



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 36

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

INTERROGAZIONI

AUDIZIONE DEL SOTTOSEGRETARIO DI STATO
PER L'AMBIENTE E LA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE SUL SITO DI INTERESSE NAZIONALE (SIN)
DI VENEZIA – PORTO MARGHERA

171^a seduta: giovedì 22 ottobre 2020

Presidenza della presidente MORONESE

I N D I C E**Interrogazioni**

PRESIDENTE	Pag. 3, 7
LA MURA (M5S)	6
MORASSUT, sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare . . .	3
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	25

Audizione del Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare sul sito di interesse nazionale (SIN) di Venezia – Porto Marghera

PRESIDENTE	Pag. 7, 17, 20 e <i>passim</i>
BRIZIARELLI (L-SP-PSd'Az)	19, 20
FERRAZZI (PD)	17, 18
LA MURA (M5S)	23
MORASSUT, sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare . . .	8, 17, 21 e <i>passim</i>
PAVANELLI (M5S)	21
QUARTO (M5S)	21
VANIN (M5S)	18

Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Morassut.

I lavori hanno inizio alle ore 9,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-01051, presentata dalla senatrice La Mura e da altri senatori.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. In risposta all'interrogazione n. 3-01051, presentata dalla senatrice La Mura e da altri senatori, premetto che le questioni poste rientrano principalmente nella competenza della Regione Campania.

In particolare, secondo la Regione, le prescrizioni formulate al Grande progetto Sarno (GPS) a mezzo del provvedimento di compatibilità ambientale n. 177 del 2 dicembre 2013 riguardano dieci aspetti complessi e variamente articolati e l'onere della relativa ottemperanza resta a cura e in capo al proponente il progetto, ossia Regione Campania. Al riguardo, con nota del 4 aprile 2019, integrativa dell'istanza di proroga, il competente ufficio regionale ha specificato che «Si ritiene altresì opportuno evidenziare che molti degli aspetti, segnalati e prescritti proprio nel dispositivo del decreto n. 177, sono stati ottemperati ed altri saranno invece da ottemperare allorquando si procederà allo sviluppo dei livelli di progettazione di dettaglio oppure si procederà all'esecuzione».

Inoltre, secondo la documentazione in atti, in esito all'istanza di proroga avanzata da parte del proponente, non si è ravvisata l'opportunità di sottoporre a una nuova valutazione di compatibilità ambientale il Grande progetto Sarno. Infatti, nell'ambito delle motivazioni del decreto dirigenziale n. 75 del 10 giugno 2019, relativo alla proroga dell'efficacia dell'originario parere di compatibilità ambientale, viene considerato che: con nota del 4 aprile 2019, l'ufficio regionale acquisti ha specificato che per gli interventi oggetto del decreto n. 177 del 2013 «si è registrato un ritardo di esecuzione determinato fondamentalmente da complicazioni amministrative e modifiche normative in tema di appalti pubblici che hanno dilatato i tempi di approvazione dei progetti (ricorsi al TAR, conferenze di servizi, atti propedeutici all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, emanazione del decreto legislativo n. 50 del 2016, verifiche della progettazione, atti connessi con la soppressione del soggetto beneficiario

inizialmente individuato e per la riprogrammazione degli interventi, eccetera) e la relativa attuazione».

L'ufficio regionale acquisti ha altresì specificato che la predetta «translazione temporale non modifica i presupposti dell'emissione del decreto n. 177, in quanto gli interventi restano confermati per come concepiti all'epoca della presentazione dell'istanza di VIA da parte dell'ARCADIS, compreso lo Studio di impatto ambientale all'uopo predisposto, e le relative prescrizioni comminate».

Sempre secondo quanto riferito dalla Regione Campania, la stessa con la deliberazione della Giunta regionale n. 462 del 17 luglio 2018 ha deliberato tra l'altro la programmazione dell'intervento di «Manutenzione straordinaria del canale Bottaro e del canale Casadodici nell'ambito del centro urbano del Comune di Scafati» per un importo complessivo di euro 1.305.213,83 sull'Asse n. 5 – Azione 5.1.2. del POR/FESR 2014/2020.

Tale intervento ha assunto carattere prioritario al fine di poter affrontare e risolvere specifiche problematiche di carattere igienico-sanitario, riconducibili ai ristagni nell'ambito dei canali delle acque reflue provenienti dagli scarichi fognari ed alle connesse esalazioni in prossimità del centro abitato.

Al fine di risolvere le predette problematiche, l'intervento prevede il ripristino delle originarie sezioni idrauliche dei due canali Casadodici e Bottaro, attraverso la rimozione, previa caratterizzazione, dei rifiuti presenti ed il successivo dragaggio dei sedimenti accumulati.

Con provvedimento regionale del 20 marzo 2019 è stato approvato lo schema di convenzione, *ex* articolo 15 della legge n. 241 del 1990, da stipularsi con il Consorzio di bonifica integrale del comprensorio Sarno, a cui è stata affidata la redazione del progetto esecutivo, l'acquisizione dei relativi pareri, la verifica e validazione dello stesso. Approvato il progetto esecutivo, è stata avviata la relativa procedura di gara per l'affidamento dei lavori di manutenzione straordinaria, il cui termine per la presentazione delle offerte è scaduto il 9 settembre 2019. La Regione ha, infine, segnalato che il 9 ottobre 2019 si è proceduto alla valutazione delle offerte presentate dagli operatori economici concorrenti secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Ferme restando le informazioni fornite dalla Regione Campania, in merito alle azioni dirette a valutare la compatibilità ambientale del GPS (Grande progetto Sarno), a fronte dell'aggravarsi dello stato di inquinamento del bacino idrografico del Sarno, con specifico riferimento alla sfera di competenza del Ministero dell'ambiente, si rappresenta che per arrivare ad una soluzione definitiva di risanamento del fiume e dei territori che attraversa, il Ministro ha convocato, in uno spirito di leale e fattiva collaborazione rispetto a quanto già proficuamente messo in campo dalla Regione Campania, nella prima decade di aprile 2019, i sindaci dei quarantadue Comuni afferenti al bacino del fiume e gli esponenti degli enti sovracomunali e regionali competenti in materia per concordare un per-

corso unitario da seguire per la realizzazione del *master plan* Bacino fiume Sarno.

Obiettivo del *master plan*, il cui ufficio di coordinamento è l'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale congiuntamente al Ministero dell'ambiente, è quello di definire e programmare uno scenario di misure di concerto con gli enti territorialmente competenti e declinare un piano di azioni da realizzare in base alle priorità – lavori a breve, medio e lungo termine – e alla programmazione finanziaria. L'Autorità di bacino distrettuale, nel predisporre una preliminare configurazione del *master plan*, ha comunicato la produzione dei seguenti primi elaborati: atlante della caratterizzazione fisico ambientale territoriale e quadro degli interventi in corso; schede ricognitive trasmesse agli enti e riscontrate; prima identificazione di misure anche attraverso la predisposizione di schede specifiche per Comune; schede attività di sopralluogo.

Per quanto attiene alle attività di censimento delle criticità ambientali, nell'ambito della predisposizione e realizzazione del *master plan*, si è dato avvio al percorso finalizzato alla valutazione degli impianti derivanti dagli scarichi e realizzazione di misure di mitigazione oggetto della sottoscrizione dell'accordo di collaborazione tra l'Autorità di bacino distrettuale e il Comando dei carabinieri per la tutela ambientale stipulato in data 16 ottobre 2019.

In particolare obiettivo dell'accordo è l'attuazione congiunta di misure finalizzate alla tutela e salvaguardia ambientale mediante mappatura, schedatura e verifiche degli scarichi nei corpi idrici del bacino del fiume Sarno, nonché la predisposizione di misure per la mitigazione e il contrasto delle criticità rilevate.

In linea con quanto definito nell'accordo, in data 17 marzo 2020 è stato sottoscritto con il Comando dei carabinieri per la tutela ambientale un programma operativo tecnico, economico, operativo e temporale (denominato TEOT) inerente il «Supporto logistico-operativo all'attività di individuazione della provenienza delle immissioni nel reticolo idrografico del Bacino Fiume Sarno» in cui sono definiti obiettivi specifici, dettaglio delle attività da svolgere suddivise in quattro *work package*, assetto organizzativo e sviluppo temporale delle singole fasi.

Allo stato attuale risulta conclusa l'attività preliminare (*work package I*), effettuato l'esame analitico della documentazione disponibile, ovvero la raccolta e la catalogazione delle informazioni provenienti dagli studi pregressi. Dalla documentazione disponibile negli strumenti di pianificazione a scala distrettuale e cioè dal Piano di gestione delle acque (I ciclo 2009-2014, II ciclo 2015-2021 e III ciclo 2021-2027 in corso di predisposizione) sono state individuate, quali pressioni di natura antropica sul sistema naturale, circa 600 immissioni da verificare mediante specifica attività di campo. Nell'ambito della medesima attività è stato avviato un percorso di condivisione e confronto, partecipato e costante con enti e associazioni operanti sul territorio.

Ad oggi risultano investigati circa 37 chilometri di corsi d'acqua e canali secondari, su cui è stata verificata la presenza di circa 134 immis-

sioni o altre criticità ambientali di natura antropica. Le attività di campo sono state condotte congiuntamente dai tecnici dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale con i militari dei Nuclei operativi di Napoli e Salerno e ad oggi risultano in corso le elaborazioni dei dati acquisiti dalle attività di campo, nonché l'analisi dei detrattori ambientali e delle pressioni connesse al sistema insediativo e produttivo.

Ulteriore attività in corso riguarda la valutazione dello stato qualitativo di corsi d'acqua principali afferenti al bacino del fiume Sarno. In merito è stato sottoscritto in data 16 settembre 2020 un accordo di collaborazione con l'Università di Napoli «Federico II». Allo stato è in corso di predisposizione il programma tecnico, economico, operativo e temporale per le attività di campionamento e analisi delle acque effluenti, per la predisposizione di ulteriori campagne di campionamento in diversi periodi dell'anno nonché per il supporto tecnico-scientifico alle azioni inerenti al *master plan*.

Per quanto detto sopra, si ritiene che il progressivo avanzamento del Grande progetto Sarno non necessiti allo stato di nuovi interventi di valutazione della compatibilità ambientale e finanziaria dello stesso, entrando peraltro esso nell'autonoma competenza della Regione, la quale appare presente ed operativa sull'attuazione dell'intero progetto per quanto di sua spettanza, ma è urgente l'attuazione di quanto stabilito negli accordi descritti nella mia risposta.

LA MURA (M5S). Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la risposta a questa interrogazione che per me è molto importante, per un territorio che è devastato dall'inquinamento e che ha perso da anni l'occasione di uno sviluppo economico, nonostante ci siano tante attività importantissime dal punto di vista agricolo, culturale ed ambientale. Parliamo di un territorio di quarantadue Comuni con milioni di abitanti e con distretti industriali anche di un certo rilievo.

L'azione di mitigazione del rischio idraulico attraverso il Grande progetto Sarno andava rivista, tanto è vero che il progetto da 200 milioni fu poi ritirato dalla Regione, proprio perché, appunto, non era adeguato alle normative e non rispondeva all'obiettivo, ed è stato poi ripresentato uguale ma ampliato: da 200 milioni a 450 milioni. Purtroppo, in merito a questo, c'è stata la proroga della VIA ed è per questo motivo che ho presentato l'interrogazione, assieme ad altri colleghi, proprio perché un progetto che da 200 milioni si amplia fino a 450 milioni, interessando altre aree territoriali, ovviamente desta preoccupazione, anche perché l'analisi ambientale iniziale prevedeva anche uno scenario di calcoli idraulici e quindi di pericoli da gestire che non riguarda invece un'altra area altrettanto pericolosa dal punto di vista di frane, alluvioni e così via.

La risposta della Regione è quindi piuttosto carente, ma mi rendo conto che il Ministero non può entrare in questa competenza. Nonostante tutto, con l'accordo del ministro Costa, assolutamente sensibile alle richieste dei cittadini, si è cercato di creare un contenitore, il *master plan* del Sarno appunto, per avviare quella leale collaborazione tra gli enti locali

e centrali e poter risolvere il problema dal punto di vista di scala di bacino. Quindi, per quanto riguarda la prima parte relativa alla Regione mi ritengo non soddisfatta, ma non mi riferisco all'azione del Ministero. Mi riservo comunque di approfondire, magari direttamente in Regione.

Per quanto riguarda la seconda parte estremamente dettagliata relativa al *master plan*, sono assolutamente soddisfatta della risposta, anche perché il lavoro che si sta facendo sul *master plan* è enorme. Comunque, nonostante le tantissime difficoltà e le diffidenze da parte dei territori e dei Comuni, che hanno vissuto l'intervento del Ministero un po' come un'ingegneria, a un certo punto hanno cominciato a capire che si faceva sul serio e che il Ministro voleva davvero risolvere i problemi.

Quindi ringrazio il Sottosegretario per la risposta, di cui mi dichiaro soddisfatta, riservandomi di fare un ulteriore confronto anche con lei sulla prima parte e comunque con la Regione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Audizione del Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare sul sito di interesse nazionale (SIN) di Venezia – Porto Marghera

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare sul sito di interesse nazionale (SIN) di Venezia – Porto Marghera.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33 comma 4 del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, YouTube e satellitare del Senato della Repubblica 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.

La pubblicità della seduta odierna verrà inoltre assicurata attraverso la resocontazione stenografica.

Colleghi, come sapete, la Commissione ambiente del Senato ha deciso di effettuare un'attività specifica sulle bonifiche, con particolare *focus* e attenzione ai SIN (siti di interesse nazionale), agli *iter* di bonifica e allo stato dell'arte di questi *iter*. Abbiamo così organizzato un ciclo di audizioni qui in Commissione, partendo dall'audizione del sottosegretario di Stato, onorevole dottor Roberto Morassut, delegato dal ministro dell'ambiente Sergio Costa per le politiche in materia di risanamento ambientale. Al fine di attribuire la giusta attenzione e un tempo congruo alla discussione è stato stabilito che le audizioni verteranno sui siti suddivisi per Regione.

Questo ciclo di audizioni inizia oggi. Abbiamo come *focus* per la giornata odierna la Regione Veneto e quindi il SIN di Porto Marghera. Voglio ringraziare il sottosegretario Morassut per la disponibilità e per

la sua fattiva collaborazione. Cedo quindi la parola al Sottosegretario per la sua relazione. Poi, come sempre, ci sarà la possibilità per i colleghi di fare delle domande.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, illustrerò un sintetico rapporto sullo stato delle attività del Ministero per la bonifica ambientale del SIN di Venezia – Porto Marghera. Naturalmente immagino che ci saranno richieste di chiarimento e precisazione o ulteriori informazioni che mi riservo di acquisire per poter poi dare una risposta di dettaglio, trattandosi – com'è evidente – di una materia anche con specificità tecniche molto particolari, rispetto alla quale sarebbe ingiusto dare una risposta generica.

Questo sintetico rapporto consta di cinque campi tematici: il primo è una doverosa illustrazione e inquadramento del SIN di Venezia-Porto Marghera, che nasce originariamente dal 2000, ma si è poi ulteriormente sviluppato nel suo perimetro e anche per gli accordi che lo hanno sotteso nell'arco dei successivi quasi vent'anni, fino al 2017, con vari rimaneggiamenti di accordi; una seconda parte sarà dedicata agli impegni svolti dal Ministero soprattutto nei tempi più recenti per l'attività di bonifica sulle aree di competenza diretta che riguardano il Ministero dell'ambiente; una terza parte invece farà una disamina delle situazioni relative agli interventi di soggetti privati sulle parti del SIN interessate all'attività di bonifica e risanamento; un'ultima parte divisa in due riguarda i contenziosi e le criticità che attualmente riscontriamo per il procedere delle attività.

Parto dal primo campo tematico: l'area di Venezia-Porto Marghera rientra tra i siti di interesse nazionale (SIN) da bonificare, la cui competenza è attribuita al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Ai fini della gestione del procedimento, il Ministero dell'ambiente si avvale, per l'istruttoria tecnica, del sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente (SNPA) e può avvalersi dell'Istituto superiore di sanità, nonché di altri soggetti qualificati pubblici o privati.

Il SIN è stato istituito con legge n. 426 del 1998 e perimetrato con decreto ministeriale 23 febbraio 2000. Inizialmente il perimetro del SIN comprendeva un territorio di dimensioni amplissime, pari a circa 3.221 ettari di aree a terra, 350 ettari di canali portuali e ben 2.200 ettari di area lagunare, nel quale erano incluse – come sempre accade in queste situazioni- aree pubbliche e aree private.

Successivamente, con decreto ministeriale n. 144 del 24 aprile 2013, il SIN è stato oggetto di ridefinizione del perimetro. La superficie totale corrispondente all'attuale perimetrazione del SIN, che fa riferimento al decreto ministeriale del 2013, comprende solo aree a terra ed è pari a circa 1.618 ettari. In data 22 dicembre 2016 è stato adottato il decreto di rettifica n. 386, contenente una precisazione sulla ripermetrazione del SIN a seguito della delibera di una Conferenza di servizi.

Si evidenzia, inoltre, che l'intero territorio comunale di Venezia è stato riconosciuto, con decreto del Ministro dello sviluppo economico

dell'8 marzo 2017, «Area di crisi industriale complessa», in quanto soggetto a recessione economica, perdita occupazionale di rilevanza nazionale e con impatto significativo sulla politica industriale nazionale.

In considerazione della complessità della situazione ambientale, in data 16 aprile 2012, è stato sottoscritto il primo accordo di programma «Per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito industriale di Porto Marghera e aree limitrofe» tra Ministero dell'ambiente, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture (magistrato alle acque di Venezia), Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Autorità portuale di Venezia. Da tale accordo discendono una serie di protocolli operativi, varati nel 2013, che semplificano e standardizzano le procedure tecnico-amministrative relative alle seguenti tematiche: caratterizzazione dei materiali interessati dalle aree di bonifica, modalità di messa in sicurezza e bonifica, attività sperimentali e garanzie finanziarie. Tali protocolli sono attualmente in fase di aggiornamento. Nel 2013, sostanzialmente, dopo l'accordo di programma si è proceduto a dare il profilo del modello concettuale della bonifica che, come sapete, è un passaggio essenziale per poter dire come e quanto procedere per messe in sicurezza o in bonifica sulla base di caratterizzazioni, analisi di rischio, codici e indici di inquinamento e di compromissione delle matrici ambientali.

In aggiunta ai protocolli di cui sopra, in data 31 gennaio 2017, il Ministero dell'ambiente e il Comune di Venezia hanno sottoscritto il «Protocollo d'intesa per l'attuazione del patto per lo sviluppo della Città di Venezia», seguito dalla relativa convenzione attuativa stipulata il 26 gennaio 2018 tra lo stesso Ministero, il Comune e la Città metropolitana di Venezia, che prevede, tra l'altro, l'istituzione di un'apposita cabina di regia per il monitoraggio e l'accelerazione delle attività di cui allo stesso protocollo. La cabina di regia è il luogo nel quale convergono tutte le istanze e le azioni che riguardano ovviamente le competenze dei vari enti, sia quelle di bonifica che procedono con i loro protocolli, ma anche quelli di rilancio industriale e di riconfigurazione del sistema di sviluppo dell'area veneziana e metropolitana.

Qui entro nel secondo campo tematico che riguarda una rapida illustrazione dello stato di attuazione generale degli interventi per il SIN e degli impegni che sono stati nel tempo assunti e ottemperati dal Ministero. La prima questione riguarda una valutazione sull'attività e sulla configurazione della matrice terreni (percentuale rispetto alla superficie totale del SIN): le aree caratterizzate a terra attualmente risultano essere il 95 per cento delle aree interessate dal SIN; le aree con progetto di messa in sicurezza/bonifica approvato con decreto sono il 69 per cento; le aree con procedimento concluso (aree risultate non contaminate) sono il 17 per cento. Per quanto riguarda la matrice acque di falda (percentuale rispetto alla superficie totale del SIN), le aree a terra caratterizzate sono il 95 per cento; le aree con progetto di messa in sicurezza/bonifica approvato con decreto sono il 66 per cento; le aree con procedimento concluso (aree risultate non contaminate) sono l'11 per cento.

In considerazione della presenza dell'area lagunare, tra gli interventi previsti ai fini della bonifica, rientrano i cosiddetti marginamenti delle macroisole, previsti dal *master plan* per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera approvato già nel 2004, che, insieme alle attività di drenaggio e collettamento verso il depuratore di Fusina delle acque di falda inquinate, risultano attività strategiche ai fini della messa in sicurezza e della bonifica dell'area di Porto Marghera. In relazione allo stato di attuazione degli interventi di marginamento previsti nell'area SIN, si evidenzia che l'estensione complessiva è pari a circa 42 chilometri e che circa il 92 per cento è attualmente realizzato.

Le amministrazioni competenti alla realizzazione degli interventi di marginamento delle macroisole ricomprese nel SIN sono la Regione Veneto (circa 1,1 chilometri) per i tratti ricadenti nelle macroisole Nuovo petrolchimico e Fusina, ritenuti prioritari al fine della «chiusura» delle macroisole stesse); l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale per l'adeguamento delle banchine portuali esistenti ai fini ambientali); il Provveditorato alle opere pubbliche (circa 2,5 chilometri).

Tra gli ultimi impegni assunti dal Ministero ai fini della bonifica dell'area, si annovera la sottoscrizione – questo è un punto molto importante del lavoro svolto dall'amministrazione del Ministero, in concerto con gli enti locali e territoriali di competenza, coinvolti negli accordi di programma – in data 10 aprile 2020 dell'accordo di programma «per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di Venezia–Porto Marghera» tra il Ministero dell'ambiente, la Regione Veneto e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale.

Il valore del suddetto accordo di programma ammonta a complessivi 102.273.447,13, di cui 70.151.079,12 euro a valere sulle risorse programmate nel piano operativo ambiente e 32.122.368,01 euro a valere sulle risorse ministeriali già trasferite alla Regione Veneto. Le somme disciplinate nell'accordo in parola assicureranno la realizzazione delle opere di marginamento delle macroisole ricomprese nel SIN e di competenza della Regione e dell'Autorità di sistema portuale.

Ci tengo a sottolineare questo aspetto, perché abbiamo proceduto – apro e chiudo una parentesi – proprio nelle settimane scorse ad una rimodulazione dei fondi FSC e quindi della linea del piano operativo ambiente, in cui una parte delle risorse per le bonifiche, che non erano ancora pronte e spendibili sulla base degli accordi stipulati (quindi le avremmo perse a fine dicembre), le abbiamo rimodulate per la programmazione 2020-2027, ma non questi fondi. Questi siamo riusciti a chiuderli per tempo ed è un fatto secondo me molto importante: parliamo di 70 milioni di euro di fondi FSC e 30 milioni del Ministero. Queste somme, che sono disciplinate nell'accordo, assicureranno in particolare la realizzazione di opere di marginamento e conclusione delle macroisole di competenza della Regione delle attività portuali.

Successivamente, al fine di rispondere alle esigenze segnalate dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Trentino

Alto Adige e Friuli Venezia-Giulia – che ha stimato in circa 85 milioni di euro il costo delle opere di marginamento di propria competenza – il Ministero dell'ambiente, in data 4 agosto 2020, ha sottoscritto con il provveditore un *addendum* al suddetto accordo di programma per un complessivo di 69.477.077,85 euro, di cui circa 44.216 milioni a valere sulle risorse programmate nel piano operativo ambiente FSC 2014-2020. Vi risparmio l'elenco di tutti gli affluenti, perché sono contenuti nella relazione che consegno agli atti della Commissione.

Per concludere, negli ultimi sei mesi, abbiamo avuto una consistente e importante accelerazione degli interventi pubblici, concordati dagli enti pubblici con il Ministero motore di questa azione, che ha mosso sull'area di Venezia, in un momento anche molto particolare che è stato caratterizzato da una complessa discussione relativa alla riattualizzazione del «protocollo fanghi» (penso a un fatto molto importante, che è questa sinergia anche di azioni molto difficili). Vi è stato un investimento di 170 milioni di euro destinati alla bonifica e al risanamento dell'area SIN Venezia-di Porto Marghera nei quadranti che riguardano i marginamenti delle isole, ma anche prettamente l'area di Porto Marghera.

Terzo campo: stato di avanzamento delle attività. Contestualmente all'attività di bonifica, i cui interventi sono disciplinati negli accordi di programma, sono in corso ulteriori attività di bonifica su aree specifiche di proprietà privata. Andiamo adesso ad esaminare le situazioni dei privati nell'ambito delle intese e dell'accordo di programma. Vi offrirò quindi una lettura pedissequa degli elementi che identificano le situazioni di maggiore rilevanza: 1) area di competenza della società Idromacchine SpA, attualmente attiva e ricadente all'interno della macroisola Vecchio petrolchimico (superficie pari a circa 7,4 ettari). In merito allo stato di avanzamento del procedimento di bonifica in corso, si segnala che la caratterizzazione su questo comparto è stata eseguita nel 2008 ed ha evidenziato i seguenti superamenti: nei terreni, arsenico; nelle acque di falda, metalli e tetracloroetilene. La Conferenza di servizi decisoria del 27 febbraio 2009 e successivamente la Conferenza di servizi decisoria del 17 giugno 2013 hanno chiesto all'azienda un'integrazione della caratterizzazione. È stato emanato, a seguito di una successiva Conferenza decisoria asincrona e semplificata, il decreto protocollo n. 116/STA del 22 marzo 2018 di approvazione, con prescrizione, dei risultati della caratterizzazione dell'area in esame.

È stato poi trasmesso dall'azienda, nel mese di maggio 2018, il documento di analisi di rischio per le acque di falda. In merito alla suddetta analisi di rischio, è stata indetta nel maggio del 2019 una nuova Conferenza di servizi. Visti gli esiti dei pareri formulati dagli enti ed istituti di consulenza tecnica del Ministero, la Direzione generale per il risanamento ambientale ha concluso negativamente l'*iter* di approvazione dell'analisi di rischio trasmessa dall'azienda per le acque di falda. C'è stato quindi un esame molto rigoroso del progetto di valutazione dell'analisi di rischio.

Per quanto concerne la matrice terreni, il procedimento di caratterizzazione si è concluso positivamente, con l'emanazione del decreto protocollo n. 116/STA del 22/03/2018, a condizione che la Idromacchine SpA proceda alla verifica dell'origine geologica del parametro arsenico rinvenuto nei suoli e trasmetta la relativa relazione tecnica al Ministero dell'ambiente che potrà disporre eventuali controlli.

Non risultano attualmente attive misure di prevenzione/messa in sicurezza delle acque di falda, nonostante la richiesta formulata dal Ministero in sede di Conferenza di servizi del 2018 che richiedeva entro sessanta giorni l'individuazione delle eventuali misure di prevenzione da adottare per la tutela dei fruitori e degli utilizzatori dell'area di pertinenza.

Non è stato trasmesso il progetto di messa in sicurezza/bonifica per l'area in questione.

In relazione al contenzioso e danno ambientale, si segnala che non risultano procedimenti in corso per il risarcimento del danno ambientale. È quindi una situazione abbastanza complessa per questo comparto.

Secondo comparto di area di competenza privata: Società Edison SpA (stazione elettrica III) attualmente attiva e ricadente nella macroisola Nuovo petrolchimico (superficie pari a circa 1,7 ettari). In merito allo stato di avanzamento del procedimento di bonifica in corso, si segnala che la caratterizzazione integrativa è stata eseguita nell'anno 2004 ed ha evidenziato i seguenti superamenti: nei terreni, metalli, alifatici clorurati cancerogeni e PCB; nelle acque di falda, metalli, benzene, alifatici clorurati cancerogeni, esaclorobutadiene, clorobenzeni e cloronitrobenzeni.

È stata ritenuta approvabile in sede di Conferenza di servizi del 15 novembre 2012 una prima analisi di rischio, condotta congiuntamente al progetto di bonifica dell'area ai sensi dell'ex decreto ministeriale n. 471 del 1999. Successivamente, è stata eseguita una nuova analisi di rischio, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006, trasmessa a ottobre 2017. Tale analisi di rischio è stata esaminata, congiuntamente alla variante del progetto di bonifica dei terreni a cui era allegata, da una Conferenza di servizi decisoria semplificata e asincrona indetta nel mese di gennaio 2018.

In relazione alle attività di MISE monitoraggio, l'azienda è giunta ad un atto transattivo in data 15 febbraio 2006. Il marginamento delle sponde limitrofe all'area è stato realizzato dall'ex MAV, fatta eccezione della «punta» a nord della macroisola Nuovo petrolchimico. Il tratto da realizzare, a seguito dell'accordo di programma del 16 aprile 2012, è di competenza della Regione Veneto. Inoltre, è in corso di esecuzione il progetto di bonifica della falda presentato dalle società coinsediate (a cui la Edison SpA ha aderito).

È stato approvato con decreto protocollo n. 126 del 9 aprile 2015 il progetto di messa in sicurezza/bonifica dei suoli che prevede l'asportazione e smaltimento del materiale, l'ossidazione chimica *in situ* (ISCO), lo scotico dei primi 20 centimetri di suolo e copertura superficiale. Detto progetto è stato oggetto di variante approvata, con prescrizioni, nel febbraio 2018, che individua la non necessità di interventi di bonifica ma

la necessità, comunque, di monitoraggio delle matrici «aria» e «acque di falda»;

È stato approvato, nel settembre 2007, il progetto di bonifica delle acque di falda sottostanti. Il progetto di tipo consortile, presentato da Syndial e dalle società coinsediate, consiste in emungimento ed invio ad un impianto di trattamento delle acque di falda emunte realizzato dalle predette società. Il suddetto progetto si avvale anche del marginamento della macroisola realizzato dall'ex MAV, in quanto le medesime società sono giunte ad un atto transattivo in data 30 gennaio 2006. Non si segnalano, in relazione al contenzioso e al danno ambientale, procedimenti in corso per il risarcimento del danno ambientale.

La terza area privata è quella di competenza della società ex Syndial, ora ENI REWIND SpA (isola 46), attualmente dismessa e ricadente nella macroisola Nuovo petrolchimico (di circa 6 ettari di superficie) con i seguenti stati di avanzamento. La caratterizzazione integrativa dell'area è stata eseguita nel 2003 ed ha evidenziato i seguenti superamenti: nei terreni, metalli e idrocarburi pesanti; nelle acque di falda, metalli, solfati, nitrati, fluoruri, benzene e composti clorurati cancerogeni di varia origine.

L'analisi di rischio, eseguita nel 2005 in modalità diretta, è stata allegata al progetto di bonifica con misure di sicurezza. Una nuova analisi di rischio, eseguita nel 2018, è stata allegata alla variante del progetto di bonifica dei terreni e approvata con decreto. Sono stati approvati gli interventi relativi ai progetti di bonifica, sia dei terreni che delle acque di falda. In particolare, il progetto di bonifica dei terreni con misure di sicurezza, approvato mediante decreto nel 2014, consisteva in uno scotico e nell'invio a smaltimento ed ECRT (bonifica elettrochimica). Tale progetto è stato successivamente oggetto di variante, approvata sempre nel 2018, che ha evidenziato la non necessità di bonifica per i terreni per i quali era stata prevista inizialmente la tecnologia elettrochimica.

Gli interventi di bonifica dei terreni ricadenti negli altri lotti della medesima «isola 46» sono stati completati dall'azienda e certificati dalla Città metropolitana di Venezia nell'aprile 2019. Il progetto di bonifica delle acque di falda consortile, invece, presentato da Syndial e dalle società coinsediate, consiste in emungimento ed invio ad un impianto di trattamento delle acque di falda emunte, realizzato dalle società coinsediate medesime. Questo progetto, che si avvale anche del marginamento della macroisola, realizzato dalla ex MAV, è stato approvato nel 2007.

In ultimo, a seguito di una specifica richiesta da parte dell'azienda, in merito alla realizzazione di un nuovo impianto *waste to fuel*, di produzione di bio-olio da frazione organica di rifiuti solidi urbani, il Ministero, nel 2020, ha ritenuto che non sussistessero motivi ostativi alla realizzazione di detto impianto, a condizione che fossero recepite alcune prescrizioni. Con nota in corso di trasmissione, il Ministero comunica alla società l'assenza di motivi ostativi alla realizzazione dell'opera, con riferimento alla nuova proposta di riutilizzo dell'area presentata dalla società medesima nel luglio 2020. Non risultano segnalazioni di procedimenti in corso per il danno ambientale.

L'ultimo comparto è l'area di competenza della società Venice Newport Container 38; Logistics SpA (area ex Montefibre), attualmente dismessa e ubicata nella macroisola Nuovo petrolchimico (di circa 67 ettari di superficie). In merito allo stato di avanzamento, la caratterizzazione è stata eseguita nel 2005 ed ha evidenziato i seguenti superamenti: nei terreni, metalli e idrocarburi leggeri; nelle acque di falda, metalli, composti clorurati cancerogeni e non cancerogeni.

La revisione dell'analisi di rischio, richiesta in Conferenza di servizi nel 2016, è stata trasmessa dalla società nel mese di ottobre 2016. La fase relativa all'analisi di rischio risulta, peraltro, superata da quanto riportato ai punti successivi, in merito al progetto di bonifica dei terreni, la cui variante è stata approvata nel 2018. In merito alle attività di monitoraggio del Ministero dello sviluppo economico (MISE), l'azienda è giunta ad un atto transattivo nel 2008 ed il tratto di marginamento corrispondente alla sponda dell'area è stato completato ed è attualmente in corso di esecuzione il progetto di bonifica delle acque di falda. Il progetto di bonifica dei suoli, approvato nel 2014, consiste nella realizzazione di un sistema composto da doppia cinturazione (messa in sicurezza permanente) associata al trattamento *in situ* dei terreni, interventi di scotico, asfaltatura ed impermeabilizzazione, fitostabilizzazione, rimozione e scavo selettivo. Il suddetto progetto è stato oggetto di variante, sulla base anche del riutilizzo previsto per le aree in esame (*terminal container*), approvata con prescrizioni e con decreto del dicembre 2018. Il progetto di bonifica delle acque di falda rientra nelle attività previste dal progetto consortile approvato nel 2007 e coinvolge numerose aree coinsediate. Non risultano, anche in questo caso, segnalazioni di procedimenti in corso per il risarcimento del danno ambientale.

L'ultima parte della relazione riguarda una comunicazione sugli atti transattivi e le criticità ancora *in itinere*. A seguito dell'acquisizione del parere favorevole dell'Avvocatura dello Stato, è in fase di conclusione l'adozione, con un decreto a firma del Ministro, dello schema di transazione redatto in base alla proposta transattiva presentata dalla società Cereal Docks Marghera Srl e sua integrazione, relativamente ai giudizi civili intentati dal Ministero nei confronti della società, per il risarcimento del danno ambientale, riconducibile all'area sita a Venezia, in via Banchina Molini, n. 30.

Passiamo alle criticità riscontrate nel corso dello svolgimento delle attività concernenti il sito di interesse nazionale in esame. Il primo punto riguarda le inadempienze da parte delle aziende, come la mancata presentazione di documentazione inerente all'*iter* di bonifica. Per alcune aree sono stati riscontrati il mancato avvio dei lavori di bonifica o ritardi rispetto al cronoprogramma stabilito dal progetto approvato, come da periodiche comunicazioni della Città metropolitana di Venezia. A tal proposito, sono state effettuate le opportune segnalazioni alle autorità competenti e alcune aziende, inoltre, hanno comunicato la necessità di presentare una variante progettuale rispetto al progetto di bonifica approvato mediante

decreto, in quanto le tecnologie di intervento previste non consentirebbero di raggiungere gli obiettivi di bonifica fissati.

Quanto alla necessità di completamento delle opere di salvaguardia della laguna di Venezia, è di competenza della Regione Veneto la realizzazione del marginamento dei tratti considerati prioritari per la «chiusura», come abbiamo detto all'inizio, delle macroisole Nuovo petrolchimico e Fusina (sponde Alcoa ed Enel, nella macroisola di Fusina, e sponda Darsena della rana, nella macroisola del Nuovo petrolchimico). Su tale argomento, nel 2018 ci sono stati dei confronti tecnici nell'ambito della cabina di regia. Le problematiche relative a questi interventi sono state oggetto, nel 2019, di altre riunioni con gli enti locali e Confindustria Venezia, tenutesi presso il Ministero. Nel corso di questi incontri, sono state fornite dalla Regione Veneto le tempistiche stimate per l'esecuzione ed il collaudo dei citati tratti prioritari: la conclusione dei lavori stabiliti con questi nuovi aggiornamenti di incontri paritetici è fissata, in linea di massima, nel 2023.

Cito infine gli ultimi due punti di criticità. C'è la necessità dell'individuazione dei soggetti responsabili della contaminazione: questo punto è importante. La Città metropolitana di Venezia – a cui, in base al testo unico in materia ambientale, compete l'individuazione dei soggetti responsabili e quindi l'avvio di tutta la procedura, che porta poi all'individuazione dei responsabili, con l'eventuale danno ambientale o con l'individuazione della promozione delle attività di bonifica – ci ha segnalato l'esistenza di alcune difficoltà procedurali. Segnalo questo aspetto, perché è un tema di cui va evidenziata la rilevanza politica, che riguarda sia la materia del dissesto che la materia delle bonifiche, perché l'ordinamento, sia per le une che per le altre (parliamo di tutto quello che riguarda il risanamento del nostro territorio e la messa in sicurezza fisica e ambientale) gravita molto sull'iniziativa degli enti locali, siano esse le vecchie Province, le Città metropolitane, le Regioni o i Comuni.

Parliamo di materie di una complessità tecnica incredibile e di una proceduralizzazione molto complessa. Si pone in tutta evidenza il tema di una riflessione comune e complessiva sull'adeguamento tecnico del sistema. La materia relativa a bonifiche e dissesto ha una concatenazione di responsabilità e di ingranaggi molto complessa, in cui è fondamentale l'efficienza tecnica del sistema. Gli enti locali manifestano continuamente la necessità di essere supportati, di avere risorse, strutture e una capacità tecnica che oggi non sempre riescono ad esprimere, anche se è sbagliato fare generalizzazioni. In qualche maniera questa vicenda ce lo segnala.

Quindi, la Città metropolitana di Venezia, per l'individuazione dei responsabili ha segnalato alcune difficoltà procedurali: vi sono da un lato gli elevati costi delle indagini da espletare e la carenza di personale e, dall'altro, la circostanza che il SIN è stato fortemente caratterizzato da fenomeni di inquinamento diffuso. Andare a radiografare situazioni complesse comporta infatti elevatissime capacità tecniche e ciò rende problematica la ricostruzione di un quadro conoscitivo preciso, che consenta di ricollegare gli inquinanti rinvenuti nelle singole matrici ad un determinato soggetto,

anche alla luce dell'elevato numero di realtà produttive che si sono succedute nelle aree ricomprese nel SIN.

Qui c'è un altro tema di riflessione generale, che riguarda quanto discuteremo – mi auguro – nel collegato, con cui credo che dovremo mettere mano al testo unico in materia ambientale, con una legge delega o un provvedimento che ci consenta di sveltire le modalità di individuazione dei responsabili. Questi responsabili sono spesso delle catene e delle costellazioni di soggetti privati, tra i quali è poi difficile stabilire una gerarchia. Ciò comporta per le attività delle Province una complessità che spesso conduce in una terra di nessuno. Bisogna un po' semplificare questo procedimento e la segnalazione che riporto, da parte della Città metropolitana, ci aiuta in parte a capire.

Sul tema dell'individuazione dei responsabili, si sono tenuti, a maggio 2019 e di recente, nei mesi di aprile e di luglio 2020, nell'ambito del progetto «Mettiamoci in RIGA – Rafforzamento Integrato *Governance Ambientale*» (il Ministero ha quindi cercato di dare una mano) alcuni incontri tecnici dedicati, in cui, tra l'altro, è stata illustrata la più recente giurisprudenza, che si è formata nell'ambito delle evoluzioni del decreto legislativo n.152 del 2006. Quindi abbiamo cercato, con i nostri strumenti, di aiutare ad indirizzare l'attività della Città metropolitana di Venezia, ma questo vale anche per gli altri ambiti. Sono stati anche chiariti alcuni aspetti critici legati all'interpretazione di alcune clausole, che riguardavano essenzialmente gli obblighi di porre in essere misure di prevenzione e di messa in sicurezza di emergenza da parte dei diversi soggetti, che negli anni hanno sottoscritto atti transattivi con il Ministero.

L'ultimo punto relativo alle criticità riguarda l'aggiornamento dei protocolli operativi. In data 19 luglio 2018 si è tenuto, presso gli uffici del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un tavolo tecnico dedicato e finalizzato alla revisione dei protocolli operativi (quelli del 2013, i primi che ho descritto all'inizio di questa sintetica illustrazione) inerenti all'*iter* di bonifica per le aree interne del SIN, con la partecipazione dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), dell'Istituto nazionale assicurazione infortuni sul lavoro (INAIL), dell'Istituto superiore di sanità (ISS), dell'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPAV), della Regione Veneto, della Città metropolitana di Venezia e del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto. A questo riguardo, si fa presente che, all'esito delle sedute di questo tavolo, previste a livello locale, verrà elaborata una proposta di revisione, da parte degli enti territoriali competenti, che sarà poi sottoposta alla valutazione degli enti e agli istituti nazionali. Seguirà la convocazione della seconda seduta del tavolo tecnico dedicato, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Per concludere, queste criticità segnalano più che altro l'esigenza di un aggiornamento dei protocolli operativi, alla luce dell'evoluzione della normativa, a cui il Ministero ha cominciato a mettere mano, d'intesa

con i soggetti istituzionali che sono raccolti nei vari protocolli sottoscritti e che operano nella cabina di regia.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il signor Sottosegretario per la sua attenta relazione. Abbiamo deciso di affrontare il tema dei siti di interesse nazionale (SIN), proprio perché è caratterizzato da una complessità notevole e meritava una relazione puntuale.

È vero che la seduta odierna viene trasmessa in diretta e verrà pubblicato il Resoconto stenografico, ma chiedo comunque al Sottosegretario se ci autorizza a pubblicare e distribuire la sua relazione, affinché possa essere pubblicata sulla pagina *web* della Commissione.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Certamente, signor Presidente.

PRESIDENTE. Cedo ora la parola ai colleghi, per un primo giro di interventi e per raccogliere qualche domanda.

FERRAZZI (PD). Signor Presidente, ritengo molto opportuna la scelta di fare una perlustrazione, insieme al Ministero competente, della situazione dei SIN e anche di iniziare con Porto Marghera, che per estensione, per fragilità del contesto e per storia ha avuto e ha ancora, per il nostro Paese, una grande rilevanza. Voglio ricordare infatti che Porto Marghera era il più grande sito industriale nazionale e il secondo europeo e dava lavoro a 36.000 persone, quando era a regime, alla fine degli anni Settanta, naturalmente con tutte le contraddizioni che ciò ha comportato.

Ricordo che il piano, risalente all'inizio del Novecento, era quello di sviluppare il concetto della grande Venezia e di mettere a Marghera tutta la parte industriale, come dicevano i piani regolatori, e tutte le parti che oggi definiremmo «meno sostenibili» dal punto di vista ambientale: il piano regolatore di allora usava termini ben più marcati e forti, che oggi non useremmo più. Tutto questo, ovviamente, ha creato sviluppo, ricchezza e posti di lavoro, ma ha anche avuto un impatto ambientale di dimensioni enormi, dal quale non siamo ancora usciti e da cui usciremo forse nei prossimi decenni. Si tratta di un impatto ambientale di terra, di aria e di acqua per le falde acquifere e la laguna di Venezia.

La relazione del nostro audit è stata ampia e tecnicamente interessante; quindi, ora che verrà messa in distribuzione, la potremo approfondire ancor meglio. Lo scorso anno portammo a Venezia la Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, per un approfondimento sul SIN: non so se il Sottosegretario abbia visto la relativa documentazione, il cui approfondimento potrebbe essere molto interessante anche per la Commissione territorio, ambiente e beni ambientali. Proprio ora stiamo terminando la relazione, ma sono già stati pubblicati tutti gli studi e tutte le audizioni che abbiamo svolto, in quella sede e anche qui, a Roma.

Vorrei dunque porre al Sottosegretario la questione, che ha giustamente sottolineato, della difficoltà nella gestione del sistema delle bonifiche, per un *iter* normativo molto articolato e complesso e per la competenza richiesta agli enti locali, che hanno un diretto ed evidente coinvolgimento. C'è quindi ancora un lavoro da fare per la chiusura delle bonifiche e dei marginamenti, ma mi vorrei soffermare sulla messa in sicurezza. La bonifica, secondo la norma, dal punto di vista economico spetta a colui che ha inquinato l'area, ma la messa in sicurezza spetta al proprietario dell'area. Vorrei allora capire se sia stato fatto un quadro generale nel territorio del SIN, per comprendere a che punto siamo non solamente sulla bonifica che è un atto fondamentale, ma sullo stato di messa in sicurezza. Abbiamo infatti aree fortemente contaminate, che proprio per questa assenza di intervento continuano ad inquinare la laguna di Venezia.

VANIN (*M5S*). Signor Presidente, signor Sottosegretario, la ringrazio per la relazione, della quale chiederò una copia per effettuare uno studio più approfondito. Sarò molto tecnica nelle mie domande, che provengono dal territorio e rappresentano delle sollecitazioni a nostro avviso molto importanti.

Le chiedo innanzitutto se siano state fatte delle analisi sui canali portuali, e, in caso di risposta affermativa, se cortesemente possiamo verificarne i risultati, anche se sappiamo che il nuovo protocollo non è ancora stato approvato. Nel giugno e nel luglio 2019 è stata disposta l'esecuzione di più di cento punti di prove ecotossicologiche dall'allora provveditore Linetti, perché c'è il problema dei fanghi pericolosi da allontanare dalla laguna, mentre adesso, con il protocollo redatto nel 1993 per la gestione dei materiali estratti dai canali di Venezia, dovrebbero essere compresi nella «colonna C» e andranno dunque conferiti all'isola delle Tresse. Si tratta di un problema di non poco conto.

Le rivolgo un'altra domanda per noi importante: visto che si parla delle aree di privati e non solo, le chiedo cosa si stia facendo in un'area molto discussa, ovvero l'area dei Pili, dove sono interrati fosfogessi radioattivi, già monitorati dalla Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPAV).

Le chiedo infine dove saranno portati i fanghi dei dragaggi effettuati presso il canale industriale ovest di Marghera. Per noi è importantissimo avere queste informazioni, che mi auguro di trovare nella parte più tecnica della relazione che le chiederei eventualmente di approfondire.

FERRAZZI (*PD*). Il Sottosegretario ha citato la questione del protocollo fanghi e giustamente la senatrice Vanin ha parlato anche dall'analisi ecotossicologica e non solamente biologica o chimico-fisica. Questo è un punto molto importante, signor Sottosegretario, come lei sa bene, del quale abbiamo parlato più volte.

Il protocollo fanghi della laguna di Venezia, attualmente vigente, risale al 1993: doveva valere per un anno ed essere utilizzato solo dal punto di vista dell'urbanistica della città antica; quindi solo per l'escavo dei ca-

nali interni alla città antica. In realtà è in vigore da ventisette anni ed è utilizzato in tutta la laguna di Venezia; inoltre, è *contra legem*, perché la direttiva europea n. 62 del 2000 stabilisce che il ventaglio di analisi dei sedimenti deve essere molto più esteso rispetto a quello previsto nel protocollo.

Ho presentato un emendamento al decreto-legge cosiddetto agosto, costruito insieme ai Ministeri e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che avrebbe dato contemporaneamente l'avvio a questo protocollo, finalmente, e avrebbe potenziato di molto anche il ruolo del Ministero: la commissione è infatti presieduta dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), che ne è un braccio funzionale. Dunque vorrei capire un po' meglio come il nostro audito veda la situazione e a che punto siamo in quella direzione.

BRIZIARELLI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, vorrei fare una considerazione più ampia, prendere atto di una scelta importante e renderne merito alla Presidente della Commissione, per questo lavoro meritorio che stiamo iniziando e che probabilmente ci impegnerà nei mesi. Abbiamo infatti avuto modo di confrontarci su questo tema con il presidente Moronese, che giustamente sostiene che affrontare un SIN per volta significa anche consentire un approfondimento concreto. Fare diversamente, con il solito elenco, sarebbe abbastanza inutile. Quindi, vorrei lasciare agli atti un riconoscimento per quello che stiamo facendo, perché lo ritengo molto importante.

Dopodiché, per darci una regola, visto che immagino che alcune delle considerazioni saranno ricorrenti per tutti i SIN, mi permetto di trasmettervi una «pillola» oggi, che non ripeterò in ogni seduta, e che vale per ogni SIN, perché – purtroppo, ma anche per fortuna – alcune cose valgono per tutti i SIN e magari alcuni correttivi che potremmo introdurre porterebbero giovamento non ad una singola procedura, ma a tutte.

La prima questione che voglio evidenziare è stata già citata dal collega intervenuto prima di me e riguarda la responsabilità e quanto essa sia in capo all'attuale proprietario e quanto ai precedenti. Il Sottosegretario ha detto che c'è l'intenzione di semplificare, per dipanare matasse che spesso sono frutto del tempo, mentre altre volte sono costruite *ad hoc* per evitare responsabilità e costi in capo a chi ha prodotto il problema. Quindi, ben venga la semplificazione.

Il secondo argomento è forse quello che di più avvicina l'attività della nostra Commissione a quella della Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati. Molti dei componenti di tale Commissione fanno parte anche della nostra Commissione permanente; dunque, per dare ancor più forza e importanza al lavoro che stiamo svolgendo, non sarebbe male trovare un punto di contatto nel recepimento, nello studio e nell'approfondimento del materiale già prodotto dalla Commissione d'inchiesta, riguardante i diversi SIN. Non so se sia anche possibile immaginare, *una tantum*, un confronto, una condivisione o un incontro fra la Commissione am-

biente e la Commissione di inchiesta sugli ecoreati, a proposito della specifica materia dei SIN. Questa è solo un'idea e poi si potrà costruire il modo per darle forma.

PRESIDENTE. Senatore Briziarelli, le ricordo che l'audizione del Sottosegretario è relativa a Porto Marghera. Tutte le altre considerazioni, seppure meritevoli di attenzione, verranno affrontate nell'ambito della programmazione dei lavori della Commissione territorio, ambiente, beni ambientali. Il Sottosegretario non potrà dunque rispondere a questo proposito. Pertanto invito i colleghi a rivolgergli domande riguardanti il caso specifico oggetto della seduta odierna.

BRIZIARELLI (*L-SP-PSd'Az*). Non pretendo, né sarebbe corretta una risposta dal rappresentante del Governo, ma per una questione di rispetto e collaborazione ci tenevo particolarmente che anche il Sottosegretario sentisse questi argomenti, anche perché tornerà sempre lui a riferire sugli altri SIN e pensavo che conoscere l'idea di uno dei Gruppi che compone la Commissione fosse utile all'andamento dei lavori. Non pretendo dunque che il rappresentante del Governo si esprima, né voglio sottrarre altro tempo.

L'ultima parte delle mie considerazioni più generali, che non riguardano nello specifico Porto Marghera, vorrei rivolgerle alla Commissione. Immagino infatti che la maggioranza, in totale ed assoluta libertà, avrà un confronto con il Governo. Dunque voglio esprimere nella prima seduta dedicata al tema odierno, come ho già detto a margine di un incontro con il Presidente ed alcuni colleghi, il mio auspicio che al termine del lavoro sulla situazione dei SIN si possa arrivare ad elaborare una qualche forma di atto o di risoluzione da parte della Commissione. Mi auguro che questo strumento non si limiti solo a prendere atto dell'approfondimento svolto, ma punti a migliorare e a proporre iniziative legislative in questa direzione e magari anche a porsi il problema che, al di là dei SIN attualmente riconosciuti sulla base del testo unico ambientale, c'è l'esigenza di rivedere, a distanza di quasi quindici anni, la procedura per l'eventuale individuazione di altri SIN, in zone che vivono una criticità notevole in materia ambientale e che, nell'individuazione di un sito d'interesse nazionale, potrebbero essere messi nelle condizioni di risolvere i propri problemi.

Ringrazio dunque tutti i presenti per l'attenzione e anche per la pazienza, pur essendo andato leggermente fuori tema, ma con spirito assolutamente costruttivo.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Briziarelli. Le richieste sull'andamento e sulla conduzione dei lavori, a proposito di questo specifico tema, verranno affrontate in una seduta plenaria della Commissione. Così come la Commissione ha accolto favorevolmente la proposta di avviare questo lavoro, si troverà infatti in quella sede la soluzione migliore per portarlo avanti nel modo più completo possibile.

Procediamo con le domande. Ricordo al Sottosegretario che, laddove vengano richiesti approfondimenti tecnici o dati che necessita di recuperare, egli potrà fornirli alla Commissione in un secondo momento.

QUARTO (*M5S*). Signor Presidente, stimolato dal dibattito e da quanto è stato evidenziato dai colleghi intervenuti prima di me, vorrei sottolineare la questione delle responsabilità, che è una delle grandi criticità che ha sottolineato il nostro audit. Effettivamente, quando si parla di bonifica di siti inquinati, specialmente in zone dove ci sono falde che si muovono molto lentamente, come nel caso di Porto Marghera, quello delle responsabilità, nello spazio e nel tempo, è un problema piuttosto importante. Un inquinamento che viene rilevato oggi può infatti arrivare da un altro spazio, che non sia quello del monitoraggio, o da un tempo anche molto remoto, considerando che proprio nel caso di Porto Marghera la velocità di scorrimento delle falde acquifere è estremamente bassa, nell'ordine di metri all'anno.

Le tecniche per il monitoraggio attualmente non sono così avanzate e il Sottosegretario parlava appunto di tecnologie e di studi. Spesso le tecniche disponibili non sono ancora esaustive o molto chiare e quindi esiste proprio una difficoltà tecnologica nell'attribuire la provenienza dell'inquinante. In merito a ciò rivolgo un invito agli organi competenti a cercare di implementare gli studi attuali con tecnologie avanzate ed innovative: penso ad esempio agli studi in corso presso il Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), in particolare all'Istituto di ricerca sulle acque di Bari, di cui è responsabile il professor Uricchio, che sono davvero innovativi, nel tracciamento dell'inquinante e della sua provenienza, che è determinante per attribuire le responsabilità.

PAVANELLI (*M5S*). Signor Sottosegretario, vorrei sapere se nella documentazione che ci invierà sarà possibile avere una lista delle aziende inadempienti per quel che riguarda la questione delle bonifiche del territorio di loro competenza; se sia dunque possibile sapere quali sono le aziende che devono ancora fare le bonifiche e quali le hanno già completate o sono in procinto di completarle. Anche questo è importante per capire qual è lo stato del territorio e delle acque.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Risponderò direttamente a un paio di questioni, mentre per le altre mi riservo di produrre risposte di merito, che non potrei dare in questa sede in maniera credibile. In particolare per quel che riguarda l'ultima richiesta della senatrice Pavanelli, c'è bisogno di una verifica di merito sulla lista delle aziende inadempienti. Anche se credo di aver già citato le aziende principali nella relazione, ci sono dei dettagli che giustamente vanno approfonditi. Lo stesso vale per quanto sollecitato dal senatore Quarto, a proposito di un aggiornamento sulle tecnologie di monitoraggio per quanto concerne le analisi di rischio.

Rispetto alla sollecitazione avanzata dal senatore Ferrazzi, posso dire che l'osservazione è giusta. Sapete infatti che, quando si inquadra un'area di bonifica, ci si muove nell'ottica di produrre un modello concettuale. L'espressione è un po' astratta, ma è pregnante, perché ogni situazione ha un suo profilo e una sua storia. A un certo punto della procedura, quando si avvia l'analisi di rischio, l'indice di contaminazione e quindi la caratterizzazione (sono i passaggi fondamentali) ci si trova di fronte ad un bivio. Da un lato si procede alla bonifica, che però ha bisogno di un progetto, che comporta anche l'identificazione del luogo in cui i materiali rimossi verranno poi depositati e del modo in cui verranno trattati, perché naturalmente qui entriamo nel campo del trattamento del ciclo dei rifiuti; quindi il progetto di bonifica ha una sua complessità. Laddove gli indici di contaminazione e le analisi di rischio seguite alla caratterizzazione ci dicono che la messa in sicurezza rappresenta un intervento immediato e più rapido di recupero dell'area e di risanamento parziale, si imbocca l'altra strada: in generale è così.

Sulle varie scelte fatte nei vari comparti del SIN di Venezia, acquisisco la sollecitazione e sarò più dettagliato nella successiva risposta. In linea generale la situazione è la seguente: laddove ho detto che ci sono interventi di bonifica in corso e che c'è la messa in sicurezza un minimo di inquadratura l'ho data, ma andremo più nel dettaglio.

Per quanto riguarda la sollecitazione della senatrice Vanin, sull'area dei Pili e sui fanghi di dragaggio, vengo alla questione del protocollo, che si può esprimere nei termini che ha ricordato il senatore Ferrazzi e che conoscono tutti. Il protocollo del 1993 doveva valere per pochi mesi e non aveva una sua configurazione normativa precisa; era un protocollo ed è rimasto in vigore per tanti anni. È stata quindi evidenziata la necessità di intervenire, come ha fatto, insieme ad altri colleghi, il senatore Ferrazzi, anche grazie alla presentazione di un emendamento al decreto-legge agosto, con cui abbiamo risolto un punto nodale di tale questione, sulla quale da diverso tempo ci stavamo arrovellando. Per mettere in campo una macchina adeguata al trattamento della questione, che comporta anche un aggiornamento tecnologico sulle modalità di analisi dei materiali, sulla caratterizzazione dei fanghi e sul loro diverso posizionamento, utilizzo, trattamento e smaltimento, avevamo bisogno di rendere un po' più complessa tale macchina, che ci aveva guidato temporaneamente e provvisoriamente dal 1993. Serviva quella che si definisce una norma primaria, che potesse rendere abbastanza solida l'emanazione di un decreto ministeriale, sul quale si era lavorato in passato, a doppia firma del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM). È infatti questa una materia che concerne l'aspetto ambientale, ma sapete benissimo che quando parliamo di laguna e canali c'è anche l'aspetto che riguarda il trasporto navale. Senza aprire scenari troppo complessi, possiamo dire che era necessario il concorso di due Ministeri.

Tuttavia, un decreto ministeriale, da parte di due Ministeri, senza una norma primaria che ne costituisse l'asse di riferimento normativo, è ap-

parso impossibile o comunque difficilmente percorribile. Nel decreto-legge agosto abbiamo istituito, con norma primaria, un percorso che prevede la costituzione di un comitato paritetico con vari enti, che va poi normato con un decreto ministeriale che è in corso di redazione, sul quale è opportuno un lavoro che si sta facendo in particolare con l'Istituto superiore di sanità. Il comitato paritetico si doterà di una commissione che avrà il compito di valutare le autorizzazioni relative ai dragaggi.

Naturalmente questa non può essere una materia relativa soltanto all'aspetto dell'escavazione dei canali per mantenere o perseguire una corretta procedura soltanto trasportistica. C'è evidentemente anche un aspetto ambientale, che fino ad ora era un po' di ausilio a tutta la procedura e che invece adesso è normato e prevede un ruolo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un ruolo dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), che presiede questo comitato insieme al Provveditorato alle opere pubbliche, necessariamente nello stile della piena collaborazione istituzionale, e un ruolo dell'Istituto superiore di sanità.

Si tratta di una materia molto complessa, perché dobbiamo affrontare insieme la questione ambientale di Venezia, ma anche la necessità di mantenere la necessaria base economica di un grande polo industriale, turistico e di servizi. Occorre quindi lavorare insieme, affinché la manutenzione e il dragaggio dei canali avvenga nella piena compatibilità e tutela ambientale della rimozione e della movimentazione di questi materiali e di questi elementi, che vanno caratterizzati, trattati ed eventualmente smaltiti nella maniera giusta. Il ruolo dell'Istituto superiore di sanità e dell'ISPRA, con il Ministero, ci è apparso determinante e devo dire che stiamo facendo un lavoro molto positivo, insieme al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – poi ci aggiorneremo anche su questo aspetto, se necessario – per arrivare alla redazione del citato decreto ministeriale, che insieme alla norma primaria contenuta nel decreto-legge agosto, che ho in precedenza descritto, ci darà finalmente quella cornice normativa e procedurale, che fino ad ora in qualche maniera è mancata. Il citato protocollo, infatti, è rimasto appeso negli anni, come spesso accade nel nostro Paese; la mia non vuole essere una critica al passato, ma è solo uno dato di fatto. Ciò ci offre un'inquadratura più certa nell'azione su un ambito delicato. Come sapete, era necessario che ci fosse una componente ambientale nella procedura, perché la laguna di Venezia è anche un sito d'interesse comunitario ed è sottoposta ad alcune direttive europee importanti, come la cosiddetta direttiva uccelli. Nello stesso tempo è anche un luogo che ha a che fare con le infrastrutture, i trasporti e l'economia. La complessità della vicenda penso sia evidente a tutti.

PRESIDENTE. La senatrice La Mura desidera intervenire per porre un ulteriore quesito.

LA MURA (M5S). Desidero chiedere al nostro audito se sia possibile avere una copia del cosiddetto protocollo fanghi. Penso infatti che l'inqua-

drammento fatto nell'intervento del Sottosegretario, con riferimento a una serie di soggetti, sia molto importante. Ricordo che il dragaggio e la manutenzione sono problemi ormai comuni a tutti i corsi d'acqua, ai canali di bonifica e a quelli di tipo industriale. Si tratta dunque di uno degli elementi in cui ho riscontrato delle criticità e che è oggetto di un'interrogazione che ho presentato in merito.

PRESIDENTE. Cedo la parola al Sottosegretario per un ultimo intervento.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Intervengo solo per una questione tecnica, ma importante. Penso che la relazione sia stata trasmessa alla Commissione.

PRESIDENTE. La sua relazione è arrivata, è stata distribuita e arriverà ai colleghi anche via *email*.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Chiedo inoltre se sia possibile avere il Resoconto stenografico della seduta odierna, in maniera tale da poter integrare le mie risposte, nel caso avessi dimenticato qualcosa.

PRESIDENTE. Certamente, signor Sottosegretario, così potrà riprendere le domande e far pervenire la documentazione o eventualmente i dati che sono stati richiesti.

Ritengo che la prima audizione di questo ciclo sia stata veramente interessante. Ringrazio pertanto il Sottosegretario per la sua disponibilità e dichiaro chiusa la procedura informativa.

I lavori terminano alle ore 10,55.

ALLEGATO

INTERROGAZIONE

LA MURA, CASTELLONE, FERRARA, TRENTACOSTE, CORRADO, LUCIDI, MONTEVECCHI, ANGRISANI, VANIN, PUGLIA, GAUDIANO, MAUTONE, ORTOLANI, URRARO, GIANNUZZI, RICCIARDI, PRESUTTO, DE LUCIA, MARILOTTI, LOMUTI, NATURALE, MANTERO, MORONESE, NUGNES, LANNUTTI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

con delibera n. 124 del 20 marzo 2012 la Regione Campania ha approvato il progetto preliminare del Grande Progetto «Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno» del POR Campania FESR 2007-2013, avente quale scopo la mitigazione del rischio idrogeologico e la riqualificazione ambientale del fiume, compresa la rete dei canali e degli affluenti allo stesso connessi;

il grande progetto Sarno (di seguito GPS) è stato sottoposto a VIA e con decreto dirigenziale n. 177 del 2 dicembre 2013 la Regione Campania ha espresso parere favorevole di valutazione di impatto ambientale, su conforme giudizio espresso dalla Commissione VIA, VAS e VI, formulando, tuttavia, talune prescrizioni;

infatti, in sede di valutazione del progetto la Commissione ha riscontrato una serie di criticità derivanti dalla circostanza che gli interventi programmati riguardano un territorio fortemente inquinato. Infatti, il bacino idrografico del fiume Sarno, con legge n. 266 del 2005, è stato individuato come SIN, e successivamente, in forza del decreto ministeriale 11 gennaio 2013, la competenza per le relative operazioni di bonifica è stata trasferita alla Regione Campania;

in particolare, la Commissione, nelle conclusioni istruttorie, ha formulato una serie di prescrizioni, tra cui le seguenti: assicurare la compatibilità ambientale delle acque recapitate nelle opere di laminazione e di derivazione in seconda foce, prima dell'attivazione delle opere stesse; verificare l'effettiva idoneità dei siti autorizzati alla gestione dei materiali movimentati, per le quantità e tipologie indicate in progetto; definire, in fase di progettazione, le modalità di gestione e manutenzione di tutte le opere programmate con indicazione del soggetto istituzionale preposto alle predette attività;

dalle osservazioni formulate dalla Commissione nel Modello IV, contenente le conclusioni istruttorie, emergono evidenti perplessità in ordine alla qualità delle acque da recapitare nelle vasche di laminazione e alla manutenzione delle opere di laminazione, alla gestione dei sedimenti derivanti dal dragaggio, nonché all'individuazione delle specifiche aree interessate dagli interventi programmati;

con riferimento al primo profilo, si evidenzia che il fiume Sarno e i suoi affluenti presentano un elevato livello di inquinamento di natura organica e industriale derivante da scarichi di acque reflue urbane e industriali non depurate. Nessuno dei predetti corpi idrici raggiunge l'obiettivo di stato (potenziale) ecologico di cui all'articolo 4 del Dipartimento qualità agroalimentare, e il torrente Solofrana non raggiunge l'obiettivo di buono stato chimico, come recentemente precisato dal Ministro dell'ambiente in risposta all'interrogazione parlamentare 4-00995, presentata alla Camera dei deputati,

con riguardo al secondo profilo, ovvero a quello della manutenzione delle opere di laminazione, si rileva, innanzitutto, che le vasche attualmente presenti nel bacino idrografico del fiume Sarno versano in condizioni di profondo degrado: sono intasate di rifiuti e ricevono acque fognarie e industriali non depurate, che, a seguito di piogge continue, esondano, inondando i terreni agricoli circostanti;

in una situazione analoga versano da decenni anche i canali. Il Piano regionale di bonifica (PRB) del 2019 evidenzia la presenza nei canali di metalli pesanti, come il cromo, lo zinco, nonché di idrocarburi. In particolare, nel canale Bottaro sono stati rinvenuti berillio, piombo, zinco, stagno, cromo totale, rame, tallio, idrocarburi pesanti, DDTs e PCB. Ciò nonostante, il GPS ne prevede l'ampliamento;

inoltre, a seguito di accertamenti eseguiti nel corso del 2018, con riferimento al canale Fosso Imperatore, sito nei pressi dell'area PIP di Nocera Inferiore, è emerso, da un lato, che gli scarichi sono effettuati in assenza di trattamento o a valle di un trattamento inidoneo o inefficace, e, dall'altro, che la maggior parte delle aziende, che è stata sottoposta a controllo, opera in assenza di AUA e di SCIA;

in data 6 ottobre 2018, la prima firmataria ha eseguito un sopralluogo in prossimità del canale Fosso Imperatore e, constatata una gravissima situazione di degrado ambientale, nei giorni successivi ha provveduto al deposito di un esposto alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Nocera Inferiore;

nonostante il grave stato di inquinamento del bacino idrografico del Sarno sia un dato incontrovertibile, la Regione Campania, a fronte dei rilievi formulati dalla Commissione, ha dichiarato che i fanghi derivanti dal dragaggio sono presuntivamente identificati con codice CER 17.05.06, e le terre e rocce da scavo con il codice CER 17.05.04. Si tratta, come noto, di codici che rispettivamente identificano fanghi di dragaggio e terre e rocce da scavo non pericolosi;

inoltre, sempre a fronte della richiesta di chiarimenti da parte della Commissione circa l'esecuzione delle opere nell'ex SIN, la Regione Campania ha categoricamente escluso che le opere del GPS interessino aree ricadenti nell'ex SIN;

considerato che:

in base al PRB 2013, aggiornato nel 2019, il fiume Sarno è un'Area Vasta (Avellino), ovvero un'area in cui i dati esistenti inducono a ri-

tenere che la situazione ambientale sia particolarmente compromessa, a causa della presenza contemporanea, in porzioni di territorio particolarmente limitate, di più siti inquinati e/o potenzialmente inquinati;

dall'esame del PRB 2019 emerge una diffusa situazione di inquinamento, che interessa il suolo, le acque superficiali e profonde, derivante dagli scarichi fognari e industriali abusivi. Inoltre, alla luce delle tabelle allegate al predetto Piano, che individuano, tra l'altro, i siti potenzialmente contaminati, risulta assolutamente inverosimile che gli interventi del GPS non coinvolgano aree inquinate ricadenti nell'ex SIN;

con decreto dirigenziale n. 75 del 10 giugno 2019 la Regione Campania ha disposto la proroga di cinque anni dell'efficacia del decreto dirigenziale n. 177 del 2 dicembre 2013, con il quale è stato espresso parere favorevole di valutazione di impatto ambientale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti o di altri elementi al riguardo, e quali iniziative intenda assumere al fine di verificare se i soggetti tenuti a conformarsi alle prescrizioni della Commissione VIA abbiano provveduto ad ottemperare alle stesse;

se ritenga opportuno assumere iniziative volte a chiarire con precisione le aree interessate dalle opere del GPS, al fine di escludere che queste riguardino aree comprese nell'ex SIN;

se, a fronte dell'aggravarsi dello stato di inquinamento del bacino idrografico del fiume Sarno, non ritenga di intraprendere azioni dirette a valutare nuovamente la compatibilità ambientale del GPS.

(3-01051)

