

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

61.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2020**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Nugnes Paola (Misto) .....	7, 8, 16
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i> .....	3	Patassini Tullio (Lega) .....	11
<b>Audizione del provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone:</b>		Volpe Valerio, <i>provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia</i> ...	3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
Vignaroli Stefano, <i>presidente</i> ....	3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	Zincone Cinzia, <i>responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia</i> ..	5, 11, 15, 16, 18
Benedetti Silvia (Misto) .....	15		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
STEFANO VIGNAROLI

**La seduta comincia alle 10.10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei responsabili del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone. La dottoressa Zincone è accompagnata dall'ingegner Valerio Volpe, che ringrazio per la presenza. L'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sulla situazione del sito di interesse nazionale di Venezia e sulle attività di dragaggio dei canali portuali. Comunico che l'auditore ha preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'auditore 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. Cedo la parola al provveditore per una relazione introduttiva.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Buongiorno, Presidente. Buongiorno a tutti. A seguito dell'audizione del luglio 2019 abbiamo ricevuto due richieste di approfondimenti. Procederei con la lettura delle due risposte che abbiamo prodotto recentemente in corrispondenza delle due richieste.

Al riguardo relativamente alle attività di dragaggio nel porto di Venezia sono richiesti i seguenti quesiti: come vengono selezionati i fanghi e i residui nelle classi A, B e oltre C, da parte di chi, qual è la loro destinazione, dove vengono smaltiti, chi controlla le suddette attività, quali sono i relativi costi e da chi vengono sostenuti? A questa richiesta del settembre scorso, l'Istituto ha prodotto il seguente rapporto in risposta: con riferimento ai quesiti viene precisato che i sedimenti della laguna di Venezia sono classificati ai fini del dragaggio e del loro riutilizzo in ambito lagunare sulla base di quanto stabilito dal protocollo d'intesa dell'8 aprile 1993, che d'ora in poi chiameremo semplicemente « protocollo ». Il cosiddetto protocollo fanghi è stato sottoscritto da tutti gli enti competenti: Ministero dell'Ambiente, magistrato alle acque, oggi Provveditorato, presidente della regione Veneto, sindaco di Venezia, sindaco di Chioggia e dal presidente della provincia di Venezia.

Il protocollo reca i criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di scavo, trasporto e reimpiego dei sedimenti in ambito lagunare. I sedimenti sono classificati in base ai valori dei metalli PCB, IPA idrocarburi totali, pesticidi e possono ricadere in tre classi che prescrivono le modalità del

loro riutilizzo. In sostanza vi sono tre classi di sedimento che possono essere utilizzate all'interno della laguna con una crescente attenzione riguardante il livello di inquinamento. Classe A: fanghi di dragaggio utilizzabili in interventi di ripristino di morfologia, ricostruzione di barene erose, recupero di zone depresse comportanti il contatto diretto o indiretto di detti fanghi con le acque della laguna e suscettibili di rimettere in ciclo nelle acque lagunari i fanghi stessi, quindi sono i fanghi più puliti. Classe B: fanghi di dragaggio utilizzabili in interventi riguardanti il recupero e il ripristino di isole lagunari realizzati in maniera tale da garantire un confinamento permanente dei fanghi stessi, così da impedire il rilascio di inquinanti nelle acque lagunari, nonché evitare erosione e sommersione dei sedimenti depositati in caso di normali acque alte. Classe C: terre di dragaggio utilizzabili in interventi riguardanti ampliamenti e innalzamenti di isole permanentemente emerse o di aree interne limitrofe alla conterminazione lagunare realizzabili con un confinamento permanente costituito da strutture dotate di fondazioni profonde e continue, tali da evitare sia in corso d'opera che a opera compiuta qualsivoglia rilascio di specie inquinanti a seguito di processi di erosione, dispersione e di infiltrazione di acque meteoriche. Oltre ai livelli di classe C si possono presentare due possibilità: se il livello del sedimento non è classificabile « tossico e nocivo » in base ai criteri del DPR 915 dell'82 attualmente, anche se è abrogato, è possibile utilizzarlo per il ripristino altimetrico di aree depresse al di fuori della conterminazione lagunare, assicurandosi un suo totale isolamento; se il sedimento invece è tossico nocivo, la sua destinazione è sicuramente una discarica a terra. È da evidenziare che il protocollo precisa che per ottenere le concentrazioni dei metalli la determinazione analitica dovrà essere eseguita mediante metodiche che permettano l'accertamento del contenuto totale dei singoli metalli e che i valori ottenuti devono essere riferiti alla sostanza secca. A completamento di questo quadro si ritiene importante ricordare la vicenda relativa alle

integrazioni al protocollo prodotte dal Ministero dell'ambiente. Queste integrazioni nascono come risposta di detto dicastero ai problemi che erano stati posti dal Magistrato alle acque nell'ambito di un intervento di ripristino dei varchi sulla statale Romea. Infatti durante la fase di caratterizzazione dei sedimenti corrispondenti ai punti dove dovevano essere realizzate le aperture, si erano riscontrate in gran parte delle carote prelevate, anche a profondità ritenute certamente esenti da apporti antropici, concentrazioni di cromo superiori al limite della classe A, se non in alcuni casi anche della classe B. A queste evidenze è seguito uno studio di approfondimento compreso e ricompreso nello studio per la verifica della qualità dei sedimenti lagunari impiegati nella ricostruzione di strutture morfologiche del Magistrato alle acque e del concessionario Consorzio Venezia Nuova del 1994, dove è stata definita l'origine naturale dei livelli di cromo. Tale classificazione o caratterizzazione avviene preliminarmente al dragaggio che si effettua durante la fase propedeutica al progetto e avviene la caratterizzazione del fondale lagunare soggetto a ricalibratura attraverso l'attività di campionamento eseguita da un tecnico specializzato, che redige il verbale di campionamento e la sigillatura dei campioni, che vengono inviati presso un laboratorio accreditato per l'esecuzione delle analisi chimiche. Il laboratorio rilascia un apposito rapporto di prova redatto da un altro tecnico specializzato che certifica quindi la classe di appartenenza del campione autorizzato. Tale rapporto di prova viene acquisito dalla stazione appaltante e allegato al progetto di dragaggio e poi in seguito sottoposto al provvedimento *ex* Magistrato alle acque per la successiva eventuale approvazione ai sensi della legge 366 del '63. I sedimenti provenienti da zone di fondale lagunare, generalmente canali e in prevalenza portuali in laguna, che risultano sulla base della predetta caratterizzazione non conformi alla colonna C, quindi definibili « oltre C », prima del 2008 venivano indirizzati sempre in conformità al protocollo all'esterno della conterminazione lagunare. Poi in seguito al cosiddetto

accordo « Vallone Moranzani » vengono conferiti presso la cassa di colmata denominata « Molo Sali ». Ciò posto, alla luce delle suddette premesse in tema di sedimenti lagunari appare improprio parlare di smaltimento. Infatti nel titolo del protocollo stesso si fa esplicito riferimento alla parola « reimpiego », lo smaltimento tipico dei rifiuti è la soluzione che interessa i sedimenti oltre classe C, quindi classificati tossicologici, che in laguna sono presenti in percentuali irrisorie. La filosofia del reimpiego dei sedimenti lagunari di risulta dalle operazioni di dragaggio è che siano destinati alla ricostruzione morfologica: velme, barene, difese soffolte, innalzamento di bassi fondali lagunari eccetera, quando rientranti ovviamente in classe A. Al sovrizzo di isole lagunari permanentemente emerse ed efficacemente conterminate rispetto alla sommersione derivante dalle normali maree, che giova ricordare sono quelle comprese fino al livello di più 50 sullo zero mareografico, i sedimenti di classi C vengono conferiti presso l'isola delle Tresse. Detto compendio, l'isola delle Tresse, è ubicato in margine alla sponda est del canale Malamocco-Marghera, tra i bacini di evoluzione 3 e 4. È stato realizzato specificatamente tenendo conto dei requisiti stabiliti dal protocollo stesso, capitolo 4.2, paragrafo 3 e capitolo 6, paragrafo 4. Esso è idoneo allo stoccaggio definitivo di sedimenti conformi sino alla colonna C, Tabella 1 del protocollo 93, quindi al suo interno possono essere conferiti oltre ai sedimenti C anche i sedimenti classificati conformi alle colonne precedenti. È infatti capitato spesso in passato che a causa della ricorrente indisponibilità di siti idonei al ricevimento di sedimento B, notevoli quantità di fanghi di dragaggio appartenenti a questa categoria siano stati conferiti all'isola delle Tresse, venendo successivamente in contatto con i sedimenti di classe C già presenti senza con questo inficiare la funzione del sito. Il controllo delle suddette attività di dragaggio trasporto e conferimento dei sedimenti è per lo più incentrato sul documento di trasporto bolla *ex lege* 366 del 1963 che ogni unità che effettua il trasporto di sedimenti in laguna deve avere

a bordo. Tale documento definisce l'intervento, la stazione appaltante, l'impresa appaltatrice, l'impresa esecutrice; definisce inoltre il sito di dragaggio, il sito di conferimento e la quantità espressa in metri cubi del carico ed è sottoscritta dal comandante dell'unità, dal direttore dei lavori, dagli assistenti sia al sito di dragaggio che a quello di deposito. In questi termini si ritiene che il controllo sulla regolarità del dragaggio e del trasporto spetta a tutti gli organi e forze di polizia in grado di effettuare controlli sulle unità in navigazione. Si precisa peraltro che i trasporti avvengono nel 90 per cento dei casi prevalentemente nell'ambito dei canali portuali marittimi e si riferiscono a sedimenti dragati sempre nell'ambito degli stessi canali che come ovvio presentano maggiore tendenza all'interramento. È evidente che le stesse stazioni appaltanti in quanto in assoluta prevalenza costituite da soggetti pubblici: Autorità di sistema portuale, Provveditorato interregionale, concessionario Consorzio Venezia Nuova per il Provveditorato, comuni di Venezia e di Chioggia, in quanto direttamente interessate alla corretta esecuzione dell'intervento e al contenimento dei costi, effettuano rigorosi controlli sulle attività di dragaggio e conferimento sia direttamente, mediante l'impiego di proprio personale, che attraverso le direzioni dei lavori all'uopo incaricate.

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Abbiamo parlato abbastanza e sono cose anche con valenza tecnica. Mi chiedevo se fino a questo punto ci sono dubbi da chiarire o cose da approfondire prima di andare avanti, perché adesso inizia un'altra parte.

PRESIDENTE. Quale parte inizia ?

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Adesso facciamo un discorso più generale sulla laguna di Venezia.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Prima di analizzare l'aspetto relativo ai costi delle attività di dragaggio e di reimpiego del materiale di risulta si ritiene opportuno effettuare alcune considerazioni rispetto ai soggetti a vario titolo interessati a eseguire interventi di dragaggio, nonché riguardo alle motivazioni che suggeriscono e in molti casi impongono il ricorso a tale onerosa soluzione. Come è noto, le lagune per genesi naturale sono ambiti costieri che vengono definiti « di transizione » in quanto non hanno una struttura morfologica stabile nel tempo, ma tendono naturalmente a devolvere in tempi relativamente brevi e trasformarsi in bracci di mare, golfi oppure in tratti di nuova costa emersa. Ciò dipende dal bilancio dei sedimenti. Infatti, se il materiale alluvionale trasportato dai fiumi che hanno generato il bacino lagunare o da quelli tra essi compresi è superiore a quello eroso e disperso dall'azione del mare, la laguna diventerà dapprima un estuario, poi un territorio paludoso e infine un nuovo tratto di costa. Viceversa se il bilancio è negativo, cioè se la quantità di sedimento che giunge dal cosiddetto bacino scolante non compensa l'azione erosiva del mare, la laguna si trasformerà irrimediabilmente in un braccio di mare. Anche la laguna di Venezia risponde ovviamente a questa regola. Durante i secoli i veneziani hanno eseguito importanti interventi di riqualificazione ambientale finalizzati soprattutto ad assicurare le migliori condizioni fisiche necessarie alla sopravvivenza della città e allo sviluppo della sua economia. La città ha quindi potuto sviluppare per lunghi secoli la propria economia basata sulla portualità e sugli scambi commerciali beneficiando dei vantaggi igienicosanitari conseguenti ai minori apporti idrici provenienti dal bacino scolante, senza peraltro rinunciare a un soddisfacente livello di difesa militare passiva garantito dalle acque circostanti attraverso le quali l'approccio navale era possibile solo in corrispondenza dei pochi canali dragati e militarmente presidiati. I canali portuali per lo più artificiali, cioè senza alcuna connessione con i corsi d'ac-

qua autori della originaria formazione del bacino lagunare, hanno sempre costituito e costituiscono ancora oggi il punto nodale della questione. I sedimenti infatti, per varie ragioni, antropiche e non, migrano nell'ambito lagunare trasportati dalle correnti di propagazione delle maree e dal vento e irrimediabilmente si depositano all'interno dei solchi più profondi, per l'appunto i canali portuali. Questi, per mantenere la loro navigabilità formalmente classificata da specifiche ordinanze emanate dalla locale direzione marittima, richiedono continui interventi di dragaggio con le relative opportune ricollocazione del materiale di risulta nell'ordine di svariate centinaia di migliaia di metri cubi l'anno. Da ciò ne deriva che l'autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale per i porti di Venezia e Chioggia inoltra ogni anno allo scrivente provveditorato numerosi progetti di ricalibratura dei canali portuali da eseguirsi con fondi propri e finalizzati a garantire l'accesso alle strutture portuali da parte delle unità maggiori: le navi. Anche i canali lagunari talvolta o le aree di basso fondale tra essi comprese richiedono interventi di ricalibratura, ovvero di nuova inalveazione, finalizzati a migliorarne il cosiddetto regime idraulico, cioè a garantire un'equilibrata propagazione delle maree ossequiosa della stabilità dei fondali e nel contempo rivolta a scongiurare il manifestarsi del fenomeno dell'anossia, estremamente dannoso per l'ambiente lagunare. Tali interventi realizzati in amministrazione diretta dal provveditorato e/o dal concessionario per le opere di salvaguardia Consorzio Venezia Nuova mediante l'impiego di risorse finanziarie appositamente erogate comprendono anche il mantenimento della navigazione di collegamento fra le varie isole abitate della laguna nonché fra queste e i rispettivi *terminal* ubicati lungo i margini lagunari. Gli stessi canali interni, « Rivi o rii », della città di Venezia richiedono continui interventi di manutenzione consistenti nel semplice dragaggio atto a mantenere la navigabilità necessaria alla vita della città stessa, al quale non di rado si aggiunge la necessità di eseguire interventi di ristrutturazione delle

rive e delle fondamenta degli edifici in fregio ai canali. In questo caso la stazione appaltante è una società partecipata del comune di Venezia, Insula S.p.A., che predispose i progetti esecutivi di ricalibratura, li inoltra allo scrivente provveditorato per la valutazione *ex lege* n. 366 del 1963 e si occupa dell'intera esecuzione dell'intervento compresa l'attività di direzione dei lavori. Infine altri soggetti che si fanno carico di eseguire per proprio conto e per necessità a essi direttamente riconducibili interventi di dragaggio e successivo conferimento. Tali soggetti possono essere anch'essi pubblici: la regione e la città metropolitana, il comune di Chioggia, ovvero privati come nel caso dei concessionari di spazi acquei destinati all'ormeggio di unità commerciali o da diporto, che agiscono sostenendo tutti i costi per mantenere l'accesso e la funzionalità dei propri ormeggi. Anche tali interventi sono soggetti all'approvazione da parte dello scrivente ufficio secondo il rispetto dei criteri già ampiamente richiamati, al controllo del procedimento attraverso il documento di trasporto cui si faceva cenno e ovviamente al controllo generico da parte di tutti gli organi di polizia. In ogni caso i costi di dragaggio, sia pure molto suscettibili di variabilità correlata al quantitativo, sono quantificabili in: circa 8,78 euro a metro cubo per i canali lagunari di media sezione, per quanto attiene il trasporto entro le 5 miglia il costo relativo si attesta su circa 3 euro a metro cubo, maggiorato di euro 0,129 a metro cubo/miglio oltre le 5 miglia; mentre i costi di conferimento derivanti dal costo vivo di movimentazione del materiale comprensivo di ogni apprestamento necessario possono orientativamente quantificarsi, per quanto riguarda il refluento presso una struttura morfologica, velma, soffolta eccetera; in ricostruzione mediante draga stazionaria idrovore fluente in circa 2,80 euro a metro cubo o refluento a qualsiasi distanza mediante draga autocaricante o refluyente in circa 4,60 euro a metro cubo. Per quanto riguarda il conferimento presso l'isola delle Tresse circa 14 e 50 euro a metro cubo e infine, per quanto riguarda il conferimento presso la colmata denomi-

nata Molo Sali, in 96 euro a metro cubo. Qui termina la prima parte.

Inoltre, ci sono una serie di quesiti che abbiamo ricevuto l'11 novembre ai quali abbiamo risposto con una nota del 20 novembre.

**PRESIDENTE.** Abbiamo ricevuto le risposte.

**VALERIO VOLPE**, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia.* Entrambe le abbiamo già mandate, sì.

**PAOLA NUGNES.** Io la ringrazio molto. Per quanto riguarda i controlli, l'autorità portuale – io per semplificare, Presidente, la chiamo ancora autorità portuale, se mi permette – in audizione ci ha detto che avviene all'interno dell'appalto a opera dell'azienda che ha vinto l'appalto. Volevamo sapere quali sono i passaggi di controllo: il controllo in contraddittorio sui campioni che vengono fatti per la determinazione della classe A, B, C e C2 vengono fatti dall'ARPA o dal provveditorato? Quanti passaggi ci sono? L'autorità portuale ha detto che non ha competenze ambientali, quindi il controllo su questo non lo dovrebbe fare, anche se lei ha detto che l'autorità portuale e il provveditorato fanno rigorosi controlli. Si riferiva alla documentazione? Proprio sul provino, sul materiale, chi provvede in contraddittorio rispetto al laboratorio accreditato a determinare queste classi? Il fatto che lei abbia detto che le percentuali sono infinitesimali del rifiuto C e C è indicato come pericoloso e nocivo – personalmente, ma questo è sicuramente un mio limite, mi lascia leggermente dubbiosa. Mi sembra strano, in maniera molto diretta, valutare che questi fanghi solo in una percentuale infinitesimale siano classificati nocivi e pericolosi; però al di là dei costi per quanto riguarda il conferimento, che sono sicuramente molto più alti dello smaltimento rispetto al conferimento, che lei ci ha appena detto di 96 metri cubi rispetto ai 280; indurrebbero a un controllo estremamente rigoroso, visto che c'è un motivo molto cosciente, affinché questa va-

lutazione sia infinitesimale mi chiedo se questi controlli di tipo ambientale siano effettivamente estremamente rigorosi. Questa è poi la domanda senza girarci troppo intorno. Dal vostro punto di vista tutte queste azioni sono estremamente contenute nella necessità... Lei ha spiegato molto bene questo bilanciamento di sedimenti che credo che sia un'architettura molto interessante di troppo pieno o troppo vuoto, però mi perdoni anche della mia probabile ignoranza rispetto alla configurazione, riguarda anche la necessità di far entrare le grandi navi o stiamo parlando di un altro ambito? Cioè si potrebbe evitare anche quest'azione, se si diminuisse il flusso delle grandi navi?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Come riportavo prima il soggetto che deve effettuare una ricalibratura del canale di competenza — quindi poniamo il caso dell'autorità portuale o del provveditorato per tutti i canali lagunari o del comune di Venezia, per i rii interni — nell'ambito delle attività progettuali deve provvedere a effettuare la caratterizzazione dei sedimenti da dragare. Si rivolge a una struttura ben precisa che può essere un laboratorio di analisi e si fa effettuare la caratterizzazione da un laboratorio, dopodiché un tecnico accerterà e dichiarerà quei sedimenti se ricadono in classe A, B o C o oltre C.

PAOLA NUGNES. Perdoni, forse c'è un mio equivoco nella comprensione dall'audizione precedente. Nel momento in cui si ritiene che bisogna fare un dragaggio questa opera viene appaltata a dei privati che provvedono poi — così ci è stato spiegato — alla caratterizzazione. Invece lei mi sta dicendo che sono gli enti pubblici che provvedono direttamente alla caratterizzazione e quindi alla classificazione.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Faccio il caso del nostro ufficio. Nel momento in cui abbiamo un problema di navigabilità di un

canale lagunare dobbiamo predisporre tutta la documentazione tecnica per poter rivolgerci ed effettuare un bando di gara, ma per fare ciò io come ufficio devo conoscere la qualità dei sedimenti da dragare. Lo devo conoscere a priori, perché questi sono elementi che dovranno far parte degli elaborati progettuali, perché a seconda della qualità avrò una destinazione per questi sedimenti. È il soggetto che poi andrà in bando e se quei sedimenti sono di tipo C vanno alle Tresse. Per esempio, se sono di tipo A quindi di buona qualità, vengono riutilizzati per una ricostruzione morfologica.

PAOLA NUGNES. Ringrazio. Chiaramente questa procedura inverte anche l'ordine di valutazione, perché è chiaro che nel momento in cui l'ente pubblico che decide... Sarò stata io ad aver compreso male o comunque l'audito a essersi spiegato male non lo so, però la ringrazio molto.

PRESIDENTE. Chi la fa la caratterizzazione quindi? Quale ente pubblico fa la caratterizzazione?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Il soggetto competente, quindi se un canale è lagunare, la caratterizzazione la chiediamo noi al laboratorio.

PRESIDENTE. Però, la questione è: il laboratorio certificato è un laboratorio privato e non c'è il controllo di un ente pubblico che ha le attrezzature per verificare.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Il controllo sull'attività del laboratorio può essere disposto nel caso uno dovesse avere dei sospetti.

PRESIDENTE. Un controllo pubblico dell'analisi e della caratterizzazione dei fanghi, non esiste?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. No.

PRESIDENTE. L'assenza di un controllo pubblico, del mancato intervento sistematico di ARPA, comunque sia colpisce. Inoltre, anche a me colpisce che gli oltre C, classificati come rifiuti, siano una piccola parte, però questo è figlio di un protocollo fanghi che è vecchio del 1993 e che andrebbe rivisto e rifatto. Una domanda diretta: la sensazione che noi abbiamo è che non si sa dove mettere i fanghi, di conseguenza i dragaggi non vengono fatti. È corretto dire che i dragaggi non vengono effettuati se non in minima parte?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. In questo momento è corretto.

PRESIDENTE. Quindi, la situazione è destinata a peggiorare, perché se non si fa l'ordinaria manutenzione si accumula, e si accumulerebbe anche se si facessero i vari ampliamenti che si è detto di fare e che sono in ritardo. Anche facendo questi ampliamenti la capienza potrebbe durare uno-due-tre anni e non di più. Oltre queste questo periodo breve qual è il futuro?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Presidente, lei ha inquadrato perfettamente la problematica nel suo complesso, ma gli anni scorsi ci ricordano come si sono risolti i medesimi problemi che si sono ripresentati pochi anni fa. È stata individuata l'isola delle Tresse. Quando l'isola delle Tresse aveva terminato la propria capacità, è stato nominato un commissario straordinario per l'emergenza dei canali portuali. Perché per l'emergenza dei canali portuali? Perché sono quelli che hanno maggior necessità di dragaggio, ma non è che i rii interni del comune, della città storica, non ne abbiano bisogno o i canali lagunari non ne abbiano bisogno. È chiaro che avendo un pescaggio determinate navi e non parliamo delle navi

da crociera, perché devono raggiungere il porto commerciale, le navi commerciali pescano quanto e più delle navi da crociera e devono poter raggiungere il porto commerciale di Venezia. Che cosa è successo? Il commissario straordinario ha svolto tutta una serie di approfondimenti che hanno portato alla redazione di alcuni progetti, che hanno portato al raddoppio dell'isola delle Tresse, aumentandone la capacità e poi in un secondo momento ancora di più l'ha ampliata già una volta in altezza. Pertanto se oggi non dovessimo riuscire a trovare una soluzione, il fatto di non dragare più, oltre a impattare sulle navi commerciali, impatta sull'ecosistema lagunare, perché non facendo manutenzione della laguna, si interrano i canali, si erodono le sponde o si porta via il materiale al di fuori della conterminazione lagunare. Questo è un concetto che è stato affrontato e dibattuto per decenni. Il sedimento lagunare è una risorsa e deve restare in laguna, anche perché viene eroso dai bassifondi circostanti, quindi è materiale lagunare. Se si fanno le analisi questo materiale, avrà qualche elemento che sfiora dal punto di vista degli indici e per questo sono diversi anni... La prima conferenza dei servizi è stata convocata nel 2016 per la predisposizione del nuovo documento di gestione dei sedimenti lagunari che deve dare la possibilità di reimpiegare questi sedimenti con tutta una serie di attenzioni particolari sull'ambiente — che poi se volete possiamo approfondire — per poter reimpiegare questi sedimenti in ambito lagunare. Altrimenti le soluzioni sono quelle di non scavare nulla e lasciare la laguna, lasciando interrare i canali e degradare dal punto di vista morfologico ambientale la laguna, portare questi sedimenti al di fuori della conterminazione lagunare, quindi doppio danno con costi enormi, oppure individuare un'ulteriore cassa di colmata quale l'isola delle Tresse per ricoverare questi sedimenti che vengono dalla laguna, vengono sottratti alla laguna e confinati in una nuova isola delle Tresse. Queste sono le tre alternative dal punto di vista nostro drammatiche.

PRESIDENTE. Il fatto di poter ipotizzare di portare i fanghi fuori è stata scar-

tata perché ritenete che quei fanghi siano preziosi e vanno reintegrati in laguna?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Certamente, ma è la comunità internazionale, gli enti e tutti i soggetti competenti che hanno compreso che bisogna tenere questi sedimenti che hanno solo qualche elemento che presenta deboli quantitativi di inquinamento che non sono rifiuti e che sono esistenti in laguna. Altrimenti sarebbe la tela di Penelope all'infinito: i sedimenti vanno in canale, si analizzano... Hanno qualche elemento che sfora, pur venendo dalle aree circostanti? Lo porto via e andiamo avanti all'infinito. Dragheremo tutto finché sarà...

PRESIDENTE. Per riutilizzare questi fanghi serve un piano?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Serve intanto il documento di nuova gestione, perché se applichiamo il protocollo fanghi, non lo faremo mai.

PRESIDENTE. E se il nuovo protocollo fanghi aumentasse e certificasse che non è poi così poco il fango da considerare rifiuto, ma è molto, molto di più, che succede?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Comunque una quantità di sedimenti dovrà trovare una collocazione analoga all'isola delle Tresse. È chiaro che non sarà il cento per cento, ma questo penso che sia a cautela di tutti.

PRESIDENTE. Un nuovo protocollo non può migliorare la situazione, ma sottolineare che è ancora più drammatica di quello che è. Nel senso che il rifiuto è tanto.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Non credo, il rifiuto

no, perché sono comunque sedimenti lagunari.

PRESIDENTE. Gli oltre C pericolosi, che sono gli unici a essere classificati come rifiuti, abbiamo detto che sono pochi. Tant'è vero che vanno all'area di 23 ettari, quella più piccola, però un nuovo protocollo fanghi potrebbe stabilire che in realtà i livelli di inquinamento sono più alti.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Lei perché dice: «Facciamo tanti approfondimenti in più rispetto al protocollo fanghi?»

PRESIDENTE. Come tutte le cose la conoscenza e la sensibilità ambientale... Gli *standard* ambientali nel tempo sono sempre aumentati. Adesso stiamo con uno *standard* che è del '93. Faccio fatica a pensare che un nuovo *standard* del 2020 sia più tollerante rispetto a quello del '93.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Per questo la parola agli esperti che hanno lavorato tanto sul nuovo documento di gestione. Certo, ci sono alcuni concetti fondamentali. Bisogna scartare l'ipotesi di avere fanghi nocivi, quindi non devono essere pericolosi. Scartata questa eventualità, i fanghi vengono dragati e ricollocati con il criterio del non peggioramento. Se i fanghi hanno una certa qualità, vengono ricollocati in un'area di basso fondale o di barena che abbia le medesime o peggiori qualità ambientali, quindi con il criterio del non peggioramento.

PRESIDENTE. È prevista una nuova isola per eventualmente colmare questa carenza oppure...

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Al momento non è prevista alcuna nuova isola.

TULLIO PATASSINI. Esiste una normativa particolare che impedisce l'asportazione di materiale dalla laguna ?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. È così.

TULLIO PATASSINI. Quindi tutto quello che si produce e si crea all'interno della laguna, è interno alla laguna. Io non mi immagino interventi di inquinamento esogeno, perché altrimenti dovremmo individuare dei potenziali inquinatori che vengono dall'esterno, ma la questione dragaggi è una questione di redistribuzione interna, quindi noi comprendiamo bene quello che lei sta dicendo e lo condividiamo; perché se lavoriamo sugli stessi livelli di criticità, è evidente che se l'esposto del fango cinque metri più in là, mi sembra che rientra nell'assoluta normalità; salvo che non intervengano fattori esogeni. Di questo chiaramente chiederei una conferma a voi, ma lì entriamo in altre fattispecie di reato che non sono quelle previste in questo momento, ma credo che i dragaggi avvengano dalla notte dei tempi. Su questo aspetto chiaramente io vorrei chiedere conferma a voi, sul fatto che comunque sia tutto ciò che riguarda: valutazioni di fanghi, caratterizzazione dei fanghi normativa, non sia competenza vostra, ma sia demandata a un organo superiore che non siete voi e chiaramente da ultimo è chiaro che un protocollo fanghi dovrà essere stilato dal Ministero dell'ambiente. A voi risulta che il Ministero dell'ambiente stia operando in tal senso ?

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Sì, ci risulta che provvederemo, presumibilmente, con un decreto interministeriale ad approvare quello che noi chiamiamo « protocollo sedimenti » e non più « protocollo fanghi » proprio per sottolineare il fatto che non si tratta di rifiuti, ma si tratta di elementi preziosi per il mantenimento della laguna. Venendo qui, mi son dovuta leggere un po' di cose perché, come avrete

capito, sono assolutamente nuova in questa circostanza e ne so sicuramente meno di voi. Mi sembra, però, di aver capito bene che la laguna di Venezia, oltre a essere forse il territorio più studiato al mondo — c'è una conoscenza anche da parte del nostro Provveditorato molto approfondita rispetto alla composizione dei sedimenti — ha il potere di autopulirsi e di autorigenerarsi, cosa che è stata anche attestata scientificamente e che tra l'altro potrebbe anche diventare oggetto di prossime ricerche in relazione anche al MOSE. Voi sapete che, oltre all'effetto principale, può anche essere utilizzato. È tutto da vedere, ma è sicuro che ci sia la possibilità per determinare delle correnti, anche queste finalizzate alla rigenerazione soprattutto delle aree più lontane. L'iniziativa del nuovo protocollo sedimenti, che credo possa garantire, se non altro per il principio del non peggioramento... ci tranquillizza proprio in virtù di questa capacità di rigenerazione della laguna... è il frutto di un'iniziativa nostra, del Provveditorato, nella sua qualità di magistrato alle acque. Ha aperto un tavolo con tutti i soggetti interessati, ha concluso i propri lavori ad agosto scorso. Il lavoro che ne è derivato è stato poi oggetto di alcune osservazioni da parte del Ministero dell'ambiente, quindi è stato ripreso molto recentemente e chiuso i primi di gennaio, meno di un mese fa. Contiamo sul fatto di poter procedere con un prossimo decreto interministeriale tra infrastrutture trasporti e ambiente alla sua approvazione.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il canale Malamocco, ci sono vecchie casse di colmata che stavano perdendo. Già nel 2004 c'era un commissario per l'emergenza del livello dei canali e di questo canale in particolare. I lavori sono iniziati nel 2018, cioè quattordici anni dopo. Quanto è stato portato via, duecentomila metri cubi... si doveva arrivare da meno dodici a meno dieci. È stato completato questo lavoro oppure no ?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Se può essere più preciso, di che lavoro si tratta ?

PRESIDENTE. Il dragaggio del Malamocco.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Il dragaggio del canale Malamocco-Marghera...

PRESIDENTE. Portare da meno dieci la situazione attuale a meno dodici.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Il dragaggio che viene effettuato sul Malamocco-Marghera è un dragaggio manutentivo. È un'attività che il porto deve svolgere continuamente perché continuamente si interra la sezione del canale, quindi svariate centinaia di migliaia di metri cubi l'anno devono essere asportate dal fondo del canale per consentire la navigazione alle navi che pescano dieci/dieci e cinquanta, e che altrimenti sono oggetto di ordinanza della capitaneria di porto per garantire la sicurezza della navigazione, se non si effettua la manutenzione. Quindi, questa è un'attività continua e in questo momento ha difficoltà a essere eseguita, salvo che per i fanghi di tipo A, dove possiamo trovare delle soluzioni nella morfologia lagunare.

PRESIDENTE. Quindi, la risposta è no. Il lavoro non è stato fatto, non è stato portato come previsto da almeno dodici... tanto è vero che risulta che ci sono almeno 120 navi nel 2019 che sono tornate indietro perché non sono potute arrivare.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Sì, è così.

PRESIDENTE. Perché non è stato completato? Per mancanza di soldi, di tempo, di fondi o sempre per il problema della destinazione dei fanghi?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Da quanto risulta a noi, l'autorità portuale ha tutti i fondi ne-

cessari. Ha svolto la programmazione e non lo fa perché non sa dove conferire i fanghi dragati.

PRESIDENTE. Guardiamo nel dettaglio l'isola di Tresse. C'è un progetto per un ampliamento. Io non ho capito se questo progetto è stato autorizzato, se ci sono i lavori in corso e, se sì, quando verrà fatto. Premesso che, comunque sia, anche se con questo ampliamento risolviamo il problema per uno o massimo due anni. Com'è la situazione di questo ampliamento dell'isola di Tresse?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Perché siamo arrivati a questo progetto di ampliamento? Proprio perché non ci sono siti di recapito. Solo due anni fa l'autorità portuale ha predisposto un progetto di ricovero dei fanghi dragati nel Malamocco-Marghera nelle casse di colmata prospicienti il canale stesso. Questo progetto è stato approvato con un parere favorevole della Commissione di salvaguardia di Venezia, quindi a livello locale è stato approvato e condiviso anche da tutti gli altri enti competenti. Il provveditorato ha provveduto anche a rilasciare la propria definitiva approvazione. Il progetto era molto semplice: un diaframma prima previsto in palancole metallico. Il provveditorato, però, proprio per l'inserimento ambientale, ha sostituito questo diaframma metallico con un palancole in legno perché doveva essere comunque una soluzione provvisoria. Questo avrebbe dato la possibilità di ricoverare qualche centinaio di metri cubi; neanche questa è una soluzione a lungo termine. Proprio perché è in prossimità a un canale portuale, le casse di colmata si sono erose e le protezioni che erano presenti sono scivolate. Le casse di colmata sono esposte agli agenti e alle correnti e continuano a erodere e a far scivolare nel canale portuale questi sedimenti. Questo progetto, al termine del suo percorso, è stato infine approvato dal provveditorato, ma prima dell'esecuzione è arrivata una richiesta da parte del Ministero dell'ambiente. Trattandosi di un progetto proposto

dall'autorità di sistema portuale ancorché solo di dragaggio e di conferimento di questi sedimenti in cassa di colmata al di fuori dell'ambito portuale, ha ritenuto di chiederci di sottoporre questo progetto a VIA o a screening di VIA. Pertanto, questo progetto ha subito un forte rallentamento. Noi abbiamo predisposto tutta la documentazione e prossimamente apriremo la procedura di screening di VIA presso il Ministero dell'ambiente con questo progetto di ricostituzione di casse di colmata. Da una parte, questo progetto, che ha subito un rallentamento importante, non ha trovato...

PRESIDENTE. L'Isola di Tresse, quindi, è fuori dal sistema portuale?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. L'isola delle Tresse è un'isola in laguna a margine di un canale portuale. Quello che ho riferito adesso tratta di un altro progetto. Non vorrei confondere «casse di colmata»...

PRESIDENTE. Io ho fatto una domanda sull'ampliamento sull'isola di Tresse, quindi non capisco se questo che mi sta dicendo è sull'ampliamento...

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Questo è un altro progetto.

PRESIDENTE. Io però le ho chiesto dell'isola di Tresse, sennò ci confondiamo.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Le dico che anche questo progetto si è fermato. Poi, c'è il discorso del protocollo fanghi, che speriamo che veda la luce. Nel frattempo, abbiamo dovuto far predisporre questo nuovo ampliamento proprio perché altrimenti non c'è più alcuna possibilità di conferire un metro cubo, che sia di B o di C, all'interno della laguna e quindi non si può dragare. Le dico l'iter progettuale: il progetto è stato predisposto nel luglio scorso

proprio perché ormai non c'era più possibilità di trovare altre soluzioni. È stato sottoposto dal provveditorato a *screening* di VIA regionale presso la regione del Veneto. Espletata la procedura – se volete ho anche il parere della Commissione VIA regionale sullo *screening* che ha svolto – è stato liquidato il progetto con un parere che ci diceva al termine con una serie di prescrizioni che poteva non essere sottoposto a VIA e quindi poteva essere assentito. È stato successivamente sottoposto al parere della Commissione per la salvaguardia di Venezia, che nello scorso dicembre ha valutato il progetto. Ha reso anche lì un parere favorevole con delle prescrizioni. L'ultimo passaggio necessario per l'approvazione di questo innalzamento dell'isola delle Tresse sarà l'esame del progetto da parte del provveditorato, che è previsto per il prossimo Comitato del 26 febbraio. Questo è l'iter che abbiamo seguito per questo progetto. Il provveditorato ha presentato il progetto in Commissione VIA regionale. Eseguito lo *screening* con delle prescrizioni, è stato sottoposto alla Commissione per la salvaguardia di Venezia. Salvo altre comunicazioni di altri enti, è previsto l'ultimo passaggio in provveditorato il 26 febbraio per la definitiva approvazione.

PRESIDENTE. L'ampliamento lo fa il provveditorato adesso; con le prescrizioni, quindi, lo deve nuovamente riapprovare?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Esatto. Si prende atto delle prescrizioni emesse dallo screening di VIA e dalla Commissione di salvaguardia e si vede se dal punto di vista tecnico cambia qualcosa – cambia molto poco dal punto di vista tecnico; sono tutte indicazioni sui monitoraggi, sulla gestione, ma dal punto di vista tecnico il progetto non cambia.

PRESIDENTE. Se il 26 febbraio viene approvato, che succede? Partono i lavori? Si fa un appalto? Come funziona? Quali saranno i tempi?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige,*

*Friuli Venezia Giulia*. Una volta che viene esaminato dal Comitato tecnico amministrativo, se non ci sono ulteriori stop o prescrizioni alle quali ottemperare, oltre quelle che già sono state espresse, immediatamente dopo il provveditorato emette l'autorizzazione definitiva e i soggetti possono conferire di nuovo all'isola delle Tresse.

PRESIDENTE. Non ho capito.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Viene autorizzato il progetto, quindi il progetto è approvato. Il soggetto che deve eseguire un lavoro farà il suo appalto e procederà con i dragaggi e quindi potrà conferire i sedimenti all'isola delle Tresse.

PRESIDENTE. Ma per utilizzare quest'ampliamento immagino ci siano dei lavori da fare per poter fare l'ampliamento.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. L'isola delle Tresse è già presidiata. Ci sono già i mezzi che lavorano oggi, quindi se oggi c'è una bettolina con tot mila metri cubi che deve andare a scaricare, nel momento in cui l'ampliamento è autorizzato, si può partire dal primo marzo.

PRESIDENTE. Io pensavo che fossero più complessi e complicati i lavori per aumentare la capacità, quindi va da sé...

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Sono solo intoppi burocratici.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il Molo Sali, com'è la situazione? Va rifatto il palancolato? È vero che la capienza è 350 mila metri cubi? Visto che la capienza c'è, perché nel frattempo non viene portato del fango lì?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige,*

*Friuli Venezia Giulia*. Credo che ci sia stato un problema di tenuta del palancolato e che l'Autorità portuale stesse approntando il progetto per sistemare queste opere dal punto di vista strutturale, prima di conferire questi residui 350 mila metri cubi al Molo Sali.

PRESIDENTE. Visto che lì c'è capienza, visto che lì ci vanno gli oltre C non pericolosi, visto che però la stragrande maggioranza dei fanghi, per fare i dragaggi, sono gli A, B e C, è ipotizzabile, è stata presa in considerazione l'eventualità di mettere in quel sito, invece che gli oltre C non pericolosi, vista l'emergenza, anche quelli di tipo C o B, eventualmente?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. È stata presa anche questa decisione di conferire anche i sedimenti di tipo C.

PRESIDENTE. «È stata presa» nel senso in futuro o «è stata presa» nel senso che avviene attualmente? O doveva essere avvenuta in passato?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Non l'hanno fatta perché c'era questo problema di tenuta del palancolato.

PRESIDENTE. Quindi, non è mai avvenuta.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Prima devono sistemare il palancolato.

PRESIDENTE. Quali sono i costi per sistemare il palancolato e i tempi?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. È un progetto dell'Autorità portuale di cui non posso riferire.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il Vallone Moranzani, all'inizio io facevo anche un po' confusione. Ho capito che sono due aree: una ospita gli oltre C pericolosi e un'altra invece i fanghi oltre C non pericolosi. Quelli oltre C non pericolosi, cioè Vallone Moranzani, quella grande... da quanto mi risulta ha una capienza importante. Viene sfruttata? Perché non viene sfruttata?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Proprio per quel che si diceva prima, i sedimenti lagunari sono di discreta qualità. Questa categoria di oltre C, per la quale è stato approntato un importante accordo di programma negli anni scorsi, non è decollato perché questi sedimenti oltre C in laguna non ci sono. Pertanto, noi troviamo sedimenti di tipo B. Noi, per esempio, nei canali lagunari, nella stragrande maggioranza dei casi — non sempre, per fortuna — troviamo materiale di tipo B. Non li andiamo a conferire al Vallone Moranzani con quegli oneri e a quei costi.

PRESIDENTE. I costi sono di cento euro a tonnellata?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. È quello.

PRESIDENTE. La laguna rischia di morire perché non si fanno i dragaggi dato che non ci sono posti dove mettere i fanghi di tipo B e C. Gli oltre C sono pochi, però la capienza è tanta e non utilizzata. Qui bisognava fare qualcosa; lì lo spazio c'è, però per fanghi che voi dite che non sono poi così tanti. Quelli che sono, invece, numericamente di una quantità importante non possono essere tolti perché...

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Sono fanghi preziosi, per questo noi li togliamo.

PRESIDENTE. Sono fanghi preziosi, però finché stanno lì sotto sono fanghi che impediscono il corretto utilizzo di quel porto. La mia domanda è: innanzitutto, chi gestisce questa discarica? Magari è un privato? Non si può fare un accordo e dire: «Anche una compensazione che ti pare, però portiamo lì i fanghi anche di tipo C e non solo quelli di oltre C, vista l'emergenza, vista la situazione, visto che non c'è spazio, visto che quello spazio è libero, ma è libero per fanghi che sono di poca quantità per loro natura?». Cioè, qualcuno che prenda in mano la situazione e dica:

«Vista l'emergenza, cambiamo destinazione del Vallone Moranzani.». È una proposta sciocca?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Certamente no. Sono due le problematiche: la prima riguarda il fatto che, nel momento in cui draghiamo e asportiamo il materiale al di fuori della laguna, lo abbiamo perso per sempre. La laguna è già in deficit di sedimenti; se quello che draghiamo — ed è discreto, come dice lei — è un materiale compatibile con il sistema lagunare, deve essere rimesso nel bilancio dei sedimenti della morfologia lagunare; però, nel momento in cui ho questa grande esigenza, il porto prenderà le sue decisioni per i canali marittimi. Poi, dopo, c'è il secondo elemento, che è quello economico, perché se il porto draga un milione di metri cubi e ha dei costi per l'appalto, il dragaggio, il trasporto... se poi a questo si sommano cento euro a metro cubo, è chiaro che gli importi sono esplosivi.

SILVIA BENEDETTI. In sostanza, da quello che viene evidenziato, c'è una problematica di gestione dei sedimenti per la questione dell'inquinamento, però questo va inserito in un macrosistema, nel senso che la laguna comunque si sta sempre di più trasformando in un braccio di mare. Quindi, andrebbe anche un po' rivisto quello che è l'equilibrio idrodinamico della laguna. Io penso anche che, alla luce di un nuovo protocollo sedimenti, dovrebbe arrivare anche un protocollo idrodinamico, tro-

vando un modo per cui la laguna non diventi sempre più mare aperto, quindi anche togliendo tutte quelle attività che in qualche modo tolgono i sedimenti, quelli che a noi servono per manuzionarla.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Senz'altro. Infatti, i documenti sono due: l'aggiornamento del piano morfologico e il documento per la gestione dei sedimenti lagunari, che stanno viaggiando e che speriamo vedano la luce al più presto entrambi, perché l'uno senza l'altro non funzionano.

PAOLA NUGNES. Voi avete ripetuto più volte che i sedimenti di classe B sono preziosi. In pratica, nel momento in cui vengono conferiti, poi vengono recuperati. In che tempi? Se sono preziosi, vuol dire che vengono riutilizzati; quindi vengono messi in delle casse e poi vengono riutilizzati? Non ho compreso bene.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Con il protocollo fanghi del 1993 questo non avviene.

PAOLA NUGNES. Quindi, necessita proprio della modifica del protocollo. La seconda domanda: cosa vi aspettate da questo aggiornamento del protocollo? Voi lo state sicuramente seguendo. Quali sono le novità che porteranno a una risoluzione, al di là di quelli che possono essere i limiti che lei non si augura possano essere superiori a quelli del 1993, ma quindi una serie di novità che dovrebbero sbloccare la situazione? Ce le può spiegare?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Il documento che è stato predisposto dagli esperti e condiviso con tutti i soggetti competenti. Adesso sono necessari i passaggi, più che altro, politici.

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*.

Manca solo tecnicamente il parere dell'Istituto superiore di sanità, che però attendiamo favorevole, in quanto lo aveva già dato sul testo di agosto. Rispetto a quel testo, forse siamo andati ancora più incontro alle esigenze legate alla salute. Non ci aspettiamo osservazioni. Si tratta di due allegati tecnici al decreto interministeriale di cui si parlava prima, che ribadirà i principi di base: primo, il passaggio dal concetto di fango al concetto di sedimento; secondo, il principio del non peggioramento, che implica da sé che ovviamente ci sarà una caratterizzazione del sedimento nel luogo di origine e in quello del luogo di destinazione. Ove il luogo di destinazione non risenta del sedimento portato, sarà possibile depositarlo per usi morfologici.

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Lei chiedeva: cosa vi aspettate? Intanto, un'attenzione massima all'ambiente, perché il protocollo fanghi del 1993 era molto più semplice e ha solo una batteria di indagini chimiche. Il nuovo documento, invece, oltre alle indagini chimiche, affronta l'ecotossicologia e il bioaccumulo. È stato approfondito da tecnici esperti e condiviso fino all'ultima parola con ISPRA e ARPA. Il canale da dragare viene caratterizzato prima del dragaggio e viene caratterizzato il sito di deposito del materiale — questo oggi non viene effettuato — proprio per verificare la compatibilità del sedimento che si draga con il sito di deposito. Poi, sono previsti i monitoraggi *ex post* per verificare che cosa sia cambiato, per verificare se questa movimentazione di sedimenti, per quanto possibile, abbia prodotto degli effetti indesiderati. C'erano una serie di cautele che oggi non ci sono e che rispondono, invece, a tutte le normative italiane ed europee che nel frattempo sono intervenute dal 1993 sino ad oggi. È un documento molto complesso e non sarà di semplicissima applicazione.

PRESIDENTE. Io ritorno su un punto: è come se in una grande città con problemi di spazio ci fosse un parcheggio enorme per motorini che alla fine non viene utilizzato;

e di fuori marciapiedi con le macchine al di sopra perché non sanno dove andare. Questo è il Vallone Moranzani. Oltre al fatto economico, anzitutto è SIFA che gestisce questa discarica? È totalmente privata? È totalmente pubblica? Non si può cercare un accordo per sfruttare tutto questo spazio prezioso per poter portare anche fanghi di natura più bassa?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Probabilmente si può fare questo approfondimento, ovviamente abbattendo i costi di recapito. Tuttavia, per quanto riguarda la stragrande maggioranza del sedimento lagunare, che è di tipo B, se oggi è presente in laguna, perché fare delle operazioni onerose di trasporto al di fuori della conterminazione lagunare e andare a incidere quindi doppiamente sul sistema morfologico, riducendo ancora di più i volumi di sedimento presenti? Poi, non troveremo mai la possibilità di riportarli in laguna quando oggi sono presenti e vengono movimentati tranquillamente dagli agenti atmosferici. Abbiamo studi che dicono che si movimentano milioni e milioni di metri cubi anno con le correnti mareali, che vengono movimentate e si depositano. È questo il nuovo documento di gestione. Senz'altro si può provare a fare un approfondimento dell'accordo del Vallone Moranzani. Non sarà semplice proprio per i costi e per il degrado lagunare che inevitabilmente aumenterà, perché si approfondisce sempre di più; perché se scavo e porto fuori, le caratteristiche lagunari vanno perse.

PRESIDENTE. La domanda sorge spontanea: perché non si crea una specie di circolo continuo? Nel senso: questi fanghi che prelevo dal fondale potrebbero essere depositati in una banchina, trovo un modo in continuo per spostarli. Perché non si fa questo?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Metterli in circolo in laguna. Questo è uno dei criteri sui quali si

basa il nuovo documento. Ogni volta che si prende e si draga, il sedimento va classificato, caratterizzato. Se ha degli elementi che sfiorano, io devo essere sicuro di dove posizionarlo. Devo essere sicuro delle autorizzazioni che mi vengono rilasciate perché, altrimenti, il primo va avanti con procedimenti penali avendo io smosso i sedimenti lagunari. Infatti, sono quattro anni che stiamo cercando di chiudere il nuovo documento dei sedimenti.

PRESIDENTE. Se domani si facesse questo protocollo sedimenti ci dovrà essere un progetto che dica che i sedimenti « buoni » li prendo, faccio una banchina nuova, cambio la morfologia, oppure qualcosa di analogo. Non si deve aspettare il protocollo perché comunque un protocollo fanghi è ancora in vigore, quello del 1993, e nessuno potrà dire: hai fatto un illecito o hai fatto un danno ambientale. Perché non c'è un progetto, un piano regolatore, un piano morfologico? Chi lo deve fare? E perché non c'è?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Oggi, se io utilizzo il Protocollo fanghi del 1993, posso riutilizzare in laguna solo i sedimenti di tipo A; gli altri li devo confinare. Quindi, mi sta dicendo: perché non c'è un progetto di una nuova isola delle Tresse?

PRESIDENTE. Anche una banchina nuova va conterminata? Anche quelli di tipo B, volendo, potrebbero essere riutilizzati?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Devo rifare un'isola per ricoverare questo materiale. Qualche volta si è fatta. Con l'ampliamento del cimitero di San Michele si è utilizzato del materiale...

PRESIDENTE. Non si può fare questo?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige,*

*Friuli Venezia Giulia*. Si può fare, ma ci sono oneri, costi e procedure. Devo fare una procedura di VIA nazionale per fare un contenimento del genere. Sono costi enormi. Significa realizzare una nuova isola per il ricovero...

PRESIDENTE. Potrebbe essere una soluzione, altrimenti non si vede come risolvere il problema. Qualcuno deve prendere in mano la situazione e avere una direzione.

A proposito di costi, quegli 85 milioni che dovevano venire al Ministero sono arrivati? Com'è la questione dei finanziamenti?

VALERIO VOLPE, *provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Abbiamo ricevuto a dicembre una nota da parte del Ministero dell'ambiente e stiamo cercando di capire, proprio per il SIN, perché riporta una serie di cifre. Probabilmente, alcuni sono utilizzabili. Adesso, stiamo cercando di capire col Ministero dell'ambiente...

PRESIDENTE. Queste cifre sono aggiornate? Sono cambiate le cose recentemente.

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. È una nota che elenca le possibili fonti di finanziamento. Stiamo cercando di capire se sono immediatamente utilizzabili o se hanno bisogno di ulteriori passaggi per poter essere messe in circolo.

PRESIDENTE. A quanto ammonta questo finanziamento?

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Si dice dodici milioni di euro a valere sul piano operativo ambiente. Detto il 6 dicem-

bre, credo che significhi che dobbiamo utilizzarli entro quest'anno, perché, come sapete, i piani che coinvolgono i fondi europei hanno una tempistica *tranchant*. Ventidue milioni su risorse del bilancio del Ministero dell'ambiente, ma anche qui non è chiaro come possano essere utilizzate. Altre risorse per 47 milioni complessivamente. Stiamo cercando di capire come possiamo effettivamente e concretamente utilizzarli.

PRESIDENTE. Anche da approfondimenti fatti dalla Commissione, anche nella scorsa legislatura, alla fine i costi previsti per i marginamenti, per quanto riguarda il provveditorato, sono di 85 milioni di euro. Di questi 85 che servono per chiudere il cerchio, quanti ne stanno o ne sono arrivati da parte del Ministero?

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Al momento non risulta che sia stato inserito nulla nei nostri capitoli di bilancio, quindi direi niente.

PRESIDENTE. Ci sono altre domande?

CINZIA ZINCONE, *responsabile del provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia*. Un'altra cosa. In effetti, il Ministero dell'ambiente ci invita a sottoscrivere un accordo di programma. Non è stato fatto, però, ancora nessun passo verso quest'obiettivo.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa la seduta.

**La seduta termina alle 11.20.**

---

Licenziato per la stampa  
il 13 maggio 2020

PAGINA BIANCA



\*18STC0097070\*