

Dai grafici si evince che i rifiuti liquidi (derivanti dalle operazioni di emungimento/bonifica della falda) hanno avuto una produzione maggiore negli anni 2008 e 2009 e che la produzione totale, dal 2004 al 2010, è stata di oltre 370.000 tonnellate.

Le terre e rocce complessivamente prodotte, dal 2004 al 2010, sono oltre 280.000 tonnellate e gli anni di maggior produzione sono stati il 2006, 2008 e 2009.

Per quanto concerne i rifiuti solidi da bonifica, la produzione più significativa risulta limitata all'anno 2006 e il quantitativo totale prodotto, dal 2004 al 2010, risulta di quasi 90.000 tonnellate.

Dal 2004 al 2010 sono stati prodotti complessivamente oltre 140.000 tonnellate di rifiuti pericolosi e oltre 600.000 di quelli non pericolosi. La produzione di rifiuti pericolosi si è concentrata nel 2008 e, con valori decrescenti, nel 2009 e 2010. In merito ai rifiuti non pericolosi la produzione maggiore si è riscontrata nel 2009 (200.000 tonnellate circa).

La destinazione dei rifiuti è prevalentemente "interna" (impianti ubicati nella regione del Veneto), con sporadico ricorso ad impianti ubicati in Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte.

8.10.2 I ritardi nell'attuazione degli interventi

Dall'analisi della documentazione riportata nel paragrafo che precede appare evidente che solo 6 aree interne al SIN di Porto Marghera, tra quelle per le quali sono stati approvati progetti di bonifica, possono essere considerate bonificate.

A tale numero devono essere aggiunte le 11 aree per le quali la certificazione di bonifica è avvenuta dal 1999 al 2002, con approvazione dei progetti in sede locale.

Il numero delle aree bonificate è, quindi, ancora assolutamente irrisorio in termini percentuali rispetto al numero delle aree incluse nel SIN.

Deve, inoltre, rilevarsi che le fasi di presentazione, approvazione ed attuazione dei progetti di bonifica sono intervallate da ampi lassi temporali, con inutili dilatazioni del procedimento, e che non vi è monitoraggio del rispetto dei cronoprogrammi di attuazione degli interventi.

Nel corso delle audizioni sono state rappresentate una serie di problematiche che hanno contribuito a rallentare le procedure di bonifica.

In primo luogo, è stato evidenziato che molti dei progetti approvati dal Ministero non indicano una data di scadenza per l'inizio dei lavori né un termine entro il quale i lavori devono essere conclusi; in sostanza, i decreti ministeriali non contengono prescrizioni precise in merito alla tempistica di esecuzione dei lavori.

Da ciò consegue che la provincia non è in condizione di emettere provvedimenti di diffida nei confronti dei privati.

In alcune situazioni, poi, non risultano prestate garanzie fideiussorie della durata corrispondente a quella di esecuzione del progetto.

Con riferimento alle opere di messa in sicurezza di emergenza relative all'attività di marginamento, le difficoltà operative - evidenziate dal vicepresidente vicario al Magistrato alle acque di Venezia - dipendono dalla mancanza di adeguati finanziamenti per la realizzazione delle opere e dal fatto che le attività devono essere compiute in zone ad alto rischio, sicchè occorre operare per gradi, nel rispetto, evidentemente, di tutte le norme precauzionali poste a tutela dei lavoratori.

Nell'ambito dell'audizione della provincia di Venezia, l'assessore all'ambiente, Paolo Dalla Vecchia, ha fornito un quadro dello stato di avanzamento delle attività di bonifica nel sito di Porto Marghera, contestualmente esprimendo le sue considerazioni in merito alle ragioni dei ritardi nell'attuazione dei progetti di bonifica:

“Per quanto riguarda i piani di caratterizzazione dei siti contaminati, a giugno del 2010 offrono questo tipo di fotografia: il 21 per cento della superficie sono aree con piani di caratterizzazione avviati ma non conclusi, il 24 per cento aree con piani di caratterizzazione conclusi e non validati, il 35 per cento aree con esiti validati e il 3 per cento aree con procedimento non avviato.

Su queste percentuali c'è un ulteriore scorporo, di cui consegnerò, in ogni caso, relazione alla presidenza. In particolare, sottolineo che il 51 per cento delle superfici sono aree con progetto di bonifica non presentato, il 19 per cento aree con progetti di bonifica a suoli o falde decretato dal ministero, il 10 per cento aree con progetto di bonifica a suoli o falde approvato dalla conferenza dei servizi decisoria, ma non decretato dal ministero, e il 3 per cento aree con progetti di bonifica a suoli o falde presentati e non approvati dalla conferenza dei servizi.

Su un totale, quindi, di 85 siti contaminati con progetto di bonifica, alla stessa data il 28 per cento risultano con progetto approvato dal ministero e il 72 per cento risultano presentati ma in itinere.

Consegno un allegato che dà un resoconto aggiornato all'ottobre di quest'anno dello stato dei singoli progetti di bonifica con lavori avviati a partire dall'entrata in vigore del nuovo testo unico dell'ambiente, in particolare 17 con lavori non avviati, 11 con lavori avviati e 4 con lavori conclusi.

Nell'ulteriore allegato che consegno alla Commissione, allegato D, si presentano le competenze di provincia e regione Veneto con riferimento, in particolare, alla certificazione di avvenuta bonifica e accettazione delle garanzie finanziarie relative ai progetti approvati.

Si sono riscontrate alcune problematiche che segnalo. Relativamente a progetti approvati dal ministero senza determinazione della scadenza per l'avvio dei lavori con alcune note che sono citate, si è evidenziato al ministero che nel sito di interesse nazionale di Porto Marghera risultano approvati in via provvisoria su richiesta degli interessati, ricorrendo le motivazioni d'urgenza previste dall'articolo 252, comma 8, del decreto legislativo n. 152.

Si segnala, tuttavia, che gli interventi previsti su questi progetti approvati non sono ancora stati avviati, con la relativa problematica dell'assenza di una precisa prescrizione sui tempi di esecuzione degli interventi, tempo massimo di avvio e tempo massimo di completamento, nei decreti di approvazione dei progetti di bonifica, come è invece previsto dal testo unico sull'ambiente.

A quanto risulta, il ministero ha provveduto nei confronti di alcune società a sollecitare gli interventi e dal 2011 prevede il termine di inizio dei lavori di bonifica in seno ai propri provvedimenti. Sulle garanzie finanziarie, esaminando lo stato delle bonifiche con progetto approvato con decreto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, emergono alcune situazioni per cui non risultano prestate le dovute garanzie finanziarie con validità corrispondente alla durata dell'intero progetto, ma che, non essendo ancora avviati i lavori, rischiano di arrivare anche questi a scadenza.

A questo proposito, con alcune note della provincia, come ho appena evidenziato, lo stesso ente aveva sottolineato al ministero che i decreti fino ad allora emessi dallo stesso non prescrivevano un tempo massimo per l'inizio degli interventi approvati e che tale situazione protraendosi anche con l'emanazione dei decreti successivi, la provincia di Venezia – siamo, ovviamente, per legge ente di controllo – non è in condizione di emanare eventuali diffide all'avvio dei lavori. Inoltre, potrebbe essere contestato il tentativo di escussione delle garanzie finanziarie per i lavori non avviati ed essere impossibile il recupero delle relative somme da mettere a disposizione del ministero medesimo per gli eventuali interventi sostitutivi.

Anche sul punto delle analisi di rischio con evidenze ma senza che sia avviata la bonifica c'è una nostra nota, con la quale si evidenziava alla competente Asl che in alcuni decreti ministeriali di approvazione di progetti di bonifica, anche emessi in via provvisoria, sono

previsti adempimenti relativi a situazioni di rischio di esposizione professionale, tema anche questo delicato, a carico del soggetto proponente il progetto di bonifica, da eseguire di concerto con gli enti di controllo competenti in materia. Tali condizioni di rischio permarrebbero fino alla bonifica, non ancora avvenuta.(...)

Tra le avvenute bonifiche nelle aree ricadenti sul sito di Porto Marghera di interesse nazionale, abbiamo il sito Eni, raffineria, la cui bonifica ci è stata certificata nel 2008; l'Enichem, certificata nel 2001; una scuola materna, che è stata costruita sul villaggio a San Marco, Mestre – sono zone che hanno problemi nel sottosuolo, quindi comunque è certificata anche questa con protocollo del 2009; la Demont Ambiente sull'area denominata ex Alcoa in località Fusina 2009, anche questa certificata; Vesta, impianto di depurazione acque, anche questa certificata; la Vesta ha un altro impianto di depurazione e anche questa è certificata. Inoltre, abbiamo emesso certificati di avvenuta bonifica in alcune aree oggetto di interventi di bonifica con progetti approvati antecedentemente alla normativa di istituzione del sito e anche queste sono tutte elencate, benché non numerosissime”.

L'assessore Dalla Vecchia, in riferimento alle bonifiche concluse, ha confermato che si tratta di aree in cui vi era uno specifico interesse di riutilizzo e, pertanto, gli interventi sono andati più speditamente che in altre aree.

Ha, poi, rappresentato che, con lettera del 21 febbraio 2010, la provincia ha segnalato al Ministero dell'ambiente la necessità di una precisazione dei tempi di prescrizione del decreto di bonifica, in quanto le aziende, una volta acquisito il decreto di approvazione dei progetti, se non hanno un interesse specifico nell'area, tendono a non attuare gli interventi. Tale lettera non ha avuto risposta dal Ministero, tuttavia il direttore del servizio ambiente della provincia di Venezia, Massimo Gattolin, ha affermato che negli ultimi decreti emanati dal ministero è presente l'indicazione del termine di prescrizione.

L'assessore, in riferimento agli illeciti relativi alle bonifiche, non ha comunicato particolari situazioni di criticità, mentre per quanto riguarda i rifiuti ha fornito informazioni per le quali ha chiesto la secretazione.

In merito allo stato di attuazione degli interventi si è espresso il vice presidente vicario del Magistrato alle acque di Venezia, Giampietro Mayerle, il quale ha illustrato le competenze dell'ente in relazione agli interventi di bonifica dell'area di Porto Marghera, limitate ad opere di marginamento al fine delle opere di messa in sicurezza d'emergenza:

“Nell'ambito della distribuzione delle varie competenze spettano, anche a seguito di accordo di programma, al Ministero dell'ambiente, all'Autorità portuale e al Magistrato alle acque la realizzazione di tutti quasi tutti i marginamenti dei canali portuali.

Questi interventi sono eseguiti con finanziamento attribuito al Magistrato alle acque dal Ministero dell'ambiente. Si tratta di fondi conseguenti alle transazioni con i vari soggetti proprietari delle aree di Marghera, quindi nell'ambito del SIN, sito di interesse nazionale.

Tali attività sono in via di conclusione. Abbiamo realizzato quasi una quarantina di chilometri di marginamento. Questo ha comportato l'opportunità di realizzare anche una rete di drenaggio per la raccolta delle acque superficiali e di trattarle. La competenza del Magistrato alle acque si esaurisce nel momento in cui è realizzata l'opera e consegnata al soggetto titolare dell'area, normalmente l'autorità portuale.

Le attività relative al materiale di scavo, ossia il materiale inquinato, sono ridotte alla strettamente necessaria realizzazione dell'opera, quindi le quantità che sono state movimentate e portate a trattamento e a scarica sono limitate.

Nella relazione che abbiamo fornito questa mattina – non so se l'hanno già ricevuta – a nome del presidente Pecorella sono elencati esattamente le quantità e i siti di conferimento. Noi non realizziamo bonifiche. Si tratta di interventi di messa in sicurezza d'emergenza, e quindi, come dicevo, le scelte tecnologiche e di progettazione tengono

conto della necessità e dell'opportunità di movimentare il meno possibile questi materiali inquinati.(....) Questa attività è svolta nell'ambito della concessione al consorzio Venezia Nuova, quindi sia la progettazione sia la direzione lavori sono svolte nell'ambito della convenzione tra lo Stato e il consorzio".

L'ingegner Mayerle ha, poi, dichiarato di aver ultimato circa 40 chilometri dei 55 di competenza, pertanto mancherebbe un terzo per il completamento degli interventi. Il Magistrato delle acque di Venezia, oltre al marginamento, procede anche alla raccolta delle acque di drenaggio, ma solo nelle aree di competenza dell'autorità portuale e del demanio.

Lo stesso ingegner Mayerle, in riferimento alle problematiche rilevate nell'esecuzione delle opere, ha sottolineato che il problema principale in questo momento è quello della fonte di finanziamento, in quanto i finanziamenti si sono molto ridotti rispetto al passato.

Gli interventi, inoltre, sono stati effettuati in aree occupate da aziende ad alto rischio e, quindi, le attività dei cantieri sono state rallentate in quanto era necessario che continuassero ad operare gli impianti, ma adottando tutte le misure di salvaguardia per la tutela dei lavoratori.

8.10.3 Le principali problematiche riscontrate e gli accordi di programma

Di seguito sono riportate le principali criticità/problematiche relative all'attuazione degli interventi di bonifica del SIN di Porto Marghera, così come rappresentate dai competenti uffici del Ministero dell'ambiente (doc. 1162/7):

1. Messa in sicurezza del sin-marginamento

La strategia di messa in sicurezza del SIN - con particolare riferimento alle opere mirate ad impedire la migrazione delle acque sotterranee contaminate verso i canali lagunari - consiste nella realizzazione di una barriera continua, realizzata mediante marginamento con infissione di palancole delle sponde dei canali industriali e risagomatura delle banchine.

La lunghezza complessiva di detti interventi di marginamento è di circa 70 km, dei quali ca. 58.8 Km a carico del Mav.

La situazione di avanzamento lavori è la seguente:

- a) tratti ultimati: 27.940 m;
- b) tratti in esecuzione o di prossimo avvio: 11.690 m;
- c) tratti in progettazione: 23.480 m;
- d) tratti banchinati: 7.485 m, dei quali deve essere verificata la tenuta idraulica da parte dell'autorità portuale di Venezia;
- e) retromarginamenti (in fase di progettazione): 9.710 m.

2. Indagine idrogeologica e modellizzazione degli acquiferi

Sia la regione del Veneto che il Mav hanno realizzato studi sull'assetto idrogeologico dell'area per verificare l'efficienza/efficacia delle opere di marginamento realizzate.

L'indagine idrogeologica effettuata dalla regione Veneto fornisce un quadro interpretativo d'insieme dell'assetto geologico ed idrogeologico dell'area più articolato rispetto al modello concettuale schematico di Porto Marghera, che prevede la presenza di una falda di limitata potenzialità nel riporto e di due acquiferi sovrapposti, confinati e separati (prima e seconda falda).

Per alcuni settori del SIN risulta confermato tale assetto, mentre per altri settori risulta una connessione idraulica tra i diversi acquiferi.

Da questa indagine è emerso che, nelle aree oggetto di marginamento, le portate calcolate risultano inferiori rispetto a quelle effettivamente drenate.

Il modello interpretativo della dinamica degli acquiferi elaborato dal MAV schematizza le ipotesi di direzioni di flusso della falda nel riporto e nel primo acquifero che, per il settore interno, indicherebbero un flusso localmente diretto dall'area portuale verso monte anziché verso la laguna ed i canali; questo andamento anomalo sarebbe condizionato dalla topografia maggiormente depressa dell'area interna e dal livello di falda che, nel settore interno, viene mantenuto più basso da interventi di drenaggio tramite idrovore.

Questo modello concettuale comporta la necessità dei retromarginamenti.

Si ritiene che sia indispensabile una rivisitazione organica e di dettaglio di tutte le numerose informazioni relative al SIN di Porto Marghera, che abbia i seguenti obiettivi di interesse generale:

- verifica dell'eventuale incremento dei livelli piezometrici e delle portate in alcune aree critiche del SIN, a seguito del completamento dei marginamenti di valle con relative ipotesi di interventi correttivi;
- efficacia o meno del confinamento idraulico operato dal sistema di marginamento sull'acquifero principale, così come attualmente progettato e in buona parte realizzato;
- necessità di integrazione o modifiche degli interventi progettati, ivi incluso l'eventuale retromarginamento.

3. Studio del fondo naturale

Arpav ha eseguito uno studio per la determinazione dei valori di fondo naturale da metalli pesanti che ha portato i seguenti risultati:

- As [mg/kg] 40.0 (>csc, concentrazioni soglia di contaminazione di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, delle aree industriali),
- Sn [mg/kg] 6.50 (<csc, concentrazioni soglia di contaminazione di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, delle aree industriali),
- Be [mg/kg] 2.1 (<csc, concentrazioni soglia di contaminazione di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, delle aree industriali),
- Zn [mg/kg] 152 (<csc, concentrazioni soglia di contaminazione di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, delle aree industriali),
- V [mg/kg] 83 (<csc, concentrazioni soglia di contaminazione di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, delle aree residenziali).

Per le acque sotterranee, la regione Veneto (di cui Arpav è ente attuativo) ha in corso un progetto di studio dell'intera area perimetrata e delle aree limitrofe ad essa; pertanto, attualmente i limiti di riferimento per le acque di falda sottostanti il sito di interesse nazionale di "Venezia – Porto Marghera" rimangono quelli fissati dalla Tab. 2, All. 5, al Titolo V - Parte Quarta, del decreto legislativo n. 156 del 2006.

Si evidenzia che i valori di fondo, sulla base della normativa vigente, sostituiscono i valori di riferimento di cui al decreto legislativo n. 156 del 2006, pertanto - qualora lo studio della regione Veneto dimostrasse la sussistenza di valori di fondo più elevati di quelli attualmente richiesti - gli interventi di bonifica dovrebbero essere rimodulati.

4. Caratterizzazione e bonifica dei sedimenti

In riferimento alle aree industriali, sulla base delle caratterizzazioni effettuate, i sedimenti maggiormente contaminati sono localizzati in particolare nel canale industriale nord, nel canale Brentella e nel canale industriale Lusore Brentelle.

La contaminazione riguarda sia metalli pesanti (As, Cd, Hg, e Pb) che microinquinanti organici, quali pcb, ipa e pcdd/f.

Per quanto riguarda l'area lagunare, la caratterizzazione non è ancora stata ultimata.

I risultati sono stati forniti dal Magistrato alle Acque di Venezia (MAV) e da Arpav.

La contaminazione riscontrata è ascrivibile alla presenza di metalli pesanti (arsenico, considerato cancerogeno dall'epa e rame) e idrocarburi pesanti C>12.

Per la bonifica dei sedimenti lagunari presenti nell'area immediatamente antistante Marghera, il 3 dicembre 2004, è stato decretato lo stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia ed è stato nominato con ordinanza del presidente del Consiglio dei Ministri n. 3383, un commissario delegato nella persona dell'ingegner Roberto Casarin.

Per il ripristino morfologico e sedimentologico della laguna è previsto l'escavo e la rimozione dei sedimenti dei canali industriali in due tempi:

- ca. 7,5 milioni di mc di sedimenti con caratteristiche qualitative che consentono di mantenerli in laguna;
- ca. 2 milioni di mc che devono essere smaltiti fuori dal contermine lagunare.

Il Ministero dell'ambiente, in data 7 marzo 2006, ha sottoscritto un accordo di programma con il magistrato alle acque di Venezia per avviare la bonifica e il ripristino morfologico di un'area lagunare di 2.200 ha, compresa all'interno della perimetrazione del SIN di Porto Marghera, in modo da restituire questa superficie lagunare ai suoi usi legittimi.

A tal fine, il Ministero dell'ambiente ha messo a disposizione 12,911 milioni di euro e il magistrato alle acque di Venezia si è impegnato fino a 7,689 milioni di euro.

L'accordo di programma "Vallone Moranzani"

Per quanto riguarda l'escavo dei canali di passaggio delle navi, necessario allo scopo di garantire il pescaggio, è stato sottoscritto l'accordo di programma "Vallone Moranzani" dal Ministero dell'ambiente, in data 31 marzo 2008, con gli attori pubblici e privati localmente coinvolti. L'intervento consiste nella gestione (dragaggio e bonifica) di oltre 6 milioni di metri cubi di sedimenti inquinati, provenienti dalle attività di escavo dei fondali dei canali portuali di Venezia, nonché dagli interventi idraulici realizzati nell'entroterra veneziano per contrastare il rischio idraulico.

Fatto salvo il refluitamento in laguna dei sedimenti di qualità idonea per la realizzazione di interventi di ripristino della morfologia lagunare, i ca. 575 milioni di metri cubi che non possono essere collocati direttamente in laguna saranno destinati all'Isola delle Tresse, 0.75 milioni di metri cubi nella cassa di colmata 'Molo Sali' e 2 milioni di metri cubi nella discarica 'Vallone Moranzani', dopo operazioni di trattamento.

In data 7 aprile 2006 è stato sottoscritto l'accordo: "Interventi di confinamento tramite marginamento delle sponde, delle aree a terra incluse nel perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera e di gestione di sedimenti inquinati presenti nei canali industriali e portuali", che ha per oggetto, oltre al completamento degli interventi di marginamento dei canali industriali e portuali e di isolamento verso il lato terra (retromarginamento), finalizzato al confinamento dell'area industriale del SIN di Venezia, anche la gestione dei sedimenti a più elevato inquinamento presenti negli stessi canali.

Gli interventi di gestione dei predetti sedimenti, presenti nei canali industriali e portuali, consentono di eliminare una fonte di contaminazione dalla quale vengono rilasciati, a causa della risospensione collegata alle attività di navigazione, elevati quantitativi di sostanze inquinanti.

Le informazioni del Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale, relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia

La Commissione ha acquisito specifiche informazioni da parte del commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale, relativa ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia (doc 934/1,2,3), Roberto Casarin, con riferimento ai termini dell'accordo di programma ("accordo Moranzani"), alle successive varianti e allo stato di attuazione.

Oggetto principale dell'accordo è, come detto, il trattamento dei sedimenti inquinati, che vengono pretrattati e, poi, destinati in un'apposita discarica.

Per taluni tipi di sedimenti l'accordo di programma ha previsto l'allestimento di vasche di stoccaggio provvisorio, in attesa della realizzazione degli impianti di trattamento. Solo con la realizzazione di questi ultimi è stato possibile proseguire le attività di dragaggio dei canali industriali, che sono quelli maggiormente inquinati.

Vi sono state diverse varianti e, di recente, nel 2011, l'accordo originario di programma è stato sostituito con altro, che contempla anche una serie di attività richieste dall'autorità portuale di Venezia.

Il Commissario ha, però, sottolineato come la situazione attuale sia difficile in quanto i conferitori previsti dall'accordo (in primis autorità portuale, magistrato alle acque, consorzi di bonifica) non pare stiano rispettando le previsioni del quadro economico finanziario né il Ministero dell'ambiente pare abbia trasferito parte delle risorse derivanti dalle transazioni relative al sito di interesse nazionale di Venezia - Porto Marghera.

Nel dettaglio è stata rappresentata la seguente situazione:

"L'accordo di programma, denominato "Vallone Moranzani" è stato sottoscritto in data 31 marzo 2008 ed è stato reso esecutivo con decreto del Presidente della regione del Veneto n. 82 del 12 Maggio 2009.

Il progetto per il trattamento dei sedimenti maggiormente inquinati, dimensionato sul conferimento di 2.500.000 metri cubi, prevede operazioni di pretrattamento (disidratazione dei fanghi non pericolosi, stabilizzazione e inertizzazione di quelli pericolosi) e deposito in apposita discarica (Vallone Moranzani) sul sito attualmente occupato da vecchie discariche ed interessato dalle citate linee elettriche ad alta tensione.

Per quanto riguarda l'allestimento degli impianti di stoccaggio e di trattamento dei sedimenti oltre Colonna C. anche pericolosi, il citato accordo di programma prevedeva che il progetto delle vasche di stoccaggio provvisorio, nell'attesa della realizzazione degli impianti di trattamento, fosse realizzato nella porzione dell'area 23 da parte del Magistrato alle acque. Ottenuto il parere favorevole del comitato tecnico di supporto in data 19 novembre 2008 e della commissione Via in data 23 gennaio 2009, il progetto è stato approvato dal commissario delegato il 10 marzo 2009.

Con successivo decreto n. 25 in data 7 dicembre 2009 il Commissario Delegato ha rilasciato anche l'autorizzazione integrata ambientale per l'esercizio della vasca Nord.

In data 20 ottobre 2010 è stata rilasciata l'Aia anche per la vasca Sud. La capacità complessiva delle due vasche è di circa 200.000 mc. Alla data odierna sono stati conferiti circa 160.000 metri cubi di rifiuti non pericolosi e di sedimenti oltre C/pericolosi.

Al fine di scongiurare l'interruzione delle attività di dragaggi il Concessionario della regione (SIFA) ha presentato il progetto di una terza vasca di stoccaggio provvisorio, della capacità di circa 130.000 metri cubi, attualmente in fase di verifica di assoggettabilità a VIA. Inoltre, con la legge finanziaria per il 2007 e il successivo decreto ministeriale 7 novembre 2008 è stata prevista, la possibilità di smaltire fanghi di dragaggio portuali, purché non pericolosi, anche in apposite casse di colmata in ambiente marino.

Ciò ha consentito di riprendere il progetto di ampliamento del Molo Sali e di riformularlo per la messa a dimora di circa 750.000 metri cubi di sedimenti di qualità oltre colonna C/prot. '93, non pericolosi, e di inserirlo nell'accordo di programma.

Il progetto di tale cassa di colmata è stato approvato con decreto del commissario delegato il 18 settembre 2008. Con decreti in data 25 novembre 2009 e 12 ottobre 2010 sono state rilasciate le autorizzazioni all'esercizio dei due lotti della cassa di colmata. Alla data odierna sono stati refluiti circa 130.000 metri cubi di sedimenti oltre C non pericolosi.

La tariffa media per la gestione dei sedimenti oltre C (non pericolosi e pericolosi), che tiene conto degli oneri necessari per la realizzazione degli interventi compensativi previsti nell'accordo di programma Moranzani, è risultato di circa 95 €/metri cubi così suddivisi:

- 15 €/metri cubi, a carico dell'Autorità Portuale di Venezia, per dragaggi e conferimento agli impianti
- 80 €/metri a carico del commissario delegato, per i maggiori costi di smaltimento dovuti all'inquinamento presente nei fanghi.

Solo con l'avvio degli impianti per la gestione dei sedimenti oltre C/ Prot 93 è stato possibile proseguire con l'intervento di dragaggio dei canali industriali dove si concentra la gran parte dei sedimenti maggiormente inquinati. Infatti, un primo progetto relativo a solo alcuni tratti dei canali industriali Sud ed Ovest è stato approvato nel luglio 2006, a cui peraltro non erano seguite le relative procedure di affidamento per il fatto che all'epoca non era stata ancora individuata la destinazione dei sedimenti oltre colonna C.

In data 5 ottobre 2007 è stata approvata una revisione del suddetto progetto relativa al dragaggio fino alla quota -10,50 metri dell'intera estesa dei canali industriali Ovest e Sud, recependo le modalità di gestione dei sedimenti previste dal citato "pre-accordo".

La consegna dei lavori è stata effettuata in data 23 luglio 2009, ad avvenuta approvazione del progetto esecutivo prodotto dall'impresa.

Il costo di tale intervento è di circa 43 milioni di euro, di cui circa 2/3 a carico della gestione commissariale, in quanto relativo ai maggiori costi di smaltimento dovuti al particolare inquinamento dei sedimenti.

Alla data odierna risultano dragati circa 550.000 metri cubi di sedimenti (su 800.000 metri cubi previsti dal progetto) di cui circa 390.000 metri cubi di sedimenti entro classe C e 160.000 mc oltre classe C (tra non pericolosi e pericolosi).

Attualmente risulta in fase di approvazione una seconda perizia di variante e suppletiva.

E' stato, altresì, presentato nell'ottobre 2010 il progetto di dragaggio alla profondità di - 10m del canale industriale nord, per il quale è attualmente in fase di elaborazione il decreto di approvazione.

In data 16.06.2011 è stato, infine, approvato il progetto di completamento del dragaggio del Canale Malamocco-Marghera fino alla quota di scavo originario conforme al piano regolatore portuale (- 12.00 metri), con contestuale sopraelevazione dell'ampliamento planimetrico dell'isola delle Tresse per il deposito dei sedimenti entro classe C.

Nel dicembre 2009 l'Autorità portuale di Venezia ha chiesto di inserire nell'accordo di programma Moranzani anche tre interventi di suo principale interesse:

- il terminal Ro-Ro di Fusina;
- l'adeguamento della viabilità di accesso (via dell'Elettronica);
- il raccordo con la SR 11 di via dell'Elettricità (principale asse viario di accesso al porto) anche al fine di poter usufruire delle deroghe commissariali.

Con l'assenso di tutti i sottoscrittori dell'accordo di programma originario e della popolazione di Malcontenta l'Accordo è stato sottoscritto in data 4 febbraio 2011 e reso esecutivo con decreto del Presidente della giunta regionale n. 112 del 27 giugno 2011.

Il costo complessivo degli interventi previsti dall'accordo di programma Moranzani ammonta a circa 477 milioni di euro, di cui circa 264 milioni per la realizzazione degli impianti di trattamento e di smaltimento dei sedimenti e per i connessi interventi sulle linee elettriche, e ben 213 milioni di euro per la realizzazione di tutti gli interventi compensativi.

A questi si devono aggiungere i costi degli interventi previsti dall'accordo integrativo, pari a 231.750.000 € (peraltro interamente a carico dell'Autorità Portuale), per cui il quadro economico finanziario complessivo ammonta ad € 708.749.000.

A tale importo, si devono aggiungere altresì i costi sostenuti e da sostenere per il dragaggio dei canali portuali. L'ammontare complessivo degli interventi collegati con la gestione commissariale di cui all'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3383 del 3 dicembre 2004 ammonta, pertanto, a circa un miliardo di euro. Dal quadro economico finanziario relativo all'accordo di programma, risulta che il fabbisogno da recuperare con la tariffa di conferimento dei sedimenti oltre colonna C ammonta ad € 308.292.000. Le risorse mancanti, vengono assicurate da Sifa, il concessionario della regione per il progetto integrato Fusina, e verranno recuperate con la tariffa di conferimento dei sedimenti, pari a 95 €/metri cubi.

Tale tariffa si applica ai conferimenti effettuati prioritariamente dall'autorità portuale e dal consorzio Venezia Nuova, concessionario del Magistrato alle acque, relativamente ai lavori di marginamento delle insulae di Porto Marghera, ma anche dal comuni di Venezia, dal commissario all'emergenza idraulica della terraferma e dai consorzi di bonifica, sottoscrittori dell'accordo di programma, per il conferimento dei materiali di risulta, provenienti dalle attività di rispettiva competenza.

L'accordo di programma Moranzani si basa, come già evidenziato, sulla gestione complessiva di 3.250.000 metri cubi di sedimenti e di terreni di bonifica. Anche a causa del particolare periodo di crisi economica, non risulta che i conferitori previsti dall'accordo (in primis autorità portuale, magistrato alle acque, consorzi di bonifica) stiano rispettando le previsioni del quadro economico finanziario. Né risultano rispettate le previsioni della nota intesa del 7 aprile 2006, in virtù della quale il Ministero dell'ambiente si era impegnato a trasferire quota parte delle risorse derivanti dalle transazioni relative al sito di interesse nazionale di Venezia - Porto Marghera. Si fa presente, al riguardo, che se dovessero interrompersi le attività di dragaggio dei canali portuali (che peraltro stanno consentendo di superare la crisi socio-economica dichiarata con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 3 dicembre 2004) non sarebbe comunque risolta l'emergenza ambientale, in quanto rimarrebbero sul fondo dei canali portuali centinaia di migliaia di metri cubi di sedimenti variamente inquinati che continuerebbero a rilasciare tali inquinanti in laguna di Venezia."

Il commissario Roberto Casarin ha anche illustrato il mandato della struttura commissariale per l'emergenza socio-economico-ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia.

In sintesi ha dichiarato che:

- l'emergenza è nata quando non si sapeva dove portare i sedimenti dei canali, ciò che provocava una riduzione del pescaggio delle navi;
- a seguito della dichiarazione di emergenza i sedimenti meno inquinati, e cioè quelli all'interno della categoria C del protocollo Moranzani, hanno trovato e trovano allocamento nell'ampliamento di una cassa di colmata esistente dagli anni novanta, ed attualmente ampliata;
- con riferimento ai sedimenti oltre la categoria C, non potendo essere smaltiti all'esterno per l'eccessiva onerosità di tale tipo di smaltimento, è stato sottoscritto un accordo di programma tra Ministero dell'ambiente, Ministero dei lavori pubblici,

regione, comune, provincia e aziende private per far sì che i sedimenti maggiormente inquinati restassero comunque all'interno della laguna.

Il commissario ha inoltre riferito che l'ammontare dei fondi gestiti è di circa 15-20 milioni di euro e che non ha avuto sentore di infiltrazioni di organizzazioni criminali nella gestione degli appalti.

In relazione, poi, alle deroghe concesse in virtù dell'ordinanza commissariale e all'accordo Moranzani, ha specificato di non avere mai derogato a nessuna norma ambientale e a nessuna norma sulle procedure di gara. Le uniche deroghe, ha precisato, hanno riguardato norme di tipo amministrativo, avendo autorizzato personalmente gli impianti in luogo della regione.

L'accordo Moranzani si è reso necessario proprio per contenere i costi di smaltimento di questi fanghi e mantenerli all'interno dell'area veneziana.

L'accordo di programma

In ragione dei ritardi nell'attuazione degli interventi di bonifica nelle aree ricadenti nel SIN, e con la finalità di dare impulso alle attività di bonifica, è intervenuto il Ministero dell'ambiente attraverso la stipula di un nuovo accordo di programma per la riqualificazione ambientale del SIN di Porto Marghera.

L'accordo (sottoscritto il 16 aprile 2012 da Ministero dell'ambiente, Ministero delle infrastrutture - magistrato alle acque di Venezia, regione Veneto, provincia di Venezia, comune di Venezia e autorità portuale di Venezia) ha durata di 10 anni e consta di 12 articoli.

L'obiettivo principale dell'accordo è "l'accelerazione e semplificazione delle procedure di bonifica" per giungere al ripristino ambientale e allo sviluppo di attività produttive sostenibili, rilanciando l'occupazione.

L'accordo stabilisce anche la tempistica per l'avvio dei progetti di bonifica e per la conclusione dei procedimenti amministrativi di approvazione dei progetti di bonifica.

L'art. 10 prevede anche un finanziamento degli interventi nella misura di 10.649.238,10 euro, di cui 440.939,75 già trasferiti alla regione del Veneto, con le risorse del Ministero dell'ambiente di cui alla legge n. 135 del 1997 (delibera Cipe 29 agosto 1997) e dalla legge n. 341 del 1995 (delibera Cipe 23.04.1997) attualmente in perenzione.

L'obiettivo dell'accordo (art.1) è, testualmente, la "promozione del processo di riconversione industriale e riqualificazione economica del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera mediante procedimenti di bonifica e ripristino ambientale che consentano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive sostenibili dal punto di vista ambientale e coerenti con l'esigenza di assicurare il rilancio dell'occupazione attraverso la valorizzazione delle forze lavorative dell'area."

In linea generale, l'obiettivo è pienamente condivisibile e coerente con gli indirizzi comunitari in tema di interventi in campo ambientale.

Si ritiene però necessario evidenziare che alcune semplificazioni amministrative e procedurali introdotte dall'accordo di programma potrebbero rendere le tempistiche attuative tanto stringenti da non consentire il corretto svolgimento delle attività di controllo da parte degli organi presposti, in primis l'Arpa Veneto.

8.10.4 Le audizioni e i sopralluoghi condotti

Oltre alla numerose audizioni effettuate in sede, il 24 novembre 2011 la Commissione ha svolto una missione a Venezia nell'ambito della quale ha effettuato un sopralluogo via mare sul SIN di Porto Marghera. Ha, inoltre, audito:

- Luciana Lamorgese, prefetto di Venezia;
- Giovanni Artico, commissario regionale per il recupero territoriale e ambientale;
- Giuliano Vendrame, dirigente del servizio rifiuti della regione Veneto;
- Luigi Masia, dirigente Unità complesse giuridico amministrative della regione Veneto;
- Luigi Delpino, procuratore della Repubblica di Venezia;
- Ciriaco D'Alessio, presidente del Magistrato alle acque di Venezia;
- Giampietro Mayerle, Vice presidente vicario del Magistrato alle acque di Venezia;
- Carlo Emanuele Pepe, direttore generale dell'Arpa Veneto;
- Giorgio Calzavara, direttore affari istituzionali e demanio dell'Autorità portuale di Venezia;
- Paolo Dalla Vecchia, assessore all'ambiente della provincia di Venezia;
- Giorgio Orsoni, sindaco di Venezia;
- Gianfranco Bettin, assessore all'ambiente del comune di Venezia;
- Roberto Casarin, commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia.

Nel corso del sopralluogo, i tecnici del magistrato alle acque di Venezia hanno illustrato lo stato di avanzamento delle opere di marginamento del sito di Porto Marghera, mediante realizzazione di un palancolato infisso lato mare e adeguamento delle banchine portuali esistenti.

I tecnici hanno, inoltre, riferito che le opere di marginamento, ad oggi, non sono state completate in quanto mancano i finanziamenti (circa 600 milioni di euro).

Questo tema è stato trattato nel paragrafo relativo ai ritardi nell'attuazione degli interventi.

Le dichiarazioni rese dal prefetto di Venezia.

Il prefetto di Venezia ha illustrato le competenze dei vari enti coinvolti nella gestione delle procedure di bonifica del sito di Porto Marghera e ha sottolineato l'importanza dell'accordo per la chimica di Porto Marghera che "ha consentito una notevole accelerazione delle opere precisando le specifiche competenze anche attraverso il coordinamento tra tutti i soggetti interessati".

In riferimento al sistema dei controlli sulle attività di bonifica, il prefetto ha sottolineato che questi "attengono, più che altro, alla fase di attuazione del progetto di bonifica e sono di carattere soprattutto documentale, controlli su documenti di trasporto, formulari di identificazione rifiuti, registro di carico e scarico, di carattere gestionale, come verifica delle prassi esecutive di norme e regolamenti, e tecnico, volti a verificare il rispetto del progetto di bonifica. La provincia di Venezia rilascia la certificazione di avvenuta bonifica che deve accertare la conformità degli interventi di bonifica, di messa in sicurezza permanente e di messa in sicurezza operativa. La provincia, inoltre, d'intesa con l'Arpav, svolge attività di indagine e controllo sugli interventi di bonifica. L'Arpav ha eseguito nel SIN di Porto Marghera circa 80 sopralluoghi nei primi dieci mesi dell'anno in corso, durante i quali sono stati prelevati circa 400 campioni di terreno, di acqua e di gas.

Di competenza, invece, del comune di Venezia, che partecipa alla conferenza dei servizi istruttoria e attua i piani e i progetti per le aree di competenza, è stata la predisposizione di un sistema di monitoraggio sistematico del processo di risanamento ambientale del SIN di Venezia mediante lo sviluppo di un sistema informativo suolo, chiamato Sis, in grado di fornire informazioni elaborate su scala geografica.

Secondo le ultime rilevazioni del Sis, lo stato dei procedimenti di bonifica nell'ambito del SIN evidenzerebbe che il 95 per cento delle aree ricomprese nella perimetrazione ha attivato l'iter previsto dall'articolo 242 del decreto legislativo n. 152, solo il 35 per cento l'ha concluso con l'approvazione di un progetto di bonifica, mentre le aree già bonificate corrispondono al 19 per cento delle aree complessive."

Il prefetto ha precisato che il comando Carabinieri per la tutela dell'ambiente, Nucleo operativo ecologico di Venezia, ha effettuato, su attivazione del Ministero dell'ambiente, fin dal 2004 (quindi dall'epoca del primo accordo di programma), una serie di controlli mirati all'accertamento dell'attuazione del piano di bonifica dell'area industriale di Porto Marghera, sperando verifiche presso le aziende del petrolchimico in relazione a criticità riguardanti la corretta attuazione delle misure di sicurezza d'emergenza e di bonifica dei suoli del comprensorio chimico.

In particolare, dai controlli effettuati, sono state rilevate presso la società Syndial delle irregolarità sui limiti quantitativi del deposito temporaneo, riscontrate anche sui registri di carico e scarico, con successiva segnalazione all'autorità giudiziaria.

Sono state riscontrate presso altre imprese (Dow Poliuretani Italia e Edison SpA), irregolarità nella gestione dei rifiuti presenti nel deposito preliminare, sempre con segnalazione all'autorità giudiziaria.

È stato anche accertato che la Polimeri Europa ha attivato il deposito preliminare prima di ottenere il decreto di autorizzazione da parte dell'ente provincia.

A carico delle società Montefibre SpA e Marghera Servizi industriali Evc SpA sono state, invece, riscontrate inottemperanze alle prescrizioni dettate dall'autorizzazione provinciale per il deposito preliminare, con successiva segnalazione, anche in questo caso, all'autorità giudiziaria.

Presso le società Transped e Solvay-Solexis SpA è stata accertata la mancanza dell'autorizzazione provinciale per lo stoccaggio e il trattamento delle acque ed è stata notiziata anche in questo caso l'autorità giudiziaria.

Dal mese di febbraio al mese di dicembre 2010 sono stati effettuati controlli a sorpresa sui mezzi di trasporto dei rifiuti speciali provenienti dagli stabilimenti industriali.

Sono stati controllati, complessivamente, circa 200 automezzi, dei quali 38 trasportanti rifiuti ordinari, riscontrate cinque violazioni alle norme sul trasporto di rifiuti per la mancata e corretta compilazione del formulario di identificazione dei rifiuti, denunciate quattro persone all'autorità giudiziaria di Venezia ed elevata una contravvenzione amministrativa.

Per quanto riguarda l'esistenza di eventuali fenomeni di criminalità legati ai lavori di bonifica, non vi sono, allo stato, sulla base delle relazioni pervenute al prefetto dalle forze dell'ordine, elementi dai quali si possano riscontrare attività illecite.

Il prefetto di Venezia ha inoltre evidenziato che, al momento, la problematica della bonifiche in Veneto è molto seguita e non crea particolari problemi di allarme sociale.

Con riferimento al tema degli appalti, il prefetto, con nota dell'11 aprile 2012 (doc. 1204), ha trasmesso l'elenco delle imprese aggiudicatrici degli appalti e subappalti per la realizzazione delle opere di bonifica delle aree contaminate e dei canali portuali del sito di Porto Marghera (l'elenco è aggiornato a gennaio 2012).

Si ritiene particolarmente apprezzabile l'attività conoscitiva avviata dalla prefettura di Venezia, in quanto consente di disporre di un quadro complessivo della gestione degli interventi che, ad oggi, non è disponibile per altri siti.

E' stata poi annunciata l'imminente firma di un protocollo d'intesa tra la prefettura, il Ministero dell'interno e la regione del Veneto per il monitoraggio degli appalti relativo all'antimafia.

Analogo protocollo è stato sottoscritto con Confindustria, anche questo firmato dal Ministro dell'interno, "per creare una sorta di decalogo di comportamento delle aziende nel partecipare agli appalti, che prevede anche denunce laddove ci fossero anche lontanamente delle ipotesi di infiltrazione. In questo modo c'è anche l'autodenuncia da parte dell'impresa e una *white list* per monitorare tutta la situazione".

Le dichiarazioni rese da esponenti della regione del Veneto

Il commissario regionale per il recupero territoriale e ambientale, Giovanni Artico ha chiarito che le competenze della regione Veneto, in riferimento ai procedimenti di bonifica delle aree interne al SIN di Porto Marghera, sono solo di tipo consultivo.

Per questo motivo la regione non essendo presente all'interno della conferenza di servizi decisoria si trova spesso di fronte a decisioni prese che rispecchiano solo in parte la fase istruttoria.

Il dirigente del servizio rifiuti della regione Veneto, Giuliano Vendrame, ha evidenziato le principali criticità riscontrate a livello regionale in riferimento alla gestione dei rifiuti, connesse, in particolare:

- all'incremento del traffico transfrontaliero dei rifiuti;
- alla difficoltà interpretativa delle norme in merito alla destinazione dei rifiuti che provengono da operazioni intermedie di smaltimento;
- alla normativa in materia di utilizzo dei fanghi di depurazione per la produzione di compost;
- all'opportunità di introdurre una norma in forza della quale nelle discariche possano essere conferiti rifiuti anche in deroga, a seguito di una valutazione di rischio che dimostri che, rispetto al contesto sito-specifico dove è realizzata la discarica, quei rifiuti non rappresentano un rischio aggiuntivo;
- alla necessità di un chiarimento in merito alla definizione dei rifiuti pericolosi stabili e non reattivi;
- all'introduzione, tra i rifiuti pericolosi, del rifiuto ecotossico.

In particolare, ha dichiarato:

"Tra i principali aspetti, su cui riteniamo necessari degli approfondimenti, uno è legato al trasporto transfrontaliero di rifiuti, che sta avendo nel tempo, per lo meno in regione Veneto, un grossissimo momento. È legato anche alle novità normative, soprattutto all'introduzione recentemente di una caratteristica di pericolo, l'H14, rifiuto ecotossico. Pur con una serie di perplessità su come applicare questa caratteristica, di fatto sta trasformando una parte di rifiuti non pericolosi in rifiuti pericolosi, per cui risulta un aumento di questi quantitativi.

A tale aumento non corrisponde una risposta gestionale, e quindi molta parte dei rifiuti trova risposta in impianti ubicati all'estero. È per questo motivo che c'è un aumento del traffico transfrontaliero di rifiuti.

Ovviamente, il traffico transfrontaliero è una procedura molto complessa, a fronte della quale, quindi, può nascondersi una serie di percorsi e di derive, da cui l'importanza di un controllo molto accurato.

Per cercare di ovviare a questo aspetto abbiamo nel tempo sottoscritto degli accordi di programma con i Noe. (...)

Un altro aspetto su cui abbiamo coinvolto il ministero, senza però riuscire a vedere a tutt'oggi una risposta certa, è la possibilità del destino finale dei rifiuti che arrivano da operazioni intermedie di smaltimento. Il decreto legislativo n. 156 del 2006, con le varie modifiche come recepimenti di direttiva comunitaria, da un lato, va e incentiva le operazioni di recupero, quindi a individuare qual è la gerarchia dei rifiuti e definisce che un rifiuto, quando possibile, deve essere recuperato anziché smaltito; un'altra chiave di lettura, però, prevede che nel momento in cui ci sia un'operazione intermedia di smaltimento tutto ciò che origina deve essere inviato a successive operazioni di smaltimento. Sembra esserci un dualismo interpretativo e non è chiaro quale delle due interpretazioni sia preminente rispetto a un'altra.

Anche questo, evidentemente, ha una ricaduta sia in termini di correttezza gestionale sia da un punto di vista economico. Ovviamente, infatti, conferire dei rifiuti in impianti di recupero successivi ha un costo differente rispetto a impianti di smaltimento. Anche in questo caso ci sono approcci differenti da parte delle varie regioni e questo, evidentemente, comporta, come dicevo, possibili distorsioni di mercato.

Questo è stato più volte sollecitato – lo dico solo per evidenziarvi qual è dal nostro punto di vista la gravità di questo aspetto – proprio perché, anche in conformità ad alcune interpretazioni di organismi di controllo del Veneto, abbiamo assunto una posizione più cautelativa in questo momento, evitando la possibilità che queste matrici possano essere avviate a operazioni di recupero.

Di converso, però, siamo oggetto di richiesta di risarcimento danni da parte delle aziende oggetto di questi dinieghi, che si sentono penalizzate rispetto a quello che avviene, invece, in regioni limitrofe. Questo è un aspetto che, a nostro avviso, andrebbe necessariamente e urgentemente chiarito.

Altro aspetto molto delicato è quello relativo al compost e ai fanghi. Il Veneto è una delle regioni con la più alta percentuale di raccolta differenziata, in gran parte legata alla circostanza che da subito è stata valorizzata la frazione umida dei rifiuti da destinare alla produzione di compost.

Il compost può essere costituito sia della frazione umida dei rifiuti urbani sia dai fanghi di depurazione e, ovviamente, trova il proprio destino necessario nel riutilizzo in agricoltura in pieno campo oppure nelle serre e nelle varie coltivazioni.

Il punto è che la normativa di riferimento è piuttosto datata, soprattutto per i fanghi, e fa infatti riferimento soprattutto al contenuto di metalli pesanti. Ormai che nelle varie matrici ambientali siano presenti contaminati di tipo organico, quali diossine, idrocarburi e così via, è un dato assolutamente consolidato, è un livello di fondo standardizzato.

Pur essendoci anche a livello interregionale numerose richieste al Ministero dell'ambiente di implementare le tabelle con le concentrazioni limite, anche su queste categorie di contaminanti a tutt'oggi ancora nessuna specifica è intervenuta. (...)

A tutt'oggi, pur essendoci state delle interpellanze, delle mozioni a livello parlamentare e anche un intervento da parte del Ministero dell'ambiente, la normativa non è ancora stata modificata. (...)

Un altro aspetto chiave collegato dal punto di vista della distorsione di mercato e della tutela ambientale è legato alle sottocategorie di discariche, cioè alla possibilità che nelle discariche di rifiuti possano essere conferiti rifiuti con determinate deroghe a fronte di una valutazione di rischio che dimostri che, rispetto al contesto sito-specifico dove è realizzata la discarica, quei rifiuti non rappresentano un rischio aggiuntivo, o meglio, rappresentano un rischio comunque compatibile con le condizioni locali e col sistema di realizzazione della discarica.

Su questo, a onor del vero, è intervenuta una circolare del Ministero dell'ambiente per definire le modalità di realizzazione della valutazione di rischio. È altrettanto vero che si tratta di una circolare in parte incompleta, che le regioni, come dicevo, hanno interpretato a proprio modo. Ci troviamo, quindi, di fronte a situazioni diverse regione per regione con autorizzazioni differenziate e in alcune regioni, come questione di principio, alcuni rifiuti non possono essere conferiti, in altre, invece, possono essere conferiti altri rifiuti oppure addirittura cambiare i limiti.

È inutile, ad esempio, negare, dal momento che l'abbiamo verificato, che c'è un notevole traffico di rifiuti non pericolosi conferito in discariche soprattutto dell'Emilia-Romagna, c'è un altro tipo di approccio, e quindi ovviamente le condizioni possono essere più convenienti.

Altro aspetto molto delicato, anche questo legato alla mancanza di una specifica definizione, è quello della definizione di rifiuti stabili e non reattivi. I rifiuti pericolosi stabili e

non reattivi possono essere conferiti in discariche per rifiuti non pericolosi. Esistono vari tipi di approcci. Ispra in questo senso ha già dato un proprio parere, che però è stato brutalmente demolito da parte del Tar Veneto con sentenze passate in giudicato, per le quali il Tar ha ritenuto che, invece, il parere espresso dal Ministro dell'ambiente su supporto di Ispra su questo aspetto non fosse una valutazione logica, per cui ha modificato, ma senza creare le regole del gioco. Anche questo determina approcci differenti da regione a regione (...)"

Quanto alla situazione impiantistica, Lorena Franz, responsabile dell'Osservatorio rifiuti, ha fatto riferimento, in primo luogo, all'esportazione di rifiuti fuori regione.

Ed infatti, si registra un'esportazione di rifiuti pericolosi dal Veneto verso altre regioni e verso l'estero per cui, ha detto chiaramente, la situazione impiantistica attuale non è adeguata. Vi è un'esportazione netta di rifiuti pericolosi pari a circa 200.000 tonnellate (si tratta di un dato del 2008, sostanzialmente confermato anche per il 2009.)

Verso l'estero, ha aggiunto, si esportano soprattutto miscugli di rifiuti (destinati per il 60 per cento circa all'incenerimento e per il 40 per cento circa alla discarica), amianto destinato prevalentemente in discarica o nelle ex miniere di sale, infine terre e rocce pericolose provenienti da attività di bonifica.

Altre quantità di rifiuti sempre pericolosi, circa 50.000 tonnellate, sono esportate verso altre regioni che hanno impianti idonei e si tratta prevalentemente di rifiuti che provengono dal trattamento dei fumi.

Per quanto riguarda, invece, i rifiuti non pericolosi, l'esportazione verso l'estero e altre regioni equivale in quantità all'importazione.

In riferimento a questo tema Lorena Franz ha precisato: "oltre 2,5 milioni di tonnellate di rifiuti non pericolosi sono esportati e si bilanciano: (...) Ci sono dei flussi bilanciati: prevale, ad esempio l'esportazione del 19.12.12 e 19.12.10 (...) sono cdr e rifiuti da trattamento meccanico. C'è anche un'esportazione di vetro da selezione meccanica, ma abbiamo verificato che va verso vetrerie collocate fuori regione. Il legno è esportato verso industrie che lavorano pannelli. Queste sono le esportazioni nette. Ci sono, inoltre, importazioni di imballaggi per industrie della plastica che richiedono questo materiale e rottami ferrosi. (...) Abbiamo una potenzialità di quasi un milione di tonnellate di trattamento a fronte di 600.000 di umido e verde e ci sono anche impianti di gestione anaerobica, per cui abbiamo un'importazione netta di umido. Sono impianti che come agenzia controlliamo trimestralmente per verificare che il compost prodotto sia effettivamente di qualità. C'è, quindi, un controllo specifico tramite l'Osservatorio per il compostaggio."

Una delle problematiche regionali emerse ed evidenziate dai dirigenti della regione Veneto auditi dalla Commissione (dottor Luigi Masia, dirigente unità complesse giuridico amministrative e dottor Vendrame), è stata quella relativa al diverso approccio interpretativo che le diverse regioni hanno rispetto a tematiche che dovrebbero, invece, essere affrontate in modo univoco nonché chiarite a livello centrale.

Le dichiarazioni rese dal sindaco di Venezia

Il sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, nel corso della sua audizione ha illustrato, da una parte la situazione di "eccellenza" a livello nazionale della gestione dei rifiuti, dall'altra le problematiche relative alle bonifiche.

Secondo quanto dichiarato dal sindaco Orsoni, la gestione dei rifiuti effettuata attraverso la società municipalizzata Veritas sostanzialmente consente di mandare a discarica dal 3 al 4 per cento dei rifiuti e il rimanente è per metà bruciato o valorizzato e per l'altra metà riciclato con la produzione di cdr.

In riferimento agli impianti di smaltimento dei rifiuti, il sindaco ha dichiarato che le discariche acquisite in ambito provinciale hanno una capacità ricettiva almeno trentennale, per cui la situazione sul piano dei rifiuti urbani è assolutamente “sotto controllo” e “all'avanguardia”.

Altro giudizio è stato dato dal sindaco sulla situazione della bonifica del SIN di Porto Marghera:

“Con Porto Marghera, d'altra parte, abbiamo un problema grosso per il fatto che è stato a suo tempo dichiarato sito di interesse nazionale. Dico senza timore di smentite che il sito di interesse nazionale ha, sostanzialmente, bloccato lo sviluppo di quell'area industriale perché ha creato una situazione di impasse molto forte determinando la necessità di una serie di passaggi per arrivare al riutilizzo di quelle aree assolutamente ingestibile in termini economici e imprenditoriali. Nella documentazione che vi abbiamo preparato vedrete che il procedimento per la bonifica a Porto Marghera comprende mi pare che la notizia sia corretta – circa una quarantina di passaggi burocratici, dei quali ciascuno prende circa due mesi e noi in media abbiamo cinque anni per arrivare all'autorizzazione alla bonifica di un'area. Questo ha messo in ginocchio l'area industriale di Marghera.

Più volte ho avuto modo di sottolineare come il modo migliore per sbloccare questa situazione sarebbe stato quello di togliere il vincolo del SIN, originariamente pensato come un modo per facilitare il recupero, mentre che in realtà si è dimostrato una grossa palla al piede. Se fosse tolto il vincolo del SIN, certamente avremmo delle procedure più rapide e, francamente, non credo sarebbero meno attente e rispettose delle finalità delle bonifiche che dovrebbero essere realizzate in quel luogo. Conoscete meglio di me le norme. Le procedure di bonifica, appunto, per quei SIN, sono attribuite alla competenza del Ministero dell'ambiente, si opera mediante una conferenza di servizi istruttoria, alla quale partecipa il comune, e una conferenza di servizi decisoria, alla quale non partecipano gli locali, e quindi neanche il comune, e questo crea, chiaramente, ulteriori problematiche.

Per il resto, un altro motivo di criticità nella gestione delle aree di Porto Marghera è dato dal fatto che il Ministero dell'ambiente ha imposto ai proprietari delle aree una cosiddetta transazione, che ha anche il nome di un dirigente del ministero non più in attività, la quale impone il pagamento di una – non so come qualificarla – tassa impropria, che deve essere pagata e che non ha nessuna ragione d'essere, ma che è stata imposta unilateralmente perché senza il pagamento di quella tassa non vanno avanti le procedure di rilascio delle autorizzazioni per le bonifiche. Trovo che questo sia stato un comportamento assai grave da parte del Ministero dell'ambiente, che chiaramente in questo modo ha recuperato risorse per realizzare quella specie di diga che è stata realizzata per evitare lo scolo delle acque in laguna, ma che avrebbero dovuto essere ricavate, evidentemente, da altre fonti, non certo attraverso una contribuzione forzosa. Ripeto che, al di là del dovuto e del non dovuto di questa contribuzione, è certo che questa ha ulteriormente ritardato le procedure di rilascio delle autorizzazioni per le bonifiche. (...) Nella vulgata si chiama transazione Mascazzini, dal nome del dirigente che l'ha inventata (...).”

Anche l'assessore all'ambiente del comune di Venezia ha sottolineato la lentezza degli interventi di bonifica:

“Il 19 per cento è stato bonificato. Il resto o è in via di caratterizzazione o in attesa di caratterizzazione. Risalta il dato che solo una parte ridotta è stata bonificata anche proprio per questo motivo. Mi sembrava importante metterlo in evidenza perché questa è una delle difficoltà che abbiamo”.

Rilevante è anche la testimonianza del sindaco Orsoni in merito al coinvolgimento del comune di Venezia nella definizione delle transazioni da parte del Ministero dell'ambiente: