

Pertanto, l'asserito continuo e costante controllo operato dal Provveditorato su tali ditte è limitato al controllo dei requisiti antimafia, alla verifica che i subappalti siano autorizzati dal consorzio e che abbiano avuto un *iter* di verifica da parte dell'amministrazione concedente.

Ancora, l'ingegnere Daniele ha dichiarato di non essersi neanche posto il problema della verifica dei requisiti di idoneità delle imprese consorziate, ma di essersi affidato esclusivamente alle scelte del consorzio, così testualmente affermando sul punto: « Questo non lo so e al momento non mi sono posto questo problema, nel senso che il consorzio ha al suo interno studi, società e fornitori, i quali sono consorziati; esso, quindi, affida al suo interno i lavori in funzione della partecipazione al suo interno, però non ho mai preso visione dello statuto, né verificato i meccanismi di affidamento di queste cose. Siccome abbiamo già tanti altri grattacapi, purtroppo non abbiamo ancora affrontato questo, ma credo che se non cambia lo statuto (del consorzio) — se cambiasse, dovrebbero comunicarcelo — in base al quale sono stipulate le convenzioni attuative, si tratta comunque di una verifica che non effettuiamo... ».

In conclusione, l'ufficio del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, nella veste di committente dei lavori, per conto dello Stato, non esercitava, né esercita tuttora, alcun effettivo controllo sia sul sistema di assegnazione, da parte del Consorzio Venezia Nuova, dei relativi subappalti — riguardanti non solo le bonifiche ma anche il MOSE — sia sulla congruità dei corrispettivi erogati alle ditte subappaltatrici, facenti parte del consorzio.

La nota, in data 12 novembre 2015, inviata sul punto dall'ingegnere Roberto Daniele, dopo la pubblicazione della bozza di relazione (doc. 883/4), costituisce conferma di quanto sinora affermato sull'assenza di controlli, da parte del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, sia sugli affidamenti, sia sui contratti di subappalto stipulati dal Consorzio Venezia Nuova con le imprese consorziate. Ciò a prescindere da ogni giudizio di responsabilità, non essendo questa la sede propria per tale valutazione.

In ogni caso, costituisce dato pacifico il fatto che l'omissione di qualunque controllo da parte della stazione appaltante ha prodotto una conseguenza di rilievo, quella, cioè, di attribuire al presidente del consorzio, Giovanni Mazzacurati, un enorme potere, rendendolo *dominus* assoluto nella gestione di tutti subappalti anzidetti, come risulta evidente da una grave vicenda, concernente le bonifiche — che costituisce il tema di indagine di questa Commissione di inchiesta — di cui si dirà subito di seguito.

A tale proposito, uno degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, l'avvocato Giuseppe Fiengo, nel corso dell'audizione del 13 luglio 2015 — parlando di subappalti — ha fatto un preciso riferimento a una ulteriore grave anomalia verificatasi negli anni scorsi.

Invero, nell'originario contratto quadro del 1991, era previsto che destinatarie dei lavori di subappalto sarebbero dovute essere, oltre alle imprese comprese nel Consorzio Venezia Nuova, anche altre imprese venete che non facevano parte del Consorzio Venezia Nuova, per una quota pari al 16 per cento delle opere complessive da realizzare.

Viceversa — ha proseguito l'amministratore straordinario del consorzio — con delibere cosiddette « fuori quota », assunte all'unanimità da tutti i consorziati, i subappalti per la realizzazione di talune opere di bonifica del sito di Porto Marghera, benché comprese nella quota anzidetta — in quanto tutte le altre opere (l'84 per cento) erano già state assegnate alle imprese del consorzio — venivano assegnate, anziché ad altre imprese venete, a due imprese dello stesso Consorzio Venezia Nuova e, precisamente, all'Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, il cui presidente del consiglio di amministrazione era Baita Piergiorgio, e all'impresa romana SO.CO.STRA.MO. Srl, di cui era socio e amministratore di fatto Cinque Erasmo.

La vicenda delle assegnazioni « fuori quota » dei lavori di subappalto alle due imprese anzidette investe direttamente la posizione del senatore Altero Matteoli, Ministro dell'ambiente dall'11 giugno 2001 al 17 maggio 2006, nel secondo e terzo Governo Berlusconi, nonché Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dal 7 maggio 2008 al 15 novembre 2011 nel quarto Governo Berlusconi.

Invero, dalla domanda di autorizzazione a procedere, ai sensi dell'articolo 96 della Costituzione, proposta dal tribunale di Venezia — collegio per reati ministeriali, in data 2 ottobre 2014 e rivolta al Senato della Repubblica<sup>(5)</sup>, nonché dalla successiva richiesta di rinvio a giudizio della procura della Repubblica presso il tribunale di Venezia del 22 luglio 2015, per i reati di corruzione<sup>(6)</sup>, emerge quanto di seguito riportato.

Sul punto, va osservato che, nell'ambito del procedimento penale n. 12236/12 r.g.n.r. (al quale sono stati riuniti i proc. pen. n. 12646/13 e n. 3904/15), la procura della Repubblica in Venezia contesta al senatore Matteoli Altero il reato di corruzione continuata per atti contrari ai doveri d'ufficio, in concorso con Cinque Erasmo (articoli 81 cpv., 110, 319, 321 del codice penale).

Secondo l'accusa, il senatore Matteoli, in violazione dei doveri di imparzialità ed indipendenza, nell'asservimento delle proprie funzioni agli interessi del Consorzio Venezia Nuova, richiedeva e otteneva da Mazzacurati Giovanni, presidente del consorzio, che talune opere di bonifica dell'area di Porto Marghera venissero affidate alla SO.CO.STRA.MO Srl di Cinque Erasmo. Questa società, dopo essersi associata in ATI (associazione temporanea di imprese) e avere quindi costituito con l'altra associata, Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, le società consortili Talea, Alfa e Talea2, anch'esse facenti parte dell'ATI, non partecipava alla esecuzione delle opere di bonifica, che venivano realizzate dall'Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa e/o da imprese terze.

L'operazione anzidetta aveva, quale contropartita, lo scopo: 1) di fare assegnare e gestire al Consorzio Venezia Nuova — quale concessionario unico delle opere di salvaguardia di Venezia — e alle imprese consorziate i finanziamenti relativi alle opere di bonifica dei siti industriali di Marghera, in violazione della normativa sulle gare

(5) Doc. 758/1.

(6) Doc. 757/2.

d'appalto, del codice sui contratti pubblici e delle direttive europee; 2) di garantire al Mazzacurati, con la nomina, effettivamente, avvenuta in data 1° ottobre 2008 di Patrizio Cuccioletta, rappresentato dall'accusa come un presidente del Magistrato alla Acque di Venezia « compiacente », completamente « a disposizione » dello stesso consorzio.

In effetti, è accaduto che la SO.CO.STRA.MO. Srl, nel mese di novembre del 2000, per effetto di una operazione societaria — non particolarmente evidente agli altri soci inconsapevoli — era entrata a far parte della compagine consortile del Consorzio Venezia Nuova, con la quota irrisoria dello 0,006583, maturando in tal modo il diritto di essere assegnataria di lavori, anche se solo per la quota corrispondente alla partecipazione alla compagine consortile.

Invero, l'operazione veniva realizzata dalla SO.CO.STRA.MO. Srl — con un investimento di appena 25.000 euro — mediante l'acquisto di una partecipazione nel consorzio Fagos, che a sua volta faceva parte anch'essa del Consorzio Venezia Nuova.

Osservano i giudici veneziani, nella domanda di autorizzazione a procedere, che diverse persone escusse hanno fornito una chiara motivazione circa l'ingresso della SO.CO.STRA.MO. Srl nel Consorzio Venezia Nuova, avvenuto su espressa indicazione fatta a Mazzacurati Giovanni, presidente del Consorzio Venezia Nuova, da Matteoli Altero, all'epoca esponente di spicco del Partito di Alleanza nazionale, nonché già Ministro dell'ambiente nel primo Governo Berlusconi (1994-1995).

Comunque, con la costituzione dell'ATI anzidetta, si passava alla fase operativa del piano delittuoso.

Come si è rilevato, Mazzacurati Giovanni assegnava i lavori di bonifica all'ATI con il metodo del « fuori quota », che lo svincolava dal rispetto del piano di riparto tra i consorziati, in quanto si trattava di opere che avrebbero dovuto essere realizzate da altre imprese venete, che non facevano parte del Consorzio Venezia Nuova, e ciò, nonostante che dell'ATI facesse parte la SO.CO.STRA.MO. Srl, che non aveva le potenzialità tecniche e operative per eseguire tali lavori.

A questo punto, interveniva Baita Piergiorgio, nella sua qualità di presidente del consiglio di amministrazione all'Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa e fido collaboratore del Mazzacurati, il quale si assumeva l'onere di eseguire le opere.

All'ATI venivano, dunque, affidate in subappalto quelle opere « fuori quota », che in effetti sono state eseguite, principalmente, dalla Ing. E. Mantovani Spa ovvero da società da questa incaricate.

Nel contesto di tale accordo delittuoso, Baita Piergiorgio — la cui società (Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa) era esponente di riferimento del Consorzio Venezia Nuova — si impegnava a rinunciare al 50 per cento degli utili che sarebbero maturati negli anni con l'assegnazione dei lavori di bonifica di « Porto Marghera », a beneficio della SO.CO.STRA.MO. Srl, un socio con il quale aveva poco da condividere in termini operativi e che deteneva una quota irrisoria nel fondo consortile del Consorzio Venezia Nuova, ma che — per contro — aveva una quota paritetica in seno alle società consortili che erano state costituite a valle delle ATI (Talea, Alfa e Talea 2).

Secondo l'accusa, con tali modalità, la SO.CO.STRA.MO. Srl — mediante « appositi atti di impegno » perfezionati in Venezia —

otteneva l'affidamento delle opere di bonifica dei siti di porto Marghera per le quali, pur non avendo svolto alcuna attività di bonifica, conseguiva: 1) un utile di 29.522.512,98 euro, al netto delle imposte, derivante dalla ripartizione del margine complessivo delle commesse (quantificato in ragione di una percentuale fissa), nonostante non avesse sopportato alcun costo per le attività di bonifica; 2) il corrispettivo di 13.495.000 euro, versato dall'Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa per l'acquisto dalla SO.CO.STRA.MO. Srl della quota consortile nel Consorzio Fagos; 3) il corrispettivo di 5.655.000 euro, versato dalla stessa Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, per l'acquisto sempre dall'anzidetta società delle quote consortili possedute nelle società Alfa sc, Talea sc e Talea 2 sc.

Entrambi i due ultimi versamenti venivano determinati sulla base del portafoglio lavori acquisito dalla stessa SO.CO.STRA.MO. Srl, per effetto della sua partecipazione non operativa nell'ATI, costituita per dare esecuzione alle opere di bonifica affidate dal Consorzio Venezia Nuova.

In tal modo — sempre secondo l'accusa — Cinque Erasmo, nel periodo compreso tra il 2001 e il 2012, conseguiva, nella sua qualità di amministratore di fatto della SO.CO.STRA.MO. Srl, un utile complessivo pari a 48.672.512,98 euro, mentre Matteoli Altero, riceveva danaro contante da Mazzacurati Giovanni e Baita Piergiorgio, « per il tramite di Cinque Erasmo », per un importo complessivo di 550.000 euro con le seguenti modalità:

quanto a 400.000 euro, la somma veniva consegnata in Roma tra la fine del 2004 e i primi del 2005 da Colombelli William Ambrogio a Cinque Erasmo;

quanto a 150.000 euro, la somma veniva consegnata sempre in Roma tra il 2004 e il 2006 da Buson Nicolò a Cinque Erasmo.

Osserva la Commissione di inchiesta che i fatti anzidetti, come contestati dalla Procura della Repubblica in Venezia, sono da provare in sede di giudizio, ma sin d'ora risultano pacificamente acclamate molte anomalie gestionali che, nel caso di specie, si intersecano tra di loro: 1) l'assegnazione in subappalto dei lavori di bonifica alle imprese facenti parte del Consorzio Venezia Nuova, senza lo svolgimento di alcuna gara di appalto; 2) l'assenza di criteri interni per l'assegnazione dei subappalti alle singole imprese consorziate; 3) l'assegnazione « fuori quota » dei lavori di subappalto, nella misura del 16 per cento, avvenuta in favore delle due imprese anzidette, non solo senza gara alcuna, ma anche in violazione dell'accordo di programma, che imponeva l'assegnazione in subappalto nella percentuale sopra indicata a imprese venete, non facenti parte del Consorzio Venezia Nuova; 4) l'assenza di controlli effettivi da parte del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia che, a tacer d'altro, hanno consentito al Consorzio Venezia Nuova di violare impunemente l'accordo quadro del 1991, in ordine ai criteri di assegnazione della « quota riservata ».

In ogni caso, la Commissione di inchiesta — al fine di rappresentare plasticamente il contesto operativo dell'Ufficio del provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto

Adige e Friuli Venezia Giulia nell'intera vicenda di interesse — intende porre in evidenza la circostanza che, dalla richiesta di rinvio a giudizio della procura della Repubblica presso il tribunale di Venezia, di cui si è detto<sup>(7)</sup>, risulta che Piva Maria Giovanna e Cuccioletta Patrizio — i quali ricoprivano entrambi le funzioni di presidenti del Magistrato alle acque di Venezia, nonché le funzioni di provveditori alle opere pubbliche per il Triveneto (la prima, dal 26 luglio 2001 al 30 settembre 2008 e, il secondo, dal 1° ottobre 2008 al 31 ottobre 2011) — erano a libro paga del Consorzio, grazie a fondi neri raccolti dallo stesso Mazzacurati presso le principali imprese consorziate (Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, Società Italiana Condotte Acqua, CO.VE.CO. Spa, Grandi Lavori FINCOSIT Spa, Cooperativa San Martino sc, SELC sc, ecc..).

##### *5. Caratteristiche del sistema di marginamento.*

I sistemi di marginamento sono composti da barriere fisiche antierosione a tenuta idraulica e hanno lo scopo di impedire il trasferimento dell'inquinamento proveniente dagli imbonimenti, dalle falde e dai suoli inquinati direttamente verso l'ambiente lagunare ovvero verso i canali portuali in comunicazione con l'ambiente lagunare. Tali soluzioni, con la sola aggiunta di opere integrative, permettono anche la realizzazione di banchine portuali moderne e lo scavo dei canali portuali con opportune sezioni.

Le opere sono state e vengono progettate sulla base del piano regolatore portuale, tenendo conto delle profondità dei fondali richieste dall'Autorità portuale.

Le acque della falda superficiale drenate vengono allontanate, a gravità o con pompaggio, in condotte di adduzione e recapitate agli impianti di depurazione, realizzati e/o adeguati da parte della regione Veneto, tramite la società consortile SIFA s.c.p.a. (Regione, Veritas, Gruppo Mantovani) concessionaria della regione Veneto per lo sviluppo e la gestione del Progetto integrato Fusina (PIF).

Come si è detto, il PIF è frutto della concessione, sottoscritta nel 2005 tra il presidente della regione Veneto e SIFA (Sistema integrato Fusina ambiente), per la realizzazione, con la formula del « progetto di finanza », finalizzata alla « riduzione dell'inquinamento della laguna di Venezia; all'ottimizzazione della gestione delle risorse idriche sia destinate all'uso idropotabile, sia quelle impiegabili dalle industrie di Porto Marghera o per utilizzi non potabili ».

Di fatto, quindi, le opere previste si compongono di:

palancolato — barriera fisica (di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche e, solo in parte, anche della regione Veneto) ovvero banchina portuale adeguata (di competenza dell'Autorità portuale);

sistema di raccolta/drenaggio delle acque (di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche);

sistema di collettamento al PIF (di competenza della regione Veneto).

(7) Doc. 757/2.

In ogni caso, la funzionalità del sistema viene garantita solo dall'azione sinergica dei tre elementi anzidetti.

In particolare, gli interventi di competenza del Magistrato alle acque (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche) consistono in:

marginamento con barriere fisiche impermeabili lungo i canali e le sponde lagunari, che eliminano gli apporti di materiali inquinati in laguna (erosione di suoli e apporti da falda superficiale e prima falda artesiane);

sistemi di drenaggio, associati ai marginamenti, della falda sospesa presente nel riporto, collegati alla rete di convogliamento a depurazione delle acque drenate, come previsto dal Progetto integrato Fusina, in modo da assicurare che i livelli piezometrici nella fascia demaniale e nell'intorno immediato non subiscano variazioni per effetto del marginamento rispetto ai livelli piezometrici presenti prima della realizzazione del marginamento.

effettivo invio delle acque contaminate drenate al sistema di depurazione, di competenza del SIFA (regione Veneto).

Attualmente, la SIFA s.c.p.a. convoglia e tratta i reflui industriali denominati B0 (reflui industriali non pre-trattati) per l'intera macroisola del petrolchimico, nonché i reflui di dreno (denominati B3) del retromarginamento della sponda nord del canale industriale sud.

Viceversa, per le altre aree facenti parte del SIN, la SIFA è ancora in attesa della consegna delle ulteriori opere di drenaggio – captazione delle acque di falda dei retromarginamenti realizzati dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto (ex Magistrato alle acque di Venezia), che sono necessarie per rendere funzionale il sistema di adduzione.

Fino a quando non verranno consegnate le opere di cui sopra, con la necessaria condivisione generale con gli utenti sulle modalità di ripartizione degli oneri relativi ai volumi complessivi dei reflui B3 trattati, non potranno essere formalizzati i contratti, che sono subordinati all'emanando Regolamento di fognatura da parte della concedente regione del Veneto, posto che si è in presenza di un sistema di captazione diffuso per tutte le macroisole, e non di un sistema « puntuale » per ogni singolo utente<sup>(8)</sup>.

L'anzidetta relazione della SIFA s.c.p.a. conclude, affermando di avere, a sua volta, realizzato – nell'ambito del progetto relativo alle opere impiantistiche realizzate per il trattamento delle acque reflue – un limitato intervento di marginamento, previsto nell'accordo di programma, che regola le modalità di attuazione degli interventi di salvaguardia ambientale della laguna da attuarsi a Porto Marghera e in aree lagunari vicine, stipulato tra l'ex Magistrato alle acque di Venezia e la regione del Veneto in data 10 giugno 2005, a seguito della delibera della Giunta regionale del Veneto n. 4531 del 29 dicembre 2004.

In particolare, la società SIFA, nella qualità di concessionario della regione Veneto, ha eseguito gli interventi di marginamento

(8) Cfr. la relazione della SIFA s.c.p.a. sulle attività svolte per la bonifica del sito di interesse nazionale di Porto Marghera in doc. 592/2.

interferenti con le attività del Progetto integrato Fusina, per una lunghezza di circa 630 metri, confinanti ad ovest con le opere previste in sponda Syndial – Polimeri Europa (4° Stralcio degli interventi per la sistemazione del canale industriale sud a Porto Marghera) e a sud con il lotto 2B, relativo alla sponda ovest del canale San Leonardo Marghera nel tratto fra il canale industriale sud e Fusina. Il valore delle opere eseguite è stato di 8.750.190,68 euro.

L'amministratore delegato della società SIFA, Guerrino Cravin, nel corso dell'audizione del 13 luglio 2015, ha riferito che l'impianto – eseguito per trattare circa 45 milioni di metri cubi all'anno di reflui civili e circa 13 milioni di metri cubi all'anno di reflui industriali – è stato ultimato nel mese di dicembre 2011 e che, attualmente, si trova nella fase del collaudo funzionale e opera soltanto il post-trattamento dei reflui civili, provenienti già trattati dall'impianto Veritas, che serve un bacino di utenza di poco meno di un milione di abitanti equivalenti, a partire dalla zona del centro abitato di Marghera fino al Mirese.

I reflui civili – dopo un « finissaggio » (che è una filtrazione per togliere gli ultimi rimasugli di sospensione che vi sono nelle acque) e il successivo trattamento con gli UV, effettuati allo scopo di ottenere l'abbattimento finale dei batteri (operazioni eseguite entrambe presso gli impianti della società SIFA) – vengono poi immessi al largo del mare Adriatico, a circa dieci chilometri dalla costa, tramite una condotta, che è operativa da oltre un anno.

Viceversa, i fanghi di depurazione sono trattati da Veritas, che li smaltisce in discariche.

Per quanto riguarda i rifiuti industriali, l'impianto è funzionante solo in parte, per la mancanza di rifiuti industriali (i reflui B3).

Invero, per il trattamento delle acque industriali, il Cravin ha riferito che vi è un ramo dell'impianto, inserito all'interno del petrolchimico di Porto Marghera che, in questo momento, sta trattando circa 7 milioni di metri cubi all'anno, rispetto agli oltre 11 milioni di metri cubi all'anno che erano previsti, dal momento che le portate stanno scendendo a causa della forte deindustrializzazione della zona.

Quanto all'emungimento delle falde delle macroisole, il Cravin ha riferito che: 1) l'impianto sta emungendo, orientativamente, 100.000/110.000 metri cubi di acqua all'anno, grazie a un ramo di circa 1,3 chilometri di estensione e di captazione delle acque, posto sul lato sud del Petrolchimico; 2) che, a regime, l'impianto dovrebbe ricevere circa 0,5 milioni di metri cubi di reflui di retromarginamento da captare e portare all'impianto di trattamento.

Si tratta di 400.000-450.000 metri cubi in più, rispetto a quelle oggi emunte, sicché, complessivamente, le quantità di acque emunte e poi trattate dall'impianto sono pari a circa il 20 per cento della sua capacità di trattamento.

Appare evidente che il mancato completamento delle opere di marginamento delle macroisole impedisce anche il completamento della rete di raccolta delle acque di drenaggio a servizio del PIF, di competenza della regione Veneto.

In tale contesto di opere non ancora realizzate, nel corso di un incontro tra tutti gli enti interessati svoltosi in data 28 gennaio 2015 a Venezia presso il salone CTA del Provveditorato e finalizzato all'aggiornamento dello stato di avanzamento del Progetto integrato Fusina a Porto Mar-

ghera, è intervenuta la proposta fatta dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche alla regione Veneto di destinare una parte delle risorse disponibili del Provveditorato (circa euro 3.000.000) per un intervento straordinario di manutenzione delle pompe collegate ai sistemi di drenaggio, al fine di conseguire la funzionalità immediata del sistema di captazione, recapito e trattamento delle acque di falda a Porto Marghera fino ad oggi realizzata, a fronte della disponibilità della Regione ad effettuare i necessari collegamenti alla rete elettrica esterna e ad accettare la conseguente immediata presa in carico della gestione e della manutenzione della rete di drenaggio finora realizzata e collaudata.

Ma, evidentemente, non se ne è fatto nulla, perché la spesa sarebbe stata inutile, prima del completamento delle opere di marginamento.

#### 6. Le fonti di finanziamento.

Gli interventi a Porto Marghera di competenza dello Stato – Magistrato alle acque di Venezia (ora Provveditorato interregionale alle opere pubbliche), dal 1995 a oggi, sono progettati e realizzati tramite il concessionario Consorzio Venezia Nuova, grazie alle somme rese via, via disponibili da fonti di finanziamento sia pubbliche, che private, come risulta, nel dettaglio, dal seguente prospetto, contenuto nel documento anzidetto, esplicativo delle singole voci di finanziamento:

RIEPILOGO DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO E DELLE RISORSE DESTINATE AGLI INTERVENTI NEL SITO DI INTERESSE NAZIONALE (SIN) DI PORTO MARGHERA			
(situazione al 31 marzo 2015 - importi in milioni di euro)			
		IMPORTO TOTALE	IMPORTO DISPONIBILE
FONDI PUBBLICI	Fondi Legge Speciale per Venezia	133,192	133,192
	Fondi CIPE - 12.07.1996	50,096	46,985
	Fondi CIPE - accordo di programma Quadro 7.04.2006	50,000	50,000
	Importi da Regione Veneto per indagini e caratterizzazioni	4,150	3,974
	Fondi dal Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economica Ambientale relativa ai Canali Portuali di Grande Navigazione della Laguna di Venezia - Convenzione con il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto del 18.12.2012	1,514	1,363
TOTALE A )		238,952	235,514
FONDI DA PRIVATI (ACCORDI E TRANSAZIONI)	Contratti di Transazione con lo Stato	565,811	543,615
	Contributi per gestione acque di drenaggio	10,397	4,030
TOTALE B )		576,208	547,645
TOTALE A ) + B )		815,160	783,635
IMPORTI DEGLI INTERVENTI GIÀ ULTIMATI O IN CORSO DI ESECUZIONE RELATIVAMENTE AL SIN DI PORTO MARGHERA			781,635

<sup>(9)</sup> Allegato 2 al doc. 787/2.

<sup>(10)</sup> Cfr. la relazione del 7 luglio 2015 degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in doc. 589/2.



### 6.1. Fondi pubblici.

Con i fondi provenienti dalla legge speciale per Venezia, a valere sulle risorse della legge speciale per Venezia<sup>(11)</sup> sono stati finanziati, in tutto o in parte, numerosi progetti e lavori a Porto Marghera, nell'ambito di vari atti contrattuali attuativi della convenzione generale rep. n. 7191/1991 tra il concedente Magistrato alle acque di Venezia<sup>(12)</sup> e il concessionario Consorzio Venezia Nuova.

La disponibilità di tali fondi, anno dopo anno, grazie agli stanziamenti operati dalle varie leggi finanziarie, ha consentito fin dal 1995:

lo sviluppo della progettazione generale del piano di interventi previsto per Porto Marghera e di alcuni interventi successivamente finanziati;

l'avvio degli interventi di marginamento delle macroisole ritenuti prioritari;

Ad oggi, le risorse della legge speciale destinate alla progettazione e alla realizzazione degli interventi suindicati ammontano a 133,192 milioni di euro, tutti disponibili e utilizzati per i seguenti interventi, che risultano già tutti completati.

INTERVENTI A PORTO MARGHERA FINANZIATI CON FONDI LEGGE SPECIALE PER VENEZIA			
Codice Intervento	Descrizione Intervento	Atti Attuativi della Convenzione Generale rep. n.	Importo lordo (€)
133	MESSA IN SICUREZZA SITO "PASSO CAMPALTO" LATO LAGUNA	7649	28.225.469,28
132	CANALE INDUSTRIALE SUD SPONDA NORD 1° STRALCIO	7295	1.923.454,63
145	CANALE INDUSTRIALE SUD SPONDA NORD 2° STRALCIO	7637	5.483.891,14
62	CONTERMINAZIONE ISOLA DELLE TRESSE LATO CANALI INDUSTRIALI	7322	13.842.920,93
185	PENISOLA DI S. GIULIANO 1° STRALCIO SPONDA EST	7649	16.509.180,10
197	PROTEZIONE SPONDA CANALE INDUSTRIALE SUD 3° STR. (E1)	7649	21.584.622,11
249	CANALE OVEST SPONDA SUD 1° STR. (D4/1)	7760	30.211.651,43
315	PROTEZIONE SPONDA CANALE IND. SUD 4° STR. DARSENA TERMINALE 1° LOTTO NUOVA SIRMA FASE A (E2/1)	7894	4.856.921,31
327	CANALE INDUSTRIALE SUD 4° STR. SPONDA SUD (FASE A DEL II LOTTO) 43 ETTARI (E2/3a)	7962	6.413.018,69
<b>Totale Interventi</b>			<b>129.051.129,62</b>
PROGETTAZIONI			
315-PRG	PROTEZIONE SPONDA CANALE IND. SUD 4° STR. DARSENA TERMINALE 1° LOTTO NUOVA SIRMA FASE A (E2/1)	7395	160.368,78
385-PRG	CANALE IND. SUD -4° STR. -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE-LOTTO 2 (SPONDA 43 ha) FASE C	7395	91.170,82
386-PRG	CANALE IND SUD-4° STR. SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE (SPONDA OVEST DELLA DARSENA TERMINALE) FASE A	7395	31.712,20

<sup>(11)</sup> Legge n. 798 del 1984.

<sup>(12)</sup> Ora Provveditorato alle opere pubbliche per il Triveneto.

387-PRG	CANALE IND. SUD-4° STR. -SPONAD SUD E DARSENA TERMINALE-LOTTO6 (SPONDA EX ABIBES) FASE A	7395	84.075,69
392-PRG	INTERVENTI PER LA SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STR. -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE. LOTTO 3 -SPONDA PAGRAN -COLACEM -FASE A -MESSA IN SICUREZZA	7395	105.883,93
398-PRG	INTERVENTI PER LA SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STRALCIO -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE. LOTTO 7B -SPONDA FASSA EX EDISON -PROGETTO ESECUTIVO DI FASE A -MESSA IN SICUREZZA	7395	118.415,58
402-PRG	INTERVENTI PER LA SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STRALCIO -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE LOTTO 6 -SPONDA EX ABIBES -COMPLETAMENTO DELLA FASE DI MESSA IN SICUREZZA	7395	55.716,06
403-PRG	INTERVENTI DI SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STRALCIO -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE LOTTO 4 -SPONDA SYNDIAL -POLIMERI EUROPA -MESSA IN SICUREZZA	7395	61.476,22
446-PRG	CANALE INDUSTRIALE SUD 4° STR. SPONDA SUD TRATTO ALCOA (E2/4d)	7395	50.483,74
273-PRG	MARGINAMENTO CANALE BRENTELLA -1° STRALCIO	7844	1.022.578,53
291-PRG	ISOLA SERBATOI PETROLIFERI SPONDA OVEST	7868	487.316,40
335-PRG	PROTEZIONE SPONDA OVEST CANALE S. LEONARDO -MARGHERA (TESTATA PETROLCHIMICO)	7868	586.298,78
336-PRG	INTERVENTI DI SISTEMAZIONE DELLA SPONDA OVEST DEL CANALE S. LEONARDO -MARGHERA NEL TRATTO FRA IL CANALE INDUSTRIALE SUD E FUSINA.	7868	147.353,32
341-PRG	INTERVENTO DI BONIFICA CON MISURE DI SICUREZZA DELL'AREA DEMANIALE DENOMINATA "TERZO ARGINE" EX ESSO A VENEZIA -PORTO MARGHERA	7818	105.090,12
405-PRG	CANALE IND OVEST SPONDA OVEST TRATTO TRA DARSENA RANA E NUOVA BANC. CIA -TRANSPED (D3/1)	7818	43.219,87
488-PRG	SISTEMAZIONE DELLA SPONDA NORD DEL CANALE INDUSTRIALE NORD A PORTO MARGHERA -DEMOLIZIONE DEI PONTILI DEMANIALI	8007	368.236,80
	PROGETTAZIONE DEFINITIVO GENERALE DEGLI INTERVENTI PER LA SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STRALCIO -SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE	7395	621.027,95
		<b>Totale Progettazioni</b>	<b>4.140.424,79</b>
		<b>Totale finanziato in Legge Speciale per Porto Marghera</b>	<b>133.191.554,41</b>

### 6.1.a. Contributi da parte della regione del Veneto.

La regione del Veneto ha, nel tempo, sottoscritto alcuni specifici accordi di programma con l'allora Magistrato alle acque e, in tale ambito, è stata co-finanziata la realizzazione – affidata al Magistrato alle acque e da questi al concessionario – di indagini particolari sulle aree inquinate emerse, sulle acque e sui fondali dei canali portuali tra le macroisole.

Ad oggi, sono stati deliberati dalla Giunta regionale del Veneto, in favore del Magistrato alle acque, 4,150 milioni di euro, di cui 3,974 milioni di euro trasferiti al Magistrato alle acque (ora Provveditorato) e utilizzati per indagini su sedimenti e acque lagunari della zona di Porto Marghera e per caratterizzazioni delle sponde e dell'area cosiddetta « 43 ettari » nella macroisola di Fusina, attività tutte già ultimate.

Da ultimo, l'accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area Venezia – Malcontenta – Marghera (sottoscritto in data 31 marzo 2008, tra il commissario delegato per l'emergenza socio economico ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, la regione del Veneto, l'allora Magistrato alle acque, la provincia di Venezia, il comune di Venezia e il commissario delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007) ha accelerato la realizzazione degli interventi di dragaggio dei canali.

Inoltre, come si è detto, in base a tale accordo, il Provveditorato ha realizzato gli interventi nella porzione di « 23 ettari » dell'area cosiddetta dei « 43 ettari » della macroisola di Fusina (infrastrutture per lo stoccaggio provvisorio delle terre di dragaggio).

*6.1.b. Fondi deliberati dal CIPE.*

In data 12 luglio 1996, a valere sulla legge n. 641 del 1996, il CIPE, attraverso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha assegnato per interventi a carattere ambientale nella zona di Porto Marghera, la somma di 50,096 milioni di euro (di cui finora resi disponibili 46,985 milioni di euro), che ha permesso il finanziamento dello specifico atto contrattuale rep. n. 7867/2000 attuativo alla convenzione generale tra amministrazione concedente e concessionario.

Con tali fondi, a partire dal 1997, è stato dato un significativo impulso allo sviluppo degli interventi programmati, proseguendo la realizzazione della progettazione e dei marginamenti in varie macroisole. Gli interventi così finanziati sono completati o in avanzato stato di esecuzione, ad eccezione delle lavorazioni, in fase di avvio, sul tratto della banchina « Molini e Cereal Docks » nella macroisola Nord, che hanno trovato nei fondi anzidetti solo una parte del finanziamento necessario per la loro realizzazione.

Con la delibera n. 1 del 2006, il CIPE ha poi assegnato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 150 milioni di euro per la realizzazione di interventi a carattere ambientale, di cui 50 milioni di euro sono stati destinati agli interventi di messa in sicurezza delle sponde dei canali di Porto Marghera (articolo 5, comma 2, dell'accordo di programma del 7 aprile 2006). A valere su tali fondi, l'allora Magistrato alle acque ha sottoscritto con il concessionario l'atto rep. n. 8282 attuativo della convenzione rep. 7191/1991.

Questi ultimi fondi risultano tutti già impegnati in interventi di conterminazione delle macroisole, già completati.

*6.1.c. Fondi assegnati dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economica ambientale relativi ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia.*

Nell'ambito dell'accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area Venezia – Malcontenta – Marghera del 31 marzo 2008, il Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, con una convenzione del 18 dicembre 2012, sottoscritta con l'allora Magistrato alle acque, ha assegnato allo stesso l'ulteriore somma 1,514 milioni di euro (di cui versati 1,362 milioni di euro) per la progettazione esecutiva e la successiva realizzazione, già completata, della 3° vasca di deposito preliminare nell'area « 23 ettari » compresa nella zona cosiddetta « 43 ettari » della macroisola di Fusina.

Complessivamente, le risorse pubbliche stanziare a favore degli interventi ambientali di Venezia – Porto Marghera ammontano, quindi, a 238,952 milioni di euro, di cui effettivamente disponibili 235,514 milioni di euro. Tali risorse sono già state tutte impegnate alla data del 31 marzo 2015.

## 6.2. Fondi privati.

*Fondi provenienti da accordi transattivi tra lo Stato italiano e le aziende che operano a Porto Marghera, con insediamenti insistenti su macroisole di interesse nazionale, individuate dal Master Plan.*

In base al principio « *chi inquina paga* », le società che operano a Porto Marghera hanno l'obbligo di provvedere, a loro spese, alla messa in sicurezza di emergenza e alla bonifica delle proprie aree inquinate e delle relative falde, in modo tale da arrestare e impedire la fuoriuscita di inquinanti dai terreni o dalle falde sottostanti le aree in concessione o di loro proprietà.

Allo scopo di reperire le risorse necessarie per realizzare le opere di marginamento delle macroisole e di emungimento delle acque di falda, lo Stato ha promosso numerose transazioni di altrettante controversie concernenti il danno ambientale, pendenti davanti il tribunale di Venezia.

Invero, l'Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera del 21 ottobre 1998, sopra citato, prevede al punto 3.1.a che il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale « provvedano alle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento » e che il Magistrato alle acque realizzi, anticipandone la spesa, gli interventi di marginamento dei canali industriali nell'area di Porto Marghera, provvedendo poi a « ripetere quanto anticipato presso le aziende che risultassero, in sede giurisdizionale o transattiva, responsabili dell'inquinamento ».

A tale Accordo di programma ha fatto poi seguito un Atto integrativo, stipulato in data 15 dicembre 2000, concernente la previsione da parte del Comitato di sorveglianza di un cd. « Master Plan » per l'individuazione de « ... f) i criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati di cui al citato punto 3.1 dell'allegato dell'Accordo per la chimica ».

Successivamente, in data 21 maggio 2005, è stato stipulato un « Protocollo per la progettazione ed il riparto dei costi delle opere di messa in sicurezza di emergenza dell'area di interesse nazionale Venezia (Porto Marghera) », tra le autorità e alcune società presenti nell'ambito del sito di interesse nazionale, dove le parti riconoscevano che il Magistrato alle acque e l'Autorità portuale avrebbero provveduto, « nell'ambito dell'esercizio delle proprie competenze, a realizzare sulle sponde demaniali... i lavori di protezione dell'ambiente lagunare dall'inquinamento consistenti anche opere di infrastrutturazione portuale » (articolo 2).

In forza di tali atti normativi, lo Stato (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero delle infrastrutture – Provveditorato) ha sottoscritto, a partire dal 2001, numerosi atti di transazione con le società interessate, nell'ambito di altrettanti procedimenti civili promossi dal Ministero dell'ambiente per il risarcimento del danno ambientale, cagionato dalla proprietà, ai sensi dell'articolo 2051 cod. civ., nonché dell'articolo 18 della legge 349/86 e dell'articolo 58 del decreto legislativo n. 152/99.

Di norma, le transazioni stipulate prevedono il concorso di ciascuna società titolare di un sito ubicato nelle aree oggetto di marginamento, nella misura del 50 per cento del costo stimato

dell'intervento – qualificabile anche come messa in sicurezza per la successiva bonifica – fermi restando, comunque, a carico delle società medesime, gli oneri e le spese per la manutenzione e la depurazione delle acque captate dal sistema di drenaggio, in conformità con gli obblighi dalle stesse già assunti con la sottoscrizione del « Protocollo per la progettazione e il riparto dei costi delle opere di messa in sicurezza d'emergenza dell'area di interesse nazionale Venezia (Porto Marghera) » del 21 maggio 2005.

In tal modo, in forza delle suddette transazioni, le società hanno assunto, irrevocabilmente e incondizionatamente, con esclusione della possibilità di ripetere tali somme, l'obbligo di contribuire, in modo predeterminato (nella misura anzidetta del 50 per cento), alla accelerazione del piano di realizzazione delle opere di messa in sicurezza delle aree private, avviato dallo Stato.

Tali accordi transattivi hanno l'effetto di liberare le società contraenti dall'obbligo di provvedere – a proprie spese – ai marginamenti, trasferendo allo Stato tale onere.

Nei vari contratti di transazione viene precisato che « i descritti marginamenti sono costituiti: 1) da una barriera impermeabile di palancole metalliche con sigillatura in resina del giunto (aventi funzioni sia strutturali, sia di eliminazione dell'erosione dei materiali inquinati di sponda retrostanti, nonché di barriera idraulica per le acque inquinate esistenti all'interno della macroisola e per quelle provenienti dalla falda nel riporto e dalla cosiddetta prima falda in pressione), 2) da un cordolo sommitale in calcestruzzo, 3) da opere accessorie e integrative, atte ad assicurare la tenuta anche in presenza di una rete di condutture predisposte per assicurare il drenaggio della falda retrostante il palancolemento, 4) da una rete di captazione delle acque meteoriche e dal relativo impianto di adduzione all'impianto di trattamento di Fusina ».

Infine, nei contratti di transazione viene precisato che « resta altresì inteso tra le parti che gli interventi di risanamento ambientale finanziati per effetto del presente accordo transattivo, come sopra descritti, non ricomprendono altre opere od accorgimenti tecnici in cui dovesse incorrere il Magistrato alle Acque di Venezia a seguito degli interventi di marginamento e di retromarginamento, né altre opere o accorgimenti tecnici che la società contraente dovesse ritenere necessari o utili in relazione a sue autonome e specifiche esigenze, gli oneri aggiuntivi dei quali saranno a totale carico della società medesima » (cfr. pagg. 18/19, doc. 686/20).

In tal senso, lo Stato italiano (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Magistrato alle Acque di Venezia, ora Provveditorato), nel corso degli anni, ha stipulato numerosi contratti di transazione per il risarcimento del danno ambientale con altrettante società operanti a Porto Marghera, per il complessivo importo di 565,811 milioni di euro, funzionalmente destinato alla realizzazione degli interventi di messa in sicurezza delle sponde lungo le macroisole di Porto Marghera e alla realizzazione di interventi ambientali nella zona di laguna tra Porto Marghera e Venezia, come risulta dal prospetto seguente – allegato alla relazione consegnata dal Provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto, in data 27 novembre 2014, nel corso della sua

audizione (doc. 69/1) - che contiene, quale prima voce, la transazione conclusa con la Montedison, per il rilevante importo di 271,139 milioni di euro:

SOCCIA' / ENTE	ATTO ATTUATIVO REP. N.	TRANSAZIONE REP. N.	DATA	IMPORTO (euro)	IMPORTO VERSATO (euro)	IMPORTO DA VERSARE (euro)
EDISON S.p.A. (già MONTEDISON)	8022		31/10/2001	271.139.872,00		
Fondi disponibili da art. 5 contratto di transazione 31/10/2001	8022		31/10/2001	12.911.422,00		
EDISON S.p.A.	8022	8119	15/02/2008	2.450.000,00		
ENI S.p.A. Divisione Refining e Marketing	8062	8057	15/02/2005	41.800.000,00		
IES Italiana Energia e Servizi S.p.A.	8062	8077	21/07/2005	2.559.572,00		
ENEL PRODUZIONE S.p.A.	8062	8078	21/07/2005	15.000.000,00		
API *Anonima Petroli Italiana S.p.A.	8062	8079	21/07/2005	1.115.240,00		
ESSO Italiana s.r.l.	8062	8082	22/07/2005 e integrazioni 01/08/2005 e 09/08/2005	6.100.000,00	166.311.422,00	
Solvay Solette S.p.A.	8062	8099	13/12/2005	3.500.000,00		
Italiana Coke S.p.A. e Intermodale Marghera s.r.l.	8062	8098	13/12/2005	3.986.751,00	188.465.896,72	2.847.428,54
ALUM IX S.p.A.	8062	8120	16/02/2008	8.607.525,92		
PILKINGTON ITALIA S.P.A.	8062	8124	17/02/2006	4.327.840,00	162.966.150,00	
IMMGAS 2002 s.r.l. - CRON PRODUZIONI SAPIO s.r.l. - SAPIO INDUSTRIE s.r.l.	8062	8127	27/02/2006	1.250.000,00		
Italcementi S.p.A.	8062	8199	29/12/2006	612.698,82	537.763.468,72	
SYNE/IAL S.p.A. e ENI S.p.A.	8149	-	30/01/2006	140.000.000,00		
Società Italiana per Gas p.a.	8223	8144	27/02/2006 rivisto 19/04/2006	15.000.000,00		
INEOS Vinyls Italia S.p.A.	8223	8159	19/08/2006	2.650.418,52		
DEMCNT s.r.l. - SEVIM S.p.A. - TREVISAN s.r.l. (Consorzio Tecnologico Veneziano s.r.l.)	8223	8164	14/07/2006	1.512.891,00		
DEMONIT s.r.l. - ROVECO s.r.l. - STEA s.r.l. - VEST S.p.A. (Consorzio per la bonifica e la riconversione produttiva - Fusina)	8223	8165	14/07/2006	3.276.666,00		
DECAL - Depositi costieri Calliope S.p.A. (DECAL S.p.A.)	8223	0169	04/08/2006	3.000.000,00		
<b>TOTALE ( 1 )</b>				<b>540.610.897,26</b>	<b>537.763.468,72</b>	<b>2.847.428,54</b>
ATB Riva Calzoni S.p.A.	8022	8254	07/03/2008	1.210.044,00	1.210.044,00	110.000,00
TODARO S.p.A.	8022	8271	27/06/2008	237.782,00	237.782,00	0,00
I.CO.LI s.r.l.	8022	8275	23/07/2008	100.000,00	20.000,00	80.000,00
C.I.T.I. s.r.l.	8022	8358	27/07/2009	325.725,00	325.725,00	65.145,00
ZETA s.a.s.	8223	8291	24/10/2008	15.000,00	15.000,00	0,00
FINART S.P.A. CEAV EBAV	8223	8298	19/11/2008	252.476,00	252.476,00	0,00
MONTEFIBRE S.p.A.	8223	8304	05/12/2008	7.007.110,10	(*) 2.811.808,73	4.195.301,37
GE.FA MULTIPLE s.r.l.	8223	8309	17/12/2008	1.000.000,00	250.000,00	750.000,00
Soc. Officine Meccaniche Villa & Bonaldi S.p.A.	8223	8327	13/02/2009	113.834,00	113.834,00	0,00
Soc. Officine Luigi resta S.p.A.	8223	8328	13/02/2009	113.814,00	113.814,00	0,00
Finanziaria Internazionale Alternative Investimenti SGR S.p.A.	8223	8332	27/02/2009	1.100.956,00	500.956,00	600.000,00
<b>TOTALE ( 2 )</b>				<b>11.476.741,10</b>	<b>5.851.439,73</b>	<b>5.625.301,37</b>
Siderurgica Gabrielli S.p.A. - Area ex Aluvenice S.P.A.	Da Contrattualizzare	8451	06/10/2010	1.683.889,00		1.683.889,00
Fondo Lucrezio (Finanziaria Internazionale Alternative Investimenti Società di Gestione del Risparmio S.p.A. (area ex Cantiere della Pietà) UBI Leasing S.p.A.)	Da Contrattualizzare	8450	06/10/2010	367.225,00		367.225,00
VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia S.r.l.	Da Contrattualizzare	8449	06/10/2010	2.388.634,00		2.388.634,00
Docks Venezia Srl -Parca Marghera Srl - Immobiliare Laguna Srl - area Sona.	Da Contrattualizzare	8452	06/10/2010	1.750.000,00		1.750.000,00
San Marco Petroli S.p.A.	Da Contrattualizzare	8474	17/12/2010	(**) 1.500.000,00		1.500.000,00
Triveneta Gestioni e Progettazione Immobiliari S.r.l.	Da Contrattualizzare	8475	17/12/2010	131.136,00		131.136,00
Fincantieri S.p.A.	Da Contrattualizzare	8476	11/01/2011	5.902.526,00		5.902.526,00
<b>TOTALE ( 3 )</b>				<b>13.723.410,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13.723.410,00</b>
<b>TOTALE ( 1 ) + ( 2 ) + ( 3 )</b>				<b>565.811.048,36</b>	<b>543.614.908,45</b>	<b>22.196.139,91</b>

(\*) Montefibre ha versato ulteriori 4696,63 € per interessi dovuti al ritardo del pagamento delle somme dovute

(\*\*) L'importo dovuto da San Marco Petroli è di 3 ME di cui 1,5 ME destinato alla Regione Veneto

Complessivamente, quindi, sono stati sottoscritti dallo Stato con le aziende, che hanno operato o operano a Porto Marghera, n. 42 contratti di transazione, regolarmente approvati con l'emissione del relativo decreto interministeriale (doc. 686/2 e doc 686/43), pur se manca quello relativo alla Montedison (doc. 686/44), per l'importo complessivo dichiarato di 565,811 milioni di euro, già incassati, dei quali risultano trasferiti al Provveditorato 543,615 milioni di euro.

Si tratta di un importo complessivo incompleto per difetto, poiché nell'elenco anzidetto sono indicati solo 37 transazioni, rispetto ai 41 decreti interministeriali di approvazione trasmessi dal Ministero dell'ambiente.

A tale proposito sono stati acquisiti dal Ministero dell'ambiente tutti i contratti transattivi, ad eccezione di quello concluso con la Edison Spa – già Montedison<sup>(13)</sup>, che non è stato reperito presso gli uffici del Ministero dell'ambiente.

Le somme così incassate e trasferite al Provveditorato risultano già impegnate al cento per cento e spese per oltre il 95 per cento alla data del 31 marzo 2015.<sup>(14)</sup>

#### *Tali trasferimenti.*

Quanto ai tempi previsti, negli atti di transazione stipulati con i privati proprietari delle aree, per la realizzazione degli interventi, l'esame dei contratti acquisiti dalla Commissione di inchiesta rende evidente che si tratta di interventi di « messa in sicurezza » connotati da ragionevole urgenza.

Così, il contratto di transazione stipulato, in data 15 febbraio 2005 tra il Ministero dell'ambiente e l'ENI Spa<sup>(15)</sup>, all'articolo 4, dispone testualmente: « Resta inteso che la procedura di approvazione del presente contratto nei modi di legge dovrà esaurirsi nel termine di tre mesi dalla sua sottoscrizione. Entro lo stesso termine il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio provvederà a comunicare alla società contraente i decreti di approvazione delle opere di competenza del Magistrato alle acque di Venezia, e, nei successivi tre mesi, i verbali di consegna provvisoria dei lavori sotto riserva di legge ».

Analoga disposizione si rinviene nel contratto stipulato con l'ENEL Spa in data 21 luglio 2005<sup>(16)</sup>.

A questo punto, con riserva di ulteriori approfondimenti, non può porsi in dubbio che, ove lo Stato non adempia agli obblighi, si configura una sua precisa responsabilità, con possibili conseguenze in termini richieste di adempimento e/o di pretese risarcitorie, considerato che, molto opportunamente, tra le varie clausole contrattuali è stata espressamente esclusa la possibilità di risolvere le transazioni per l'inadempimento della parte pubblica.

Tanto più appaiono probabili azioni risarcitorie, a fronte del mancato completamento delle opere di marginamento, che hanno

<sup>(13)</sup> Docc. da n. 686/2 a n. 686/44

<sup>(14)</sup> Doc. 589/2

<sup>(15)</sup> Doc. 686/2.

<sup>(16)</sup> Doc. 686/3.

carattere primario rispetto alle successive opere di drenaggio delle acque, alla luce sia degli elevati importi versati, sia della qualità e dello spessore economico dei contraenti privati.

Peraltro, gli importi delle anzidette transazioni sono destinati ad aumentare, dal momento che, nella nota inviata dal Ministero delle infrastrutture, che accompagna la « Sintesi dello stato di attuazione degli interventi di competenza del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto »<sup>(17)</sup>, si sottolinea che il valore complessivo dei citati contratti di transazione è di importo pari a 595,872 milioni di euro. Si tratta di somma ben superiore a quella incassata fino ad oggi, che trova la sua spiegazione nella rateizzazione del debito concessa ai soggetti privati fino all'anno 2023, secondo precise scadenze temporali.

Inoltre, la nota del Ministero delle infrastrutture sottolinea: 1) che, rispetto ai versamenti effettuati dai soggetti privati nella casse dello Stato, si registra una mancata riassegnazione al dicastero dell'ambiente da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di oltre 7.200.000, per versamenti effettuati dal 2009 al 2012; 2) che le procedure di riassegnazione delle somme incassate da parte del Ministero dell'economia e delle finanze hanno avuto un'accelerazione a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 97 del 2013, che ha sostituito l'articolo 317, comma 5 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

In conseguenza di tale intervento legislativo, il Ministero dell'economia e delle finanze ha riassegnato al Ministero dell'ambiente la complessiva somma di 10.679.071,13 euro (versamenti concernenti le annualità 2013 e 2014), che è stata impegnata come segue:

1.000.000 euro impegnati a favore del direttore della direzione progetto Venezia della regione Veneto (versamenti relativi al contratto di transazione Stato-Società San Marco Petroli);

9.679.071 euro impegnati a favore della regione Veneto per il completamento delle opere di marginamento delle macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico di competenza regionale (secondo quanto previsto dall'articolo 5, comma 9, dell'accordo di programma del 16 aprile 2012).

Tuttavia, la regione Veneto, con nota in data 10 luglio 2015 prot. n. 286214<sup>(18)</sup>, riferisce che, ad oggi — come già segnalato con la precedente nota del 2 aprile 2015<sup>(19)</sup> — il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare non ha ancora provveduto ai trasferimento delle risorse anzidette, che comunque — come si vedrà nel paragrafo successivo — sono del tutto insufficienti per il completamento delle opere di marginamento delle macroisole del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, da parte della stessa regione Veneto.

Invero — come si è già rilevato — il citato accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di interesse<sup>(19)</sup> nazionale di Venezia — Porto Marghera e aree limitrofe del 16 aprile

<sup>(17)</sup> Doc. 593/2.

<sup>(18)</sup> Doc. 613/2

<sup>(19)</sup> Doc. 342/2.