

COMMISSIONE X  
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 FEBBRAIO 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MANUELA DAL LAGO

INDICE

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Dal Lago Manuela, <i>Presidente</i> .....	2
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLA CRISI DEL SETTORE DELLA RAFFINAZIONE IN ITALIA</b>	
<b>Audizione di rappresentanti della regione Veneto:</b>	
Manuela Dal Lago, <i>Presidente</i> .....	2, 4, 5, 6, 8
Artico Giovanni, <i>Dirigente regionale della Direzione Progetto Venezia e commissario regionale straordinario per il recupero ter- ritoriale-ambientale</i> .....	2, 5, 6
Pezzotta Savino (UdCpTP) .....	5
Vico Ludovico (PD) .....	4

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MANUELA DAL LAGO

**La seduta comincia alle 11,40.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di rappresentanti della regione Veneto.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla crisi del settore della raffinazione in Italia, l'audizione di rappresentanti della regione Veneto.

È presente il dottor Giovanni Artico, dirigente regionale della Direzione Progetto Venezia, nonché commissario straordinario, nominato dalla giunta regionale, per il recupero territoriale e ambientale, in particolare, di Porto Marghera e della sua raffineria.

Come di consueto sarà svolta una relazione introduttiva sintetica, per poi lasciare spazio alle domande dei colleghi parlamentari e alla replica del nostro ospite. Il dottor Artico ha già consegnato una breve relazione scritta, integrata da ulteriore documentazione, tra cui alcune schede relative alla situazione della raffineria di Porto Marghera.

Gli do quindi la parola.

GIOVANNI ARTICO, *Dirigente regionale della Direzione Progetto Venezia e commissario regionale straordinario per il recupero territoriale-ambientale.* Come ha giustamente anticipato il presidente, sono Commissario regionale per il recupero territoriale e ambientale, nonché dirigente della Direzione Progetto Venezia che, nel Veneto, ha le competenze specifiche per la riconversione industriale, le bonifiche di Porto Marghera e la legge speciale per Venezia. In relazione all'indagine conoscitiva che sta svolgendo questa Commissione, vorrei esporre, alcuni dati salienti relativi alla raffineria ENI di Venezia.

Nell'ambito della situazione di grave crisi industriale in cui versa l'Italia, vi è anche il polo industriale di Porto Marghera. Infatti, la raffineria ha, anche dal punto di vista occupazionale, un'incidenza piuttosto significativa, occupando 324 persone in modo diretto e circa 180 in via indiretta. In questo momento, è in corso la procedura di cassa integrazione, iniziata a novembre dello scorso anno che, stando a quanto affermato da ENI, dovrebbe durare 6 mesi, che coinvolge circa 80 occupati dell'indotto e 160 dei 324 dipendenti. In pratica, quindi, la metà dei lavoratori sono in cassa integrazione.

Per il resto, occorre dire che l'impianto ENI nella zona industriale di Marghera rappresenta un polo produttivo strategico per il Veneto e per l'Italia. Attualmente la raffineria veneziana occupa una superficie di oltre 100 ettari e ha una capacità di raffinazione bilanciata a circa 70 mila barili al giorno. I prodotti finiti lavorati dall'impianto di Marghera (gasolio, cherosene, gas propano liquido, olio combustibile, zolfo e bitume) coprono il 65 per cento circa del fabbisogno di idrocarburi del mercato del Nord-Est. Il polo produt-

tivo rifornisce, inoltre, più di 1.200 punti vendita in Veneto e in Trentino-Alto Adige.

L'attenzione della regione per l'insediamento produttivo della raffineria ENI di Porto Marghera è sempre stata massima, richiamando più volte l'intervento dei Ministeri dello sviluppo economico e dell'ambiente. In particolare, il 14 dicembre 2006 abbiamo sottoscritto un protocollo di intesa per Porto Marghera — che poi consegnerò alla Commissione — in relazione ad alcuni investimenti addizionali per il miglioramento delle condizioni ambientali e produttive, anche della raffineria di Venezia. In quell'ambito, ENI prevedeva di rendere l'impianto del *cracker* dell'etilene un sito di eccellenza per la salvaguardia ambientale, di intervenire sul ciclo di lavorazione della raffineria per migliorare la qualità dei prodotti con l'aumento dei distillati e la riduzione degli oli pesanti, nonché di realizzare dei progetti logistici per la riduzione del traffico locale su gomma e del traffico marittimo relativi ai prodotti d'ingresso, verificando, inoltre, la possibilità di realizzazione di un impianto di *green diesel*.

Il *master plan* della raffineria dell'ENI — che consegnerò agli atti della Commissione — aveva previsto alcuni investimenti nel periodo 2009-2011 per la costruzione di nuovi impianti, al fine di modificare la produzione di oli pesanti in prodotto di elevata qualità, tra cui il gasolio a basso contenuto di zolfo, con l'obiettivo di ridurre, appunto, il traffico petrolifero nella laguna di Venezia e nella rete stradale del Triveneto, nella misura di 41 navi e 3 mila autobotti circa in meno su scala mensile, con conseguente riduzione delle emissioni atmosferiche del 23 per cento, per quanto riguarda le polveri, e dell'11 per cento, per quanto riguarda l'ossido di zolfo. Va, peraltro, ricordato che nel 2003 è stato realizzato il *revamping* dell'impianto di depurazione, con l'adeguamento alle migliori tecnologie disponibili (BAT, *Best available techniques*).

Il 5 novembre 2007, la Divisione *refining and marketing* di ENI, con sede a Venezia, ha presentato al Ministero dell'ambiente, presso l'amministrazione com-

petente in materia per la tipologia di opere in questione, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, una richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per l'adeguamento tecnologico della raffineria di Venezia mediante la realizzazione di un'unità *hydrocracking*, di un'unità di distillazione sottovuoto (*vacuum*) e di impianti ausiliari.

Il Ministero dell'ambiente, con decreto 29 luglio 2011, n. 431, ha espresso parere positivo di compatibilità ambientale. Precedentemente, con un altro decreto del 30 novembre 2010, lo stesso Ministero aveva rilasciato all'ENI, l'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per l'esercizio della raffineria, alle condizioni di cui al parere istruttorio della Commissione IPPC (Commissione istruttoria per l'autorizzazione ambientale integrata), comprensivo di un piano di monitoraggio e di un piano di controllo.

Occorre sottolineare che la regione Veneto è sempre stata parte attiva nei procedimenti citati, attraverso l'espressione del parere di competenza regionale nelle procedure sia VIA (Valutazione di impatto ambientale) — a questo proposito, ho portato la delibera di giunta regionale (DGR) di merito, che pure lascio agli atti — che AIA, con la presenza del proprio rappresentante in commissione, a livello nazionale.

Lo sviluppo della raffineria trovava collocazione anche tra le schede di progetto del PSS (Piano Strategico Speciale) — anche su questo vi consegno due delibere della giunta regionale — per il quale la regione Veneto, vista l'aderenza dell'area ai requisiti richiesti, aveva candidato Porto Marghera come sito di interesse pubblico per la riconversione industriale, ai sensi dell'articolo 252 bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Inoltre, ritenendo che Porto Marghera rappresenti un'area strategica per la quale è necessaria un'azione di riqualificazione e facendo leva sulle sue potenzialità e specificità, attraverso la valorizzazione del bagaglio di competenze e professionalità e delle capacità imprenditoriali e di innovazione, nonché delle volontà di investire

su Porto Marghera, nel 2010, la giunta regionale, con una propria delibera, ha chiesto e anche ottenuto, grazie al decreto direttoriale del Ministero dello sviluppo economico del 5 maggio 2011, che all'area di Porto Marghera e alle zone limitrofe, in particolare all'isola di Murano, come risulta dalla Carta degli aiuti di Stato, sia applicabile la definizione di « area di crisi industriale complessa », ai sensi degli articoli 3 e 4 del decreto del Ministero dello sviluppo economico del 24 marzo 2010.

Un'altra iniziativa voluta dal presidente della regione Veneto è stata l'istituzione del tavolo permanente per Porto Marghera, che è la sede in cui si sono messi a punto, sulla base di quanto previsto dal decreto in merito alle aree di crisi industriale complessa, le istanze e le proposte operative e progettuali per la definizione dell'accordo di programma con i Ministeri dello sviluppo economico e dell'ambiente, oltre che con le parti economiche e sociali del territorio e le istituzioni locali.

Al tavolo di discussione, convocato a Palazzo Balbi dal presidente della giunta regionale il 14 ottobre 2011, a cui hanno partecipato il comune, la provincia, le rappresentanze sindacali CGIL, CISL e UIL, nonché gli assessori competenti, ovvero l'assessore regionale lavoro, Elena Donazzan, alla legge speciale per Venezia, Renato Chisso, e alle politiche sociali, Remo Sernagiotto, è stato deciso di formalizzare al Presidente del Consiglio dei ministri la richiesta di convocare, a Palazzo Chigi, un incontro dedicato ai problemi occupazionali e al futuro della raffineria ENI di Porto Marghera; ciò anche per discutere il piano industriale che dà prospettive a lungo termine non solo alla raffineria, ma a tutto il sito industriale.

È stata quindi inviata una lettera — che pure lascio agli atti — a firma congiunta del presidente della regione, del presidente della provincia e del sindaco del comune di Venezia, sottoscritta anche dai rappresentanti sindacali, con la quale si esprimeva l'esigenza di un ulteriore improcrastinabile e incisivo impegno del Governo per l'area veneziana.

Nel corso dell'incontro che si è tenuto, conseguentemente, presso la Presidenza del Consiglio, il 20 ottobre 2011, si è evidenziata l'impossibilità di trovare un accordo tra le parti che garantisse il prosieguo dell'attività industriale di ENI, la sospensione della cassa integrazione dei lavoratori e la prospettiva della reindustrializzazione dell'area di Porto Marghera, come era stato richiesto nella lettera che ho poc'anzi citato.

ENI ha, tuttavia, confermato il pieno rispetto del protocollo per la gestione delle aree di crisi, il riavvio della produzione al 1 maggio 2012, l'applicazione delle massime garanzie per i lavoratori in cassa integrazione, l'attuazione dell'applicazione delle migliori procedure tecniche per la fermata e la conservazione degli impianti, nonché la disponibilità all'apertura di un tavolo per monitorare possibili sviluppi dell'area.

Ho concluso, grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che vogliono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LUDOVICO VICO. Dalla documentazione e dalla relazione che ci ha fornito il dottor Artico, si evince l'impegno della regione Veneto affinché — come, peraltro, confermato da ENI in una delle precedenti audizioni — il 2 maggio prossimo la raffineria di Marghera riapra. Tuttavia, le vicende di Marghera sono più complicate e non riguardano esclusivamente la raffineria, rispetto alla quale sono comunque rilevanti i dati che ci sono stati forniti in questa sede in relazione alla quantità di produzione, alla rete distributiva e alla *location* logistica degli impianti di raffineria nel nord-est nel nostro Paese, in particolare nel Veneto e nel Trentino-Alto Adige.

Rimane, invece, meno evidente — perlomeno stando alla documentazione che ci è stata consegnata — il punto di vista della regione sull'intera area di Marghera. Difatti, nel volgere di soli due anni, il ciclo del PVC è stato chiuso, con soluzioni alternative avviate, ma non inserite in un

progetto condiviso fra gli investitori e la regione. Peraltro, lo stesso settore petrolchimico è in una situazione in cui gli investimenti sono molto scarsi o addirittura assenti. A ciò si somma la questione della raffineria e degli investimenti necessari rispetto ai quali, anche in sede di audizione, sono state indicate motivazioni di ordine esclusivamente commerciale, piuttosto che di miglioramento dell'impiantistica. Mi riferisco, per esempio, al *cracking* o anche alla diversificazione della produzione degli oli. Abbiamo, quindi potuto osservare — per nostra fortuna — l'esistenza di una questione commerciale che deriva da fattori più ampi, anche di carattere internazionale e mediterraneo, che riguarda la proprietà dell'azienda, cioè il gruppo ENI. Mi permetto, invece, di osservare che, sulla base della sua relazione, sembra ci fossero altre richieste da parte della regione Veneto in relazione al recupero territoriale e ambientale, ma anche del processo di innovazione della raffineria stessa.

Fatta questa lunga premessa, vorrei chiederle di avere, se è possibile, da parte della regione, una documentazione più approfondita relativamente ai progetti. Faccio questa richiesta perché il confronto che avete svolto — e che, in qualche modo, anche questa Commissione ha avuto modo di affrontare — presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è stato fortemente circoscritto, anche se in senso positivo, alla salvaguardia dell'impianto e degli occupati. Non si è affrontata la questione, dopo la chiusura del ciclo PVC, della mancata definizione delle aree portuali, circostanza che continua a fare di Marghera un'area di crisi. Insomma, non comprendiamo, fino in fondo, i termini del confronto che la regione e il Governo hanno avviato.

SAVINO PEZZOTTA. Vorrei solo chiedere una precisazione su due punti che lei ha toccato. Nel penultimo capoverso della relazione, afferma che il 20 ottobre scorso si è evidenziata l'impossibilità di trovare un accordo fra le parti che garantisse il prosieguo dell'attività industriale. Più avanti, si dice, però, che comunque si è

previsto di riavviare la produzione entro il 1° maggio 2012. Ecco, mi sembra che le due affermazioni non si leghino, per non dire che sono in contraddizione. Vorrei, quindi, capire meglio questo aspetto.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al dottor Artico, collegandomi, in particolare, alla richiesta poderosa dell'onorevole Vico — ovvero qual è il vero progetto della regione Veneto, se il recupero di un'area considerata dai veneti disastrosa oppure no — vorrei precisare che se non ha tutte le risposte in questo momento, può anche farcele pervenire successivamente per iscritto, purché in tempi brevi, visto che concluderemo le audizioni, come poi dirò in sede di Ufficio di presidenza, entro la settimana prossima, per poi elaborare una nostra proposta da portare anche al Governo.

Do la parola al nostro audito per la replica.

GIOVANNI ARTICO, *Dirigente regionale della Direzione Progetto Venezia e commissario regionale straordinario per il recupero territoriale-ambientale*. In merito al tema posto dall'onorevole Vico, vorrei dire che su Porto Marghera c'è un progetto di riqualificazione socio-ambientale e di rivitalizzazione industriale molto ampio, in stato molto avanzato e in parte già avviato, che prevede, in questo momento, investimenti per quasi 6 miliardi di euro, di cui circa la metà di progettualità pubblica, ovvero da parte di istituzioni pubbliche, regione *in primis*, provincia e comune di Venezia, e l'altra di provenienza privata.

La pianificazione sulla riorganizzazione del territorio di Porto Marghera passa attraverso uno strumento che, dal punto di vista amministrativo, è il riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa che ci ha dato il via per costruire un accordo di programma, ormai in fase conclusiva, sul quale le istituzioni, a cominciare dal Ministero dell'ambiente, si impegnano a effettuare la bonifica, che è la prima operazione che deve essere risolta, se si vuole riconvertire l'area.

Quanto al fatto che Porto Marghera sia area industriale, non ci piove. Peraltro, il

presidente Zaia lo ha detto in diverse occasioni e stiamo lavorando proprio in questo senso. Insomma, l'obiettivo è chiaro. Del resto, anticipo alla Commissione che l'accordo è oggetto di un incontro con l'ufficio giuridico del ministro venerdì prossimo. Siamo, quindi, alle ultime battute, per cui ci auguriamo che in tempi brevi si possa arrivare alla sottoscrizione.

L'accordo ha alcuni cardini: tempi e costi certi per le bonifiche, la semplificazione della procedura di bonifica e, contestualmente, l'avvio delle bonifiche stesse. Al momento, all'interno del sito di interesse nazionale, la procedura di bonifica se è veloce dura, come minimo, un anno e mezzo. Faccio un esempio molto semplice. Se una persona arriva a Porto Marghera e acquista un'area per realizzare un capannone, deve innanzitutto caratterizzare l'area, dopodiché, sapendo quale problematica ha nei suoli e nella falda, deve presentare un progetto di bonifica, che ha un iter piuttosto complesso. Innanzitutto, vi è la fase istruttoria, con la segreteria tecnica dell'Accordo di programma per la chimica, convocata e presieduta dalla regione, presenti tutti i Ministeri competenti (Ministero della salute, dell'ambiente e così via) e tutti gli enti locali che svolgono anche funzioni di controllo, come ARPAV (Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto), ASL. Successivamente, è prevista la Conferenza di servizi istruttoria, ai sensi della legge n. 241, convocata dal Ministero dell'ambiente, con gli stessi soggetti presenti, cui segue una Conferenza di servizi decisoria, dove non c'è la regione, ma solo il Ministero dell'ambiente, fase che amministrativamente conclude l'iter. A questo punto, il Ministero deve emanare il decreto, che è l'atto di approvazione del progetto. Se l'iter è veloce, è già trascorso un anno e mezzo. Conclusa questa procedura, chi vuole realizzare il capannone si rivolge al comune di Venezia per iniziare la bonifica, ma il comune non dà l'autorizzazione per costruire finché non viene consegnata l'esecuzione del progetto di bonifica.

**PRESIDENTE.** Ecco perché molti vanno in Francia, in Germania e in Inghilterra!

**GIOVANNI ARTICO, Dirigente regionale della Direzione Progetto Venezia e commissario regionale straordinario per il recupero territoriale-ambientale.** Adesso funziona così! Pertanto, a seconda del tipo di inquinamento e della situazione ambientale, se le procedure sono veloci, occorrono un paio d'anni per pensare di cominciare a presentare un progetto al comune e per ottenere la licenza edilizia.

Con l'accordo che stiamo concludendo, si ridurrebbe ai minimi termini questa procedura, senza cambiare le norme attualmente in vigore, ma applicandole in modo diverso. Occorre, quindi, l'impegno dello Stato e, in particolare, del Ministero dell'ambiente, a trasferire il decreto di bonifica al massimo entro 30 giorni per aree che hanno già ottenuto un progetto di bonifica e che dovessero essere vendute per investimento. Inoltre, se l'accordo è sottoscritto così come impostato — cosa che riteniamo possibile, visto che il ministro e i suoi uffici ne hanno già condiviso i contenuti — il progetto di bonifica prevedrebbe solo due passaggi, constatato che la segreteria tecnica e la conferenza di servizi istruttoria, ai sensi della legge n. 241, sono, di fatto, un duplicato. Del resto, la segreteria tecnica è stata istituita con un DPCM del 1998, quando a Porto Marghera c'era ancora la chimica, quindi aveva il compito di controllare le produzioni chimiche che, invece, attualmente stanno del tutto scomparendo.

Dal punto di vista ambientale la procedura resta, però, la stessa della conferenza di servizi istruttoria. L'unico passaggio rimane la convocazione della conferenza di servizi. Questa volta, però, è prevista la partecipazione non solo del Ministero, ma anche della regione, che conosce le urgenze del territorio e che, pertanto, può chiedere la priorità di una certa parte del progetto, a seconda delle operazioni di investimento che si presentano. Contemporaneamente, gli interessati presentano sia il progetto di bonifica, che

avrà un solo passaggio istruttorio e un solo momento decisorio, con lo Stato che si impegna a emanare il decreto di approvazione finale entro 30 giorni, sia il progetto per l'edificabilità del capannone o altro al comune di Venezia. Parallelamente, comincerà la bonifica e il comune di Venezia, che firmerà questo accordo, rilascerà la licenza a costruire. Ciò significa che nell'arco di 30, 60 o al massimo 90 giorni, ma certamente non di anni, il soggetto interessato va a Porto Marghera e inizia a costruire. Ovviamente, poiché gli organi di controllo devono verificare lo stato di avanzamento del progetto di bonifica, nel momento in cui si accerta che l'attività di bonifica si svolge in modo difforme rispetto a quanto certificato, la procedura della bonifica e la licenza edilizia si interrompono. Questo è il senso della proposta in discussione.

Garantire questo tipo di procedura, nell'ambito del nuovo accordo, significa per noi far partire le bonifiche e automaticamente anche gli investimenti sul territorio. Inoltre, a tutto questo si è aggiunto uno strumento nuovo, inventato dalla regione Veneto, che è contenuto nell'accordo ed è frutto dell'ultimo riparto sui fondi dalla legge speciale per Venezia: l'istituzione di un Fondo di rotazione, con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro solo per le PMI (piccole e medie imprese) che stanno nel territorio di Porto Marghera e del bacino Scolante, che comprende 108 comuni entro il territorio di competenza della legge speciale per Venezia. In pratica, il privato, al quale rimane in capo il costo della bonifica, avrà la garanzia di accesso al credito per la bonifica da parte della regione che, con questo sistema, si accolla gli oneri finanziari, mettendolo nella condizione di fare la bonifica e, contestualmente, di partire con l'investimento. Questo è uno strumento nuovo, previsto nel nuovo accordo che stiamo effettuando.

Il Fondo di rotazione segue un proprio percorso, ma è compreso nell'accordo di programma di cui parlavo poc'anzi. Tutto ciò, rientra, poi, in un piano di reindustrializzazione complessivo di Porto Mar-

ghera, che abbiamo mandato al MiSE (Ministero dello sviluppo economico), che contiene la lista di nomi e cognomi, importi, stato avanzamento di progetti e realizzazione delle opere industriali, che è alla base del riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa da parte del Ministero.

Dal punto di vista del settore pubblico, come regione Veneto, stiamo facendo la prima e più grande opera di riqualificazione ambientale con una valenza socio-economica sul territorio che si chiama « operazione Moranzani ». Non sto parlando di *desiderata*, ma di opere che stiamo già realizzando. In sintesi, questa operazione prevede la realizzazione di un grande impianto pubblico a Porto Marghera, che bonifica tutte le acque, sia di falda che superficiali, e tutti i reflui, oltre ai fanghi di risulta e di produzione, quindi è una vera e propria piattaforma ecologica — chiamata PIF (Progetto integrato Fusina) — che la regione ha costruito con un sistema di *project financing*, che collega le macro-isole industriali.

Peraltro, questo progetto era nato, negli anni 2003, 2004 e 2005, con una filosofia diversa perché doveva solo trattare le acque industriali degli impianti produttivi di Porto Marghera per liberare acque buone, dato che adesso per i raffreddamenti industriali vengono utilizzate le acque del Sile, un fiume dall'acqua potabile. Insomma, per liberare l'acqua « buona » si era progettato questo tipo di impianto, che poi si è sviluppato in modo diverso con la costruzione di questa piattaforma.

La consegna dei lavori è prevista per giugno. In pratica, quindi, l'impianto è finito. In parte, alcune sezioni sono già funzionanti. Questa è — ripeto — la prima grande opera pubblica in termini di risanamento ambientale, di ottimizzazione e di operazione per la restituzione agli usi legittimi delle aree.

A questa si aggiunge un'altra operazione, collegata alla questione dello scavo dei canali portuali, che rappresentava un problema per l'attività portuale, quindi di natura economico-sociale per Porto Marghera, per Venezia, per il Veneto e per il

Triveneto, essendo un'area logistica di rilevante importanza. In sostanza, dovevamo scavare i canali portuali, ma non si sapeva dove mettere i fanghi. Allora, abbiamo fatto diventare questa difficoltà un'opportunità. Con il consenso della popolazione, quindi con un'operazione di trasparenza verificata con il sistema di Agenda 21, abbiamo preso e recuperato delle discariche chiuse di ENI, in sito Porto Marghera, sopra le quali scaricheremo una parte dei fanghi — in termini tecnici, gli « entro C », quindi quelli meno dannosi — di scavo dei canali portuali.

La gente avrà una discarica più alta di quella attuale, ma in cambio abbiamo dato loro la riqualificazione di tutto il territorio. Stiamo facendo strade, parchi e così via. Inoltre, la tariffa di scarico che pagano le istituzioni pubbliche, a cominciare dal Magistrato alle acque e dall'Autorità portuale, che deve affrontare il problema in relazione allo scavo dei canali, è composta di due parti. La tariffa è pari a 95 euro al metro cubo, dei quali 43-44 sono costi vivi per la gestione del fango e della discarica, mentre gli altri sono tutti in conto a opere di riqualificazione che si stanno realizzando sul territorio. Abbiamo già fatto due strade a Malcontenta e stiamo già costruendo il resto.

Nel complesso, è un'operazione che vale quasi un miliardo di euro, partita con un *project financing* di circa 200 milioni di euro. Attualmente, con il sistema che abbiamo messo in piedi e che ho cercato di descrivere sinteticamente — spero di essere stato sufficientemente chiaro — stiamo realizzando una riqualificazione che ha una grande ricaduta socio-economica nel territorio e che è fortemente apprezzata. Tutti i progetti sono agli atti. Il punto di partenza è stato — ripeto — il riconoscimento di area di crisi industriale complessa. Ora stiamo realizzando la fase ulteriore.

Per quanto riguarda la precisazione che chiedeva l'onorevole Pezzotta, vorrei dire che non c'è incongruenza tra le due frasi, anche se, forse, ad una prima lettura possono sembrare in contraddizione. Quando ho scritto che il 20 ottobre 2011 si è evidenziata l'impossibilità di trovare l'accordo fra le parti che garantisca il prosieguo dell'attività industriale di ENI e la sospensione della cassa integrazione per i lavoratori, era proprio questo l'oggetto. Infatti, in quell'incontro la regione ha tentato di evitare la cassa integrazione per i lavoratori coinvolti, ovvero di tenere l'impianto aperto, ma non ci siamo riusciti. Questa è la prima parte.

Vi è, poi, la seconda frase, che afferma che comunque ENI ha garantito che il periodo di chiusura dura solo 6 mesi. Insomma, si tratta di due fasi diverse, una conseguente all'altra. Da una parte, non è stato possibile evitare la cassa integrazione per sei mesi, per ragioni che ENI ha illustrato in modo molto tecnico e puntuale alla Presidenza del Consiglio; dall'altra, ENI, nella persona dell'amministratore delegato, anche a Palazzo Balbi, ha assicurato che saranno solo sei mesi, dopodiché riaprirà Porto Marghera.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il rappresentante della regione Veneto e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 12,20.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa  
il 25 ottobre 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

