

# **BOZZA NON CORRETTA**

---

**CAMERA DEI DEPUTATI**

**SENATO DELLA REPUBBLICA**

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**MISSIONE IN VENETO**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 LUGLIO 2019**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI**

**Audizione del comandante della capitaneria di porto di Venezia, Piero Pellizzari**

**La seduta inizia alle 19.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante della capitaneria di porto di Venezia, il contrammiraglio Pietro Pellizzari, accompagnato dal capitano di vascello Sandro Muccio. Ringrazio entrambi per la presenza e anche per l'ospitalità della giornata di oggi.

Comunico che l'audito ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'audito che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Oggetto della Commissione, strettamente collegato alla Commissione rifiuti, è l'attività di dragaggio, quindi io vi pregherei di fare innanzitutto una relazione introduttiva su quello che ritenete opportuno per descrivere la vostra attività nel porto di Venezia con una particolare attenzione all'organizzazione dell'attività di vigilanza e controllo.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Presidente, grazie e benvenuti a Venezia. Spero che il sopralluogo che è stato condotto sia stato proficuo e aiuti i lavori della Commissione.

Insieme al collega Muccio abbiamo preparato una memoria che intenderemmo lasciare agli atti della Commissione e che credo di poter leggere in trenta minuti. Se lei me lo consente, procederei in questo senso, a meno che non abbiate delle domande, ma credo che lei mi abbia già detto di procedere con un'introduzione.

PRESIDENTE. Successivamente le faremo delle domande.

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Teniamo in considerazione che la Commissione ha già ascoltato il comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, l'ammiraglio Pettorino, che ha illustrato in modo esauriente le competenze generali del Corpo, in particolare quelle in materia ambientale. Non mi soffermerò nuovamente sulle competenze generali, se non per richiamare gli strumenti messi a disposizione delle capitanerie di porto da quello che è impropriamente definito «il Codice dell'ambiente», il decreto legislativo n. 153 del 3 aprile 2006, «Norme in materia ambientale».

In particolare, il decreto n. 152 attribuisce al Corpo all'articolo 135 la competenza della sorveglianza e dell'accertamento delle violazioni in materia di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche e all'articolo 296 le competenza ad accertare le violazioni e a erogare le sanzioni, di cui ai commi da 5 a 8 del predetto articolo, in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per l'uso marittimo. Qui a Venezia ovviamente questo è un aspetto molto importante.

Prima ancora del decreto n. 152, nelle disposizioni per la difesa del mare, il Corpo, attraverso la sua organizzazione periferica, opera sulla base di direttive vincolanti, generali e specifiche del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo. Visti gli orari e dato che noi abbiamo esigenze di sposamento, se ha detto che dura mezz'ora, poi probabilmente avremo cinque-dieci minuti per fare domande, quindi le chiedo se può essere il più sintetico possibile. Comunque la deposita integrale. Illustri le parti più importanti e poi eventualmente...

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Cominciamo col distribuirla e poi io cerco di sommarizzare il più possibile.

## BOZZA NON CORRETTA

---

Il Corpo effettua, a mente delle norme che ho citato prima, quotidiani controlli negli ambiti portuali, espletando un'attività che, oltre al costante monitoraggio del territorio in giurisdizione, rappresenta anche un deterrente per chi voglia effettuare attività illecite.

Lei, presidente, ha accennato al fatto che io sono il comandante del porto di Venezia, ma io sono anche direttore marittimo del Veneto, quindi estendiamo su tutto il territorio veneto e anche sul lago di Garda i compiti della mia capitaneria di porto e del mio personale.

Ovviamente è importante rilevare l'estensione e la particolare morfologia della laguna veneta, che è un luogo molto particolare, molto esteso, su cui i controlli ambientali devono essere assolutamente molto completi e continui e implicano una grossa quantità di personale che svolge questa attività. Vorremmo averne sempre di più, ma dobbiamo fare con quello che abbiamo.

Una delle attività importanti che svolgiamo – ma credo che il comandante generale lo abbia già citato – è l'attività di raccolta dei dati dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. A mente del decreto legislativo n. 182 del 24 giugno 2003, il Corpo svolge questa attività in ordine alle navi che scalano il porto di Venezia, per verificare che non abbiano scaricato lungo la rotta i rifiuti prodotti dalle navi stesse.

Un altro aspetto che riguarda le navi sono le verifiche sull'utilizzo del combustibile per uso marittimo. A Venezia, oltre alle norme vigenti che riguardano il tenore di zolfo, c'è un protocollo Venezia che è stato siglato tra l'autorità di sistema portuale, le compagnie di navigazione e il comune di Venezia per limitare il tenore di zolfo e i livelli minimi previsti che saranno introdotti dalla normativa negli anni a venire. La capitaneria di porto svolge un'attività di controllo proprio per verificare che questo tenore di zolfo delle navi sia effettivamente quanto detto.

In particolare, questa attività ha previsto 135 controlli nel 2014, con sei navi sanzionate, 114 controlli nel 2015 con sette navi sanzionate, fino ad arrivare ai giorni nostri (i dati sono sulla relazione), con 26 controlli nel 2019 e tre navi sanzionate. Questo è molto attenzionato dalla popolazione veneziana, che vede le navi da crociera che ormeggiano alla Marittima; questo discorso relativo al tenore di zolfo è particolarmente sentito e richiesto ed è svolto ovviamente sotto il coordinamento della procura di Venezia.

Salterei alle campagne di tutela ambientale promosse dal Ministero dell'ambiente che sono state svolte nel corso degli anni. In particolare queste campagne hanno avuto delle tematiche ben precise anno per anno. Sempre cercando di stringere al massimo, vorrei ricordare l'attività del quinto nucleo operatori subacquei della Guardia costiera che nel luglio del 2017 è andato a controllare eventuali sversamenti dalle casse di colmata presenti all'interno dell'area SIN di Porto Marghera, non rilevando nel marginamento che interessa le casse di colmata del canale nord

## BOZZA NON CORRETTA

---

particolari situazioni di gravità o percolamenti dalle stesse. Avevamo trovato inizialmente delle singolarità, nel senso che vi erano dei rilievi in questo palancolato, ma non abbiamo rilevato e, quindi, non abbiamo segnalato alla procura della Repubblica sversamenti dalle stesse.

Un aspetto centrale all'interno della laguna è la gestione dei sedimenti lagunari e della normativa che riguarda il nuovo protocollo fanghi all'interno della legge speciale per Venezia e il piano morfologico della costa. Questo è un aspetto centrale, perché è una normativa speciale che riguarda l'area di Venezia, che non segue la normativa nazionale ed europea e, come tale, è fortemente attesa, perché si rifà al vecchio protocollo fanghi del 1993. Siamo in attesa che venga approvato, perché questo consentirebbe un'attività di dragaggio che è fondamentale per l'operatività portuale.

In questo momento abbiamo una situazione che riguarda il canale Malamocco-Marghera, che da piano regolatore portuale è a -12 metri, ma lo stesso deve essere mantenuto, perché, se non viene mantenuto, la discesa dentro il canale Malamocco-Marghera di sabbie e altri materiali che sono ai margini della sponda crea delle mote e questo ovviamente genera un problema per la sicurezza della navigazione, che è la motivazione per la quale io sono qui e che devo assolutamente tutelare.

In questo senso, già l'anno scorso ho dovuto anche emanare un'ordinanza al fine di limitare il pescaggio delle navi in ingresso. Limitare il pescaggio vuol dire limitare il carico delle navi e limitare il carico delle navi vuol dire che arrivano meno merci rispetto a quello che potrebbe entrare in porto, con tutti i danni che ne vengono a cadere.

PRESIDENTE. Che si intende per pescaggio?

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Il pescaggio è quanto la nave affonda sott'acqua.

Il canale ovviamente ha delle sponde, che possono scendere o meno con un gradiente e devono essere contenute, perché altrimenti il materiale scende e va a occupare il canale. Ovviamente la nave, prima di intraprendere la navigazione all'interno del canale, deve sapere esattamente di quant'è il pescaggio che ha avanti, altrimenti il comandante giustamente non intraprende la navigazione. Pertanto, devono essere fatti tutti i rilievi batimetrici, devono essere presenti sulle carte e devono essere rappresentati al comandante, perché quest'ultimo deve caricare la nave in Sud America per venire fino a qui, altrimenti non può entrare e non può scaricare le proprie merci. Questo è un tema estremamente importante per la portualità.

## BOZZA NON CORRETTA

---

Se non c'è il protocollo fanghi e, quindi, il piano morfologico della laguna di Venezia, non vengono indicate le aree dove questi fanghi che vengono presi in considerazione possono essere portati.

In questo momento mi dicono – perché questa non è una competenza della capitaneria di porto – che le casse di colmata all'interno della laguna di Venezia sono pressoché tutte piene, quindi, se non vengono individuate dal piano morfologico della costa le aree dove poter portare questi fanghi per la manutenzione, semplicemente per poterli portare a piano regolatore portuale e consentire alle navi di poter entrare, e il protocollo fanghi non va a individuare come caratterizzare i fanghi che devono essere portati nelle casse di colmata, a quel punto chiaramente ci sono dei problemi dal punto di vista dell'operatività portuale e della sicurezza della navigazione.

Siamo in attesa mese per mese che questi due importanti documenti vengano effettivamente redatti, ma ovviamente anche adottati tramite un provvedimento, che dovrebbe essere un decreto, se ricordo bene.

PRESIDENTE. Quali sono questi documenti?

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Il protocollo fanghi e il piano morfologico, sono due documenti diversi.

PRESIDENTE. Quale è lo stato del protocollo fanghi? Qual è la procedura che ancora manca?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Il documento è stato oggetto di uno studio molto approfondito da parte dell'università di Venezia, è stato anche presentato.

PRESIDENTE. Parliamo solo del protocollo fanghi o anche del piano morfologico?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Intanto parliamo del protocollo fanghi, quello che deve sostituire il protocollo esistente.

PRESIDENTE. Che è del 1993.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Che è del 1993. Deve essere approvato un nuovo documento, che sia in linea con le normative vigenti, discendenti da normativa europea, e

## BOZZA NON CORRETTA

---

che, quindi, renda i sistemi per la caratterizzazione dei sedimenti omogenei con la normativa che viene applicata a livello europeo, che è stato studiato dall'università di Venezia insieme a ISPRA ed è stato anche presentato. Sono in fase di affinamento alcuni elementi di maggiore attenzione che sono stati richiesti, ma adesso il problema è di carattere amministrativo, cioè bisogna stabilire se, così come fu fatto nel 1993 per il protocollo fanghi, deve essere una conferenza dei servizi che riunisce tutte le amministrazioni competenti ad approvare il protocollo e a renderlo vigente ovvero se deve venire approvato un decreto ministeriale che lo faccia diventare una norma da applicare per la laguna di Venezia. Siamo in questa fase.

PRESIDENTE. Va fatta o una conferenza dei servizi o un decreto?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Esattamente. La questione sono i tempi necessari per avere l'una o l'altro, nel senso che siamo in una fase obiettivamente di emergenza sotto i due profili, ambientale e dell'operatività del porto, quindi bisognerebbe scegliere, non solo la procedura più idonea, ma anche quella che consenta più immediatamente di applicare le norme.

C'è un elemento fondamentale all'interno di questo protocollo: il fatto che si debba prendere atto della perdita di sedimenti da parte della laguna, annualmente in media 800.000 metri cubi, che già di per sé costituisce un danno ambientale, a prescindere dal trattamento dei materiali di dragaggio. Pertanto, intervenire per garantire il mantenimento di questi sedimenti all'interno della laguna con una destinazione adeguata significa intervenire su questo danno ambientale in corso.

Arriviamo, quindi, al secondo documento, che è il piano morfologico. Una volta che si stabilisce con il nuovo protocollo come fare le caratterizzazioni e come trattare e classificare i fanghi, bisogna stabilire come e dove andarli a portare e lì occorre il piano morfologico.

PRESIDENTE. Quindi sono consequenziali, non sono in parallelo, cioè prima va fatto il protocollo fanghi e poi, di conseguenza, il piano morfologico?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Esatto. Di fatto era stato già presentato un piano morfologico, che è stato rimandato al provveditorato con una serie di prescrizioni, per adeguarlo a quelli che da parte del Ministero dell'ambiente e della Commissione VIA sono considerati elementi essenziali. Tra questi ovviamente c'è anche l'adeguamento agli elementi preliminari che derivano appunto dal nuovo protocollo, quindi l'uno dipende dall'altro.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Non abbiamo particolari segnalazioni da fare riguardo ai natanti semiaffondati e abbandonati, il cui numero è estremamente limitato. C'è un forte controllo all'interno della laguna da parte degli stessi abitanti, che ci segnalano immediatamente elementi sui quali possiamo intervenire.

Per quanto riguarda le bonifiche di Marghera, già citavo prima l'attività che abbiamo svolto riguardante i nostri subacquei, che hanno controllato il palancolato presente al limitare delle aree SIN e quello che ne è emerso.

In ordine agli escavi che lei citava prima, presidente, anche per quanto riguarda le competenze, l'attività di escavo all'interno del porto di Venezia è di competenza dell'autorità portuale, chiamata «autorità di sistema portuale» con l'ultima riforma, che mantiene al piano regolatore portuale i canali, chiedendo autorizzazioni di volta in volta al magistrato per le acque, che immagino sarà da voi audito.

Sulla base di questa autorizzazione, noi svolgiamo un'attività che è legata ovviamente alla sicurezza della navigazione, a fare in modo che le attività avvengano in sicurezza all'interno dei canali marittimi e a controllare, nell'ambito dell'autorizzazione, come e dove vengono spostati e portati effettivamente, all'interno delle casse di colmata che vengono indicate sempre dal magistrato delle acque, i fanghi che vengono raccolti. Questa è l'attività che svolgiamo normalmente.

Ho cercato di stringere il più possibile.

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

SILVIA BENEDETTI. Io vorrei capire una cosa. Citate qui la perdita annua di sedimenti pari a circa un milione di tonnellate. È la stima per la morfologia attuale della laguna, giusto? Sono stati riportati dati precedenti alla morfologia attuale? Ovviamente anche il traffico navale e la presenza delle bocche di porto sono un problema per il mantenimento dei sedimenti in laguna, quindi bisognerebbe ragionare anche su questo quando si fa il piano morfologico, se si vuole mantenere la laguna come tale. Vorrei capire, visto che avete riportato questo seminario, se eventualmente è stato fatto anche qualche confronto rispetto a situazioni precedenti, dove magari la perdita di sedimenti era diversa.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. L'elemento che è emerso a seguito degli studi dell'università di Venezia è che quella che viene riportata è una perdita di sedimenti

## BOZZA NON CORRETTA

---

annua media. Ciò significa che le condizioni complessive della laguna, quindi non soltanto dei canali che vengono dragati, ma della laguna nel suo complesso, subiscono questa perdita annua, che è dovuta anche al fatto che le barene, le velme e tutte quelle formazioni che garantiscono il trattenimento dei sedimenti dovrebbero essere mantenute. Questa manutenzione è possibile soltanto attraverso l'utilizzo di sedimenti della stessa laguna, che tra l'altro per norma non possono essere portati fuori, devono rimanere in laguna. È quello il principio. Se ci fosse il piano morfologico, si saprebbe come e dove destinare, per ricostituire le barene e le velme, questi sedimenti.

Quello che viene scavato è in sé un materiale importante, è un valore che deve essere ricomposto per garantire che la laguna mantenga una sua morfologia.

SILVIA BENEDETTI. Tuttavia, quindi, non c'è un confronto. Bisogna comunque mantenere la laguna, sono d'accordo, però a livello di traffico navale e di bocche di porto aumenta l'eventuale perdita di sedimento. La mia domanda era se ci fosse stata una differenza di questa perdita annua, se fosse emerso questo dato anche in seno a questo seminario.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Se ci fosse un incremento rispetto agli anni passati dovuto ai lavori del MOSE (Modulo sperimentale elettromeccanico) intende dire?

SILVIA BENEDETTI. Anche.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Non ho un elemento così specifico riguardo a questa cosa, però...

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Vediamo di approfondire. Lei parlava anche di traffico navale. Io non riesco a mettere in relazione il traffico navale con i sedimenti, però possiamo provare a ragionarci.

Quello che il MOSE so che ha provocato è un aumento... Nel momento in cui vai a restringere una bocca di porto – perché la laguna di Venezia ha tre bocche – aumentano le correnti e, se aumentano le correnti in ingresso e in uscita, esce più facilmente il materiale. È proprio per questo che stiamo parlando di quei quantitativi che sono usciti e che, invece, in qualche modo bisogna cercare di tenere all'interno in quanto sedimento per ricreare all'interno del piano morfologico queste nuove... e mantenere la laguna per l'importanza che ha da un punto di vista

## BOZZA NON CORRETTA

---

ambientale.

VINCENZO D'ARIENZO. Nella relazione che ci avete consegnato leggo che già nel 2016 avete segnalato alla procura della Repubblica alcune criticità nell'applicazione del protocollo fanghi del 1993. Può declinare quali sono queste ipotesi di reato?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Noi abbiamo informato la procura di una situazione che deriva dall'utilizzo dell'isola di Trezze, dove i fanghi vengono depositati. La questione che avevamo sottolineato è: se i fanghi vengono depositati nell'isola di Trezze quale che sia il tipo di classificazione, c'è il rischio che il percorso che vorremmo seguire per la definizione di questi fanghi, se eventualmente cambiasse il modo di classificarli, potrebbe metterci in difficoltà qualora il fango venisse mescolato.

Abbiamo, quindi, chiesto che venissero fatti degli approfondimenti, e abbiamo avuto delega per quello, in relazione al confinamento di tutti i lotti di sedimenti che vengono trasportati all'isola di Trezze, perché avevamo un dubbio su questa gestione.

Quello che abbiamo condiviso con l'autorità giudiziaria era il meccanismo, che è un meccanismo che si basa sul protocollo fanghi, che dovrebbe essere adattato, dal nostro punto di vista, alle normative vigenti.

VINCENZO D'ARIENZO. Quindi qual è stata la soluzione?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. In questo momento si sta lavorando su una richiesta pressante a chi gestisce l'isola di Trezze di darci un'informazione sulla destinazione di ogni quantitativo di fanghi che viene movimentato, per sapere dove esattamente vengono dislocati, affinché non ci sia una gestione che sfugga storicamente al controllo dei lotti. Infatti, funziona in questa maniera: quando il provveditorato autorizza lo spostamento dei sedimenti, affinché vengano sistemati all'isola di Trezze, vengono staccati i cosiddetti «bollettini», che corrispondono ai quantitativi dei lotti.

Quello che intendiamo fare, da quando ci siamo posti il problema per il futuro, è avere continuamente contezza di dove ciascun lotto viene messo e depositato. Il fatto che la caratterizzazione di un lotto piuttosto che di un altro ci dica che c'è una classe piuttosto che l'altra per noi anche in futuro può essere importante.

## BOZZA NON CORRETTA

---

VINCENZO D'ARIENZO. Perché avevate rilevato che i sedimenti A, B e C venivano messi praticamente insieme?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Il problema degli C non doveva esserci in quel momento, perché avevamo un'esigenza diversa e il sedimento di classe C in questo momento dovrebbe avere la destinazione molo Sali, perché ha quella destinazione e sarebbe un peccato non utilizzare il molo Sali per quello, ma per altri sedimenti. Il problema era quello di sapere esattamente se un sedimento buono rispetto a uno meno buono rimane separato. Era quella la necessità: non avere una mescolanza dei sedimenti. Siamo intervenuti perché da questo punto di vista ci fosse precisione anche nella gestione successiva.

VINCENZO D'ARIENZO. E l'avete ottenuta?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Su quello sì. Attualmente, così come in altre situazioni, abbiamo una costante informazione da parte di chi gestisce il sedimento.

PRESIDENTE. A me interessa approfondire e capire bene la situazione attuale. Visto che spetta a voi l'attività di vigilanza e controllo sui dragaggi, come effettuate questo controllo? Come viene organizzato? I materiali dragati A, B, C, considerando anche la situazione delicata di Trezze, come vengono smaltiti e che controllo si fa sullo smaltimento, in tutta la filiera, quando viene dragato, controllato e trasportato?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Queste sono le attività di verifica ormai standardizzate. Abbiamo i nostri mezzi navali che seguono le chiatte che dragano i sedimenti e le chiatte sono a loro volta monitorate da parte della nostra sala operativa. Controlliamo che i quantitativi che vengono consegnati all'isola di Trezze corrispondano a quelli per i quali i bollettini vengono staccati da parte del provveditorato. Inoltre, insieme ad ARPAV, periodicamente facciamo anche delle controanalisi su quelle situazioni che dal nostro punto di vista potrebbero necessitare dei campionamenti periodici.

Resta il fatto che a monte la caratterizzazione deve essere prodotta e deve essere disponibile.

PRESIDENTE. Quindi, come vengono smaltiti?

## BOZZA NON CORRETTA

---

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Vengono stoccati nelle aree destinate. Già in partenza è il provveditorato che nel suo provvedimento di autorizzazione indica esattamente dove il materiale deve essere portato, quindi è l'autorizzazione che viene verificata. L'autorizzazione prevede che sia portato al molo Sali, ovvero all'isola di Trezze...

PRESIDENTE. La colonna C deve andare in discarica. Quale discarica?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. No, la colonna C in questo momento va al molo Sali. È un'area di riempimento autorizzata nell'ambito del porto ed è l'unica che in questo momento...

PRESIDENTE. La vasca di contenimento è C?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Sì.

PRESIDENTE. E oltre C?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Credo che il molo Sali sia anche oltre C; C e oltre C.

PRESIDENTE. Molo?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Molo Sali.

PRESIDENTE. Ed è una discarica, quindi?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. È una vasca di colmata.

PRESIDENTE. Tuttavia, oltre C deve andare in discarica...?

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Noi non abbiamo in questo momento materiale oltre C. Noi controlliamo questa cosa, ma...

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. Se sta a voi controllare la destinazione, voi controllate solo quella che deve rimanere in sede, quindi in teoria A, B e C, oppure voi dovete controllare anche quello che è inquinato, è oltre C e, quindi, va in discarica? Voi dovete controllare anche questo percorso? Immagino che la discarica sia fuori il porto?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Io non ho informazioni di sedimenti che siano andati in discarica fuori dal porto.

PRESIDENTE. Quindi non è mai esistito un oltre C?

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Nel periodo in cui noi siamo stati qui.

PRESIDENTE. Va bene, però prima, per esempio, l'autorità ha detto, se ho capito bene, che A e B, che sono la maggior parte, dovrebbero essere riutilizzate, però attualmente B e C vanno a Trezze, non a questa che mi avete detto, che si chiama...

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Molo Sali.

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Chiedo scusa, presidente. Lei ha parlato di oltre C, che va in discarica. Noi stiamo dicendo che, invece, C va a finire dentro il molo Sali.

PRESIDENTE. No, qui è stato detto che vanno a Trezze. Non sono due cose diverse?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Sì, Trezze e molo Sali sono due cose diverse.

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Sono due aree distinte e diverse.

PRESIDENTE. Se ho capito bene, B e C vanno a Trezze.

## BOZZA NON CORRETTA

---

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Hanno vasche di contenimento anche in C, sì.

PRESIDENTE. B non dovrebbe andare a Trezze, però nel frattempo B, che è la stragrande maggioranza, e anche C vanno a Trezze. Invece questo molo Sali che cos'è?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. È una vasca di contenimento dove possono andare i residui C e oltre C.

PRESIDENTE. Anche oltre C?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Sì.

PRESIDENTE. Quindi è una discarica, perché oltre C dovrebbero andare in discarica?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. È fatto apposta per quello, è l'unico punto dove possono arrivare.

VINCENZO D'ARIENZO. Le risulta che siano stati portati in questo molo?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Recentemente no, però quello è l'unico posto dove possono andare, giacché portarli da un'altra parte significherebbe perdere quel volume possibile di questi materiali, che sono una parte abbastanza residua, che, se non andassero lì, non avrebbero dove andare. Mettere un altro tipo di rifiuto lì sarebbe un costo, nel senso che per smaltire l'oltre C l'Autorità portuale dovrebbe pagare, mentre quel limite è quello che gli consente di mettere quelli che si riescono...

PRESIDENTE. C'è qualcosa che non mi torna, nel senso che è stato detto che B e C vanno a Trezze, adesso, invece, mi dite che C e oltre C vanno al molo Sali. Quindi B dove va? Va a Trezze come mi è stato detto nell'audizione precedente?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Sì, B è quel sedimento che in teoria, nell'ambito...

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. Dovrebbe essere riutilizzato, ma nel frattempo va a Trezze. Tuttavia C, che è circa il 10 per cento per quanto riguarda Malamocco, va...

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Va nelle casse di contenimento di Trezze.

PRESIDENTE. Adesso, però, voi mi avete detto che C, invece, va a molo Sali.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. C e oltre C, nel senso che quello è un punto in cui sono autorizzati i depositi C e oltre C.

PRESIDENTE. Vorrei capire. Nell'audizione precedente mi è stato detto che C va esclusivamente a Trezze, il molo Sali non è stato neanche citato. Adesso voi, invece, dite che C va al molo Sali. Sono due cose differenti, quindi...

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. È una questione di destinazione.

VINCENZO D'ARIENZO. Comunque nella relazione voi specificate che è Trezze, non dite...

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Va a Trezze, nel senso che la possibilità di destinazione nel molo Sali fino a oltre C consentirebbe di mettere anche le altre.

PRESIDENTE. C va a Trezze o al molo Sali?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. In questo momento sta andando a Trezze.

PRESIDENTE. Non al molo Sali, allora?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. No, sta andando a Trezze. Io stavo dicendo che c'è una possibilità, visto che si può andare oltre C, di utilizzo del molo Sali e di conferire anche quelli che sono meno inquinanti. È evidente questo, ma quello rappresenterebbe un

## BOZZA NON CORRETTA

---

costo.

PRESIDENTE. Quindi attualmente vanno a Trezze, però potrebbero in teoria andare anche al molo Sali.

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Potrebbe anche andarci A, evidentemente. Se li può arrivare quello di classe peggiore, è chiaro che può andare quell'altro, ma non conviene.

VINCENZO D'ARIENZO. Capitano, fa fede la relazione che avete fatto?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Certamente.

VINCENZO D'ARIENZO. Qui c'è scritto che va tutto a Trezze.

PRESIDENTE. Ecco perché adesso sentivo «molo Sali» e mi chiedevo... Perfetto. Ho un'altra domanda: per quanto riguarda la stazione marittima, se dovesse rimanere lì – e comunque adesso è lì – ci sono possibili vie d'acqua alternative al canale della Giudecca per il transito ovviamente in sicurezza delle grandi navi?

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. L'unica alternativa è il percorso che parte da Malamocco e che arriva fino al canale Malamocco-Marghera e che poi, per raggiungere la Marittima, dovrebbe imboccare il canale Vittorio Emanuele.

Il canale Vittorio Emanuele in questo momento ha varie profondità, ma ha una profondità media intorno ai 6,5 metri, quindi la Marittima, dove in questo momento scalano navi da crociera fino a 293-294 metri, con pescaggi che si aggirano intorno agli 8,5 metri, non può essere raggiunta attraverso quella via alternativa.

Se ci fosse quella via alternativa, io l'avrei indicata, perché il Passera-Clini dice che io dovrei indicare le vie praticabili al fine di evitare il passaggio davanti a San Marco. Questo è proprio un mio compito. Se non l'ho fatto, è proprio perché il Vittorio Emanuele sta nelle condizioni in cui è, e torniamo al discorso dei dragaggi.

PRESIDENTE. Bisogna trovare una soluzione.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della capitaneria di porto di Venezia*. Bisogna trovare una soluzione. In questo momento sarebbe più che opportuno, proprio per assicurare dal punto di vista della sicurezza, anche portuale, la possibilità di avere, non solo una via d'uscita, ma più di una via d'uscita, quindi sia poter uscire dalla Marittima verso Malamocco che da Mestre poter uscire dal Lido.

Non so se riusciamo a vederlo, ma è sostanzialmente un semicerchio che in questo momento non si chiude, perché il canale Vittorio Emanuele, che avete percorso oggi con la motovedetta proprio uscendo dalla capitaneria, sta nelle condizioni che stiamo dicendo, cioè sta a circa 6,5 metri, quindi può passare solamente un traffico relativo ai mezzi di servizio e non alle navi. È il canale Vittorio Emanuele III.

Questo che cosa provoca? Dal punto di vista della sicurezza ve l'ho detto, ma anche, unitamente alla larghezza dei canali, al pescaggio e quant'altro, il fatto che il porto di Venezia sia un porto dove dobbiamo organizzare dei convogli. A differenza degli altri porti, non ci sono navi che entrano e che escono, ma ci sono navi solamente *one way*, cioè in un'unica direzione, che entrano o che escono, e si crea un convoglio in modo tale che il porto possa essere raggiunto. Questo non riguarda le navi da crociera, ma soprattutto la parte relativa a Marghera.

VINCENZO D'ARIENZO. Vorrei ripetere una domanda che ho già fatto prima, ma l'Autorità di sistema portuale non ne era a conoscenza. Voi avete chiari i rapporti all'interno del SIN, quali sono le aree bonificate e quelle non bonificate, soprattutto mi pare di aver capito di proprietà privata? Se lo sapete, altrimenti...

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Quelle attualmente bonificate no, sappiamo quelle dove sono in corso attività di bonifica, che stiamo monitorando.

PRESIDENTE. Quelle dell'Alcoa?

SANDRO MUCCIO, *Capo reparto tecnico amministrativo*. Esattamente. Peraltro, come è scritto nella relazione, per imbarcare le terre da scavo che sono contaminate occorre un'autorizzazione che viene rilasciata dal comando generale e, quindi, dobbiamo seguire il trasporto.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, vi ringraziamo e dichiaro conclusa l'audizione.

## **BOZZA NON CORRETTA**

---

**La seduta termina alle 19.40.**