

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 A SALERNO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI

Audizione del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito

L’audizione comincia alle 10.42.

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca l’audizione del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, dottor Pietro Spirito, accompagnato dall’ingegner Adele Vasaturo, dirigente ufficio tecnico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e dall’ingegner Elena Valentino, dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che ringrazio per la presenza. Il dottor Spirito 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. Ricordo infine che la Commissione si occupa degli illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, nonché dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti.

Cedo dunque la parola al dottor Pietro Spirito per lo svolgimento della sua relazione. Noi ci occupiamo di rifiuti. Stiamo aprendo una questione per noi interessante relativa ai dragaggi in generale dei principali porti italiani e stiamo iniziando con Salerno. Se ci delinea un quadro generale, poi magari formuleremo delle domande di approfondimento.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Provo, come ha detto il presidente, a inquadrare il percorso che ci ha condotto sino a oggi alla vigilia della realizzazione del dragaggio, in modo da farvi comprendere tutti gli adempimenti che abbiamo seguito e tutto il rispetto della normativa che ci ha condotto sin qui.

Intanto, vorrei sottolineare i motivi per i quali il dragaggio è un'opera fondamentale per un porto, e per un porto come Salerno, direi due motivi, fondamentalmente.

Uno è implicito nella dinamica portuale: migliorare la competitività del porto. Con l'evoluzione del naviglio, evidentemente abbiamo bisogno di accogliere navi di maggiore dimensione, altrimenti i porti rischiano di essere tagliati fuori dalle rotte principali, e questo in tutti i segmenti di mercato, direi in particolare nel mondo dei container e nel mondo delle crociere, dove i due segmenti, passeggeri e merci, rispettivamente, sono di livello fondamentale.

Io voglio, però, sottolineare il secondo elemento, a mio avviso molto importante, per cui i dragaggi vengono fatti, ed è una ragione di carattere ambientale, che non si sottolinea mai abbastanza. In realtà, con la possibilità di accogliere navi di maggiori dimensioni, accogliamo navi di minore impatto ambientale.

Ovviamente, le navi di nuova costruzione rispondono a requisiti dal punto di vista dell'impatto ambientale migliori rispetto a quelli del naviglio tradizionale di dimensioni più ridotte. Il dragaggio ha un impatto positivo dal punto di vista dell'ambiente proprio perché il naviglio ha una dimensione e una tecnologia di impatto sull'ambiente e sulla città in porti, come i porti italiani, che sono storici, e sono collocati in genere, come nel caso di Salerno, nel cuore delle nostre città, dunque si ha bisogno anche di garantire dal punto di vista delle emissioni delle navi standard di minore impatto verso la popolazione.

Entro un po' nel merito del percorso che abbiamo seguito, a partire dall'adeguamento tecnico funzionale del porto di Salerno, che sostanzialmente prevede due interventi di impatto molto rilevanti: la realizzazione del dragaggio e l'allungamento del molo di sovraflutto, due opere

sostanzialmente connesse per garantire la migliore funzionalità del porto, approvate dal Consiglio superiore lavori pubblici nel 2010 e dalla regione Campania nel 2011. Il primo percorso di carattere autorizzativo è stato proprio sulla natura delle opere, e quindi l'adeguamento tecnico funzionale è stato autorizzato, a livello nazionale, dal Consiglio superiore lavori pubblici e, a livello regionale, dalla regione Campania.

Siamo poi passati al tema della procedura di valutazione di impatto ambientale, ovviamente rilevante. La valutazione si è conclusa con esito favorevole, ma con prescrizioni, con il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali, n. 150 del 27 maggio 2014. Noi abbiamo proceduto a valle di questo decreto a realizzare il piano di caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti da dragare, elemento per valutare la tipologia dei sedimenti da dragare e successivamente rendere coerente il piano di dragaggio rispetto alla tipologia dei sedimenti appunto da dragare.

Ovviamente, abbiamo bandito una gara per la realizzazione di questa caratterizzazione, che ha determinato una qualità dei nostri sedimenti tale da poter essere caratterizzata, nelle fasce previste dal Ministero dell'ambiente, come A2, sedimenti di ottima qualità dal punto di vista dell'ambiente. Così li abbiamo consegnati dopo aver realizzato alla valutazione del Ministero dell'ambiente.

In realtà, a questo punto abbiamo prima lavorato, ed è un tema a nostro avviso molto importante nel nostro percorso, a verificare se la qualità elevata dei sedimenti vedesse l'interesse da parte di qualche soggetto a utilizzarli come ripascimento – questa era una possibilità – quindi abbiamo fatto una manifestazione pubblica di interesse, che non ha riscontrato però un interesse da parte delle amministrazioni. Siamo passati così alla seconda possibilità, data in questi casi, con la tipologia A2, la caratteristica dei sedimenti che avevamo individuato, dall'immersione diretta in mare in area al di fuori della piattaforma continentale.

Per poter fare questo, abbiamo dovuto individuare il sito di immersione in mare e ci siamo avvalsi della collaborazione di uno degli enti più qualificati del nostro Paese che agisce nel nostro territorio, cioè la stazione zoologica Anton Dohrn, con la quale abbiamo un rapporto plurimo di collaborazione con l'autorità di sistema. Abbiamo fatto una convenzione, in questo caso, per eseguire la caratterizzazione del sito di immersione in mare dei sedimenti oggetto dell'escavo, e il Dohrn ha proposto l'area che era stata già utilizzata nel dragaggio del 2004 e autorizzata

precedentemente dal Ministero dell'ambiente, ampliando la zona di utilizzo. Sostanzialmente, si è arrivati a individuare un'area circolare distante dal centro 8 miglia nautiche, con un raggio pari a 2,5 miglia nautiche.

A questo punto, abbiamo realizzato, attraverso una gara di evidenza pubblica, il piano di monitoraggio ambientale dell'ecosistema marittimo *ante*, durante e *post operam* i lavori di dragaggio, da redigere in ottemperanza al DM con cui il Ministero dell'ambiente ci aveva dato, assieme al Ministero per i beni culturali, il via libera sulla valutazione di impatto ambientale, quindi il DM n. 150 del 2014 precedentemente citato.

A questo punto, abbiamo presentato il nostro piano predisposto secondo quanto previsto dal regolamento del 2016, l'ultima normativa, in particolare il DM 15 luglio 2016, n. 173, che reca modalità e criteri per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini.

Il piano di monitoraggio è stato trasmesso all'ARPAC, l'organismo regionale di controllo, come voi sapete. Questo piano è stato approvato dall'ARPAC con prescrizioni con nota del 7 ottobre 2016. A questo punto, abbiamo trasmesso il piano di monitoraggio, adeguandolo alle osservazioni che l'ARPAC ci aveva fatto relativamente al sito di immersione, e abbiamo verificato anche le modalità con le quali definire la geometria di queste aree secondo subaree individuate all'interno del sito di immersione stessa.

Il 16 ottobre 2016, la stazione zoologica Anton Dohrn ha trasmesso la relazione finale sul sito di immersione in mare con la nuova configurazione dell'area, avendo individuato quattro aree di forma quadrata e avendo individuato correttamente ed esattamente latitudine e longitudine delle aree interessate, con una profondità maggiore di 200 metri.

A novembre 2016, dopo la conclusione dei lavori dell'Anton Dohrn, abbiamo presentato al Ministero dell'ambiente istanza di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006. L'istanza è stata corredata da uno studio preliminare ambientale, che guardava in particolare ai seguenti punti: caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei fondali del porto, del canale di ingresso e della classificazione dei sedimenti; relazione della stazione Anton Dohrn sulle caratteristiche dell'area di immersione a mare dei materiali di escavo; il piano di monitoraggio ambientale dell'ecosistema marino.

A luglio 2017, a un anno di distanza dalla nostra domanda, il Ministero dell'ambiente ha

trasmesso a noi i seguenti provvedimenti, ossia due decreti: il decreto direttoriale n. 219 del 19 luglio 2017, con cui la procedura è stata esclusa dalla valutazione di impatto ambientale per il progetto di gestione dei sedimenti dragati; il decreto direttoriale n. 220, successivo, di ottemperanza alla prescrizione n. 7, quella che ci era stata dettata precedentemente con il DM n. 150 del 2014, con l'allegato parere della commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale.

Il decreto direttoriale n. 219, il primo dei due, del 2017, ci ha dettato prescrizioni relative al piano di monitoraggio e ha subordinato l'autorizzazione all'immissione dei sedimenti dragati a mare all'esito positivo degli adempimenti, previsti in particolare dalla prescrizione n. 2 di questo decreto, per verificare la compatibilità dell'area individuata alla potenziale immersione dei sedimenti dragati.

Per adeguarci a ciò che nei due decreti direttoriali il Ministero dell'ambiente ci individuava come prescrizione per avere l'autorizzazione, abbiamo dato incarico alla stazione zoologica Anton Dohrn di eseguire il piano di monitoraggio ambientale *ante operam*.

L'attività è stata svolta con nuova convenzione con l'Anton Dohrn sotto il controllo dell'ARPA Campania. Abbiamo deciso, in questo caso, di far operare il Dohrn e l'ARPAC Campania assieme per far valutare ai due organismi pubblici congiuntamente la conformità sulla valutazione di congruità delle attività svolte nella fase *ante operam*.

A luglio 2018, dopo un anno di lavoro fatto assieme al Dohrn e assieme ad ARPA Campania, abbiamo prodotto istanza al Ministero dell'ambiente per il completamento dell'iter autorizzativo all'immissione dei sedimenti in mare, avendo adempiuto alle prescrizioni che il Ministero dell'ambiente ci aveva dettato con i decreti direttoriali di un anno prima.

In particolare, in questa ultima fase di valutazione dell'impatto, uno dei principi su cui hanno lavorato la stazione Anton Dohrn e l'ARPAC è stato quello di individuare la finestra temporale con la quale noi possiamo realizzare i lavori di dragaggio, ed è stata individuata una finestra temporale compresa tra la metà di novembre dell'anno x e la fine di marzo dell'anno x+1, con la possibilità di una proroga di quindici giorni fino al 15 di aprile sempre dell'anno x+1.

Ovviamente, quella viene valutata come la finestra temporale che garantisce il minor impatto ambientale sull'ecosistema. Sostanzialmente, potremo realizzare il dragaggio in due annualità. Per la massa delle operazioni di dragaggio che volevamo realizzare – parliamo di circa 3 milioni di metri cubi – considerando il vincolo temporale che ci è stato posto dalle istituzioni pubbliche, dall'Anton Dohrn e dall'ARPAC, poi validato dal Ministero dell'ambiente, possiamo

stimare che siamo in grado di realizzare il dragaggio in due annualità.

Abbiamo allora trasmesso anche la relazione relativa alle analisi di torbidità. Questo è un altro degli elementi che l'istituto Anton Dohrn ha valutato per noi e che abbiamo poi fornito al Ministero dell'ambiente.

Un ultimo elemento, e qui tengo anche a sottolineare il valore del rapporto di collaborazione con le istituzioni pubbliche, riguardava il piano di moderato acustico, atmosferico e ambientale.

Innanzitutto, abbiamo trasmesso le nostre valutazioni all'ARPAC, che ha espresso sul nostro piano un parere favorevole con prescrizioni, e in particolare sono stati prescritti ulteriori parametri da monitorare e due aree in particolare da monitorare ai fini di una migliore rappresentazione delle concentrazioni di emissioni in atmosfera e del rumore in alcune aree residenziali. Sostanzialmente, l'ARPAC, con queste prescrizioni, ci ha approvato lo studio specialistico.

A questo punto, abbiamo deciso, per operare in questa direzione, di attivare una collaborazione con un altro soggetto pubblico, sempre del territorio, che è il Consorzio interuniversitario per la previsione e prevenzione dei grandi rischi (CUGRI), costituito dalle due università di Salerno e di Napoli, in una modalità congiunta di collaborazione, e abbiamo dato loro l'incarico di eseguire il piano di monitoraggio atmosferico e acustico nelle fasi *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*, secondo quello che era stato definito dal nostro piano con le integrazioni che ci sono state richieste da ARPA Campania.

Il 20 maggio 2019, abbiamo come istituzione presentato al MATTM come ultimo anno la richiesta di proroga della validità del provvedimento di compatibilità ambientale.

Qual è ora il punto? Che cosa si realizzerà dal punto di vista pratico? E che cosa, quindi, ci è stato autorizzato? Alla fine di tutto questo percorso, il Ministero dell'ambiente ha autorizzato la nostra attività di dragaggio con tutte le prescrizioni che ho provato sinteticamente a descrivervi.

Dopo l'autorizzazione del Ministero dell'ambiente e sulla base di tutte le prescrizioni, abbiamo bandito la gara, che è in corso, per aggiudicare i lavori di dragaggio, e abbiamo richiesto un draga semovente aspirante autocaricante, con le capacità minima di 11.000 metri cubi, nonché la possibilità di mettere a disposizione – questo è uno degli elementi che valuteremo – ulteriori mezzi da parte dell'appaltatore, perché dobbiamo stare dentro quella finestra di quattro mesi di cui vi parlavo e l'interesse per noi è ottimizzare, migliorare l'utilizzo e lo sfruttamento di quella finestra.

Dobbiamo raggiungere, dal punto di vista delle batimetriche a regime, 14,50 metri di profondità, rispettivamente, nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione, all'interno della darsena

centrale e all'interno della darsena di ponente, mentre raggiungeremo 11,50 metri negli specchi acquei fino alla testata del Molo Tre Gennaio e alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi e 10 metri alla Banchina Rossa per una fascia di 20 metri dal ciglio banchina, mantenendo una batimetria attuale lungo le banchine non consolidate, per una fascia di 20 metri dal ciglio banchina. Complessivamente – ve lo citavo precedentemente – il volume di dragaggio riguarda all'incirca 3 milioni di metri cubi. Questa è la quantità complessiva di dragaggio che faremo.

L'intervento di dragaggio rientra nel grande progetto logistica e porti che stiamo realizzando, non solo nel porto di Salerno, ma anche nel porto di Napoli, anche se qui ci limitiamo a Salerno, finanziato con i fondi POR-FESR dell'Unione europea attraverso il canale della regione Campania.

Abbiamo lavorato con le istituzioni pubbliche a livello locale e a livello nazionale per garantirci tutti i finanziamenti, sia per i lavori di realizzazione del dragaggio sia per tutti i piani di monitoraggio che di volta in volta si sono aggiunti per effetto delle prescrizioni che abbiamo avuto nel corso della nostra procedura. Alla fine, abbiamo avuto due fonti di finanziamento: una, già preesistente, di 20 milioni di euro, alla quale si sono aggiunti 18,1 milioni di euro di fondi POR-FESR, e ciò ci ha consentito, mantenendo i limiti del quantitativo previsto dal decreto del MATTM, di arrivare sino a 3 milioni di euro di escavi.

Il progetto definitivo è stato rielaborato, quindi, complessivamente con un importo di 38,1 milioni di euro, 20 preesistenti + 18,1; è stato trasmesso a luglio 2018 per l'acquisizione del parere di competenza al comitato tecnico amministrativo del provveditorato interregionale della Campania, che ovviamente ha espresso il suo parere favorevole. A quel punto, abbiamo indetto la procedura aperta per l'affidamento dei lavori.

In questo momento, abbiamo già aperto le offerte tecniche ed economiche. La prima risulta, secondo i criteri del codice dei contratti, un'offerta anomala. Abbiamo chiesto all'impresa prima classificata le ragioni per le quali lei ritiene di essere in grado di rispettare i requisiti dell'appalto. Valuteremo, spero nei prossimi giorni, ma magari su questo l'ingegner Valentino ci dirà qualcosa di più, quest'offerta per poter definitivamente o aggiudicare, perché riteniamo congrui i requisiti che il primo classificato ci presenta, o passare al secondo classificato se non siamo convinti delle opinioni che saranno espresse dal primo classificato.

In termini generali, direi che mi posso fermare qui. Ovviamente, sono e siamo a vostra disposizione per i chiarimenti che riterrete necessari.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANDREA FERRAZZI. Ho alcune questioni. La prima, di carattere generale, va al di là della sua sfera decisionale.

È chiaro che la posizione del porto di Salerno è un tema, perché è all'interno del centro storico, è all'inizio della costiera amalfitana, ha un impatto visivo e acustico, e immagino anche di inquinamento.

Vorrei sapere da lei velocemente se il dibattito in questo territorio e relativamente all'Autorità portuale che lei presiede è stato fatto anche in questa direzione. A che punto si è arrivati nella discussione generale, visto che stiamo parlando di un lavoro significativo, con la riflessione anche su una diversa collocazione e su una trasformazione di questo porto?

In secondo luogo, lei parlava di un rapporto positivo tra l'aumento della dimensione delle navi e la diminuzione dell'impatto ambientale. Devo dire che non mi ha proprio convinto. Vorrei che approfondisse un po' questa questione.

Ancora, è previsto il *cold ironing* nelle banchine?

Il protocollo fanghi, quello in via di discussione presso il Ministero dell'ambiente, intercetta anche il vostro lavoro? Siete in attesa del nuovo protocollo o no?

Il lavoro in corso era all'interno del piano regolatore portuale o no? Come mai state facendo una valutazione di impatto ambientale e via dicendo?

C'è poi una questione che mi interessa personalmente. Relativamente al dragaggio da novembre a marzo, ci sarebbe un minor impatto ambientale per i sistemi: dipende dalla minore presenza antropica, dalle correnti? Vorrei capire un po' di più per interesse personale.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Provo a rispondere alle diverse questioni che ha posto.

Relativamente al primo tema, la collocazione dei porti, noi usciamo, credo in tutta Italia, da una stagione molto complessa. Prima della crisi c'era un diverso dibattito. Prima del 2007, si marcavano delle crescite a doppio digit, e quindi tutto sembrava facile. Poi siamo incappati tutti, in particolare i Paesi del mondo occidentale, in un drastico adeguamento verso il basso delle quantità,

perché la crisi industriale ci ha colpiti, e ci ha colpiti non di breve termine, ma di lungo termine.

C'è stata una discussione a Salerno prima della crisi sulla realizzazione di un porto canale in area decentrata. Lei deve immaginare che parliamo di un investimento – le do l'ordine di grandezza – di circa 3 miliardi per realizzare un nuovo porto.

Il punto è che la quantità, il valore di questi investimenti con l'attuale domanda non «meccia». Se fossimo stati ancora in una fase nella quale si riusciva a doppio digit e si fosse continuati a crescere così, ovviamente era ragionevole giustificare l'investimento pubblico per dimensioni di questa natura. Purtroppo, non è questo lo scenario, e dobbiamo sempre essere attenti e accorti. Non possiamo sprecare le risorse.

Lei ha visto, però, che quello nel dragaggio è complessivamente un investimento da 38 milioni di euro. Parliamo di un investimento, per carità, importante, ma di una dimensione non paragonabile alla realizzazione di un nuovo porto.

Rendiamo, quindi, l'attuale porto più competitivo, perché lo dobbiamo fare. Non possiamo consentire che un porto rilevante della Campania, peraltro un porto efficiente della Campania, venga tagliato fuori dalle principali rotte.

Che cosa sta accadendo? Questo è un altro elemento importante che vorrei che vi fosse chiaro. In particolare nel mondo del trasporto delle merci, si sta un po' abbandonando – lo abbiamo visto abbastanza chiaramente in Italia – il fenomeno dei puri porti di *hub*, il fenomeno del puro *transshipment*. L'abbiamo visto in Italia con le crisi di Gioia Tauro e Taranto. I porti di *transshipment* diventano anche, in realtà, porti che devono servire delle aree territoriali, e questo nel Mediterraneo è ormai chiarissimo.

Prendete Tangeri Med, per parlare del Marocco, Algeiras e Valencia, per parlare della Spagna, che sono contemporaneamente porti di *transshipment*, ma anche porti con un'attività economica locale rilevante. Il puro *transshipment*, attività di basso valore aggiunto, faticosamente riesci a ripagarsi del valore aggiunto che si determina in un porto. Si va, quindi, verso una gestione mista, nella quale al *transshipment* si deve accompagnare anche una funzione *regional*.

Noi, come porti della Campania, siamo porti regionali, perché abbiamo un nostro retroterra importante.

Che cosa sta accadendo nella crescita della dimensione delle navi?

ANDREA FERRAZZI. In base a quello che diceva lei, bisognerebbe ripensare tutta la collocazione

dei porti.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Lei ha ragione, ma il problema sono gli investimenti, senatore.

ANDREA FERRAZZI. Sì, va bene, non importa.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il punto sul quale dobbiamo riflettere tutti è che – cito il caso del container, ma può valere anche per altre dimensioni – ora si stanno già progettando e si costruiranno navi da 25.000 TEU. Non toccheranno mai i porti della Campania, noi siamo un porto *regional*, ma – attenzione – la crescita della dimensione comporta che le navi che un tempo erano navi madre, le navi da 15.000, vengano riclassificate come navi che devono toccare i porti regionali. La crescita dimensionale fa scattare, fa slittare verso l'alto tutta la dimensione del naviglio.

Allora, per non essere tagliati fuori dai giri delle rotte, noi porti *regional* dobbiamo accogliere almeno navi da 12.000-15.000 TEU, che fanno più toccate, altrimenti non garantiamo competitività ai nostri territori.

Lo stesso vale per le navi da crociera, segmento passeggeri in questo caso. Ormai, si stanno costruendo navi da 6.500 passeggeri. Tra l'altro, l'Italia, come voi sapete, con Fincantieri fa la parte da leone nel mondo della costruzione delle crociere. Parliamo di 6.500 passeggeri, 2.500 persone di equipaggio e oltre 300 metri di lunghezza. E noi dobbiamo fare in modo che i nostri porti siano coinvolti da questo fenomeno turistico, che per noi è importante.

Considerate che per Napoli il numero dei passeggeri in questo momento è pari a circa, quest'anno, 1.300.000. Salerno ha potenzialità, perché ha luoghi bellissimo, pensiamo al Cilento. In questo momento, Salerno può accogliere solo, perché non c'è il dragaggio, navi di piccola dimensione, e fa all'incirca 150.000 passeggeri per le crociere. La mia stima del mercato che può catturare Salerno va oltre il mezzo milione di passeggeri. Noi dobbiamo fare in modo di arricchire questo territorio, di renderlo attrattivo, di generare un valore aggiunto per questo territorio.

Perché le navi grandi sono più adeguate dal punto di vista ambientale?

Perché ci sono delle normative, già approvate a livello internazionale, per le quali il naviglio di nuova costruzione deve rispettare degli standard. Sostanzialmente, le navi da crociera, e ormai

anche le navi porta contenitori, sono *bifuel*, e quindi sono alimentate, quando sono nei porti, a GNL, gas liquefatto, e hanno un impatto zero dal punto di vista delle emissioni di anidride carbonica e bassissimo per gli altri particolati.

L'effetto paradossale è che, se ci teniamo il vincolo di accogliere le vecchie navi alimentate a petrolio, ci teniamo tutte le componenti inquinanti precedenti e non riusciamo ad accogliere le navi di nuova costruzione, che hanno certamente un impatto, mentre sono in porto, di grande vantaggio per le comunità locali. Io ritengo che questo sia un elemento strategico rilevante da tener presente.

Quanto al *cold ironing*, qui ho fatto una valutazione attenta. Facciamo una sperimentazione nel porto di Napoli.

Veda, c'è un tema che riguarda il costo dell'energia. Noi siamo riusciti, in accordo con l'Enel e con una compagnia marittima che a Napoli si chiama Caremar, a fare una sperimentazione che faremo nei prossimi mesi quando le navi sono ferme in porto di notte. Lei sa che ci sono differenze di prezzo tra l'energia notturna e l'energia diurna. L'energia notturna ha un costo molto più basso, poi c'è un minor tiraggio da parte di tutta la popolazione.

Con il costo notturno, l'investimento nel *cold ironing* è compatibile, cioè rientra dopo un po' di anni, ma sta nella logica economica. Purtroppo, quando le navi sono ferme in porto, dal punto di vista del costo energetico diurno non ce la si fa per niente.

Nel dialogo che ho avuto con Enel, anche ai massimi livelli, ho detto che andrebbe posto all'Autorità di regolazione elettrica un punto di incentivazione. Se vogliamo realizzare anche per le navi ferme di giorno il meccanismo del *cold ironing*, non ci possiamo nascondere dietro un dito, dobbiamo generare un meccanismo di convenienza economica, che oggi non c'è, e quindi verificare se si possono spendere degli incentivi in modo da rendere anche di giorno compatibile economicamente il fermo del porto, quindi l'utilizzo dell'energia elettrica durante il giorno.

Questo riguarda in particolare le navi di lunga percorrenza. Tipicamente, i traghetti sono fermi di notte nel porto e di giorno vanno avanti e indietro, quindi non hanno bisogno. Tipicamente, invece, le autostrade del mare sono ferme di giorno, perché arrivano la mattina e ripartono la sera. Quel tipo di segmento di mercato avrebbe bisogno di questo tipo di regolamentazione. Bisogna giocare sul sistema degli incentivi, avere contezza del fatto che non sempre oggi c'è un meccanismo di convenienza economica.

A quel punto, le assicuro che gli imprenditori, che ovviamente fanno il loro mestiere, non

accettano di dialogare da questo punto di vista. Consideri che, per fare quest'esperimento a Napoli, io come autorità ho dovuto mettere un ecobonus sul piatto. Come autorità lo devo fare e lo faccio, perché tutte le misure che vanno verso la riduzione dell'impatto ambientale stanno tra i mestieri che io devo assicurare, ma nonostante il livello più basso del costo energetico di notte, ho dovuto ridurre per i primi tre anni le tasse portuali alla compagnia, in modo che abbreviasse il tempo per ripagarsi l'investimento che deve fare a terra e a bordo.

Il *cold ironing* è, quindi, un tema rilevante. Secondo me, bisogna analizzare ciò che si può fare subito e ciò che invece si deve fare magari con delle misure legislative che aiutino questo percorso, che non sempre trova una sua logica economica stringente.

ANDREA FERRAZZI. C'era la questione del piano regolatore: come si configurano i lavori?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Abbiamo fatto l'adeguamento tecnico funzionale. All'inizio della mia esposizione, vi ho detto che siamo partiti proprio da lì. Rispetto al piano regolatore, c'è lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale, che noi abbiamo presentato, e ovviamente ci è stato validato, prima di cominciare tutto il percorso. Le ricordo le date.

Nel 2010, abbiamo presentato al consiglio superiore lavori pubblici l'adeguamento tecnico funzionale; nel 2011, alla regione Campania. L'approvazione è arrivata da entrambe le istituzioni, a livello nazionale e a livello locale. Senza l'adeguamento tecnico funzionale non avremmo potuto cominciare. Con l'adeguamento tecnico funzionale siamo entrati...

ANDREA FERRAZZI. Scusi, ma da piano regolatore, a quanto è prevista la profondità?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il piano regolatore non prevede la profondità.

ANDREA FERRAZZI. Allora, diciamo dal piano triennale dei lavori pubblici...

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Fornisco io un chiarimento.

Il piano regolatore delle autorità portuali è normato dall'articolo 5 della legge n. 84 del 1994. Nel 2009, il consiglio superiore ha votato una disciplina della procedura degli adeguamenti tecnico funzionali delle opere previste dai piani regolatori portuali, procedura che consente di approvare l'adeguamento funzionale del piano regolatore e determinati interventi in determinate condizioni con una procedura molto più veloce. Con questo voto, quindi, si sono disciplinati l'iter procedurale e gli adempimenti da seguire.

In particolare, si è previsto che le opere che abbiamo presentato fossero esaminate da una commissione di cui facevano parte sia i componenti tecnici del consiglio superiore sia i componenti del Ministero dell'ambiente. L'adeguamento tecnico funzionale del porto di Salerno è stato il primo caso applicativo di questo voto estremamente innovativo, normato nella n. 169, che ha adeguato la legge n. 84 del 1994.

L'adeguamento tecnico funzionale prevedeva queste opere: un prolungamento del Molo Trapezio, opera minore, il dragaggio dei fondali portuali, l'allargamento dell'imboccatura e il prolungamento del Molo Manfredi.

Chiaramente, per questa procedura abbiamo dovuto presentare una serie di studi tecnici e ambientali. C'era uno studio di prefattibilità ambientale che è stato esaminato dai componenti del Ministero dell'ambiente, c'erano tutti gli studi tecnici.

In particolare, tutte le dimensioni delle banchine, l'allargamento dell'imboccatura, le profondità dei dragaggi in ogni zona del porto, la dimensione del canale d'ingresso escono fuori da uno studio meteomarinario che ha eseguito Technital, e poi ci siamo confrontati anche con l'Autorità marittima e i piloti. Sia base alle norme tecniche sia in base all'esperienza pratica dell'Autorità marittima e dei piloti, quindi, sono stati definiti in ogni zona del porto: le dimensioni del bacino di evoluzione, la profondità, la profondità nelle darsene.

Il voto di approvazione del Consiglio superiore dell'adeguamento tecnico funzionale prevedeva, poi, che tutte le opere previste seguissero la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

Per il prolungamento del Molo Manfredi, abbiamo fatto la verifica di assoggettabilità a VIA, e l'opera è stata esclusa dalla procedura di VIA. Avevamo il finanziamento fondi ministeriali. L'opera è stata appaltata, eseguita e realizzata davanti alla stazione marittima.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, ma come si chiama e dove si riunisce la commissione di cui

parlava prima?

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, a Roma, al ministero.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. È la massima autorità tecnica che approva i nostri progetti.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Per il dragaggio e l'imboccatura è stata fatta invece la procedura di VIA.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Ed è quella che ho provato a raccontarvi in sintesi.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Che si è conclusa con il decreto ministeriale n. 150 del 2014 con tutte le varie prescrizioni.

ANDREA FERRAZZI. Il protocollo fanghi?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Nel nostro caso, no, per una ragione un po' implicita in quello che avevo detto: la qualità dei sedimenti... Esatto. Assolutamente, sì.

ANDREA FERRAZZI. Quanto all'ultima questione, novembre-marzo?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Si tratta di un'opinione giusta, cautelativa. Il Dohrn, nel valutare l'impatto dal punto di vista della torbidità, delle correnti meteomarine, un insieme di condizioni – non è una singola condizione – anche dal punto di vista antropico, dal punto di vista della somma di queste componenti, ha condotto a restringere la finestra. Non è solo un elemento, ma l'insieme di una serie di componenti che hanno concorso a individuare la finestra.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Posso aggiungere che questo non è il primo dragaggio che facciamo nel porto di Salerno.

Il porto di Salerno, che non è un sito di interesse nazionale, è stato già interessato da un importante intervento di dragaggio nel 2004, sempre con immersioni in mare. All'epoca, abbiamo dragato oltre un milione di metri cubi, fu fatta la caratterizzazione dei sedimenti, che dal punto di vista chimico, fisico e microbiologico sono puliti. Hanno l'unico problema di avere una granulometria estremamente sottile.

Questi sedimenti furono esaminati nel 2004 dal CUGRI (Centro Universitario per la Previsione e Prevenzione Grandi Rischi (C.U.G.RI.)). Sono sedimenti sottili, per cui, anche eventualmente utilizzati per il riempimento dei terrapieni, sotto sisma liquefano. Nel 2004, l'unica soluzione dal punto di vista tecnico, economico e ambientale fu l'immersione in mare in un sito individuato e autorizzato dal Ministero dell'ambiente. Il monitoraggio fu fatto dalla stazione zoologica.

Nello studiare il sito oggetto del dragaggio in oggetto, la stazione zoologica ha utilizzato, oltre alla sua centenaria esperienza, anche un modello matematico, che ha potuto però anche testare sulla base dei risultati del dragaggio 2004. Gli studi della stazione zoologica, nell'elaborare il modello, sono partiti innanzitutto dal confronto tra i risultati del modello e quello che la stessa stazione zoologica aveva misurato nel 2004. Ha potuto, quindi, testare che il modello era estremamente affidabile.

Da qui poi sono partiti tutti gli studi che hanno portato all'individuazione dell'area che abbiamo individuato e che è mostrata nelle planimetrie, area che, studiata dalla stazione zoologica, è stata anche autorizzata dal Ministero dell'ambiente.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il consiglio superiore lavori pubblici, non ho capito bene, ne fa parte anche un membro del Ministero dell'ambiente? C'è qualcuno del Ministero dell'ambiente?

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. È la procedura dell'adeguamento tecnico funzionale, normata da un voto del consiglio superiore. Non ricordo precisamente il voto, ma c'è una procedura ben precisa.

PRESIDENTE. Devo chiarire un punto.

Innanzitutto, ci può dare quest'autorizzazione del Ministero?

In generale, nel 2016 sono cambiate un po' le regole, tutto quello che accadeva prima, un po' come quando è uscito il testo unico ambientale. Questo progetto è partito nel 2014, e anche solo per fare un esempio relativo alle regole di caratterizzazione, la griglia per campionare si è notevolmente ristretta. Sono cambiate le regole, sono diventate anche più restrittive.

Prima, ha citato il n. 172 del 2016, facendo un passaggio molto veloce. Siccome si è trattato di cambiamenti importanti, visto che il progetto partiva da prima, come ha impattato sull'andamento di quest'iter e come ci si è adeguati? Non dico che si debba cominciare da capo. La domanda specifica è: visto che ci sono adesso delle linee guida di Ispra – parlo del n. 172 del 2016 – e che il progetto è partito da prima, le linee sono state rispettate, vengono rispettate?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Dell'insieme della normativa, quando ho citato, forse fuggevolmente, che abbiamo avuto delle prescrizioni da parte del Ministero dell'ambiente in sede di conformità alla VIA, quindi non assoggettabilità alla VIA, abbiamo dovuto adempiere a quindici prescrizioni, coerenti con il dettato normativo delle nuove norme del 2016. Ovviamente, nel 2014 è intervenuto il primo provvedimento del Ministero dell'ambiente con alcune prescrizioni; poi abbiamo avuto un secondo provvedimento della commissione VIA in cui c'era la non assoggettabilità, ma quindici prescrizioni cui dovevamo adempiere.

A quel punto, con la collaborazione del Dohrn e dell'ARPAC, abbiamo lavorato per un anno per adempiere a tutte le prescrizioni venute dalla commissione VIA. Solo a valle di quest'attività di un anno, durata dal 2017 al 2018, siamo potuti tornare al Ministero dell'ambiente dimostrando che avevamo adempiuto a tutte le prescrizioni che ci avevano fatto. Ovviamente, il Ministero dell'ambiente ci ha fatto queste prescrizioni nel 2017, quindi a valle delle normative approvate nel 2016.

PRESIDENTE. Mi sta dicendo, quindi, che rispetta le linee guida di Ispra.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Sì.

PRESIDENTE. Si sente di dire, quindi, che rispetta le nuove linee guida di Ispra del 2016.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Mi sento di dirlo, perché il Ministero dell'ambiente, assolutamente consapevole delle nuove norme, ci ha dettato delle prescrizioni nel 2017, sicuramente consapevole della normativa del 2016.

Tra l'altro, con la stessa Ispra vi è un rapporto di collaborazione, perché ARPAC e Ispra corrispondono a una stessa catena di carattere gerarchico, in quanto l'ARPAC è sostanzialmente il controllore territoriale delle linee guida che emette l'Ispra a livello nazionale.

PRESIDENTE. Essendo in contatto con le segreterie, chiederemo tutta la documentazione possibile proprio per approfondire questi temi.

Per quanto riguarda i costi complessivi, il progetto totale costa, se ho capito bene, 38 milioni.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Sì, 38,1 milioni.

PRESIDENTE. Ha anche detto che ci sono due fondi: uno da 20 e uno da 21.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. No, da 20 e da 18,1.

PRESIDENTE. Da 18, non da 21, esatto.

Questi sono soldi europei?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Sono soldi europei, POR-FESR più CIPE. I 20 milioni originari sono fondi POR-FESR. I 18,1 sono fondi CIPE.

PRESIDENTE. Grazie, volevo capire bene.

Per quanto riguarda il dragaggio, già nel 2004 era stato dragato un milione di metri cubi. In

passato, non era mai stata fatta un'operazione di dragaggio nel porto di Salerno? A oggi, l'unica operazione di dragaggio che è stata fatta è solo quella del 2004?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Direi proprio di sì.

PRESIDENTE. Che voi sappiate.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. A memoria.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il dragaggio con immersione in mare va autorizzato dal ministero.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Con immersione in mare, sicuramente. Se ci fosse stato un dragaggio negli anni Ottanta?

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. All'epoca della costruzione sicuramente il porto fu dragato.

PRESIDENTE. Qual è l'epoca di costruzione, per curiosità?

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il secondo dopoguerra.

ANTONIO DEL MONACO. Mi rendo conto che siamo partiti dal 2010 per raggiungere il 2019. Probabilmente, è lievitato tantissimo anche il costo di quello che verrà fuori.

Al di là della questione delle ultime analisi sui sedimi che dicevate sono state fatte nel 2016, è prevista, prima di iniziare i lavori a metà novembre, un'ulteriore analisi dei sedimenti da parte dell'ARPAC o di chi per essa?

BOZZA NON CORRETTA

Vorrei sapere poi un'altra cosa. Sì, è vero, le navi da crociera, come diceva, sono meno inquinanti, ma ricordiamoci che in porto, oltre alle navi da crociera, ci sono anche le navi commerciali. Non so se siano meno inquinanti anche quelle.

Una vicinanza così immediata tra le navi da crociera che arriveranno a Salerno e tutto ciò che riguarda l'aspetto della commercializzazione può creare un problema per la vita della città? Arriveranno anche navi più grandi dal punto di vista della commercializzazione. Ci sono anche le famose carrette che arrivano dall'Indonesia o da altri Paesi asiatici. Potrebbe anche aumentare un altro tipo di traffico. Non lo so.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Le faccio un esempio: autostrade del mare.

A Salerno, opera un importante operatore, che si chiama Grimaldi, che sta studiando, ma si è ormai in fase di costruzione, traghetti a trazione elettrica. Non parliamo del tema del *cold ironing*, ma direttamente della trazione elettrica. Sono, però, più grandi, più profondi.

Allora, bisogna che ci decidiamo: i nostri porti devono essere adeguati alle nuove tecnologie, e quindi magari ricevere navi a trazione elettrica, o ricevere le vecchie carrette del mare, quelle piccole, che però sono inquinanti? Se vengono dall'Indonesia, stia tranquillo che non saranno a trazione elettrica. Il nostro problema è un altro.... No.

Se facciamo, invece, l'approfondimento dei fondali, arrivano quelle a minore impatto inquinante. Grimaldi o può fare nel porto di Salerno le autostrade del mare, perché li possiamo accogliere, e verranno quindi a trazione elettrica; o il porto di Salerno non potrà accogliere quelle navi, perché non ha il dragaggio adeguato, e Grimaldi se ne andrà in un altro porto italiano. Mica è un problema, Grimaldi un altro porto lo troverà, non è molto difficile, anche a Napoli, magari, che è abbastanza vicina. Tutto sommato, su questo dobbiamo ragionare.

Per quanto possa essere controdeduttivo, mi rendo conto, perché se ne parla poco, le tecnologie del naviglio moderno, ma anche delle automobili, dei tir, di tutta la nuova costruzione, hanno minore impatto ambientale.

Vogliamo accogliere le navi a minore impatto ambientale? Per fare questo, purtroppo ci sono dei presupposti, tra i quali il dragaggio. Questo è un elemento, mi rendo conto, controdeduttivo, perché se ne discute poco, ma in realtà è uno dei temi veri. Diversamente, se non faremo i dragaggi, accoglieremo solo navi vecchie, che certamente saranno inquinanti.

Qual era, mi scusi, l'altro tema?

ANTONIO DEL MONACO. Quello della vicinanza tra parte turistica e parte commerciale e dell'impatto sulla città.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Relativamente all'impatto sulla città, come ha visto dal mio esempio, la nave commerciale Grimaldi è per l'appunto nella parte opposta alla parte crociere, sono proprio i due sistemi angolari del porto di Salerno. In realtà, entrambi questi navigli di più grande dimensione sono di minore impatto ambientale.

Il tema che vediamo per i passeggeri, e ovviamente anche per i traghetti – non c'è solo il tema elettrico, ma anche quello del GNL, altra modalità meno inquinante rispetto al tradizionale *oil* – lo dobbiamo vedere come una situazione di prospettiva nella quale queste nuove navi garantiranno un migliore impatto ambientale.

Poi capisco l'osservazione del senatore Ferrazzi che dobbiamo ragionare sul fatto che i porti sono collocati nel cuore delle città e dobbiamo avere un'idea del ragionare sul futuro, però dobbiamo essere consapevoli del volume degli investimenti in gioco. Delocalizzare un porto è un'operazione molto impegnativa – ho dato un ordine di grandezza – e quindi dobbiamo essere consapevoli del percorso che ci attenderebbe.

La situazione del collocamento al centro del porto mica riguarda solo Salerno? I porti del nostro Paese, Napoli, che io gestisco, qui vicino, Castellammare, sono tutti collocati nel cuore delle città. Se noi immaginiamo di avere una linea strategica, dovremmo essere un Paese che mette in campo una quantità di risorse finanziarie di grandissima rilevanza o un piano di lungo termine nel quale si affrontano mano a mano le diverse situazioni.

È un territorio, il nostro, molto antropizzato, aggiungo. E non è un elemento semplice. Come ci troviamo nella distinzione tra *greenfield* e *brownfield*? Noi siamo tutto *brownfield* come nostro territorio. Purtroppo, ci confrontiamo con l'Africa, che è di fronte a noi, dove è tutto *greenfield*, il porto si fa nel vuoto, e quindi lo possono costruire, come è stato a Tangeri Med, senza nessun limite, direttamente con le nuove capacità di affrontare i mercati con le caratteristiche standard di cui c'è necessità.

Non a caso, nella discussione salernitana e campana dell'epoca si parlava di un porto canale

BOZZA NON CORRETTA

a Eboli, proprio perché non era facile trovare un territorio non antropizzato nel quale poter realizzare un porto di dimensioni rilevanti. Un porto canale è un'operazione molto costosa.

ANTONIO DEL MONACO. Quanto ai sedimenti, prima di iniziare i lavori sarà fatta un'ulteriore analisi o basterà quella del 2016?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Le analisi sono quelle che abbiamo fatto, ma faremo monitoraggi *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* per verificare proprio che durante le operazioni di dragaggio non ci siano modifiche rispetto alle analisi fatte nel 2016, questo proprio per garantire una continuità tra i criteri di approvazione che ci sono stati dati originariamente e l'operazione vera e propria nel momento in cui si parte.

ANTONIO DEL MONACO. Chi farà questi monitoraggi?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Li fa l'Anton Dohrn?

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Per la parte...

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il CUGRI. Quindi, abbiamo due...

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Per la parte che riguarda l'ecosistema marino, la stazione zoologica; per la parte che riguarda il monitoraggio atmosferico e acustico, il CUGRI.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Ci siamo rivolti a due istituzioni pubbliche, una universitaria e un istituto nazionale di ricerca scientifica, proprio per garantire il massimo della qualità, a nostro avviso, dell'intervento di monitoraggio ambientale.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Inoltre, questi monitoraggi, sempre da prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale, sono chiaramente svolti sotto la supervisione dell'ARPAC. I risultati vanno poi trasmessi al Ministero dell'ambiente per fare la verifica di ottemperanza alle prescrizioni.

MARZIA FERRAIOLI. Velocissima, mi domando quanta attenzione abbia il porto turistico spostato davanti all'Arechi. Sono un po' fissata per quest'argomento.

Mi si diceva che avrebbe avuto, almeno potenzialmente, delle *chance* di ampliamento, e invece pare che non sia stato così. Non so se questo rientri nelle vostre competenze, ma quel benedetto porto turistico quanto inquina, quanto impatta? Ci occupiamo anche di quello? Ci occupiamo anche del porticciolo che è in piazza della Concordia?

Queste navi evolute delle quali lei parla non posso certo impedire poi l'arrivo delle carrette e delle vecchie barche, per cui l'inquinamento comunque continua. Magari, si ridimensiona, ma non può scomparire. Ho bisogno di capire che valenza avranno quei porti e quanto sono utili rispetto...

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Sono due casi diversi.

Nel caso di Marina di Arechi, stiamo parlando di un porto realizzato con investimento privato in *project financing*, e quindi con un privato che ha investito in quel porto e ha una concessione con la regione per lo sfruttamento economico di quell'attività.

In realtà, non è dentro il nostro perimetro, ma stando sul territorio inevitabilmente lo visito, ed è un porto di qualità dal punto di vista delle imbarcazioni che riceve. Ormai, parliamo di un segmento che ha un valore turistico medio-alto.

Il tema è che è stato costruito in una fase nella quale la diportistica ha avuto un drastico crollo. Dobbiamo ricordarci che cos'è accaduto. Quel porto privato di Marina di Arechi ha cominciato a operare in una fase di mercato molto difficile. Solo in anni molto recenti, ma direi da due anni, si sta lentamente riprendendo quel segmento di mercato. C'è proprio una difficoltà, perché ci si immaginava un mondo che non è stato, un grande sviluppo della diportistica che invece ha incontrato una grande difficoltà.

Per quanto riguarda, invece, il porto in piazza della Concordia, nel centro della città, lì c'è

un tema sul quale col comandante Menna ci interroghiamo e lavoriamo assieme. Ovviamente, c'è un tema di controllo delle attività che vengono svolte. Capita a volte di vedere delle imbarcazioni, ed è un tema sul quale cerchiamo di fare interventi, in particolare la Capitaneria, un po' più lunghe del consentito. Questo non va bene.

Nel porto centrale, che mi rendo conto essere un porto molto comodo...

MARZIA FERRAIOLI. Compresi i traghetti, ovviamente.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. No, i traghetti no. i traghetti sono normati, per carità, hanno un loro programma. Qui stiamo parlando proprio della parte limitata diportistica all'interno del recinto dell'Autorità portuale. Lì bisogna fare in modo che ci sia un corretto rispetto delle regole. Questo è sempre un tema di affinare i meccanismi di controllo.

Io mi auguro, ed è un lavoro che stiamo cercando di fare, che nel tempo ci sia una collaborazione tra i porti privati del diportismo e i porti presenti all'interno delle Autorità di sistema.

In Campania, ad esempio, noi dovremmo sviluppare un marchio «Campania» sul turismo diportistico. Il mondo attuale, sì, è vero, è fatto di competizione, ci mancherebbe altro, ma anche di collaborazione. Dobbiamo non solo fare in modo che gli operatori confliggano perché i servizi siano migliori, ma che la torta si allarghi, cioè che ci sia più capacità da parte della Campania di attrarre turismo diportistico.

È ovvio che questo territorio non può vivere solo di turismo, sarebbe sbagliato, ma deve vivere *anche* di turismo, e di turismo di qualità. Se gli operatori non confliggono solo, ma collaborano anche, io credo che ci sia un valore aggiunto per tutto il territorio.

MARZIA FERRAIOLI. Io, però, sto pensando che il privato o il pubblico comunque inquinano. Il controllo va fatto anche sul privato. Non possiamo affidarlo al privato.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Il controllo è sempre di carattere pubblico, ma c'è un *trade-off* che io giudico così – la telefonata di prima lo dice – tra sviluppo e congestione. La telefonata riguardava il porto di Napoli.

BOZZA NON CORRETTA

Il porto di Napoli sta crescendo, però ovviamente la crescita comporta congestione, perché inevitabilmente c'è questo come effetto.

Allora, io dico: dobbiamo fermare lo sviluppo? O dobbiamo, invece, governare la congestione per ridurne gli effetti negativi e per fare in modo che ci sia sviluppo con minori esternalità?

Ovviamente, c'è un modo per non avere esternalità: attività zero, proprio la pace dei sensi.

MARZIA FERRAIOLI. No, questo concetto non mi appartiene.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. È ovvio, non è questo il punto.

Dobbiamo, invece, e questo è corretto, garantire lo sviluppo col minor grado di esternalità possibili. E lì si gioca molto il sistema degli incentivi e dei controlli, tutte e due cose necessarie. Dobbiamo lavorare perché i nostri territori crescano.

MARZIA FERRAIOLI. Anche per la valorizzazione di quello che già c'è, però.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Assolutamente.

PRESIDENTE. Anche se non viene quasi mai fatto.

Faccio una piccola considerazione. Da profano, non mi sarei aspettato per questo porto – poi acquisiremo anche i dati della caratterizzazione – con imbarcazioni, passeggeri, merci, idrocarburi, inquinamento, che secondo le analisi ci fosse una purezza dei fondali tale da essere presi senza alcun trattamento e spostati un po' più avanti.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Signor presidente, le posso fornire un dato che forse l'aiuta?

La prima analisi è stata fatta con il primo dragaggio del 2004. Era A2 nel 2004. L'analisi fatta nel 2016, a distanza di dodici anni, ha registrato sempre A2. Sono passati, quindi, dodici anni, non poco tempo, ma ben dodici anni, e la caratterizzazione ha dato esattamente lo stesso risultato.

BOZZA NON CORRETTA

Questo dice, sostanzialmente, che il livello di densità, che pure è cresciuto, del porto di Salerno in questo periodo – l'attività dal 2004 al 2016 è cresciuta – non è tale da determinare un degrado della qualità dei sedimenti. Le analisi del 2004 e del 2016, infatti, hanno dato esattamente lo stesso risultato.

PRESIDENTE. O bisogna mettere in discussione gli standard e i metodi di caratterizzazione.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. E che cosa vuol dire? Che l'Anton Dohrn fa analisi non corrette?

PRESIDENTE. No, domando. È strano che in dodici anni, laddove è aumentato il flusso, sia rimasta comunque una classificazione di livello A2. È una curiosità.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Veda, presidente, proprio per questa ragione non ci rivolgiamo a dei laboratori privati. Ci siamo rivolti alla massima istituzione scientifica di questo Paese.

PRESIDENTE. Non lo metto in dubbio.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Dico: sinceramente, potete sentire l'Anton Dohrn, farvi portare le caratterizzazioni fatte nel 2004 e nel 2016. Loro, ovviamente, sono molto più tecnici di noi da questo punto di vista. Sapranno bene...

PRESIDENTE. Poi non è la prima volta che succede che nelle normative i valori siano abbastanza tollerati, ma abbiano bisogno di essere rivisti mano a mano. È naturale che sia così. Sono leggi, nel tempo i parametri diventano in genere sempre più restrittivi.

Mi domando se questi parametri siano restrittivi o meno, visto che in dodici anni non è cambiato nulla, nel senso che sono classificate allo stesso modo.

ELENA VALENTINO, *Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Vorrei far presente che nel 2004 il dragaggio è stato realizzato per 1.100.000 metri cubi sversati in

BOZZA NON CORRETTA

un mese, monitorati mentre facevamo le attività, monitorati dopo x mesi, monitorati a distanza di un anno dalla stazione zoologica, e non si è verificato alcun impatto, e sono stati trasmessi al Ministero dell'ambiente, che ha validato i dati. Più che misurare e verificare che non c'è stato alcun impatto...

PRESIDENTE. Non sto dando colpe a voi. Preso atto che in dodici anni non è cambiato nulla nella qualità di quel fondale, mi domando se quest'attività effettivamente in dodici anni non è stata così inquinante o se...

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Non ha avuto un impatto.

PRESIDENTE. O forse le norme sono un po' troppo permissive, tutto qui. È una mia considerazione, che non dipende da voi.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. La mia considerazione, e la sottopongo alla vostra attenzione, è che nel caso del dragaggio del 2004 in due anni abbiamo fatto tutto l'iter; nel caso di questo dragaggio, abbiamo cominciato nel 2010 e finiremo nel 2020. Per carità, abbiamo seguito tutte le norme. Dal mio punto di vista, dal punto di vista dell'osservazione sulla competitività dei porti italiani, devo constatare che ciò che si faceva in due anni, oggi si fa in dieci. Dal punto di vista della competitività, quindi, rispetto agli altri porti d'Europa, questo non è un grande vantaggio competitivo.

Ovviamente, abbiamo rispettato tutto ciò che le norme attuali prevedono, però l'impatto...

PRESIDENTE. In questo caso, però, il confronto non va fatto tra 2004 e adesso, ma tra adesso in questo porto e adesso in altri porti internazionali.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. L'ho fatto nel porto di Salerno nel 2004 e oggi, nel 2019, quindi a parità di intervento. Abbiamo fatto in un mese 1.100.000. In quattro mesi si possono fare tranquillamente i 3 milioni di cui parliamo. All'epoca, ci abbiamo messo due anni per tutte le autorizzazioni e la realizzazione. Questa volta, ce ne metteremo dieci. Se poi lo comparo a tutti gli altri Paesi d'Europa, arrossisco di vergogna.

BOZZA NON CORRETTA

PRESIDENTE. Questo domandavo. Perché?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Perché negli altri Paesi si fa in meno che in due anni. Già i due anni precedenti non erano un buono standard a livello europeo. Gli attuali dieci ci portano completamente fuori rotta.

MARZIA FERRAIOLI. È una mia curiosità, ma lo chiedo ogni anno: c'è un impianto di depuratore a Vietri sul Mare, a Salerno? C'è dell'acqua bellissima. Penso di farmi il bagno in un'acqua pulita. Mi si dice di sì, altri dicono che non ci sono i depuratori. Ci sono o non ci sono?

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Le direi una sciocchezza, e non sono abituato.

PRESIDENTE. Ci stiamo occupando anche di depurazione delle acque.

MARZIA FERRAIOLI. Lo so, ma le spiagge sono a ridosso del porto, come la spiaggia di Santa Teresa.

PIETRO SPIRITO, *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale*. Le direi una cosa...

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio i nostri ospiti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 11.50.