improrogabile della rimozione della colmata, per poter ripristinare la linea di costa, come espressamente indicato nel piano regolatore del Comune di

Napoli, ed evitare le continue contaminazioni tra arenile e area di balneazione.

Le ho proposto questa breve sintesi per indicarle con precisione il tema di cui ci stiamo occupando e che intendiamo approfondire per acquisire elementi di conoscenza.

NERLI. Vorrei intanto precisare il quadro entro il quale si colloca il ruolo dell'Autorità portuale in relazione alla vicenda della colmata.

Tra il 2001 e il 2002, si è sviluppata una forte problematica tra le istituzioni locali, la Regione ed il Governo nazionale sul blocco delle risorse della legge del 1998 per Bagnoli. Si trattava di uno stanziamento di circa 150 miliardi, che non venivano sbloccati anche perché il Governo di allora riteneva che non fossero sufficienti per la bonifica delle aree di Bagnoli.

In relazione a ciò, l'Autorità portuale propose di espungere da quei costi quelli previsti per la rimozione della colmata, in quanto la stessa Autorità portuale avrebbe potuto accollarsi tali lavori in un disegno più complessivo, che prevedeva la costruzione del nuovo *terminal* di levante del porto tramite colmata, da riempirsi con i materiali rimossi dalla colmata di Bagnoli. Questo consentì di eliminare dai costi della bonifica di Bagnoli quella cifra e rese credibile l'uso dei 150 miliardi (cioè 75 milioni di euro).

Così venne avviata la bonifica di Bagnoli e il 17 luglio del 2003 venne stipulato un accordo di programma fra il Governo, la Regione, il Comune, l'Autorità portuale e il commissario, con il quale ognuno dei soggetti partecipanti si impegnava a percorrere un tratto di questa strada.

Iniziammo a lavorare tra agosto e settembre e in otto mesi (tra la fine di maggio e i primi di giugno 2004) presentammo il progetto completo, che riguardava la costruzione del *terminal* di levante del porto di Napoli, per contenitori da 250.000 metri quadrati, tramite colmata, da riempire con i materiali della colmata di Bagnoli. Quindi non abbiamo avuto ritardi.

Da allora ad oggi, il tempo trascorso è servito per il rilascio delle autorizzazioni ambientali. Tutto questo è documentato e documentabile. Come sapete, i Ministeri dell'ambiente, della salute e delle attività produttive emettono il decreto interministeriale di autorizzazione. Tale autorizzazione, annunciata a dicembre 2005, ci è pervenuta solo il 28 febbraio 2006.

Poiché quel progetto del *terminal* di levante prevedeva la modifica delle tubazioni per la presa d'acqua della centrale dell'ENEL, ivi allocata, ed anche (in base all'accordo di programma del 2000) la costruzione del porto turistico di Vigliena da parte della società Porto Fiorito, il commissario per le bonifiche ci chiese di spostare di 20-30 metri circa il percorso delle tubazioni della presa d'acqua, per poter meglio operare per la bonifica del sito, ai fini della costruzione del porto turistico. Ciò è accaduto subito dopo il febbraio 2006, quando avevamo ricevuto l'ultima autorizzazione da parte del Ministero dell'ambiente.

In presenza di tale richiesta del commissario, ci siamo messi a lavorare per apportare questa piccola modifica. Il citato spostamento non comporta un *iter* particolarmente complesso; anche a livello ambientale, non ci sono molte differenze. Comunque, abbiamo rifatto tutto daccapo ed abbiamo ottenuto l'approvazione il 10 gennaio 2007. Quindi, dal 2004, anno in cui abbiamo presentato il progetto, ad oggi, il tempo è passato solo per avere le autorizzazioni.

PRESIDENTE. Quindi il ritardo non è dovuto al mancato stanziamento di risorse nella finanziaria.

NERLI. Poi affronterò anche questo argomento.

Nel frattempo, essendo *in itinere* il nuovo piano regolatore del porto, dovevamo chiedere una esenzione dalla VIA (che si dice stia arrivando) sia per quanto riguarda il *terminal* di levante sia per quanto riguarda la colmata di Bagnoli, perché si tratta di un unico progetto.

Durante l'audizione del dottore Mascazzini è stato detto che nel 2005 il Governo ha bloccato tutti i finanziamenti ai porti, di conseguenza sarebbe stato difficile procedere anche se si avesse avuto l'autorizzazione. Tutto ciò è vero, però può anche darsi che a quel punto sarebbe intervenuta la Regione. Del resto, tale situazione ha riguardato tutti i porti italiani, non solo la darsena di levante del porto di Napoli. Resta il fatto che abbiamo ottenuto l'ultima autorizzazione dal Ministero dell'ambiente solo il 10 gennaio 2007 ed ancora stiamo attendendo l'esenzione dalla VIA.

Se i materiali costano di più o di meno, lo vedremo dopo. Siamo stati convocati dal Ministro, insieme al presidente Bassolino ed al sindaco Jervolino, ed è previsto un incontro fra mezz'ora. Abbiamo chiesto a Sviluppo Italia, rispetto alla proposta del direttore Mascazzini, un cronoprogramma reale, che ci sarà comunicato questa sera (quindi per ora non lo conosciamo), per capire se davvero è possibile ridurre i tempi per la rimozione della colmata. Secondo il nostro programma, se il prossimo mese ci perviene l'esenzione dalla VIA, la rimozione della colmata potrebbe essere effettuata entro il giugno 2010. Sembra che a Piombino sia possibile cominciare all'inizio dell'anno prossimo. Vedremo quale sarà il cronoprogramma; se sono necessari 18 mesi, si arriva in anticipo di sei o sette mesi. Ma questa è una valutazione che non mi spetta.

Noi chiediamo al Ministero dell'ambiente l'esenzione dalla VIA per quanto riguarda il *terminal* di levante e la colmata di Bagnoli. Se non otteniamo questa esenzione per togliere la colmata di Bagnoli, come è possibile che ce l'abbia qualcun altro? Quindi, innanzitutto deve arrivare l'esenzione dalla VIA, come peraltro sanno benissimo sia il direttore Mascazzini, sia il Ministro dell'ambiente.

Se il cronoprogramma è ritenuto favorevole, se viene rilasciata l'esenzione dalla VIA, e quindi non si bloccano i lavori per il *terminal* di levante, non abbiamo alcun problema. Resta solo un nodo da affrontare. Se non utilizziamo i materiali della colmata di Bagnoli, che a noi costa

18 milioni di euro, e dobbiamo riempire la colmata con materiali diversi, qualcuno dovrà sostenere l'onere per la differenza di spesa. Infatti, per scavare il porto di Napoli e disinquinarlo al fine di riempire la colmata, trattando i materiali, occorrono circa 150 milioni di euro, a fronte dei 18 milioni che abbiamo preventivato. Pertanto, qualcuno deve farsi carico di questa differenza, altrimenti si bloccano i lavori per il *terminal* di levante.

Ammettiamo pure che sia possibile ipotizzare una variante tecnico-costruttiva del *terminal* di levante; in tal caso, però, si modificano radicalmente i tempi previsti. Quindi è necessario che ci vengano garantite procedure di urgenza per non accumulare ritardi nei lavori per il *terminal* di levante.

È noto che il porto di Napoli ha avuto una forte crescita in questi anni. Abbiamo un accordo molto importante con la compagnia di Stato cinese. Il *terminal* di levante viene realizzato con un investimento pubblico di 180 milioni di euro e un investimento privato di 216 milioni. Si tratta quindi di un cofinanziamento pubblico e privato virtuoso, a maggioranza privato.

Pertanto, sarebbe francamente inaccettabile qualunque impedimento alla realizzazione di quest'opera. Quindi, come presidente dell'Autorità portuale non sottoscriverò mai nessuna intesa che metta in discussione il *terminal* di levante.

A queste condizioni non abbiamo problemi. Si può portare la colmata a Piombino, ma non a Rosignano. Insisto che il problema è capire se il cronoprogramma che ci verrà presentato tra mezz'ora realisticamente farà risparmiare tempo; non so cosa ci proporranno stasera, ma è del tutto evidente che a Piombino, dove è stata preparata una cassa colmata per i suoi materiali e per quelli di La Spezia, se ne deve preparare un'altra. Quindi, se dobbiamo portare i materiali a Piombino non ci accoglieranno con tanto di guida rossa e non ci faranno una festa, ma vorranno essere pagati. Si ha, pertanto, un costo di trasporto e di conferimento, che nello studio di fattibilità presentato dal Ministero dell'ambiente ed elaborato da Sviluppo Italia è quantificato in 64 milioni.

PRESIDENTE. Mi sembra che si tratta di 37 milioni.

NERLI. No, a meno che non vi abbiano fornito un altro dato. La rimozione della colmata, in base all'ipotesi Piombino, ha un costo di 62,3 milioni di euro. Con ulteriori 31 milioni si bonifica un'altra parte dello specchio acqueo fino alla linea batimetrica di 5 metri, altrimenti occorrono più fondi.

Ricordo quando l'ex ministro Ronchi calcolò più di 200 miliardi delle vecchie lire per quella bonifica di fondale; oggi non si hanno costi inferiori. Si tratta di un calcolo che deve esser effettuato dal Ministero dell'ambiente, dal Governo, dalla Regione, dal Comune, insomma da tutti i soggetti impegnati a trovare le soluzioni alternative.

Quindi, con la nostra ipotesi, dell'Autorità portuale, che prevede la rimozione della colmata entro il giugno 2010, comporta i costi che vi ho già indicato, cioè 18 milioni.

PRESIDENTE. Nel documento di Sviluppo Italia risultano costi diversi, se consideriamo le varie ipotesi.

NERLI. L'ipotesi *c*) prevede il trasporto via mare presso un sito di destinazione all'estero, ipotizzato in Danimarca; l'ipotesi *b*) lo smaltimento presso la discarica di Pianura; l'ipotesi *d*) il trasporto via mare presso il sito di destinazione finale a Piombino. Quest'ultima ha un importo di circa 94 milioni e prevede la rimozione della colmata e la bonifica di una parte dei fondali davanti alla colmata, ma non di tutti quelli di Coroglio.

A questo riguardo si è fatta un po' di confusione: non ho mai detto che non si possono portare i materiali di Bagnoli da un'altra parte, ma che occorre un cronoprogramma per verificarne l'effettiva convenienza; inoltre, ho anche detto che non si deve interrompere neanche di un minuto la realizzazione del *terminal* di levante; se poi questo *terminal* viene ad avere un costo maggiore, qualcuno mi dia le risorse necessarie.

A queste tre condizioni l'Autorità portuale, che ha avuto l'unico demerito di farsi carico della colmata (altrimenti non sarebbe partita la bonifica di Bagnoli), non vorrebbe che venissero ritardati oltre i tempi. In otto mesi avevamo realizzato il progetto, sono passati tre anni e mezzo per l'autorizzazione ai fini ambientali e l'ultima deve ancora arrivare.

Questo è il quadro della situazione. Naturalmente, sono a vostra disposizione per rispondere ad eventuali richieste di chiarimento.

PONTONE (AN). Desidererei sapere se si tratta di una questione di costi, nel qual caso potrebbe avere ragione chi può risparmiare. Diversamente, perché si deve trasportare quel materiale a Piombino? Perché non si può realizzare il *terminal* di levante e le altre strutture che interessano Napoli?

NERLI. Le chiedo scusa senatore Pontone, ma questo non dovrebbe chiederlo a me. Non faccio dietrologie; essendo stato vostro collega, so bene qual è la domanda cui si deve rispondere. Non posso dirlo io perché viene formulata quella proposta; io la valuto e dico che stiamo aspettando l'esenzione VIA per la darsena di levante e la rimozione della colmata di Bagnoli. Appena ci giungerà, entro maggio saremo in grado di bandire una prima gara (quella della presa dell'acqua dell'ENEL l'abbiamo già svolta); se a maggio o giugno si farà la gara, pensiamo che entro novembre o dicembre si possa procedere all'affidamento dei lavori e poi entro 30 mesi – questo è il tempo che occorre per rimuovere la colmata – cioè entro il giugno 2010, la colmata non ci sarà più. Attenzione, non ci sarà più nella configurazione attuale che prevede la rimozione del materiale della colmata, ma non verrà rifatta la linea di costa. Infatti, dopo aver rimosso

la colmata, mantenendo la scogliera tutto intorno, si deve di nuovo caratterizzare e quindi si deve elaborare un progetto per capire cosa è successo sotto il vecchio livello del fondo naturale ed intervenire di nuovo. Non è vero che con questi progetti viene rifatta la linea di costa.

PRESIDENTE. Questo è vero, ma non cambia rispetto all'opzione. L'ipotesi *a*) è quella che prevede l'uso della darsena di levante, con un costo, secondo Sviluppo Italia, di circa 107 milioni che comprende la rimozione e la bonifica dei fondali. L'ipotesi *d*) ha un costo di 94 milioni.

NERLI. Le chiedo scusa, signor Presidente, se la interrompo ma l'ipotesi *a*) consiste nella inertizzazione del materiale e nel loro relativo riutilizzo, ma è altra cosa. Invece, l'ipotesi *d*) (posa in opera della barriera soffolta, dragaggio ambientale dei sedimenti rossi) fa riferimento anche ai fondali, è un'altra cosa ma non riguarda la colmata; il progetto della colmata prevede il trasporto via mare con sito di destinazione finale a Piombino. L'ipotesi *a*) non riguarda la rimozione della colmata, ma prevede la posa in opera della barriera soffolta ed il dragaggio ambientale dei sedimenti rossi e gialli, trasporto e smaltimento dei sedimenti provenienti dalla bonifica per un totale di circa 26 milioni di euro.

PRESIDENTE. Ipotesi che ritroviamo nella parte relativa alla bonifica dei fondali, a cui si deve aggiungere la rimozione della colmata, per circa 82 milioni, contro i circa 63 milioni di euro dell'ipotesi *d*).

NERLI. Questi non sono i nostri costi. Chiedeteli a loro.

PRESIDENTE. Si tratta di una relazione di Sviluppo Italia, presentata dal Ministero dell'ambiente che ha dato a questo ente l'affidamento *in house*. In questo documento risulta che l'ipotesi *a*) presenta un costo di circa 107 milioni, l'ipotesi *c*) con trasporto verso l'estero costa circa 155 milioni, mentre l'ipotesi *d*) con trasporto verso Piombino costa 94 milioni. Inoltre, tale relazione si conclude: «Dalla quale emerge in maniera evidente che la soluzione del destino finale nel sito di Piombino (LI) risulta significativamente più economica».

NERLI. Sì, ma fra l'estero e Piombino, non fra Bagnoli e il *terminal* di levante.

PRESIDENTE. La relazione parla di lavori svolti *in loco*.

NERLI. Lo studio di Sviluppo Italia riconosce all'Autorità portuale di aver individuato l'unico metodo per rimuoverla (vorrei vedere, ci hanno fatto spendere tre anni di lavoro). Il metodo che userebbe Sviluppo Italia è lo stesso, ma invece di portare il materiale della colmata a levante, lo porterebbe a Piombino. Fate voi, ma per portarla a levante, secondo il nostro progetto si spendono 18 milioni di euro.

TECCE (RC-SE). C'è un punto in cui si registra una differenza di costo.

NERLI. Siccome ci chiesero di accelerare i tempi, da un lavoro fatto su un turno, siamo passati ad uno svolto su tre turni e con altri macchinari per fare prima. Tuttavia, nei nostri calcoli le due colmate ci costano 40 milioni di euro, di cui una parte, cioè 22 milioni, sono per la colmata di levante e 18 per rimuovere la colmata di Bagnoli e portarla in quella di levante. Dal momento che quella di levante va realizzata ugualmente, non si tratta di un altro costo.

TECCE (RC-SE). Signor Presidente, innanzitutto chiedo scusa a lei, al Presidente dell'Autorità portuale e ai colleghi se sono arrivato in ritardo, ma ero impegnato in un'altra audizione. Poiché sono molto interessato a questo argomento, leggerò il resoconto stenografico per sapere quanto è stato detto finora. È molto utile che la Commissione ambiente abbia previsto questa audizione; la discussione non può svolgersi solo tra enti locali e Governo, ma deve coinvolgere il Parlamento.

Ritengo che il dottor Nerli abbia fornito un importante chiarimento. Non voglio entrare nel merito dei costi, ma secondo quanto emerge dalla vulgata giornalistica sembra che un'opzione comporta un onere di 18 milioni di euro e l'altra invece costa 110 milioni. In realtà non è così, perché bisogna fare comparazioni omogenee e paragonare elementi confrontabili.

NERLI. Una ipotesi costa 18 milioni e l'altra 62 milioni.

TECCE (RC-SE). La questione centrale – per motivi che adesso per brevità non cito – è un'altra ed è stata sottolineata dal Presidente dell'Autorità portuale. Sicuramente, è interesse di tutte le forze politiche, e comunque di quella che rappresento, che si realizzi la darsena di levante; sicuramente è interesse di tutte le forze politiche (lo spero, ma non ne sono sicuro, e certo non mi riferisco al Presidente dell'Autorità portuale) rimuovere al più presto la colmata. Ecco perché, presidente Nerli, se si trattasse solo di sei mesi di ritardo, non sarebbe questo il problema.

Apprendo che vi sono alcuni intoppi e ne sollecito la soluzione. Non vi è dubbio che, se c'è un problema di autorizzazione ambientale e di velocizzazione delle procedure nell'ipotesi che si trasporti il materiale a Piombino, questa difficoltà si presenta allo stesso modo per quanto riguarda l'Autorità portuale. In entrambi i casi bisogna fare presto. Un ex ministro ricorda che, quando abbiamo iniziato a parlare di questo argomento, io ero molto più giovane di oggi ed ero consigliere comunale di Napoli.

Insomma, l'unico aspetto che desidero sottolineare è il seguente. Poiché la rimozione della colmata porrà comunque un problema di rinaturalizzazione della spiaggia, è bene che i progetti siano esaminati con grande attenzione.

Vorrei inoltre porre l'accento su un'altra questione. Un esponente politico rappresentativo, il vice sindaco della città di Napoli, ha pubblicamente espresso la sua contrarietà alla rimozione della colmata in confronto con quanto deciso con il piano regolatore. La discussione è preoccupante e quindi bisogna fare in modo che non ci sia alcun alibi per non procedere.

Spero che dall'audizione di oggi, e soprattutto dalla riunione che avrete fra poco, emerga un'ipotesi chiara, che rassicuri i cittadini napoletani sul fatto che verranno applicate le normative urbanistiche e quelle ambientali. C'è invece qualcuno che esorta a riprendere la discussione, al fine di decidere tutti assieme. Ma se ciò accade, si rischia di completare il progetto ben oltre il 2010.

PONTONE (AN). Desidero precisare che anche noi siamo d'accordo sulla rimozione della colmata e sulla realizzazione della darsena di levante.

Se poi per pulire il porto di Napoli ci vorranno risorse superiori a quelle stanziare, nel caso si opti per la soluzione di Piombino, diteci se veramente siamo fuori strada. Ripeto, noi siamo interessati alla realizzazione della darsena di levante e alla rimozione della colmata.

NERLI. Desidero solo aggiungere, affinché resti agli atti della Commissione parlamentare, che allo stato attuale l'Autorità portuale di Napoli ha un progetto complessivo che prevede anche la rimozione della colmata. Poi si può discutere sul piano culturale ed il senatore Tecce sa bene cosa penso. Certo, sul dopo rimozione occorre un approfondimento, perché davvero cambia la linea di costa, con numerosi altri problemi, che in questo progetto non sono affrontati.

Tuttavia, lo ripeto, noi abbiamo un progetto che prevede la rimozione della colmata entro il mese di giugno del 2010. Ci siamo impegnati per raggiungere questo obiettivo e siamo intenzionati a perseguirlo.

Il Governo può anche decidere che si debba trovare una diversa destinazione dei materiali, ma questo non deve crearci il minimo problema per il *terminal* di levante. Il sottoscritto non è disponibile a firmare alcun nuovo accordo di programma, senza queste garanzie. In questo caso, si possono adottare solo strumenti coattivi

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Nerli per la sua disponibilità. Dichiaro concluse le audizioni odierne e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,55.

