
XVIII LEGISLATURA

Doc. **XXIII**
N. 10

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

(istituita con legge 7 agosto 2018, n. 100)

(composta dai deputati: Vignaroli (Presidente), Benedetti, Benvenuto, Braga, Del Monaco, Ferraioli, Licatini, Muroli, Nobili, Patassini, Polverini, Potenti, Raciti (Segretario), Vianello, Zolezzi; e dai senatori: Battistoni, Berutti, Briziarelli (Vicepresidente), D'Arienzo, Doria, Ferrazzi (Vicepresidente), Floridia, Iannone, Laniece, Lomuti, Loreface, Moles, Nugnes, Rufa, Trentacoste)

**RELAZIONE SUL SIN VENEZIA – PORTO MARGHERA E SUI DRAGAGGI DEI
GRANDI CANALI DI NAVIGAZIONE PORTUALE**

(Relatori: On. S. Vignaroli, On. C. Licatini, On. M. Potenti)

Approvata dalla Commissione nella seduta del 29 aprile 2021

*Comunicata alle Presidenze il 29 aprile 2021
ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 agosto 2018, n. 100*

PAGINA BIANCA

INDICE

	<i>Pag.</i>	
Premessa	5	
1. SIN Venezia – Porto Marghera	»	5
1.1 La perimetrazione del SIN	»	5
1.2. La situazione attuale	»	8
1.2.1 La posizione dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale	»	9
1.3. Lo stato di avanzamento dei lavori di marginamento	»	12
1.4. Le opere di competenza del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto	»	14
1.5. Le opere di competenza della regione Veneto	»	17
1.6. La cabina di regia per il SIN di Porto Marghera	»	19
1.6.1 La posizione del Ministero dell’ambiente	»	20
1.7. L’attività di bonifica del SIN	»	22
1.8. Rete di drenaggio e tubazioni PIF	»	25
1.9. Conclusioni	»	28
1.10. Le ultime novità legislative	»	33
2. La Laguna di Venezia e i dragaggi dei grandi canali di navigazione portuale	»	35
2.1. La tutela dell’ambiente lagunare, quale premessa generale ...	»	35
2.2. Il Protocollo fanghi del 1993	»	37
2.2.1 Il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (cosiddetto decreto Agosto) e gli effetti sul procedimento di approvazione del nuovo Piano fanghi	»	40
2.3. Il ruolo delle singole istituzioni: Provveditorato per le opere pubbliche, Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, Capitaneria di porto	»	42
2.4. La gestione dei sedimenti lagunari	»	43
2.5. Le casse di colmata di Isola delle Tresse	»	45
2.6. Le casse di colmata di Molo Sali	»	51
2.7. Il Vallone Moranzani	»	53
2.8. Problematiche relative al dragaggio dei canali e la gestione commissariale	»	58
2.9. Il canale Malamocco – Marghera	»	62
2.10. Il canale Vittorio Emanuele III	»	63
2.11. Il dragaggio dei canali	»	64
2.12. Il porto di Chioggia	»	66
3. Conclusioni	»	68

3.1 Le novità legislative intervenute: l'Autorità per la Laguna di Venezia	Pag.	83
3.2 Le novità legislative intervenute: il nuovo Piano fanghi	»	84
ALLEGATO:		
La Laguna di Venezia	»	88

Premessa

La relazione si articola in due distinte parti, la prima parte concerne il SIN di Venezia – Porto Marghera e, in particolare, lo stato dei marginamenti delle macroisole, la seconda parte riguarda i dragaggi e lo stato dei grandi canali di navigazione portuale della laguna di Venezia.

1. SIN Venezia – Porto Marghera

1.1 La perimetrazione del SIN

Il Sito di Interesse Nazionale di Venezia (Porto Marghera) è stato incluso nell'elenco dei siti di bonifica di interesse nazionale dalla legge n. 426 del 1998 e, con il successivo decreto ministeriale 23 febbraio 2000, pubblicato in G.U. n. 52 del 3 marzo 2000, fu individuata la perimetrazione del SIN, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge citata.

Il perimetro comprendeva un territorio di dimensioni pari a circa 3.221 ettari di aree a terra, 350 ettari di canali portuali e 2.200 ettari di area lagunare, nel quale erano incluse aree pubbliche ed aree private, posto che nel sito operano oltre 200 soggetti privati.

In particolare, l'area perimetrata comprendeva le seguenti aree:

a) l'area industriale (nella quale operano aziende, quali: Montefibre, Syndial, Dow, Polimeri Europa, Transped, Edison, ENI spa, Interporto di Venezia Petroven, API, Alcoa Trasformazioni, etc...);

b) altre aree inquinate o potenzialmente inquinate nel Comune di Venezia, anche di tipo:

residenziale, la cui caratterizzazione è stata eseguita dal comune di Venezia all'interno delle seguenti macroisole: Macroisola Nord, Macroisola Campalto-Osellino, Macroisola San Giuliano, Macroisola I zona industriale e Aree Agricole;

agricolo, la cui caratterizzazione è stata definita da ARPAV, sulla base del relativo piano approvato dalla Conferenza di Servizi decisoria del 9 marzo 2007;

c) l'area lagunare prospiciente l'area industriale di Porto Marghera;

d) le aree interessate da smaltimento abusivo dei rifiuti industriali (discariche);

e) le aree comunque interessate dalla diffusione dei contaminanti.

Successivamente, il perimetro del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera è stato aggiornato nell'anno 2013, con decreto ministeriale del 24 aprile 2013 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (delibera della Giunta regionale n. 58 del 2013), restringendolo alla sola zona industriale, con l'esclusione delle aree urbane, delle aree agricole e dei canali industriali di Porto Marghera, prima tutti ricompresi nel SIN (doc. 256/2).

Di conseguenza, le competenze in ordine all'approvazione degli interventi di caratterizzazione e bonifica rimangono in capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare limitatamente al perimetro di seguito descritto:

1) LIMITE SUD

Limite meridionale dell'area Industriale ex Alumix, Via dell'Elettronica, fino ai confini dell'area di proprietà San Marco Petroli;

2) LIMITE OVEST

Limite occidentale area San Marco Petroli, Via Malcontenta, S.R. 11, Via Fratelli Bandiera, Via C. Ghega, Via dell'Elettricità, Via Volta, Via delle Macchine, Via del Commercio;

3) LIMITE NORD

Via Industrie, Via Libertà;

4) LIMITE EST

Area Pili, Macroisola Raffinerie, Macroisola Nuovo Petrolchimico, Macroisola Fusina.

Oltre ai Canali Industriali, rimangono escluse dal SIN le aree lagunari, compresa l'isola delle Tresse, l'isola del Tronchetto e la Stazione Marittima, nonché una serie di aree a terra.

La superficie totale corrispondente all'attuale perimetrazione del SIN è di 1.621 ha.

Le aree già ricomprese nel perimetro di cui al decreto ministeriale 23 febbraio 2000, ora escluse dal SIN, sulla base del nuovo perimetro proposto, verranno considerate come « sito potenzialmente contaminato » e pertanto soggette agli obblighi di caratterizzazione/bonifica.

A seguito della pubblicazione del decreto ministeriale n. 144 del 24 aprile 2013, concernente la ridefinizione del perimetro del SIN di Venezia (Porto Marghera), nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 2013, la porzione del SIN oggetto della deperimetrazione rientra attualmente nella competenza regionale (SIR).

In data 22 aprile 2004, la conferenza di servizi per gli interventi a Porto Marghera ha approvato il *Master Plan* per la bonifica dei siti inquinati a Porto Marghera, elaborato dalla regione del Veneto con il comune di Venezia, che ha dato sistematicità alle opere previste.

Il *Master Plan* prevede la messa in sicurezza permanente di Porto Marghera, mediante conterminazione impermeabile di tutte le sponde dei canali industriali, drenaggio e trattamento delle acque di falda inquinate, intercettate dal marginamento.

In particolare, il *Master Plan* ha individuato un sistema di 15 macroisole — come di seguito identificate nella planimetria allegata — che sono state definite componendo criteri geografici e criteri idraulici, con riferimento soprattutto alla separazione fra suoli contaminati e laguna.

I sistemi di marginamento sono composti da barriere idrauliche fisiche antierosione e a tenuta idraulica, allo scopo di impedire il trasferimento nell'ambiente lagunare e verso i canali portuali in co-

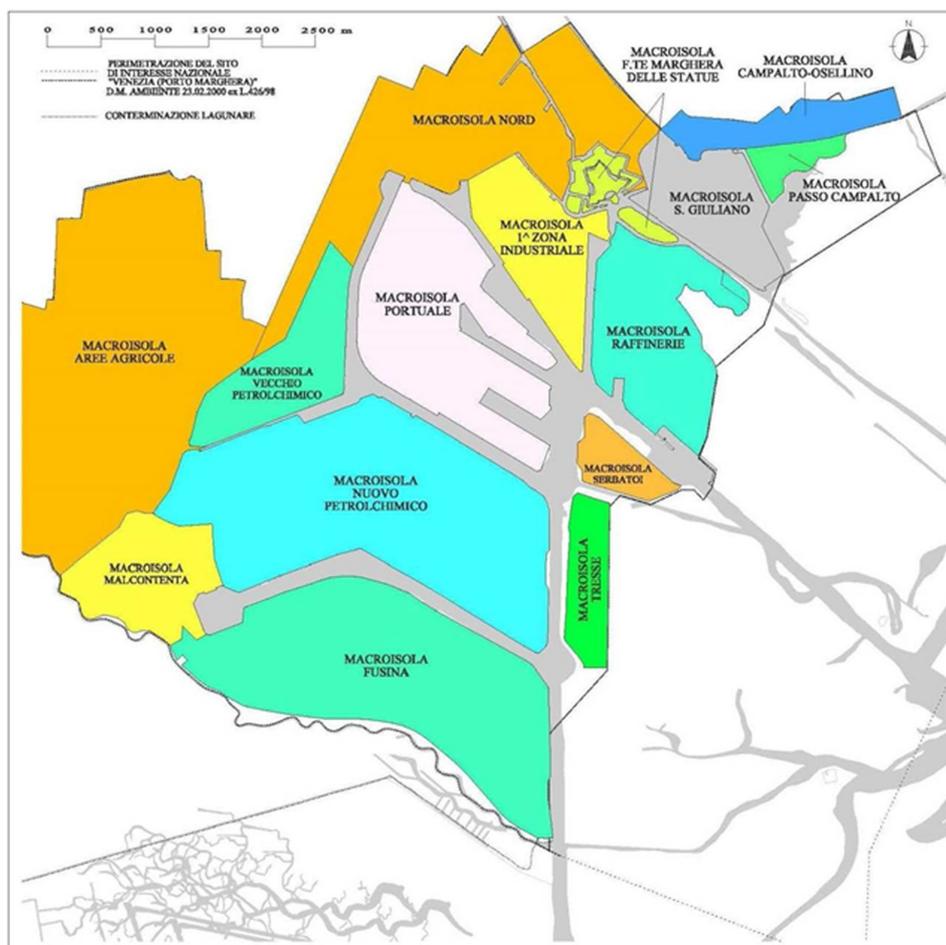
municazione con la laguna degli inquinanti provenienti dagli imbonimenti, dalle falde e dai suoli inquinati.

Tali marginamenti con l'aggiunta di opere integrative permettono la realizzazione di banchine portuali moderne e lo scavo di canali portuali con opportune sezioni.

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

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

Macroisole del sito di interesse nazionale di Venezia (Porto Marghera).



Contemporaneamente alla messa in sicurezza delle sponde sono stati progettati i sistemi di drenaggio delle acque di falda retrostanti i marginamenti, allo scopo di mantenere invariato il regime piezometrico.

Inoltre, il *Master Plan* ha individuato il Progetto integrato Fusina (PIF) quale impianto strategico di area al quale affidare il trattamento delle acque di drenaggio provenienti dai marginamenti di messa in sicurezza permanente dell'intera area industriale di Porto Marghera, nonché delle acque derivanti da processi industriali e delle acque pluviali (anch'esse contaminate dal dilavamento di terreni industriali).

1.2. La situazione attuale

Le macroisole di Porto Marghera, interessate dai marginamenti sono le seguenti: 1) Passo Campalto; 2) San Giuliano; 3) Isola delle Statue; 4) Raffinerie; 5) 1^a Zona Industriale; 6) Serbatoi Petroliferi; 7) Portuale; 8) Nord; 9) Vecchio Petrolchimico; 10) Canale Lusore-Brentelle; 11) Nuovo Petrolchimico; 12) Malcontenta; 13) Fusina; 14) Tresse.

Sinora, lo Stato ha sostenuto la spesa complessiva di 781,635 milioni di euro, con la realizzazione di circa il 94 per cento delle opere previste, sicché mancano circa 2.590 metri di marginamenti e di rifacimento delle sponde, da eseguire o ancora in corso di realizzazione, posto che su 41.361 metri totali di marginamenti, ne sono stati realizzati metri 38.771.

Per fare solo alcuni esempi, sono da effettuare marginamenti in corrispondenza dei sottoattraversamenti con tubazioni delle seguenti società: 1) Edison, 2) Syndial, 3) Sapio/Crion, 4) dell'oleodotto e dell'impianto antincendio della Ies di Mantova, lungo la sponda Sud del Canale Industriale Ovest della macroisola del Nuovo Petrolchimico.

Inoltre, devono essere effettuati i marginamenti relativi alla sponda nord del canale industriale nord, che contermina l'area relativa alla zona industriale, dove sono attive produzioni chimiche, con residui di lavorazioni particolarmente inquinanti (Montecatini, Agrimont), che risulta non ancora protetta, così vanificando il raggiungimento dell'obiettivo proposto di impedire lo sversamento nei canali lagunari delle acque provenienti dai terreni inquinati del SIN.

In conclusione, in forza dell'Accordo di programma del 16 aprile 2012, sono da completare i marginamenti delle seguenti macroisole: Raffinerie, Portuale, Vecchio Petrolchimico – a cura del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto – nonché delle macroisole del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, a cura della regione Veneto: sono da completare 2,8 km di marginamenti ⁽¹⁾.

Infine, rimane da effettuare il sistema di raccolta/drenaggio delle acque (di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche).

E, tuttavia, a fronte di un 5 per cento di opere ancora da eseguire, per il completamento dei marginamenti lagunari, occorre la complessiva somma di circa 150 milioni di euro, pari a circa il 25 per cento di quella sinora sostenuta dallo Stato, per realizzare il 95 per cento delle opere ad oggi eseguite.

Alla stregua dei dati acquisiti dalla Commissione parlamentare di Inchiesta della XVII Legislatura, nella relazione della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti, approvata nella seduta del 10 dicembre 2015, si sottolineava che il costo delle opere ancora da

(1) Relazione del Consorzio Venezia Nuova, in data 26 luglio 2019 in doc. 316/2

realizzare – indicato nella somma di euro 200 milioni circa – era stato desunto dalla somma delle spese previste per la realizzazione delle opere ancora incompiute, rispettivamente, di competenza del Provveditorato (circa 100.000 milioni), della regione Veneto (70/80 milioni di euro) e dell’Autorità portuale (76.500 milioni di euro).

Tale picco di spesa finale veniva spiegato con la lievitazione dei costi, determinata dal fatto che i marginamenti da completare e rifinire erano quelli più complessi.

In realtà, come si dirà di seguito, l’onere per il completamento delle opere di marginamento delle macroisole spetta solo al Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto e alla regione Veneto, non anche all’Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia.

L’Autorità portuale è divenuta Autorità di sistema portuale, a seguito della riforma introdotta con decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169.

1.2.1 La posizione dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale

I compiti istituzionali dell’Autorità di sistema portuale sono fondamentalmente quelli stabiliti dalla legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni e, in particolare, dalla riforma effettuata con il decreto legislativo n. 169 del 2016, che ha attribuito all’Autorità di sistema portuale compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell’ambito portuale, ivi compresa anche il mantenimento dei fondali, in questo caso, stabilito all’articolo 6, comma 4, lettera b, della legge n. 84 del 1994, all’interno del quale vengono poi gestiti i rifiuti prodotti, nell’ambito dell’infrastrutturazione delle aree di competenza.

L’Autorità di sistema portuale svolge pertanto lavori pubblici e quanto si produce attraverso l’intervento di dragaggio (fanghi), di cui si dirà nella Parte seconda di questa relazione, nonché il banchinamento e altri interventi. Da ultimo punto, rispetto alle competenze in ambito ambientale e gestione dei rifiuti, l’Autorità di sistema portuale provvede all’assegnazione e alla vigilanza dei servizi di interesse generale, che sono quelli legati ai servizi di bettolina e di bunkeraggio delle acque nere delle navi e di rimozione dei materiali inquinanti, nel caso vi siano sversamenti in aree portuali.

Si tratta di servizi che vengono affidati a terzi, attraverso procedure ad evidenza pubblica da parte della stessa Autorità. Com’è noto, per legge, le Autorità di sistema portuale non hanno la possibilità di gestire direttamente i servizi, ma svolgono il ruolo fondamentalmente di regolatore e controllore a che « nell’ambito dei porti le lavorazioni vengano svolte secondo le norme di legge »⁽²⁾.

Ciò precisato, in via generale, occorre chiarire che, a carico dell’Autorità di sistema portuale, non sussiste alcun onere di effettuare i marginamenti (che sono di competenza del Provveditorato per le

(2) Resoconto dell’audizione del 29 gennaio 2020 del presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, pag. 4

opere pubbliche), ma solo di realizzare le banchine, che in alcuni casi si aggiungono alle opere di marginamento eseguite dal Provveditorato per le opere pubbliche, mentre in altri casi sono sostitutive delle stesse, in quanto, vengono realizzate dalla stessa Autorità di sistema portuale di Venezia con la tecnica del diaframma in calcestruzzo e che, dunque, svolgono anche un effetto marginante.

Tale diaframma, oltre a creare una barriera impermeabile alle acque, serve soprattutto a contenere gli inquinanti presenti nella parte a terra e, inoltre, garantisce una durata di oltre cento anni, ben superiore a quella delle palancole dei marginamenti eseguiti dal Consorzio Venezia Nuova (CVN), per conto del Provveditorato per le opere pubbliche, che è la stazione appaltante⁽³⁾.

Sul punto, occorre aggiungere che all’Autorità di sistema portuale compete la gestione del demanio e che Porto Marghera è pubblica soltanto per la parte che si trova a contatto con le acque lagunari, sicché sono demaniali solo le banchine, per un’ampiezza di 10 –15 metri, a seconda dei punti, mentre le aree poste alle spalle dei marginamenti, eseguiti o ancora da eseguire, sono di proprietà dei soggetti privati, che avendo provocato un inquinamento diffuso, hanno l’onere della bonifica.

Quanto alle banchine, occorre riprendere la nota in data 29 aprile 2015, nella quale il presidente, in allora, dell’Autorità portuale di Venezia – divenuta poi Autorità di sistema portuale – Paolo Costa, riferiva⁽⁴⁾:

A) che l’Autorità portuale aveva realizzato le seguenti opere e, cioè, la banchina Beltrame; la banchina Canale Industriale Ovest; la banchina Veneto; la banchina Piemonte; la banchina Sali; la Escavo Canale Industriale Ovest; la Escavo Canale Industriale Sud; la Escavo Canale Malamocco-Marghera;

B) che le opere anzidette erano state realizzate solo grazie alle risorse derivanti dall’autofinanziamento, ma che il fabbisogno finanziario per l’esecuzione delle attività di consolidamento delle banchine e la loro contestuale impermeabilizzazione doveva essere calcolato nell’ulteriore importo di euro 76.500.000, riferito alle seguenti banchine: 3. Friuli; 4. Cadore; 5. Veneto (secondo tratto 300 metri); 6. Trento; 7. Bolzano; 8. Lombardia; 9. Aosta; 11. Romagna; 12. Emilia; 14. Voltatesta Sali; 15. Collegamento Voltatesta con marginamento Canale Nord; 18. Tratto Sponda Beltrame; 20. Tratto Vesta; 21. Tratto Guardie ai Fuochi – Vesta; 22. Darsena Ovest secondo tratto (80 metri); 23. Ilva.

In tal senso, il fabbisogno dell’Autorità portuale riferito alle banchine – che svolgono anche un effetto marginante – nella Relazione della Commissione di inchiesta, approvata nella scorsa legislatura, veniva indicato nella somma di euro 76.500.000.

E, tuttavia, a questo punto, occorre prendere atto delle dichiarazioni rese nel corso della recente audizione del 10 luglio 2019 dal

(3) Resoconto audizione di Martino Conticelli, segretario generale dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, in data 10 luglio 2019, pag. 20

(4) doc. 400/2

segretario generale dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Martino Conticelli, il quale ha riferito che:

1. nel porto di Venezia le banchine operative sono complessivamente pari a circa 30 chilometri, con una spesa sinora sostenuta di circa 77 – 78 milioni di euro;

2. al momento le banchine realizzate «*sono sufficienti per le attività che svolgono*», sicché non vi è necessità di ulteriori risorse per costruire altre banchine.

Il dott. Conticelli ha precisato che l’Autorità di sistema portuale, la cui principale entrata è costituita dalle tasse portuali, per l’importo annuo complessivo di circa 40 milioni di euro, opera anche come soggetto privato, acquistando aree portuali dismesse, allo scopo di metterle a reddito.

In tale ottica, da ultimo, era stato effettuato un investimento molto importante concernente l’acquisto di un’area di 90 ettari dell’ex Montedison – Syndial, sita nella zona del canale industriale ovest di Marghera, con un investimento di circa 200 milioni di euro che, dopo la bonifica, prevedeva la realizzazione di un *terminal container*, il cui progetto preliminare – già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e in attesa del parere del CIPE – vedeva la partecipazione del Ministero dello sviluppo economico, della regione Veneto e del comune di Venezia.

In ogni caso, l’Autorità di sistema portuale era impegnata nella realizzazione di altre ingenti opere di bonifica ambientale di larghe parti del porto e tra queste il dottor Conticelli ha citato:

A) la bonifica effettuata dell’area di Alumix di 36 ettari con un costo di 14 milioni di euro;

B) la bonifica in corso dell’ex area Montefibre, con un investimento di 12 milioni di euro;

C) l’ampliamento con bonifica del parco ferroviario di Porto Marghera, di circa 7,5 ettari, con un investimento di 4.500.000 di euro;

D) la bonifica del nodo di Malcontenta, dove era stato realizzato un nodo stradale nuovo ed è stata fatta la bonifica dei terreni, con una spesa di un milione di euro;

E) la bonifica di via dell’Elettricità e di via della Geologia.

In tale contesto, è evidente che deve essere eliminata la voce di spesa a carico dell’Autorità di sistema portuale, quale indicata nella Relazione della Commissione parlamentare di Inchiesta, approvata nella seduta del 10 dicembre 2015, nella somma di euro 76.500 milioni.

Inoltre, devono essere ridimensionate – come si vedrà di seguito – le voci di spesa per il completamento delle opere di marginamento, quali previste, rispettivamente, a carico della regione Veneto, nella somma di circa 60 milioni di euro, previo finanziamento del ministero dell’Ambiente, e a carico del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto, nella somma di circa 85.000 milioni di euro, finanziate anch’esse dal Ministero dell’ambiente, per un totale di circa 140/145 milioni di euro.

1.3. Lo stato di avanzamento dei lavori di marginamento

Nella relazione del 30 gennaio 2019, il provveditore per le opere pubbliche del Triveneto, ingegner Roberto Linetti⁽⁵⁾, sottolinea che i sistemi di marginamento sono composti da barriere fisiche antierosione e a tenuta idraulica, al fine di impedire il trasferimento dell'inquinamento proveniente dagli imbonimenti, dalle falde e dai suoli inquinati direttamente verso l'ambiente lagunare o verso i canali portuali in comunicazione con l'ambiente lagunare.

Tali soluzioni, con la sola aggiunta di opere integrative, permettono anche la realizzazione di banchine portuali moderne e lo scavo dei canali portuali con opportune sezioni.

Le opere sono state progettate sulla base del Piano regolatore portuale, tenendo conto delle profondità dei fondali richiesta dell'Autorità di sistema portuale.

Contemporaneamente alla messa in sicurezza delle sponde, sono stati realizzati i sistemi di drenaggio delle acque di falda retrostanti i marginamenti per mantenere invariato il regime piezometrico.

Le acque di falda drenate vengono allontanate, a gravità o con pompaggio, e recapitate all'impianto di depurazione multi funzionale della regione del Veneto (Progetto integrato Fusina – PIF).

I sistemi di drenaggio sono costituiti da linee di captazione e collettamento delle acque di falda: la prima condotta è costituita da una tubazione micro fessurata, mentre la seconda è una tubazione in polietilene ad alta densità, con quota di scorrimento variabile, completa di relativi pozzetti di ispezione e vasche di sfioro.

Nei tratti di sponda delle macroisole del Nuovo Petrolchimico e di Fusina – in base all'accordo di programma specifico tra la regione del Veneto con il Magistrato alle acque (ora Provveditorato per le opere pubbliche) siglato nel 2005 – sono state poste anche le tubazioni del PIF per i reflui « B1 + B2 » (acque di processo e prima pioggia) e per le acque di riuso industriale ed è stato altresì predisposto il telecontrollo SISCO (sistema integrato di supervisione, gestione e controllo), per i dispositivi idraulici ed elettromeccanici compresi nelle fasce oggetto degli interventi di marginamento.

Gli interventi di salvaguardia di Venezia e della sua laguna nella zona di Porto Marghera sono stati avviati dal Magistrato alle acque (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche) attraverso il concessionario Consorzio Venezia Nuova nel 195, sulla base di quanto previsto nel « Piano generale degli interventi », allegato alla convenzione generale rep. n. 7191/1991, richiamato dall'articolo 3 della legge 139 del 1992 e, in particolare, sulla base del Progetto generale di massima degli interventi per l'arresto e l'inversione del degrado del mese di settembre 1993.

La progettazione degli interventi di conterminazione e di messa in sicurezza delle « macroisole » è in gran parte completata e sono stati realizzati gli interventi approvati, mettendo in sicurezza alcune « macroisole: Serbatoi Petroliferi, Isola delle Statue, Tresse, Malcontenta e Nuovo Petrolchimico (per gli interventi di competenza del Provveditorato) ».

(5) doc. 22/2

Attualmente non sono in corso di realizzazione interventi di messa in sicurezza sulle sponde.

Dalla relazione in data 26 luglio 2019 del Consorzio Venezia Nuovarivista che: lo stato delle palancole non evidenzia un degrado anomalo connesso alla corrosione. Le velocità con cui l'arruggimento sottrae spessore di acciaio resistente (determinate con le misure ultrasoniche subacquee, in parte ancora in corso) sono non maggiori di quelle desumibili da letteratura e correttamente assunte nei progetti ⁽⁶⁾.

L'avanzamento dei lavori rispetto al totale delle sponde sui quali sono stati programmati gli interventi di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia è pari al 94 per cento circa (vedi dettagli in tabella): infatti, su 41.361 metri totali di marginamenti da realizzare, ne sono stati realizzati 38.771 metri ⁽⁷⁾:

STATO MESSA IN SICUREZZA DEI MARGINAMENTI					
Macroisola	Sponde di competenza Provveditorato	Sponde realizzate	Sponde da eseguire		Totale
	Metri				
Passo Campalto	2.640	2.640			2.640
S. Giuliano	1.650	1.650			1.650
Isola delle Statue	1.400	1.400			1.400
Raffinerie	7.260	7.230	30	(*)	7.260
1a Zona Industriale	4.960	3.460	1.500		4.960
Serbatoi Petroliferi	3.000	3.000			3.000
Portuale	2.320	2.080	240	(*)	2.320
Nord	244	244			244
Vecchio Petrolchimico	2.667	1.847	237	(*)	2.667
Canale Lusore-Brentelle – sponda nord, con palancole metallico già infisso		820	820		
Nuovo Petrolchimico (**)	8.125	8.125			8.125
Malcontenta	550	550			550
Fusina (**)	2.735	2.735			2.735
Tresse	3.810	3.810			3.810
Totale	41.361	38.771	2.827		41.361

La lunghezza delle sponde realizzate non comprende la spanda nord del canale Lusore-Brentelle ove è stato infisso il solo palancole metallico

() Trattati non eseguiti o eseguiti parzialmente per presenza di sottoservizi interferenti e non rimossi.*

*(**) Macroisola il cui completamento degli interventi è a carico della regione Veneto.*

(6) doc. 316/2

(7) doc. 22/2, pag. 4

Per ultimare la messa in sicurezza delle sponde dei canali di Porto Marghera restano da realizzare i tratti sotto indicati, suddivisi per competenza tra Provveditorato e regione Veneto, in base all'Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera e aree limitrofe, sottoscritto, in data 16 aprile 2012, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto, dalla regione del Veneto, dalla provincia di Venezia, dal comune di Venezia e dall'Autorità portuale di Venezia.

1.4. Le opere di competenza del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto

Secondo il documento di provenienza del provveditorato per le opere pubbliche del 30 gennaio 2019⁽⁸⁾, i lavori di marginamento delle macroisole, di competenza del Provveditorato per le Opere Pubbliche del Triveneto, quale stazione appaltante sono i seguenti:

1. Macroisola Zona industriale: completamento marginamento sponda nord canale industriale nord (1.500 metri), euro 50.000.000;

2. Macroisola Vecchio Petrolchimico:

tratto sponda ovest canale industriale ovest: Marginamento Idromacchine (210 metri), euro 10.000.000;

sponda nord canale Lusore-Brentelle: Completamento messa in sicurezza in quanto precedentemente infisso il solo palancoleto metallico (820 metri), euro 15.000.000.

Per quanto riguarda l'esecuzione dei marginamenti nei tratti di sponda nord del canale industriale Nord e della sponda ovest del canale industriale Ovest, il Consorzio Venezia Nuova, quale appaltatore dei lavori, ha predisposto i progetti preliminari; mentre per il tratto relativo alla sponda nord del canale Lusore-Brentelle esiste il progetto esecutivo – da aggiornare – per il completamento delle opere di messa in sicurezza d'emergenza.

3. Completamento messa in sicurezza di alcuni tratti di sponda da eseguirsi dopo la rimozione delle attuali interferenze costituite da oleodotti e/o linee elettriche:

macroisola delle Raffinerie: Tratto zona I Pili (30 metri) euro 500.000;

macroisola Portuale: Canale industriale ovest sponda est: elettrodotto Tema, oleodotto IES, varie tubazioni Crion – Edison (240 metri) euro 6.500.000;

macroisola Vecchio Petrolchimico, circa 80 metri, suddivisi in due tratti euro 3.000.000.

In conclusione, i costi previsti per il completamento dei marginamenti delle macroisole, di competenza del Provveditorato per le opere

(8) doc. 22/2

pubbliche del Triveneto, ammontano complessivamente a circa 85.000.000 euro, dei quali 75.000.000 euro per interventi ancora da eseguire e 10.000.000 euro per il completamento di tratti di opere già eseguite.

I dati anzidetti sono confermati dal documento del 7 novembre 2019, proveniente dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo⁽⁹⁾.

Il documento è molto dettagliato, in quanto indica puntualmente i tratti per i quali il Consorzio Venezia Nuova (CVN) ha predisposto il progetto preliminare, quello per i quali vi è un progetto esecutivo, che dovrà essere adeguato in base allo stato dei luoghi e, infine, i tratti per i quali manca del tutto un progetto e che sono pertanto da progettare, con i relativi costi, che sono pari a quelli indicati dal Provveditorato per le opere pubbliche e, cioè, pari a complessivi 85.000.000 euro.

Con l'ulteriore precisazione che i marginamenti sono incompleti, ad eccezione delle macroisole delle Tresse, dei Serbatoi Petroliferi, che sono delle vere e proprie isole, per cui i marginamenti ne hanno di fatto cinto il perimetro. Viceversa, le altre macroisole hanno importanti varchi verso terra, da sbarrare sul lato ovest e sul lato nord.

Lo sbarramento verso le aree a terra retrostanti il SIN vengono attuati dove la diaframmatura di vecchie discariche ha sbarrato le falde: questo è il caso di alcune aree lungo il vallone Moranzani e nell'area di Malcontenta.

Si ritiene opportuno riportare per intero il dettaglio delle spese, tenuto conto della posizione del ministro per l'ambiente, Sergio Costa, il quale – come si dirà di seguito – ritiene sufficienti a coprire i costi relativi al completamento dei marginamenti la somma di euro 10.500.000, somma che, peraltro, non contiene alcuna specificazione dei costi, ma che viene desunta *sic et simpliciter* dall'importo delle transazioni tra il Ministero dell'ambiente e le imprese private, messo a disposizione dall'Accordo di programma del 16 aprile 2012:

Vengono indicate di seguito le opere di completamento indicate dal Consorzio Venezia Nuova (CVN), che è l'ente a cui è affidata la realizzazione dei marginamenti, per conto del Provveditorato per le opere pubbliche

MARGINAMENTI e VARCHI ANCORA DA FINANZIARE			
Oggetto	Lunghezza (circa)	Stato progettazione Importo	previsto (€)
Macroisola 1° Zona Industriale: tratti della sponda Nord del canale industriale Nord	1.500 m	CVN ha predisposto il progetto preliminare	50.000.000,00
Macroisola Vecchio Petrolchimico – tratto sponda ovest canale industriale Ovest	237 m	CVN ha predisposto il progetto preliminare	10.000.000,00
Macroisola Vecchio Petrolchimico – sponda Nord canale Lusore-Brentelle – completamento della messa in sicurezza della sponda sulla quale precedente-	820 m	CVN a predisposto a suo tempo il progetto esecutivo	15.000.000,00

(9) doc. 381/2

mente è stato infisso il palancoato metallico			
Macroisola Vecchio Petrolchimico – sponda Nord canale Lusore-Brentelle – tratti in corrispondenza di ponti, sia stradali che ferroviari, delle pipe-rack con fasci di condutture dei fluidi (anche pericolosi) – fitti e molto basse sul pelo dell’acqua – che vengono utilizzati dalle industrie insediate sulle aree limitrofe al canale e degli attraversamenti in sub-alveo per il collettamento delle acque meteoriche	100 m	Da progettare	3.000.000,00
TOTALE	2.657 m		78.000.000,00 €
VARCHI DA COMPLETARE – (completamento brevi tratti su opere già eseguite)			
Oggetto	Lunghezza (circa)	Stato progettazione	Importo previsto (€)
Macroisola delle Raffinerie	30 m	Esiste già il progetto esecutivo predisposto nell’ambito dei lavori di messa in sicurezza della sponda. Tale progetto dovrà essere adeguato in base allo stato attuale dei luoghi in quanto l’interferenza è stata rimossa	500.000,00
Macroisola Portuale (suddivisi in tre tratti di sponda)	240 m	Esiste già il progetto esecutivo, che dovrà essere adeguato una volta che saranno rimosse le interferenze costituite da oleodotti e/o linee elettriche	6.500.000,00
TOTALE	270 m		7.000.000 €

Si tratta dati che – come si è visto – coincidono perfettamente, completandoli, con quelli forniti dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto e riportati nel documento n. 22/2.

Si rende necessario, a questo punto, l’esame dei lavori di competenza della regione Veneto, quali risultano dal documento 22/2 del 30 gennaio 2019, proveniente dal Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, nonché dal documento n. 311/1 del 19 novembre 2019, proveniente della Società Veneto Acque e controllata dalla regione Veneto.

Entrambi i documenti contengono anche l’indicazione dei costi, sebbene con qualche differenza.

In totale le opere da realizzare, tra marginamenti e varchi sono pari a metri 2.927.

1.5. Le opere di competenza della regione Veneto

In base all'Accordo di programma sono affidate alla competenza della regione Veneto i seguenti marginamenti:

1. Macroisola Nuovo Petrolchimico, completamento del tratto sponda sud della Darsena della Rana (100 metri);

2. Macroisola Nuovo Petrolchimico, completamento della sponda sud del canale Lusore-Brentelle nei varchi in corrispondenza dei ponti e degli attraversamenti delle tubazioni in pipe-rack (100 metri);

3. Macroisola Fusina, completamento della sponda sud del canale industriale sud;

marginamento tratto di sponda ENEL (450 metri);

marginamento tratto di sponda Alcoa (540 metri).

I costi previsti per il completamento dei marginamenti delle macroisole del Nuovo Petrolchimico e Fusina – i cui interventi sono affidati alla regione Veneto in forza dell'Accordo di programma del 16 aprile 2012 – ammontano a circa euro 70.000.000, suddivisi in euro 13.000.000, per la porzione di sponda sud del canale industriale Ovest relativa alla macroisola del Nuovo Petrolchimico e in euro 57.000.000, circa, per la porzione di sponda sud del canale industriale sud relativi alla macroisola di Fusina⁽¹⁰⁾.

Per l'esattezza i suddetti costi vengono indicati in una cifra leggermente inferiore nel doc. 311/1 della Società Veneto Acque (la società in *house* della regione Veneto, che è socio unico) e, precisamente, nella somma di euro 58.540.000,00, così distribuite in virtù della progettazione esistente:

euro 23.700.000,00, per marginamento antistante la proprietà Alcoa;

euro 15.800.000,00, per marginamento antistante la proprietà Enel;

euro 19.040.000,00, per marginamento del tratto Darsena della Rana.

Detti importi derivano, per circa 28.468.527,77, dai fondi di coesione 2014-2020 e per l'importo di euro 30.071.472,23 da fondi derivanti dalle transazioni tra il Ministero dell'ambiente e le imprese private.

Delle risorse sopra elencate la regione Veneto ha a tutt'oggi impegnato a favore di Società Veneto Acque spa le somme che sono pari a euro 30.071.472,23, di cui 9.500.000, in corso di istruttoria. Per la copertura complessiva delle opere rimangono da reperire e impegnare euro 28.468.527,77.

In particolare, allo stato, sulla base dell'Accordo di programma del 16 aprile 2012, la regione deve occuparsi di 1.140 metri di marginamento e sono i tratti in corrispondenza delle società Alcoa ed Enel,

(10) doc. 22/2, pag. 6

nell'isola di Fusina, come tratto della sponda sud del canale industriale sud.

Poi vi sono altri metri 210 sono in corrispondenza della sponda sud del canale industriale ovest, che corrisponde alla Darsena della Rana, nell'isola del Nuovo Petrolchimico⁽¹¹⁾.

In totale sono 1250 metri.

L'avvio dei lavori per realizzare i tratti di marginamento, mediante diaframma in calcestruzzo, nonché dei dreni, posti a tergo del confinamento, cioè, dei tubi che portano l'acqua al PIF, è previsto, per Alcoa ed Enel, un costo, rispettivamente, di euro 23.000.000 e di euro 15.800.000, con l'inizio dei lavori nel mese di aprile del 2020 e la conclusione degli stessi al 31 dicembre 2021.

Per la Darsena della Rana, per la quale è prevista una spesa di euro 19.000.000, i tempi sono più lunghi, a motivo della presenza di numerosi sottoservizi – quali metanodotti, condotta per l'acqua demineralizzata, condotta per l'acqua industriale, linea per il trasporto di vapore, un fascio tubiero in proprietà con la società Edison e del cavidotto per il passaggio della fibra ottica – e la conclusione dei lavori è prevista al 31 dicembre 2022, pur se lo spostamento dei cavi è previsto a carico dei fruitori.

Quanto ai costi – come si è detto – gli stessi ammontano nell'importo di euro 58.540.000, derivanti per circa 28,5 milioni dai fondi di coesione 2014-2020 e per l'importo di euro 30.071.000 da fondi derivanti dalle transazioni tra il Ministero dell'ambiente e le imprese private messi a disposizione dall'Accordo di programma del 16 aprile 2012.

Con tali somme, la regione è in grado di partire con le gare da effettuarsi per i tratti Alcoa (23.700.000 euro) ed Enel (15.800.00 euro).

Con il ministero, comunque, sono in corso proficui contatti, perché insieme si stanno individuando le ulteriori risorse da destinare ai marginamenti di competenza regionale in modo da completare l'intero quadro economico.

È evidente, quindi, che l'azione della regione nel completare i marginamenti ha minore valore se anche i marginamenti di competenza del provveditorato non vengono realizzati e completati in modo da diaframmare completamente tutti i canali industriali⁽¹²⁾.

A sua volta, l'amministratore delegato della Società Veneto Acque spa, Francesco Trevisan, ha riferito, nel corso dell'audizione del 16 settembre 2019, di non avere il quadro di insieme, in quanto la competenza di Veneto Acque era limitata solo ai marginamenti da effettuare e, dunque, di non essere a conoscenza se con i tratti di Fusina e del Nuovo Petrolchimico, affidati dalla regione Veneto alla società, sarebbero stati completati i marginamenti delle due macroisole.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento delle attività di bonifica all'interno del SIN, ormai di fatto la conoscenza delle caratteristiche ambientali dell'area è praticamente completata. La fase di

(11) Come riferito da Paolo Campaci, dirigente dell'assessorato regionale allo sviluppo economico ed energia del Veneto, nel corso della sua audizione dell'11 luglio 2019 a pagina 23 del resoconto stenografico

(12) Resoconto dell'audizione dell'11 luglio 2019 di Campaci Paolo, pagina 24

caratterizzazione è stata completata sul 96 per cento delle aree. Punto delicato diventa la realizzazione degli interventi.

È stato concluso circa il 25 per cento degli interventi e rimane l'altro 75 per cento, che non è poco. Questo per quanto riguarda i suoli. Sul punto, va rilevato che gli interventi di bonifica vengono svolti da soggetti privati, e sono costoro che, nel momento in cui ne hanno un interesse legittimo, si adoperano per realizzare i progetti di bonifica.

Andrebbe verificata e monitorata non solo la tenuta dei marginamenti, ma anche l'adeguatezza a medio-lungo termine del metodo di messa in sicurezza in corso, in relazione alle BAT di settore in particolare per gli interventi ancora da terminare.

1.6. La cabina di regia per il SIN di Porto Marghera

Si legge nella nota in data 30 gennaio 2019 del Provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto⁽¹³⁾ che, ai fini della prosecuzione dei lavori, tra il sindaco di Venezia e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in data 31 gennaio 2017, è stato stipulato il Protocollo di intesa per l'attuazione del « Patto per lo sviluppo della Città di Venezia », al quale successivamente in data 26 gennaio 2018, ha fatto seguito una convenzione attuativa di quanto previsto nel citato protocollo, con l'istituzione di una « Cabina di regia per il SIN di Porto Marghera ».

La suddetta Cabina di regia ha lo scopo di favorire l'efficacia e la razionalizzazione delle risorse finanziarie complessive stanziata e utilizzate, nonché il monitoraggio delle attività in corso o realizzate per la bonifica del SIN.

Infine, nell'appunto di aggiornamento in data 13 febbraio 2019 del Ministero dell'ambiente⁽¹⁴⁾ si legge che, in data 10 maggio 2018, si è tenuta, presso la direzione generale STA del Ministero dell'ambiente, la prima riunione della Cabina di regia, cui hanno fatto seguito le riunioni del 5 giugno 2018 e del 21 giugno 2018, nelle quali si è discusso del finanziamento in favore della regione Veneto delle somme necessarie alla chiusura delle macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico, i cui lavori sono stati affidati alla società Veneto Acque spa, partecipata dalla stessa regione, in qualità di stazione appaltante.

Quanto agli aspetti tecnici inerenti alla realizzazione dell'opera, nella nota anzidetta del Ministero dell'ambiente del 13 febbraio 2019 vengono riportate le dichiarazioni rese, nel corso della riunione della « Cabina di regia » del 21 giugno 2018, dal legale rappresentante della Veneto Acque spa, il quale aveva riferito:

1) che i lavori relativi alla sponda Alcoa della macroisola di Fusina potranno essere completati nel 2020, previa procedura di affidamento dell'incarico;

2) che la conclusione dei lavori della sponda ENEL della macroisola di Fusina, con il relativo collaudo, era prevista per il 2023;

3) che la conclusione dei lavori della sponda Darsena della Rana della macroisola Nuovo Petrolchimico, con il relativo collaudo, era prevista per il 2023.

(13) doc. 22/2

(14) doc. 54/2

L'appunto di aggiornamento anzidetto richiama infine una nota del 10 agosto 2018, con la quale è stata trasmessa la sintesi dell'incontro tecnico del 16 luglio 2018 sul marginamento del tratto Darsena della Rana, nella quale la regione Veneto dà espressamente atto del fatti che « è in grado di far fronte agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Programma del 16 aprile 2012, grazie alla risorse messe a disposizione da ministero dell'ambiente, che consentono la copertura finanziaria degli interventi in questione ».

Non si hanno notizie di altre riunioni della Cabina di regia, né si hanno notizie di progetti esecutivi per il completamento dei marginamenti delle macroisole di Fusina e Nuovo Petrolchimico.

Non vi sono neanche notizie sulla realizzazione dei marginamenti di competenza del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto.

Tutto ciò in un contesto in cui il mancato completamento di tali opere può provocare il progressivo indebolimento anche dei tratti terminali delle strutture già realizzate e mettere in serio dubbio la bontà complessiva degli interventi finora realizzati.

Ciò significa che, se non verranno completati sia i marginamenti delle macroisole, sia il sistema di depurazione delle acque di falda, rischiano di essere dispersi tutti gli oneri sinora sostenuti dallo Stato.

Infine è chiara la posizione del Provveditore interregionale alle opere pubbliche del Triveneto, quando afferma che i marginamenti, che avrebbero dovuto essere realizzati nell'anno 2015 non lo sono stati per la mancanza di finanziamenti. Mancano pochi chilometri rispetto ai 40, già realizzati, ma non vi sono finanziamenti⁽¹⁵⁾.

Lo stesso concetto è stato ribadito dal nuovo provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, nel corso dell'audizione del 20 febbraio 2020, la quale ha concluso il suo intervento, dicendo testualmente che « al momento non risulta che sia stato inserito nulla nei nostri capitoli di bilancio, quindi direi niente ».

Quindi nella sostanza, mentre sono stati messi a disposizione della regione Veneto i fondi pubblici necessari per i marginamenti relativi alla macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico, altrettanto non è stato fatto per quanto riguarda tutti gli altri marginamenti di competenza del Provveditorato alle opere pubbliche.

1.6.1 La posizione del Ministero dell'ambiente

Riferisce il Ministro dell'ambiente, Sergio Costa, nel suo intervento del 12 settembre 2019 che il Ministero dell'ambiente aveva complessivamente stanziato 72.000.000,00 di euro per le attività di completamento dei marginamenti e dei relativi drenaggi⁽¹⁶⁾.

Di tale somma alla regione Veneto sono stati assegnati fondi per l'importo di euro 28.500.000 e fondi per ulteriori 30.000.000 e, in effetti, tale dato trova un preciso riscontro nel documento del 16 novembre 2019, proveniente dalla società Veneto Acque⁽¹⁷⁾, incaricata dalla regione Veneto dell'esecuzione delle opere.

(15) Resoconto audizione ing. Roberto Linetti 11 luglio 2019, provveditore interregionale alle opere pubbliche del Veneto, Trentino – Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, pag. 3

(16) Cfr. pagina 20 del resoconto stenografico

(17) doc. 311/2

Al Provveditorato per le opere pubbliche, tra il 2019 e il 2023, è stata destinata la somma di circa euro 10.500.000 scaglionati, frutto delle transazioni realizzate tra i privati e il Ministero dell'ambiente.

Nell'ambito di tali disponibilità rinvenienti dalle suddette transazioni al Provveditorato per le opere pubbliche è stata la somma di euro 3.500.000 per l'anno 2019. Per comodità si riporta nel virgolettato quanto dichiarato sul punto dal Ministro nell'audizione del 12 settembre 2019 «...il Ministero dell'ambiente ha stanziato 72 milioni di euro, che entro il 31 dicembre dell'anno corrente in accordo di programma, che è nelle finiture amministrative finali ma ormai è chiuso, verranno assegnati per queste attività, di cui circa 28,5 milioni alla regione Veneto, che già però ha goduto di circa 30,5 milioni di euro, quindi sono 30,5 milioni che ha già avuto e 28,5 milioni che avrà entro il 31 dicembre 41,69 milioni di euro, tutto questo contemporaneamente entro il 31 dicembre dell'anno corrente per Fusina e per il petrolchimico, in modo da chiudere al 100 per cento i marginamenti ».

In più, abbiamo ottenuto tramite le transazioni che stiamo chiudendo, una volta individuato il responsabile e durante le procedure cosiddette « giudiziarie », complessivamente scaglionati dal 2019 al 2023, circa 10,5 milioni di euro (dico scaglionati perché ci sono degli accordi transattivi che sono stati chiusi).

Daremo subito al Provveditorato alle opere pubbliche 3,5 milioni per le ulteriori attività che ha chiesto di fare, ma per le quali non aveva le risorse, e poi con uno stanziamento di 2-2,2 milioni su base annua, frutto di queste transazioni, sempre al Provveditorato delle opere pubbliche in concorso ai circa 10,5 milioni. Questo ad oggi ovviamente, magari riusciamo a chiudere altre transazioni entro un mese, un anno o due anni, e tutto ciò che ne seguirà andrà al Provveditorato, perché i soldi per i marginamenti sono stati definiti.

Questo è un aggiornamento proprio a ieri sera, perché ieri abbiamo chiuso quello dei 3,5 milioni.

Si tratta all'evidenza di una somma di gran lunga inferiore a quella necessaria al completamento delle opere di marginamento, che è pari ad euro 85.000.000.

Tuttavia, va segnalato che, a seguito di specifica richiesta del presidente della Commissione, il Ministro dell'Ambiente, con nota pervenuta in data 26 giugno 2020 ha comunicato che « tra gli ultimi impegni assunti dal Ministero ai fini della bonifica dell'area del SIN, si annovera la sottoscrizione, in data 10/04/2020, dell'Accordo di Programma “per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera” tra il Ministero dell'ambiente, la regione del Veneto e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. Il valore del suddetto Accordo di programma ammonta a complessivi € 102.273.447,13, di cui € 70.151.079,12 a valere sulle risorse programmate nel Piano Operativo “Ambiente” – sotto-piano “Interventi per la tutela del territorio e delle acque”, di cui alla Delibera CIPE n. 55/2016 e € 32.122.368,01 a valere sulle risorse ministeriali già trasferite alla Regione del Veneto. Le somme disciplinate nell'Accordo in parola assicureranno la realizzazione delle opere di marginamento delle Macroisole ricomprese nel SIN e di competenza della regione e dell'Autorità di sistema portuale. In aggiunta all'Accordo sopra citato, si informa che è in corso di predi-

sposizione un ulteriore Accordo di programma, finalizzato a garantire il finanziamento dei marginamenti di competenza del Provveditorato alle opere pubbliche. Lo schema di Accordo è stato trasmesso, per le vie brevi, al Provveditorato, al fine della puntuale individuazione degli interventi. In precedenza, il Provveditorato medesimo, con nota del 19 luglio 2019, aveva comunicato che per la realizzazione/completamento dei suddetti interventi necessitano 85 milioni di euro. Nell'ambito di tale accordo, il dicastero dell'ambiente ha stanziato oltre 60 milioni di euro, di cui: circa 44 milioni di euro a valere sulle risorse del Piano operativo ambiente FSC 2014 – 2020 e oltre 16 milioni a valere su risorse del bilancio ministeriale »⁽¹⁸⁾.

Tali stanziamenti, una volta resi operativi, consentiranno il superamento delle difficoltà per il completamento dei marginamenti.

1.7. L'attività di bonifica del SIN

Nella relazione in data 12 settembre 2019, in occasione della sua audizione, il Ministro dell'ambiente, generale Sergio Costa, riferisce⁽¹⁹⁾ che, con decreto ministeriale n. 144 del 24 aprile 2013, pubblicato in G.U. n. 111 del 14 maggio 2013, il SIN è stato oggetto di ridefinizione del perimetro, sicché allo stato la superficie totale che comprende solo aree a terra, è pari a circa 1.618 ettari.

In particolare, con riferimento al sito di bonifica di interesse nazionale in argomento, occorre innanzitutto premettere che con decreto ministeriale del 2000 è stata individuata la perimetrazione del SIN ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge n. 426 del 1998.

Inizialmente, tale perimetro comprendeva un territorio di dimensioni pari a 3.221 ettari di aree di terra, 350 ettari di canali portuali e 2.200 ettari di area lagunare, in cui erano incluse anche aree pubbliche come aree private.

Con decreto ministeriale del 24 aprile del 2013, il SIN è stato oggetto di ridefinizione del perimetro.

La superficie totale attuale, corrispondente alla perimetrazione del SIN, comprende solo aree di terra pari a circa 1.600 per 18 ettari, non anche i canali e i bacini lacustri.

Il SIN di Porto Marghera è enorme, sono più di 500 ettari fino al 2013, poi vi sono stati dei grossi cambiamenti, nel senso che sono state lasciate fuori ampie zone che oggi sono anche a parco: Parco di San Giuliano, per esempio, venendo a Venezia, sulla sinistra del Ponte della Libertà, la Marina di Passo Campalto, tutto lo specchio lagunare fino quasi al Tronchetto e anche i canali industriali.

A seguito del decreto ministeriale anzidetto, è cambiato il soggetto di riferimento per le aree sottratte al SIN, che non è più il Ministero dell'ambiente, bensì è la regione Veneto, mentre sui canali industriali – anch'essi esclusi dal SIN – è competente il Provveditorato per le opere pubbliche.

Al fine di promuovere un processo di riconversione industriale e di riqualificazione economica del SIN di Venezia – Porto Marghera, mediante procedimenti di bonifica e ripristino ambientale che consen-

(18) docc. 641/1, 641/2

(19) doc. 310/1

tano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive, in data 16 aprile 2012, è stato stipulato, tra il Ministero dell'ambiente, il Ministero delle infrastrutture, la regione Veneto, la provincia di Venezia, il comune di Venezia e l'Autorità portuale di Venezia, un nuovo Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia-P.to Marghera e aree limitrofe, approvato con decreto ministeriale del 27 aprile 2012.

Questo accordo, al pari di quelli precedenti (il più vecchio è del 1999), intende disciplinare le iniziative di bonifica e regolare le modalità di esecuzione degli interventi da parte di ciascuna amministrazione firmataria, con l'obiettivo di accelerare e semplificare le procedure di bonifica e riqualificazione ambientale.

A seguito del suddetto Accordo sono quindi stati predisposti anche una serie di protocolli attuativi, sottoscritti dal Ministero che riportano indicazioni sulle procedure di caratterizzazione, sulle modalità di intervento di bonifica e messa in sicurezza dei suoli e delle acque di falda, sui criteri per la determinazione delle garanzie finanziarie, etc.

A tale proposito, merita di essere sottolineata la particolare criticità del quadro ambientale, in quanto l'area del SIN è contraddistinta da una situazione estremamente articolata ed eterogenea sotto l'aspetto geologico ed idrogeologico. Ci si trova in un'area dove il sottosuolo è contraddistinto dalla presenza di alternanze di depositi di terreni più o meno fini in rapporti non continui, contraddistinti da una forte eterogeneità e soprattutto anisotropia⁽²⁰⁾.

Ciò comporta che, allo stesso modo, anche la distribuzione delle contaminazioni, orizzontalmente e verticalmente, sia spesso eterogenea e discontinua.

Peraltro, anche l'assetto idrogeologico è particolarmente complesso e articolato, in quanto si è in presenza di un sistema multifalde dove la separazione non è chiaramente definita, le trasmissività e le velocità di deflusso sono molto basse, oltre al fatto che le direzioni di deflusso e quindi di migrazione dei contaminanti possono essere fortemente influenzate dalle escursioni di marea.

Queste particolari caratteristiche ambientali portano quindi ad una criticità nel definire dettagliatamente il grado e l'estensione delle contaminazioni, oltre a rendere difficile l'identificazione esatta dell'ubicazione della sorgente della contaminazione delle acque di falda, rendendo complessa l'attribuzione di obblighi e responsabilità e i costi della bonifica.

Un'altra criticità del SIN di Venezia-Porto Marghera è, poi, rappresentata dalle dimensioni dei siti da caratterizzare/bonificare/controllare, delle aree contaminate, di una serie di progetti strategici come le opere di marginamento con relativo drenaggio, delle acque sotterranee e il conseguente trattamento delle opere connesse all'accordo Moranzani (scavo sedimenti dei canali e conseguente gestione e smaltimento, con la nuova perimetrazione del decreto ministeriale 24 aprile 2013, queste opere sono state escluse dal SIN) o anche di progetti di privati, come ad esempio quello per la bonifica della falda dell'intera area del Petrolchimico, presentato come progetto di intervento unico ed

(20) Cfr. relazione ARPA, pervenuta in data 11 luglio 2019, relativa al periodo 14/06/2013 – 31/12/2018, in doc. 265/2

unitario da 10 delle ditte co-insediate ed identificato come multisocietario⁽²¹⁾.

Le elevate dimensioni comportano spesso anche una elevata produzione di rifiuti oltre a tempi lunghi di intervento che richiederebbero un elevato numero di controlli.

In conclusione, non è facile bonificare le aree comprese nel SIN di Porto Marghera.

Per quanto riguarda i terreni da bonificare, le aree a terra per le quali vi è la caratterizzazione sono pari al 95 per cento, rispetto alla superficie totale del SIN, mentre quelle che hanno già il progetto di messa in sicurezza/bonifica, approvato con decreto, sono pari al 69 per cento. Di contro, le aree con procedimento concluso, risultate non contaminate, sono pari al 16 per cento.

In particolare, nella relazione del Ministro dell'ambiente vengono illustrati gli stati di avanzamento specifico dei lavori di bonifica nel SIN, riferiti:

1. all'area di competenza della società Idromacchine srl, ricompresa nella macroisola del Vecchio Petrolchimico;
2. all'area di competenza della società Edison spa, ricompresa nella macroisola del Nuovo Petrolchimico;
3. nell'area di competenza della società Syndial e in quella di competenza della Società Venice Newport Container & Logistic spa (area ex Montefibre), entrambe ricomprese nel Nuovo Petrolchimico.

A proposito di queste ultime aree, va richiamata l'intensa attività di bonifica dei terreni e delle acque delle macroisole, svolta dall'Autorità di sistema portuale – la cui principale entrata è costituita dalle tasse portuali, per l'importo annuo complessivo di circa 40 milioni di euro – che ha effettuato, con risorse proprie, un investimento molto importante concernente l'acquisto di un'area di 90 ettari dell'ex Montedison – Syndial, sita nella zona del canale industriale ovest di Marghera, con un investimento di circa 200 milioni di euro che, dopo la bonifica, prevede la realizzazione di un terminal container, il cui progetto preliminare – già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e in attesa del parere del CIPE – vede la partecipazione del Ministero dello sviluppo economico, della regione Veneto e del comune di Venezia.

In ogni caso, l'Autorità di sistema portuale è impegnata nella realizzazione di altre ingenti opere di bonifica ambientale di larghe parti del porto e tra queste il dott. Martino Conticelli dal segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, nel corso della audizione del 10 luglio 2019, ha citato:

- A) la bonifica effettuata dell'area di Alumix di 36 ettari con un costo di 14 milioni di euro;
- B) la bonifica in corso dell'ex area Montefibre, con un investimento di 12 milioni di euro;
- C) l'ampliamento con bonifica del parco ferroviario di Porto Marghera, di circa 7,5 ettari, con un investimento di 4.500.000 di euro;

(21) doc. 265/2

D) la bonifica del nodo di Malcontenta, dove era stato realizzato un nodo stradale nuovo ed è stata fatta la bonifica dei terreni, con una spesa di un milione di euro;

E) la bonifica di via dell'Elettricità e di via della Geologia.

A sua volta, il dirigente dell'assessorato regionale allo sviluppo economico ed energia del Veneto, Paolo Campaci, nel corso dell'audizione dell'11 luglio 2019, premesso che — per quanto riguarda la bonifica dei suoli — era stata caratterizzata praticamente l'intera area del SIN, ha riferito che i successivi interventi di bonifica dei suoli svolta dai privati era stata conclusa solo nella misura del 25 per cento, mentre l'altro 75 per cento « fa fatica decollare », considerato che i privati svolgono attività di bonifica solo se vi hanno un interesse, in mancanza di finanziamenti pubblici.

A tal proposito, risultano approvati 71 progetti e, tuttavia, l'attività di bonifica si presenta complessa, tenuto conto degli elevati valori di contaminazione dell'area di Porto Marghera, dovuti al fatto che la sua genesi è legata all'utilizzo e al reimpiego di materiali derivanti dagli scarti produttivi, quindi, primari e industriali, principalmente, dell'industria chimica e petrolchimica, a conferma del quadro ambientale critico, come sopra rappresentato.

Per quanto riguarda la bonifica delle acque, anche in questo caso, la situazione è abbastanza variegata, nel senso che vi sono interventi con procedimenti conclusi per circa il 10 per cento delle aree, mentre per quanto riguarda la rimanente parte del sito i progetti di bonifica presentati sono circa il 73 per cento, quindi quasi pari a quelli dei suoli. Anche per quanto riguarda l'approvazione dei progetti, la percentuale dei progetti approvati è la stessa.

In conclusione, quindi, solo la fase di caratterizzazione è stata completata quasi interamente. Lo stato dei marginamenti relativi all'attuale perimetrazione del S.I.N. — come si è visto — è il seguente:

lunghezza complessiva: ca. 42 km;

tratti realizzati: ca. 92 per cento.

Gli interventi di completamento dei marginamenti delle macroisole, insieme alle attività di drenaggio e di collettamento verso il depuratore di Fusina delle acque di falda inquinate, risultano strategici ai fini della messa in sicurezza e della bonifica dell'area di Porto Marghera.

Tali opere, in uno con i dragaggi dei canali di grande navigazione portuale, costituiscono il presupposto ineludibile e indefettibile dello sviluppo industriale di Porto Marghera. La bonifica dei terreni e l'insediamento di nuove attività produttive sono fortemente condizionati dal completamento delle opere anzidette e, conseguentemente, dalla volontà e dalla capacità di assicurare tale risultato.

1.8. Rete di drenaggio e tubazioni PIF

I sistemi di drenaggio hanno lo scopo di mantenere invariato il regime piezometrico delle falde sbarrate dai marginamenti impermeabili. Le acque drenate dovrebbero essere convogliate al sistema PIF

(Progetto integrato Fusina) di depurazione di Fusina, impedendo che vengano scaricate in laguna.

La società che gestisce il PIF è la SIFA (Sistema integrato Fusina Ambiente), che è una società di progetto concessionaria della regione del Veneto per la progettazione, costruzione e gestione di tale progetto.

Si tratta di un'infrastruttura che, in attuazione del Piano direttore 2000, mira al disinquinamento della laguna di Venezia mediante il collettamento delle acque reflue industriali, delle acque di pioggia e delle acque di falda inquinate provenienti dall'area industriale di Venezia – Porto Marghera, il loro trattamento presso la piattaforma polifunzionale e lo scarico finale nel mare Adriatico, nonché al post-trattamento delle acque provenienti dal depuratore civile di Fusina.

Oltre al trattamento dei reflui la società effettua anche la gestione di rifiuti, trattamento e allocazione di fanghi e terre inquinati e di sedimenti provenienti dallo scavo dei canali della laguna di Venezia. Quest'ultima attività avviene principalmente presso la cassa di colmata Molo Sali.

Tali sistemi di drenaggio, come si legge nella relazione del Consorzio Venezia Nuova del 18 settembre 2019 ⁽²²⁾ sono di norma costituiti da un tubo fessurato immerso nella falda, da vasche in cui sono alloggiati dei sistemi di sfioro regolabili in altezza, da tubazioni a gravità e a pressione per il convogliamento delle acque al trattamento.

La costruzione dei drenaggi ha sempre seguito quella dei marginamenti, quindi, il sistema di drenaggio a tergo dei marginamenti costruiti è completo e collegato al sistema PIF- SG31, ma è attivo solo in parte. Sono stati effettuati dei test di funzionamento nel 2015 e nel 2016, che hanno provato la continuità delle connessioni idrauliche da nord a sud di Porto Marghera.

Tuttavia, accade che molte pompe sono inefficaci o per il mancato allacciamento elettrico o perché le pompe non funzionano o perché gli impianti sono stati vandalizzati.

Mancano inoltre i contratti con SIFA (il concessionario della regione Veneto, nonché il gestore della rete e del depuratore) per tariffare i flussi delle acque di falda al trattamento.

Pertanto, in assenza della formalizzazione delle tariffe – impedita dal mancato accordo di programma tra Provveditorato per le opere pubbliche, l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, la regione Veneto – il concessionario SIFA non ha la copertura economica, né la previsione dei ricavi, per intervenire.

Serve, pertanto, una sinergia tra le amministrazioni coinvolte perché le opere di drenaggio vengano completate, ripristinate e collegate quanto prima.

Sul punto, merita di essere sottolineato che il mancato drenaggio porta all'innalzamento della falda lato confinato, cioè, sostanzialmente dal lato Marghera (la palancola fa da barriera).

E qui vi è una versione della vicenda che si aggiunge, sovrappo-
nendosi a quella del mancato accordo tra Provveditorato per le opere pubbliche, Autorità di sistema portuale e regione Veneto.

Invero – ha riferito testualmente l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola, nel resoconto dell'11

(22) doc. 316/2, pag. 18 e segg.

luglio 2019, a pagine 4 e 5 – vi è un innalzamento della falda a tergo del palancoato, che in casi di acquazzoni di una certa rilevanza arriva esattamente a quota di filo marginamento e che spesso quest'acqua tracima in Laguna, sopra il muro di coronamento. È evidente – ha proseguito Ossola – che il primo provvedimento da prendere è che venga attivato il sistema di drenaggio, considerato che è stato eseguito e che vi sono le pompe. Inoltre, le commissioni di collaudo hanno provato che le pompe funzionano e che vi sono anche i condotti.

Il punto è che i frontisti e chi si occupa dell'area non hanno trovato un accordo per mettere in funzione il drenaggio e portare tutto a Fusina, che era nato per quello e, cioè, per portar via le acque, che mantengono la situazione di falda e quella di progetto.

Ragione per cui, ha concluso l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, « il rischio che potrebbe configurarsi come il peggiore, in realtà, è quello rimediabile mettendo in funzione il drenaggio. Stiamo parlando non sicuramente di potenze incredibili per alimentare le pompe, stiamo parlando di 300-400 chilowatt, in un'area come Marghera che ha una forte dismissione industriale e ha un surplus di energia. È sufficiente prendere quella che c'è. Serve portare 300 chilowatt. Uno potrebbe anche dire “metto sei gruppi elettrogeni da 50 chilowatt, dislocati in maniera adeguata” e quel problema potrebbe essere risolto, che è il più impattante rispetto al comportamento delle palancole ».

A sua volta, Cristiano Franzoi, amministratore delegato della società Sistema integrato Fusina ambiente (SIFA), nel corso dell'audizione del 15 gennaio 2020, ha precisato che il depuratore è funzionante e che le acque vengono trattate e sono trattabili – anche in caso di raggiungimento della quantità prevista di un milione di metri cubi – all'interno del depuratore, denominato con la sigla SG31.

Si tratta del depuratore per il trattamento delle acque reflue industriali per rifiuti speciali, liquidi speciali, che è in grado di gestire ampiamente le quantità previste di acque di falda, considerato che la capacità di trattamento totale dell'impianto di depurazione SG31 è complessivamente pari a circa 14 milioni di metri cubi all'anno. Tale valore, comprensivo anche del volume annuo di acque di falda attesi in ingresso all'impianto, è pari a un milione di metri cubi/anno.

SIFA gestisce solo il sistema di trasporto e invio al trattamento e lo stesso trattamento delle acque, non anche il drenaggio che, in uno con i marginamenti, è in capo al Provveditorato alle opere pubbliche e, per quanto di competenza, alla regione Veneto.

Purtuttavia – ha proseguito l'amministratore delegato di SIFA, nel corso della sua audizione del 15 gennaio 2020 ⁽²³⁾ – al fine di consentire anticipandola la gestione delle acque di falda delle macroisole delle Raffinerie e dei Petroli, non avendo in consegna le condotte realizzate dal Provveditorato, SIFA aveva messo a disposizione una condotta in via temporanea che attraversava la laguna e consentiva di portare a trattamento queste acque.

Complessivamente SIFA gestisce quindi 100 mila metri cubi derivanti dalla sponda nord del canale industriale sud e altri 100 mila metri cubi/anno derivanti dalla penisola delle raffinerie e Isola dei serbatoi.

(23) Cfr. pag.10 e seguenti del resoconto 15 gennaio 2020

Dopo tale precisazione, l'amministratore delegato della SIFA, ha ribadito che la società non ha realizzato sistemi di drenaggio, bensì condotte di trasporto all'impianto di depurazione, riferendo che i tratti di condotta e trasporto realizzati si trovano a monte, rispetto al depuratore e che tra gli stessi e il depuratore « ci sono altri tratti realizzati dal Provveditorato che, fintanto che non vengono consegnati, non consentono di mettere in servizio né le nostre condotte, quindi i tratti di drenaggio afferenti alle nostre condotte, né i tratti strettamente connessi alle condotte realizzate dallo stesso Provveditorato »⁽²⁴⁾.

La non completa attivazione del sistema di drenaggio e di trasporto delle acque di falda è principalmente legato al fatto che SIFA non ha potuto mettere in servizio i tratti di propria competenza, perché stanno a valle del sistema di trasporto realizzato dal Provveditorato.

In ogni caso, ha concluso l'amministratore delegato, « considerato che la maggior parte delle opere di competenza del Provveditorato risultano effettivamente realizzate, SIFA ha già avviato un'attività di rilievo sul campo di tale infrastruttura, così da poter accelerare l'avvio della gestione una volta presa in carico, anche al fine di identificare eventuali carenze o eventuali integrazioni necessarie alla corretta erogazione del servizio di trasporto e depurazione »⁽²⁵⁾.

Alla luce di quest'ultima affermazione sembra di poter concludere che gli ostacoli tecnici per il trasporto delle acque di falda, destinate a finire nel mar Adriatico dopo la depurazione, siano superabili già da subito, considerato che i sistemi di drenaggio, realizzati a tergo dei marginamenti, sono funzionanti.

1.9. Conclusioni

Va rilevato che i lavori di completamento dei marginamenti delle macroisole e dei relativi drenaggi, effettuati a cura del Consorzio Venezia Nuova, per conto del Provveditorato per le opere pubbliche, sono fermi dal 2013, dall'epoca cioè dell'arresto del presidente del consorzio, Giovanni Mazzacurati e di altri indagati, per lo scandalo del MOSE.

Come risulta dalla relazione approvata da questa Commissione nella seduta del 10 dicembre 2015⁽²⁶⁾, per le opere di marginamento sono stati utilizzati fondi pubblici e fondi privati.

Dalla relazione degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova risulta che il complessivo importo delle risorse pubbliche e di quelle private, destinate agli interventi a Porto Marghera, è stato pari a 781,635 milioni di euro.

La parte più rilevante di tale importo, nella misura di euro 565,811, è costituita da fondi privati provenienti dagli accordi transattivi sul danno ambientale, stipulati tra lo Stato italiano e le aziende che operano a Porto Marghera, con insediamenti insistenti sulle macroisole di interesse nazionale, quali individuate dall'Accordo di programma per la chimica di Porto Marghera del 21 ottobre 1998, successivamente integrato dal Master Plan del 15 dicembre 2000.

(24) Cfr. resoconto audizione del 15 gennaio 2020, pag. 15

(25) Idem pag. 11

(26) Cfr. Doc. XXIII n. 9 della XVII legislatura, Capitolo 6. Le fonti di finanziamento

Le macroisole di Porto Marghera, interessate dai marginamenti sono le seguenti: 1) Passo Campalto; 2) S. Giuliano; 3) Isola delle Statue; 4) Raffinerie; 5) 1^a Zona Industriale; 6) Serbatoi Petroliferi; 7) Portuale; 8) Nord; 9) Vecchio Petrolchimico; 10) Canale Lusore-Brentelle; 11) Nuovo Petrolchimico; 12) Malcontenta; 13) Fusina; 14) Tresse.

Per fare solo alcuni esempi, sono da effettuare marginamenti in corrispondenza dei sottoattraversamenti con tubazioni delle seguenti società: 1) Edison, 2) Syndial, 3) Sapiro/Crion, 4) dell'oleodotto e dell'impianto antincendio della Ies di Mantova, lungo la sponda Sud del Canale Industriale Ovest della macroisola del Nuovo Petrolchimico.

Inoltre, devono essere effettuati i marginamenti relativi alla sponda nord del canale industriale nord, che contermina l'area relativa alla zona industriale, dove sono attive produzioni chimiche, con residui di lavorazioni particolarmente inquinanti (Montecatini, Agrimont), che risulta non ancora protetta, così vanificando il raggiungimento dell'obiettivo proposto di impedire lo sversamento nei canali lagunari delle acque provenienti dai terreni inquinati del SIN.

In conclusione, in forza dell'accordo di programma del 16 aprile 2012, sono da completare i marginamenti delle seguenti macroisole: Raffinerie, Portuale, Vecchio Petrolchimico – a cura del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto – nonché delle macroisole del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, a cura della regione Veneto: sono da completare 2,8 km di marginamenti ⁽²⁷⁾.

Infine, rimane da effettuare il sistema di raccolta/drenaggio delle acque (di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche).

E, tuttavia, a fronte di un 5 per cento di opere ancora da eseguire, per il completamento dei marginamenti lagunari, occorre la complessiva somma di circa 150 milioni di euro, pari a circa il 25 per cento di quella sinora sostenuta dallo Stato, per realizzare il 95 per cento delle opere ad oggi eseguite.

Tutto ciò chiarito, va detto che sono stati realizzati dal concessionario Consorzio Venezia Nuova, per conto del concedente Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, marginamenti per metri 38.771, su un totale di complessivi metri 41.361, sicché per completare l'opera mancano poco meno di 2.590 (duemilacinquecentonovanta) metri, come da tabella riportata nel capitolo 3.1.

Tuttavia il dato non appare corretto – alla luce dei dati acquisiti dalla Commissione parlamentare di Inchiesta – poiché sulla base dell'elenco delle opere da eseguire, indicate dal Consorzio Venezia Nuova, di cui alla tabella riportata nel capitolo 4, sono da eseguire marginamenti per metri 2.657 e varchi da completare per metri 270, per un totale di metri 2.927, ai quali vanno aggiunti i marginamenti di competenza della regione Veneto, pari a metri 1.350.

Pertanto, il totale complessivo dei marginamenti e dei varchi ancora da eseguire è pari a 4.277 metri (m. 2.927 + m. 1.350).

In particolare, sulla base dell'Accordo di programma del 16 aprile 2012, la regione deve occuparsi di 1.140 metri di marginamento e sono i tratti in corrispondenza delle società Alcoa ed Enel, nell'isola di Fusina, oltre al tratto corrispondente alla Darsena della Rana, nell'isola del Nuovo Petrolchimico.

(27) doc. 316/2, Relazione del Consorzio Venezia Nuova del 26 luglio 2019

Tutto ciò precisato circa i marginamenti ancora da eseguire, va detto che il relativo onere economico è interamente a carico del Ministero dell'ambiente, sia per i marginamenti a carico della regione Veneto, sia per quelli a carico del Provveditorato per le opere pubbliche.

Quanto ai costi delle opere di competenza regionale, gli stessi ammontano nell'importo di euro 58.540.000 e sono stati messi a disposizione della regione Veneto, che dà atto di essere in grado di far fronte agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di programma del 16 aprile 2012, « grazie alle risorse messe a disposizione da ministero dell'ambiente, che consentono la copertura finanziaria degli interventi in questione ».

Quanto ai i costi per il completamento dei marginamenti delle macroisole, di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, gli stessi ammontano complessivamente a circa euro 85.000.000, dei quali euro 75.000.000 per interventi ancora da eseguire, e 10.000.000 per il completamento di tratti di opere già eseguite, secondo un elenco dettagliato fornito dal Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto.

Ebbene, a fronte di tali costi, ad oggi, manca la copertura finanziaria del Ministero dell'ambiente, come ha dichiarato il provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone che, nel corso dell'ultima audizione del 20 febbraio 2020, ha concluso il suo intervento, dicendo testualmente che « al momento non risulta che sia stato inserito nulla nei nostri capitoli di bilancio, quindi direi niente ».

In conclusione, non si comprende il diverso atteggiamento del Ministero dell'ambiente che, mentre finanzia le opere di marginamento di competenza regionale, non fa altrettanto con quelle di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche.

È evidente, quindi, che l'azione della regione nel completare i marginamenti impermeabili ha minore valore se anche i marginamenti di competenza del provveditorato non vengono realizzati e completati in modo da diaframmare completamente tutti i canali industriali, drenare le acque di falda e convogliarle al sistema PIF di depurazione di Fusina, impedendo che vengano scaricate in Laguna.

È inutile aggiungere che questo comporta la dispersione di tutti gli oneri di spesa, sostenuti finora, dallo Stato per realizzare l'opera, con conseguente danno erariale, costituito dalla perdita e, comunque, dalla dispersione degli investimenti effettuati, pari a euro 781,635 milioni.

Tuttavia, va dato atto di un recentissimo un cambio di passo del Ministro dell'Ambiente.

Con comunicazione in data 26 giugno 2020 inviata al Ministro dagli uffici dello stesso Ministero dell'ambiente ⁽²⁸⁾ e avente ad oggetto « Opere di Salvaguardia della Laguna di Venezia. Riscontro richieste On. Vignaroli con nota prot. n. 2020/0000428/RIFIUT del 12/05/2020 », il problema del finanziamento dei marginamenti di competenza del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche sembra avviato a soluzione.

Tra l'altro, il Ministero, nella sua nota, ricorda testualmente che « tra gli ultimi impegni assunti dal Ministero ai fini della bonifica

(28) doc. 641/2

dell'area del SIN, si annovera la sottoscrizione, in data 10 aprile 2020, dell'Accordo di Programma per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione del Veneto e l'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Il valore del suddetto Accordo di Programma ammonta a complessivi euro 102.273.447,13, di cui euro 70.151.079,12, a valere sulle risorse programmate nel Piano Operativo "Ambiente" – sotto piano "Interventi per la tutela del territorio e delle acque", di cui alla Delibera CIPE n. 55/2016 e la somma di euro 32.122.368,01, a valere sulle risorse ministeriali già trasferite alla Regione del Veneto. Le somme disciplinate nell'Accordo in parola, come si legge nella nota anzidetta, assicureranno la realizzazione delle opere di marginamento delle Macroisole ricomprese nel SIN e di competenza della Regione e dell'Autorità di sistema Portuale ».

In aggiunta all'Accordo sopra citato, il ministero informa « che è in corso di predisposizione un ulteriore Accordo di Programma, finalizzato a garantire il finanziamento dei marginamenti di competenza del Provveditorato alle Opere Pubbliche. Lo schema di Accordo è stato trasmesso, per le vie brevi, al Provveditorato, al fine della puntuale individuazione degli interventi. In precedenza, il Provveditorato medesimo, con nota del 19 luglio 2019, aveva comunicato che per la realizzazione/completamento dei suddetti interventi necessitano 85 milioni di euro. Nell'ambito di tale Accordo, il Dicastero dell'Ambiente ha stanziato oltre 60 milioni di euro, di cui: circa 44 milioni di euro a valere sulle risorse del Piano Operativo "Ambiente" FSC (fondi strutturali di coesione) 2014 – 2020 e oltre 16 milioni a valere su risorse del bilancio ministeriale ».

La Commissione di inchiesta, pur prendendo atto dell'impegno del Ministro, non può non osservare, tuttavia, che la somma di euro 70.151.079,12, indicata nell'Accordo di programma del 10 aprile 2020, non risulta sia stata effettivamente trasferita al Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto e che, comunque, la stessa è insufficiente a coprire i costi relativi alla realizzazione/completamento degli interventi di marginamento, che ammontano a 85 milioni di euro. Di qui la necessità del ministero di predisporre un ulteriore schema di Accordo di Programma, ancora da approvare.

Viceversa, è pacifico che la somma di euro 32.122.368, è stata già trasferita nelle casse della regione Veneto, ma la stessa è insufficiente a coprire i costi delle opere di competenza della stessa regione, stimati in complessivi euro 58.540.000, con una differenza in avere da parte della regione Veneto della somma di euro 26.417.632.

Nessun accenno viene fatto in ordine ai tempi di realizzazione delle opere di competenza del Provveditorato – e per esso eseguite dal Consorzio Venezia Nuova – per la gran parte delle quali vi è solo un progetto preliminare, ma non il progetto esecutivo.

Le opere di competenza della regione Veneto sono, viceversa, in corso di esecuzione.

Di seguito, si riporta la tabella riepilogativa dei marginamenti eseguiti e di quelli ancora da eseguire, che sono pari alla loro differenza (45.368 metri – 41.361 metri = 4.277 metri), con i relativi costi, che

sono tutti a carico del Ministero dell'ambiente (anche quelli di competenza regionale).

A fronte del costo totale dell'opera, pari a 925,175 milioni di euro, il costo dei marginamenti, ancora da realizzare, è pari a euro 143,540 milioni, di cui risulta erogata, allo stato, dal Ministero dell'ambiente alla regione Veneto solo la somma di euro 32.122.368, sicché lo stesso Ministero dell'ambiente è tenuto a effettuare ulteriori finanziamenti per complessivi euro 111.417.632, comprensivi sia di tutte opere di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche (euro 85.000.000), sia delle residue opere di competenza della regione Veneto (euro 26.417.632).

Quadro sinottico delle opere complessive di marginamento – eseguite e da eseguire – e dei relativi costi

TRATTI DI MARGINAMENTO REALIZZATI ⁽¹⁾ fino all'anno 2014	COSTI DELLE OPERE INTEGRALMENTE A CARICO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE ⁽¹⁾
metri 41.361	781,635 milioni di euro (già sostenuti fino al 2014)
TRATTI DI MARGINAMENTO DA REALIZZARE su incarico del Provveditorato per le OO.PP. del Triveneto metri 2.927: m. 2.657 di marginamenti e m. 270 di varchi.	85 milioni di euro (a carico del Ministero dell'Ambiente)
TRATTI DI MARGINAMENTO DA REALIZZARE su incarico della regione Veneto	TRATTI DI MARGINAMENTO DA REALIZZARE a carico del Ministero dell'Ambiente ⁽²⁾
metri 1.350 ⁽³⁾	euro 58.540.000 di cui trasferiti euro 32.122.368,00 somma residua mancante: euro 26.417.632
Totale marginamenti da realizzare: metri 4.277	Totale costi ancora da sostenere da parte del Ministero dell'ambiente Euro 111. 417.632,00 (euro 85.000.000 + 26.417.632,00)

(1) Dati risultante dalla relazione approvata dalla Commissione nella seduta 10/12/2015 della XVII Legislatura.

(2) Il Ministero dell'Ambiente, nella nota inviata a questa Commissione il 26 giugno 2020, indica lo stanziamento delle seguenti somme: a) euro 70.151.079,12, di cui all'Accordo di Programma del 10 aprile 2020; b) euro 60 milioni, in forza di un ulteriore Accordo di Programma, in corso di predisposizione, con cui il Dicastero dell'Ambiente ha stanziato tale ulteriore somma, di cui circa 44 milioni di euro a valere sulle risorse del Piano Operativo « Ambiente » FSC (fondi strutturali di coesione) 2014 – 2020 e 16 milioni, a valere su risorse del bilancio ministeriale. Tuttavia, alla data della presentazione della Relazione, tali somme non sono state ancora effettivamente trasferite al Provveditorato per le OO.PP. del Triveneto.

(3) opere in corso di esecuzione da parte della regione Veneto, la cui ultimazione è prevista per il mese di dicembre 2022.

In conclusione, a fronte di costi sostenuti fino al 2014 dal Ministero dell'ambiente per l'importo di euro 781.635.000,00, somma alla quale deve aggiungersi quella di euro 32.122.368,00, erogata nel corso del 2019 dallo stesso Ministero dell'ambiente alla regione Veneto (totale euro 813.757.368,00), rimane a carico dello stesso Ministero una spesa residua di euro 111.417.632,00.

Tale somma è necessaria per il completamento dei marginamenti delle macroisole, che ove non venissero conclusi, vanificherebbero le opere finora eseguite e i relativi costi sostenuti dallo stesso Ministero, con conseguente danno erariale, nell'importo quanto meno delle somme finora spese, con grave pregiudizio dello sviluppo industriale di Porto Marghera.

In conclusione, il mancato marginamento delle macroisole segnerebbe il definitivo declino di Venezia come polo industriale.

Gli interventi di completamento dei marginamenti delle macroisole, insieme alle attività di drenaggio e collettamento verso il depuratore di Fusina delle acque di falda inquinate, risultano strategici ai fini della messa in sicurezza e della bonifica dell'area di Porto Marghera e tali opere costituiscono il presupposto ineludibile e indefettibile dello sviluppo industriale, con la bonifica dei singoli siti industriali e/o l'insediamento di nuove attività produttive: in una parola, il completamento dei marginamenti, in uno con i dragaggi dei canali di grande navigazione portuale – di cui si dirà nella seconda parte della relazione – costituiscono il presupposto per lo sviluppo del sito industriale di Porto Marghera e la conseguente bonifica dei siti, che è rimessa ai privati, cioè alle singole imprese operanti nell'area di interesse.

Il ritardo con cui vengono eseguite tali opere condiziona, di fatto, lo sviluppo di Venezia limitando in maniera determinante la possibilità di investire sul proprio modello industriale e la classe politica, nel suo insieme, è chiamata a scegliere quale futuro intende dare alla Laguna di Venezia.

1.10. Le ultime novità legislative

Infine, è intervenuto il decreto-legge 14 agosto 2020 n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che all'articolo 95 ha istituito un nuovo Ente, l'Autorità per la Laguna di Venezia, destinato principalmente ad occuparsi del MOSE e ad assorbire molte altre autorità, tra cui il Provveditorato per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli – Venezia Giulia, che viene soppresso, con le relative funzioni. I dipendenti in servizio presso il Provveditorato vengono trasferiti nel ruolo organico dell'Autorità.

Viene inoltre nominato un Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare nel termine di « trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione » e tale nomina comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari dello stesso Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., di cui il predetto commissario liquidatore assume poteri, funzioni e obblighi (comma 18 e 19 dell'articolo 95).

La nomina del liquidatore è dunque immediata e prescinde dalla piena operatività dell'Autorità, che ha tempi più lunghi, in quanto

subordinata all'emanazione di un regolamento di amministrazione che ne disciplina l'organizzazione e il funzionamento.

Ciò si spiega con il fatto il commissario liquidatore ha il compito (comma 20):

a) di gestire il Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., al fine di consentire il completamento del Mose e di svolgere tutte le attività volte a tutela e a salvaguardia della Laguna Venezia, in esecuzione degli atti convenzionali – tra cui rientrano sicuramente il completamento dei marginamenti delle macroisole lagunari – nonché di procedere, infine, alla consegna dell'opera in favore dell'Autorità per la Laguna di Venezia;

b) di sciogliere il Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., provvedendo alla relativa liquidazione successivamente alla consegna del MOSE all'Autorità medesima. Nello svolgimento delle sue funzioni, il commissario liquidatore provvede, altresì, alla verifica e all'accertamento delle attività svolte dal Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., nonché all'adozione dei necessari atti di natura negoziale.

Da tale contesto normativo, emerge come sia escluso ogni iato o forzatura tra il Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l. e il commissario liquidatore dello stesso consorzio, nel senso che il legislatore ha voluto un rapporto di stretta collaborazione con la finalità di ultimare il MOSE e le altre opere lagunari, che devono essere concluse dal Consorzio Venezia Nuova, entro il termine massimo di diciotto mesi dall'assunzione della gestione del MOSE da parte dell'Autorità per la Laguna di Venezia.

Fino alla data di piena operatività del decreto interministeriale di approvazione dello statuto dell'Autorità per la Laguna di Venezia previsto dall'art. 95, comma 9, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con la legge 13 ottobre 2020 n. 126, le funzioni attribuite alla medesima autorità dalla legge sono esercitate in via transitoria dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli Venezia Giulia.

Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli Venezia Giulia.

Ci si augura, di conseguenza, come ampiamente sopra illustrato nelle conclusioni sopra rassegnate:

1. che il Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar s.c.s.r.l., lavorando in sinergia con lo stesso Consorzio Venezia Nuova e con la finalità di ultimare sia il MOSE sia le altre opere lagunari, riesca a completare i marginamenti delle macroisole della Laguna di Venezia, nel termine di diciotto mesi previsto dalla legge;

2. che il Ministero dell'ambiente, come promesso con la comunicazione del 26 giugno 2020, faccia fronte agli impegni assunti, di cui all'accordo di programma del 10 aprile 2020, con lo stanziamento della somma di euro 70.151.079,12, nonché con le risorse del Piano operativo « ambiente » FSC (fondi strutturali di coesione) 2014 – 2020, pari a euro 44 milioni, e con l'ulteriore somma di euro 16 milioni, a valere su risorse del bilancio ministeriale.

2. La Laguna di Venezia e i dragaggi dei grandi canali di navigazione portuale

La seconda parte della relazione riguarda i dragaggi dei canali lagunari navigabili e la destinazione dei sedimenti (fanghi) nelle vasche di colmata.

Il porto di Venezia è localizzato all'interno della laguna di Venezia e si estende in due aree: la Marittima, in centro storico, che accoglie il traffico passeggeri e Porto Marghera, dove si concentra il traffico merci (container, rinfuse solide e liquide) e traghetti. Alla Marittima si accede via terra dal ponte della Libertà e via mare dalla bocca di Lido, attraverso il canale S. Nicolò-Bacino S. Marco-Canale Giudecca, per un percorso di circa 10 km. Inoltre, la stazione Marittima è collegata a Marghera attraverso il canale Vittorio Emanuele.

Al porto di Venezia vi si accede attraverso le due « bocche di porto » del Lido e di Malamocco: la prima, collegata direttamente alla città storica; la seconda, collegata con il canale artificiale dei Petroli direttamente all'area industriale.

Porto Marghera è raggiungibile via mare a partire dalla bocca di porto di Malamocco, tramite il Canale litoraneo Malamocco-Marghera per un percorso di circa 15 km.

2.1. La tutela dell'ambiente lagunare, quale premessa generale

L'ambiente della laguna di Venezia è stato ampiamente studiato e monitorato. Per tale ragione, gli approcci multidisciplinari adottati hanno permesso di stimare una perdita media annua di sedimenti, pari a circa un milione di tonnellate.

Un buono stato di qualità dei corpi idrici lagunari ai sensi della direttiva 2000/60/CE è il presupposto perché lo svolgimento di fondamentali funzioni ecologiche, quali quelle degradative e detossificanti, avvenga in modo efficiente, sostenendo il metabolismo complessivo dell'ecosistema e quindi la qualità delle sue componenti biotiche e abiotiche. Tra gli elementi che garantiscono qualità ecologica vi sono quegli elementi idro-morfologici, che suggeriscono la necessità di ricostruire velme e barene erose, mediante il riutilizzo dei materiali che si rendono disponibili nell'ambiente lagunare.

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 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.

Occorre rammentare, sul piano storico, che nel corso dei secoli i veneziani hanno eseguito importanti interventi di riqualificazione am-

bientale, 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 la propria economia basata sulla portualità e sugli scambi commerciali, beneficiando dei vantaggi igienico-sanitari 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'acqua 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, che sono per l'appunto, i canali portuali di navigazione.

Questi per mantenere la loro navigabilità richiedono continui interventi di dragaggio, con le relative opportune ricollocazioni del materiale di risulta, nell'ordine di svariate centinaia di migliaia di metri cubi l'anno.

A Venezia, il magistrato alle acque quando è stato costituito nel '500 era il magistrato più potente della città, perché consentiva alla laguna e ai suoi canali di non essere interrata. A quel tempo, i veneziani hanno addirittura deviato due fiumi: il Brenta e il Sile sono stati spostati affinché non portassero più i detriti nella laguna di Venezia, che è un estuario.

I sedimenti sono dunque una risorsa da valorizzare.

Detto ciò, i principali fenomeni che investono l'ambiente lagunare di questo specifico settore sono:

1. la perdita media annua di sedimenti da parte della laguna, calcolata dall'Università degli studi di Venezia, nella misura di circa un milione di tonnellate di metri cubi, di cui si è detto, che avviene attraverso le tre bocche lagunari e che, negli ultimi tempi, ha subito una accelerazione dovuta ai lavori del MOSE, che hanno determinato un restringimento delle suddette bocche lagunari, con conseguente aumento delle correnti in entrata e in uscita;
2. l'interrimento dei canali di grande navigazione, determinato dal passaggio delle navi, che avrebbero bisogno di una manutenzione costante;
3. l'opposto fenomeno di depauperamento dei fanghi dei bassi fondali della laguna causato dalle maree.

In tale contesto, sarebbe abbastanza naturale che i fanghi non inquinati dei canali di navigazione fossero utilizzati per il ripascimento della laguna, considerato che la legge speciale per Venezia del 16 aprile 1973 n. 171 s.m.i. impedisce che i sedimenti di escavo dei canali lagunari vengano portati fuori dalla laguna, salvo che contengano rifiuti pericolosi.

Viceversa, come si dirà di seguito, l'attività manutentiva e di ripascimento lagunare è allo stato piuttosto carente, per non dire

inesistente, nonostante che i sedimenti siano considerati come una risorsa da utilizzare, cosa peraltro confermata dalle normative europee e nazionali, che li considerano rifiuti, solo se classificati come pericolosi *ab origine*.

2.2. Il Protocollo fanghi del 1993

Ai sensi dell'articolo 3 della legge 5 marzo 1963 n. 366, Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado, al Magistrato alle acque (ora Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) spettano la sorveglianza sull'intera laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare.

La successiva legge speciale per Venezia del 16 aprile 1973 n. 171, Interventi per la salvaguardia di Venezia, contiene il principio secondo cui i sedimenti prelevati devono essere gestiti all'interno della conterminazione lagunare, nell'ambito degli interventi per la ricostruzione morfologica della laguna e in conformità al piano morfologico della stessa laguna di Venezia.

La legge 8 novembre 1991 n. 360. Interventi urgenti per Venezia e Chioggia, all'articolo 4, comma 6, aveva previsto che i fanghi non tossici estratti dai canali potessero essere mantenuti all'interno del contermine lagunare (in siti individuati dal Magistrato alle acque comprese isole, barene e terreni di gronda), purché fosse garantita la sicurezza ambientale, secondo i criteri stabiliti dalle competenti autorità.

In attuazione di tale norma, venne sottoscritto, in data 8 aprile 1993, il Protocollo di intesa sui fanghi tra il Ministero dell'ambiente, il Magistrato alle acque (oggi Provveditorato), la regione Veneto, la provincia di Venezia e i comuni di Venezia e di Chioggia.

Nella sostanza, il protocollo fornisce gli indirizzi operativi per consentire le operazioni di dragaggio dei fanghi e per garantire le condizioni di navigabilità in laguna di Venezia.

In particolare, il Protocollo di intesa dell'8 aprile 1993, dal titolo « Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia » reca criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di scavo, trasporto e reimpiego dei sedimenti in ambito lagunare e contiene una loro classificazione in base alla concentrazione dei contaminanti.

Tutto ciò in funzione della destinazione del materiale dragato, per il quale vengono fissate quattro classi, che si basano sul superamento di predefiniti limiti di concentrazione (Tabella A1. 2 - 58), da parte di almeno una sostanza inquinante.

Le classi identificate dal Protocollo di intesa del 1993 sono le seguenti:

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 di evitare erosione e sommersione dei sedimenti depositati in caso di normali acque alte (fanghi debolmente inquinati);

Classe « C »: terre di dragaggio, utilizzabili in interventi riguardanti ampliamenti o 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 ad opera compiuta qualsivoglia rilascio di specie inquinanti a seguito di processi di erosione, dispersione e infiltrazione di acque meteoriche (fanghi con maggiore inquinamento);

Classe « oltre C »: terre di dragaggio – che comunque non siano classificate come rifiuto tossico nocivo – utilizzabili per il ripristino altimetrico di aree depresse al di fuori della conterminazione lagunare, con assicurazione del totale isolamento e impermeabilizzazione.

Viceversa, se il sedimento « oltre C » è « tossico nocivo », la sua destinazione è una discarica a terra.

Come si è detto, le suddette classi o colonne sono legate alla presenza nei sedimenti di alcune sostanze chimiche, nel senso che stabiliscono il limite dei vari materiali inquinanti all'interno delle carote (PCB, IPA, idrocarburi totali, pesticidi, ecc.).

Tale classificazione o caratterizzazione è preliminare al dragaggio e viene effettuata durante la fase propedeutica al relativo progetto, approvato dal Provveditorato per le opere pubbliche.

La caratterizzazione del fondale lagunare, soggetta a ricalibratura, viene effettuata mediante l'attività di campionamento eseguita da un tecnico specializzato, che redige il relativo « 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, allegato al progetto di dragaggio e poi in seguito sottoposto al Provveditorato per le opere pubbliche (ex Magistrato alle acque), per la successiva approvazione, ai sensi della legge 5 marzo 1963 n. 366⁽²⁹⁾.

Il Protocollo fanghi dell'8 aprile 1993 per la gestione dei sedimenti lagunari, che doveva avere una durata sperimentale di 12 mesi, è stato di fatto applicato anche negli anni successivi e lo è tuttora.

Tuttavia, tale sistema di controllo della presenza degli inquinanti nei fanghi è destinato ad essere superato da un « Nuovo Protocollo fanghi » che, recependo le più recenti normative nazionali ed europee, prevede tra l'altro anche l'analisi biologico-tossicologica del materiale ivi contenuto, con valutazioni in merito alla parte animale che popola la laguna e verifiche *in situ* con gabbiette, in funzione del quale individuare il sito di destinazione dei sedimenti lagunari. Si prevede che

(29) Resoconto del dirigente del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe, nel corso della sua audizione del 4 febbraio 2020

gli animali vengano collocati sui fondali lagunari per un *tot* di tempo, quindi tirati fuori e portati in laboratorio per valutare l'effetto⁽³⁰⁾.

Allo stato, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia ha predisposto, sin dal 2016, uno schema di questo protocollo, che in via generale opera la suddivisione della laguna in sezioni, con la possibilità di spostare il fango da una parte all'altra, purché la sezione che riceve questi sedimenti abbia le caratteristiche idonee per riceverlo, nel senso che sia analoga alla sezione di provenienza.

In buona sostanza, la sezione lagunare di partenza dovrebbe essere simile a quella di arrivo.

Purtroppo, nonostante le numerose riunioni tecniche, ad oggi, non è chiaramente definito l'*iter* amministrativo che porterà all'approvazione del « *Nuovo Protocollo fanghi* », come sopra illustrato.

Altra grave carenza sistemica è rappresentata dalla mancanza di un « piano morfologico », ai sensi della direttiva 2000/60/CE, strettamente connesso al « piano fanghi », in quanto quest'ultimo — come si è visto — attiene alla caratterizzazione dei fanghi, mentre il piano morfologico investe i siti di destinazione dei fanghi dragati.

L'elemento che è emerso, a seguito degli studi dell'Università di Venezia, è che quella che viene riportata, come una perdita annua media di sedimenti, pari a un milione di tonnellate.

Ciò significa che le condizioni complessive della laguna, quindi, non soltanto dei canali che vengono dragati, ma della laguna nel suo complesso, subiscono questa perdita annua, che è dovuta anche al fatto che le barene, le velme e tutte quelle formazioni che garantiscono il trattenimento dei sedimenti dovrebbero essere mantenute. Questa manutenzione è possibile soltanto attraverso l'utilizzo di sedimenti della stessa laguna, che tra l'altro per norma non possono essere portati fuori, devono rimanere in laguna. È quello il principio. Il problema è costituito dal fatto che mancando un piano morfologico, non si sa come e dove destinare i sedimenti lagunari, anche per ricostituire le barene e le velme⁽³¹⁾.

Con nota del 20 novembre 2019 (doc. 398/2) il Provveditorato per le opere pubbliche ha comunicato di aver trasmesso, in data 9 agosto 2019, ai Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture le « *Nuove linee guida per la gestione dei sedimenti lagunari* », unitamente ad un documento specifico contenente le modalità operative per i dragaggi e i successivi refluenti. I documenti sono stati trasmessi e ne è stata richiesta la formale approvazione, che ad oggi, non è ancora avvenuta.

In particolare, il documento denominato « *Aggiornamento del piano morfologico* » è attualmente in fase di revisione, a seguito del parere espresso dal Ministero dell'ambiente, nell'ambito della procedura di VAS. Per il completamento della procedura di VAS, è stata richiesta una relazione di sintesi contenente le risposte alle prescrizioni espresse nel parere motivato.

Nel corso del mese di dicembre 2019, è stato programmato un ulteriore confronto con il Ministero dell'Ambiente, in modo da poter

(30) Resoconto audizione del direttore tecnico dell'Autorità di sistema portuale, Andrea Menin, del 10 luglio 2019, pag. 25

(31) Resoconto audizione, in data 11 luglio 2019, del comandante della capitaneria di porto di Venezia, Piro Pellizzari, pag. 8 e segg.

giungere, nei primi mesi del 2020, alla versione finale del Piano morfologico, come pure del Nuovo Protocollo Fanghi/Sedimenti, che – si presume – non verranno modificato in maniera sostanziale.

L'attuazione degli interventi previsti dall'Aggiornamento del piano morfologico si traduce nell'approvazione delle nuove linee guida per la gestione dei sedimenti ovvero per la loro destinazione verso siti diversi, nell'ambito di del ripascimento di velme e barene lagunari, mentre allo stato i fanghi vengono destinati nelle vasche site nell'Isola delle Tresse ovvero in quelle del Molo Sali.

Tuttavia, nella nota inviata in data 26 giugno 2020⁽³²⁾, il Provveditore interregionale per le opere pubbliche ha comunicato che il Nuovo protocollo fanghi/sedimenti, come pure il Piano morfologico, non è stato ancora approvato dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti, nonostante che la loro approvazione consentirebbe una più flessibile valutazione dei destini dei sedimenti lagunari.

Vanno, infine, sottolineate purtroppo sottolineate le seguenti circostanze:

1. hanno preso parte alle riunioni tecniche, finalizzate all'approvazione del Nuovo protocollo fanghi/sedimenti, oltre al Provveditorato, anche i consulenti esperti della materia, la regione del Veneto, l'ARPA Veneto, l'Autorità di bacino, l'Avvocatura distrettuale dello Stato e l'ISPRA;

2. tutti i documenti concernenti il Nuovo protocollo fanghi/sedimenti, sono stati condivisi, nell'ambito di appositi incontri, anche con le amministrazioni locali interessate e, cioè, la Città Metropolitana di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia;

3. i suddetti documenti sono stati anche formalmente visti in segno di accettazione da parte di tutti i partecipanti.

Nonostante tali adempimenti, puntualmente avvenuti, a distanza di ormai quattro anni, dalla predisposizione dello schema di Protocollo – da parte del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia – non si hanno notizie certe in ordine ai tempi in cui i ministeri competenti emetteranno i relativi decreti di approvazione del Nuovo protocollo fanghi/sedimenti.

2.2.1 Il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (cosiddetto decreto Agosto) e gli effetti sul procedimento di approvazione del nuovo Piano fanghi

Da ultimo, è intervenuto il legislatore che, con l'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020 n. 126 (dal titolo « Misure per la salvaguardia di Venezia e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia »), che – tra le novità contenute – ha introdotto, nel testo unico che contiene il Regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare e, cioè il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991 n. 435, all'articolo 81 (dal titolo significativo « Punto di infiammabilità

(32) doc. 640/1

del combustibile »), dopo il comma 3, il comma 3-*bis*, che detta una nuova disciplina del sistema di rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali della laguna di Venezia.

Nel senso che la norma anzidetta, con una disposizione di carattere primario, demanda — a sua volta — a un emanando decreto interministeriale (MATTM e MIT), di concerto con il Ministro della salute e previa intesa con la regione Veneto, la disciplina carattere generale, che detta le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni anzidette, nonché la disciplina dei termini del procedimento, della durata dell'autorizzazione e dell'attività di controllo e monitoraggio (comma 27-*bis* dell'articolo 95).

Il comma 27 — *ter* stabilisce che le modifiche e le integrazioni al predetto decreto, quali i parametri, i valori — soglia e i limiti di concentrazione e di compatibilità con gli ambiti di rilascio, sono disposte con uno o più decreti anch'essi successivi, di natura non regolamentare, adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute e previa intesa con la regione Veneto.

I successivi commi dell'articolo 27 stabiliscono che sulle singole domande di autorizzazione, di cui al comma 27-*bis* — previa valutazione di incidenza ambientale (decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357) — viene acquisito il parere di una commissione tecnico-consultiva, istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino — Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, che si esprime entro sessanta giorni e che, ai sensi del comma 27-*sexies*, è composta da cinque membri, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

I membri della commissione sono designati rispettivamente, uno per ciascuno, dall'ISPRA, dal Provveditorato per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino — Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, dall'Istituto superiore di sanità, dall'ARPA Veneto e dal Consiglio nazionale delle ricerche.

La norma non prevede alcun rappresentante della Città metropolitana di Venezia o della regione Veneto, nonostante l'evidente interesse dei suddetti enti territoriali a intervenire, proprio in quanto rappresentano il territorio.

Per l'adozione del decreto ministeriale non è previsto un termine, né viene detto, quale sia l'ente che rilascia le autorizzazioni.

L'inserimento dei commi anzidetti nell'articolo 95 fa ritenere che il rilascio delle autorizzazioni all'escavo dei fanghi e alla loro successiva allocazione sia in capo all'Autorità per la Laguna di Venezia.

A una prima lettura delle norme, non si può non osservare che i contenuti tecnici delle disposizioni contenute nelle norme anzidette sono, all'evidenza, di carattere ambientale e, tuttavia, la chiamata in causa di più ministri (infrastrutture, ambiente e salute) rischia di generare un ennesimo cortocircuito burocratico al sistema. Viceversa, sarebbe stato essere sufficiente un decreto di un solo ministro, così pure il ricorso alla Commissione tecnico — consultiva sembra eccessiva per un procedimento amministrativo.

Comunque, alla luce delle suddette disposizioni, non vi dubbio che viene mutata l'intera normativa della complessa attività di dragaggio e di trattamento dei sedimenti lagunari, sicché l'approvazione del Nuovo protocollo fanghi/sedimenti — che avrebbe dovuto sostituire quello sottoscritto in data 8 aprile 1993 ed emanato in attuazione della legge 8 novembre 1991 n. 360 (Interventi urgenti per Venezia e Chioggia) — è stata di fatto sospesa dal ministero dell'ambiente, in attesa dell'entrata in vigore delle procedure dettate dai nuovi emanandi decreti interministeriali.

In realtà, tale sospensione non si spiega, potendo i suddetti decreti essere emanati già da subito, dal momento che l'*iter* del procedimento di approvazione è stato completato — come si è visto — secondo la normativa in vigore, e si è in attesa solo del provvedimento finale, cioè dei decreti interministeriali.

Alla luce di quanto sopra esposto, non si vede la ragione per cui i ministeri interessati non possano emanare già da subito il nuovo « decreto fanghi », il cui testo è fermo presso il Ministero dell'ambiente dal mese di giugno 2020.

2.3. Il ruolo delle singole istituzioni: Provveditorato per le opere pubbliche, Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, Capitaneria di porto

Tutto ciò precisato, in ordine al nuovo Protocollo fanghi e in ordine all'aggiornamento del Piano morfologico, che rappresentano una prospettiva futura, vanno qui rappresentate le competenze del Protocollo fanghi del 1993, attualmente in vigore.

In tal senso, il Provveditorato per le opere pubbliche del Veneto, Trentino alto Adige e Friuli Venezia Giulia — erede del soppresso Magistrato alle acque — dopo aver esaminato gli esiti della caratterizzazione chimico — fisica, già a corredo del progetto:

1) autorizza l'escavo dei canali fino alle sezioni di progetto, approvando il relativo progetto esecutivo;

2) autorizza il trasporto e il conferimento delle aliquote di sedimento in classe « B » e « C » presso le vasche di colmate site nell'Isola delle Tresse, mentre quelli classificati « oltre C », presso la colmata di Molo Sali;

3) unitamente all'atto autorizzativo emette le bolle di trasporto, stampate specificatamente per l'intervento a cui si riferiscono.

Gli altri operatori istituzionali presenti nella Laguna di Venezia sono l'Autorità di sistema portuale e la Capitaneria di porto di Venezia.

Ai sensi della legge n. 84 del 1994 e del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, sul riordino della legislazione in materia portuale, l'Autorità di sistema portuale (AdSP), nello specifico settore, ha due obblighi, che sono il riflesso delle autorizzazioni del Provveditorato per le opere pubbliche:

A. l'obbligo di effettuare in modo sistematico la caratterizzazione dei fondali, con il successivo invio dei sedimenti prelevati per le analisi presso centri indipendenti;

B. l'obbligo di effettuare il dragaggio delle aree portuali e dei canali lagunari di Venezia, in funzione del mantenimento della loro navigabilità e ciò, come sopra detto, previa autorizzazione del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, chiamata a indicare alla stessa Autorità di sistema portuale, che effettua il dragaggio anche la destinazione dei fanghi dragati.

Questi obblighi specifici si inseriscono nell'ambito dei ruoli istituzionali dell'Autorità di sistema portuale, che sono quelli della promozione, dello sviluppo e del coordinamento delle attività all'interno dei porti, con particolare riferimento alle attività commerciali. Per tale ragione l'Autorità di sistema portuale è stata dotata dalla legge istitutiva di autonomia finanziaria e gestionale e le viene concesso di autofinanziarsi mediante la riscossione dei canoni di concessione e delle imposte sulle merci sbarcate e imbarcate.

Quanto alla Capitaneria di porto di Venezia, va osservato che il decreto legislativo n. 152 del 2006 attribuisce alle Capitanerie di porto la competenza della sorveglianza e dell'accertamento delle violazioni in materia di tutela delle acque dall'inquinamento e della gestione delle risorse idriche (articolo 135), nonché la competenza ad accertare le violazioni e a erogare le sanzioni, di cui ai commi da 5 a 8 dell'articolo 296, in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per l'uso marittimo.

In via generale, il Corpo, attraverso la sua organizzazione periferica, opera sulla base di direttive vincolanti, generali e specifiche del Ministero dell'ambiente.

Nello specifico, la Capitaneria di porto di Venezia, oltre a svolgere il compito di definire le regole sulla sicurezza della navigazione lungo i canali lagunari, con l'emanazione di apposite ordinanze, svolge attività di controllo sulla destinazione dei fanghi dragati e trasportati mediante chiatte ai siti di destinazione, per singoli lotti, affinché non vi sia una gestione che sfugga al controllo.

Invero, quando il Provveditorato autorizza lo spostamento dei sedimenti, affinché vengano sistemati all'isola di Trezze o al Molo Sali, vengono staccati i cosiddetti « bollettini », che corrispondono ai quantitativi dei lotti, che vengono controllati dalla Capitaneria di porto per la corrispondenza rispetto ai siti di destinazione

Il compito della Capitaneria di porto consiste nell'avere continuamente contezza di dove ciascun lotto viene messo e depositato, in relazione alla classe di appartenenza, al fine di evitare una mescolanza dei sedimenti ⁽³³⁾.

2.4. La gestione dei sedimenti lagunari

L'attività di dragaggio è necessaria per mantenere la funzionalità dei canali e, strettamente connessa, è quella relativa ai siti di destinazione dei sedimenti dragati, che sono 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

(33) Resoconto audizione dell'11 luglio 2019 del Capo reparto tecnico-amministrativo Sandro Muccio, pag. 9

anno al Provveditorato per le opere pubbliche 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.

Il controllo delle suddette attività di dragaggio, trasporto e conferimento dei sedimenti è per lo più incentrato sul documento di trasporto bolla, *ex lege* n. 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. Inoltre, definisce 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, sia a quello di deposito dei sedimenti dragati.

In questi termini si ritiene che il controllo sulla regolarità del dragaggio e del trasporto spetta a tutti gli organi e alle 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'interrimento.

È evidente che le stesse stazioni appaltanti, in assoluta prevalenza, sono costituite da soggetti pubblici: l'Autorità di sistema portuale, il Provveditorato interregionale, che agisce per il tramite del concessionario Consorzio Venezia Nuova, i comuni di Venezia e di Chioggia.

In quanto tali, questi soggetti sono direttamente interessati alla corretta esecuzione dell'intervento e al contenimento dei costi, sicché effettuano rigorosi controlli sulle attività di dragaggio e conferimento sia direttamente, mediante l'impiego di proprio personale, sia attraverso le direzioni dei lavori all'uopo incaricate.

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 o 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 predispone i progetti esecutivi di ricalibratura, li inoltra al Provveditorato per la valutazione *ex lege*

n. 366 del 1963 e, quindi, si occupa dell'intera esecuzione dell'intervento, compresa l'attività di direzione dei lavori⁽³⁴⁾.

Infine – oltre al Provveditorato per le opere pubbliche per quanto riguarda i grandi canali di navigazione – vi sono altri soggetti, che si fanno carico di eseguire, per proprio conto e per necessità a essi direttamente riconducibili, interventi di dragaggio e successivo conferimento all'Isola delle Tresse.

Tali soggetti possono essere anch'essi pubblici quali, la regione e la città metropolitana di Venezia, il comune di Chioggia, ovvero soggetti 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 del Provveditorato per le opere pubbliche, al controllo del procedimento attraverso il documento di trasporto dei fanghi e ovviamente al controllo generico da parte di tutti gli organi di polizia.

Un cenno, infine, va fatto anche sui costi di dragaggio e di trasporto dei fanghi, nonché su quelli di collocazione.

Come riferito dal dirigente del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe, nel corso della sua audizione del 4 febbraio 2020, «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. I costi di conferimento derivanti dal costo vivo di movimentazione del materiale comprensivo di ogni apprestamento necessario possono orientativamente quantificarsi, per quanto riguarda il refluitamento presso una struttura morfologica, velma, soffolta eccetera, in ricostruzione mediante draga stazionaria idrovore fluente, in circa 2,80 euro a metro cubo o refluitamento a qualsiasi distanza mediante draga autocaricante o refluyente, in circa 4,60 euro a metro cubo ».

Significativi, per quello che si dirà di seguito, sono poi i costi per il conferimento presso l'Isola delle Tresse, che è pari a circa 14,50 euro a metro cubo e per il conferimento presso la colmata denominata Molo Sali, il cui costo è notevolmente superiore, in quanto pari a 96 euro a metro cubo

2.5. Le casse di colmata di Isola delle Tresse

Agli inizi degli anni '90 non era più procrastinabile lo scavo dei rii di Venezia per risolvere le numerose problematiche di navigabilità dei canali cittadini e della loro condizione igienico-sanitaria, con lo scavo dei canali lagunari e portuali.

La necessità di riprendere lo scavo dei canali richiedeva la messa a punto di una procedura per l'esecuzione degli interventi di dragaggio e di smaltimento dei materiali secondo il criterio del « privilegiarne

(34) Resoconto audizione di dirigente del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe, nel corso della sua audizione del 4 febbraio 2020

l'impiego a fini di risanamento morfologico lagunare », considerata la grave perdita di sedimenti verso il mare a seguito della erosione cui è soggetta la laguna di Venezia.

I sedimenti, quindi, sono considerati come una risorsa, cosa peraltro confermata dalle normative europee e nazionali, che li considerano rifiuti, solo se classificati come pericolosi *ab origine*.

La legge n. 360 del 1991- relativa agli interventi urgenti finalizzati alla salvaguardia di Venezia ed al suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico – all'articolo 4, punto 6, aveva infatti previsto che i fanghi non tossici, estratti dai canali di Venezia, potessero essere mantenuti all'interno del contermine lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle Acque, comprese isole, barene e terreni di gronda, purché fosse garantita la sicurezza ambientale, secondo i criteri stabiliti dalle competenti autorità.

In attuazione di tale norma, fu sottoscritto nel 1993 (Protocollo 30-03-1993) « Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia » (articolo 4 comma 6, legge n. 360 del 1991) tra il Ministero dell'ambiente, il Magistrato alle acque di Venezia, la regione del Veneto, la provincia di Venezia, il comune di Venezia e il comune di Chioggia.

Il Protocollo classifica i sedimenti in quattro classi, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa modalità di gestione:

a) i sedimenti di qualità entro colonna « A » possono essere utilizzati « a diretto contatto con le acque lagunari » per interventi di ripristino della morfologia lagunare, quali la ricostruzione di barene, velme e bassi fondali;

b) i sedimenti di caratteristiche « entro colonna B » possono essere impiegati per il recupero e il ripristino di isole lagunari, purché realizzato in maniera tale da garantire un confinamento permanente dei sedimenti utilizzati, così da impedire ogni rilascio di inquinanti nelle acque lagunari;

c) i sedimenti di caratteristiche « entro colonna C » possono essere utilizzati per ampliamenti e innalzamenti di isole permanentemente emerse, realizzate con un confinamento che consenta di evitare qualsiasi rilascio di specie inquinanti a seguito di processi di erosione, dispersione e infiltramento di acque meteoriche;

d) i sedimenti classificati come « oltre colonna C », devono essere distinti in « pericolosi » e « non pericolosi ». I primi devono essere smaltiti in discarica per rifiuti pericolosi, al di fuori del contermine lagunare, mentre i non pericolosi vengono stoccati nelle vasche di colmata di Molo Sali, nel contermine lagunare, a partire dall'anno 2008, a seguito dell'« Accordo di programma Moranzani ».

In attuazione della sopraccitata legge 360 del 1991, l'ex- Magistrato alle Acque di Venezia – ora Provveditorato interregionale per le opere pubbliche (PIOOPP) – individuò l'Isola delle Tresse quale destinazione dei fanghi « entro colonna C », provenienti dalle attività di scavo e dragaggio di canali portuali, rii e fondali della città di Venezia e della Laguna.

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.

La società Tressetre, società consortile per azioni, è concessionaria all'interno della laguna di Venezia per il conferimento dei fanghi dragati presso l'isola delle Tresse.

La società ha lavorato in regime di concessionaria attraverso un bando pubblico di *project financing*.

I primi conferimenti nell'isola iniziarono nell'autunno 1994.

Tenuto conto che l'Isola delle Tresse risulta permanentemente emersa, in base al Protocollo del 1993, vi possono essere allocati sia sedimenti di classe « entro B », sia sedimenti « entro C », ma senza alcuna distinzione tra le due tipologie di materiali, come riferisce il concessionario Tressetre s.c.p.a. nella relazione pervenuta in data 11 novembre 2019 ⁽³⁵⁾.

La mancata separazione dei sedimenti tra aree riservate a deposito di colonna B e aree riservate a sedimenti di colonna C è stata rilevata dall'ARPA Veneto, nel controllo fatto alle Tresse ed è stata anche segnalata al Provveditorato dalla stessa Capitaneria di Porto, ma la situazione non è mutata.

Il Capo del reparto tecnico amministrativo della Capitaneria di Porto – Guardia costiera Direzione Venezia, Sandro Nuccio, così si è espresso, nel corso dell'audizione del 29 gennaio 2020: « Sorprendeva il fatto che, nonostante i sedimenti siano considerati un valore, non ci fosse un piano di gestione dei sedimenti per la separazione. Come lei sa, su Tresse arrivano entro i limiti C anche altri tipi di sedimenti, quindi si supponeva che questo comportasse una separazione. Questa è una delle cose che probabilmente nelle nuove procedure del nuovo protocollo sedimenti verrà presa in considerazione. Quando si tratteranno dei sedimenti di natura diversa, sarà nelle procedure necessario operare una separazione per poter valorizzare quel sedimento di qualità buona, mettiamo l'A o il B, che con una gestione adeguata consentirà anche di fare dei ripascimenti, visto che si tratta di un sedimento che deve rimanere in laguna e deve servire per le ricostruzioni morfologiche. Questa è una delle cose che ARPA aveva rilevato, per esempio, era stata segnalata » ⁽³⁶⁾.

Come si dirà di seguito, l'unica distinzione viene operata in sede in sede di caratterizzazione, che – com'è noto – si effettua prima del dragaggio, tra sedimenti « entro colonna C », sedimenti « oltre C », e sedimenti di « classe dubbia ».

Circa le modalità operative di conferimento dei fanghi, il concessionario Tressetre s.c.p.a. per la gestione della messa a dimora dei sedimenti, agisce in base alla procedura convenuta con il concedente denominata « Modalità operative di conferimento per la messa a dimora all'Isola delle Tresse dei canali di grande navigazione della Laguna di Venezia ».

Nel dettaglio, le sequenze operative sono le seguenti:

il natante autorizzato con relativa bolla di trasporto emessa dal PIOOPP ormeggia presso la banchina più grande dell'Isola delle Tresse;

fatte le dovute verifiche, iniziano le operazioni di scarico dei sedimenti;

(35) docc. 385/1/2

(36) Cfr. pag. 37 del resoconto dell'audizione di Sandro Nuccio del 29 gennaio 2020

i vari sedimenti vengono scaricati con l'ausilio dell'escavatore del natante stesso e caricati direttamente su camion;

i camion transitano all'interno dell'Isola su piste di servizio, create appositamente per poter accedere in sicurezza alle vasche e quindi scaricano all'interno delle medesime vasche il materiale.

Il Protocollo del 1993 e la procedura, di cui all'allegato A, prevede che il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche esegua le verifiche sui risultati delle analisi chimiche — fisiche, derivanti dalle caratterizzazioni dei sedimenti sui campioni prelevati in sito delle aree da dragare/scavare, secondo quanto previsto dal Protocollo '93 e autorizza, di conseguenza, la loro messa a dimora all'Isola delle Tresse, emettendo apposita autorizzazione e le relative bolle di trasporto per le quantità previste dal progetto di scavo.

In arrivo all'Isola delle Tresse il personale del concessionario esegue il controllo amministrativo sulle bolle rilasciate e sottoscritte dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, dalla direzione lavori delle attività di dragaggio e dal comandante del natante di trasporto.

Il controllo amministrativo, per quanto attiene la possibilità di conferire il materiale presso l'Isola delle Tresse, viene effettuato da parte del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, prima del rilascio delle bolle.

Le bolle di accompagnamento dei materiali servono a garantirne la completa tracciabilità, dal sito di escavo fino all'Isola delle Tresse.

Il concessionario verifica in campo, prima del conferimento, la quantità dei materiali in arrivo con la barca, in relazione ai quantitativi stimati da bolla.

Qualora, in alcuni casi, non sia possibile eseguire la caratterizzazione *in situ* dei materiali da dragare (per esempio per difficoltà tecniche legate alle batimetrie sito specifiche) viene emessa specifica autorizzazione per escavo dei sedimenti, che vengono classificati come « qualità dubbia ».

In tal caso, per il principio della buona prassi, il Provveditorato per le opere pubbliche ha concordato con l'Autorità di sistema portuale — che essendo il soggetto deputato alla manutenzione dei canali portuali e marittimi è stato ed è il maggior « conferitore » di sedimenti presso l'isola delle Tresse — l'attivazione di una modifica al procedimento di gestione, non prevista dal protocollo, ma sicuramente cautelativa rispetto alla procedura in atto, individuando una ulteriore categoria di sedimenti definita — come si è detto — di « qualità dubbia », che comprende quelle porzioni di fondale lagunare che presentano difficoltà tecniche di caratterizzazione ovvero per la prossimità con lotti di fondale, già classificati « oltre C ».

Tali lotti di materiale, che potrebbero anche essere non conformi alla colonna C, vengono trasportati all'Isola delle Tresse, accompagnati da una bolla di trasporto, che ne certifica la « qualità dubbia » e il luogo di provenienza, e vengono temporaneamente stoccati all'interno delle 4 vasche stagne in calcestruzzo presenti nell'isola, per poi essere sottoposti ad una ulteriore analisi chimica.

In base all'esito della caratterizzazione effettuata, con riferimento allo stesso Protocollo del 1993, i sedimenti possono essere collocati

all'interno dell'Isola (nel caso in cui rispettino i limiti della colonna C) o inviati ad impianti idonei (Molo Sali/Area 23 ettari), nel caso in cui invece superino la colonna C.

In questa seconda ipotesi vengono presi in carico dal conferitore stesso, che ha l'onere di trasportarli presso l'impianto di destinazione.

Con nota pervenuta in data 11 novembre 2019, la società Tressetre s.c.p.a., che gestisce il sito, riferisce che la capacità di messa a dimora dei sedimenti è in fase di esaurimento e che sono alla data odierna (novembre 2019) ancora conferibili circa 50.000 metri cubi di sedimenti misurati in bolla⁽³⁷⁾.

Sul punto, va detto che il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, in accordo con l'Autorità di sistema Portuale, nel mese di luglio 2019, ha predisposto un progetto di rialzo fino a +12,50 m. s.l.m. per la messa a dimora di non meno di 1.000.000 metri cubi e la sistemazione ambientale con la rinaturalizzazione dell'isola e la formazione di un ambiente perilagunare.

La nota anzidetta dell'11 novembre 2019 della società Tressetre s.c.p.a., conclude affermando, significativamente, che non è previsto riutilizzo alcuno dei fanghi « entro colonna C » del Protocollo del 1993, depositati presso l'Isola delle Tresse, pur ribadendo che, comunque, all'interno dell'isola non trovano spazio fanghi « oltre colonna C ».

Per il progetto è in corso l'iter di autorizzazione da parte degli enti competenti. È stato sottoposto dal Provveditorato a *screening* di VIA regionale presso la regione del Veneto, che ha dato il parere favorevole, subordinandolo a una serie di prescrizioni, che sono state osservate. È stato successivamente sottoposto al parere della Commissione per la salvaguardia di Venezia, che nel mese di dicembre 2019 ha valutato il progetto, esprimendo un parere favorevole con delle prescrizioni.

L'ultimo passaggio necessario per l'innalzamento dell'isola delle Tresse è stato quello dell'esame del progetto da parte del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato per la definitiva approvazione, prevista in data 26 febbraio 2020 e poi rinviata al 5 marzo 2020, alla quale seguirà l'autorizzazione finale da parte dello stesso Provveditorato, con la conseguenza che le chiatte di trasporto dei fanghi potranno scaricare i sedimenti dal 1° marzo 2020⁽³⁸⁾.

In realtà, non è andata così, in quanto, con nota, pervenuta in data 26 giugno 2020, il Provveditorato per le opere pubbliche ha comunicato che, dopo il parere del Comitato Tecnico Amministrativo del 5 marzo 2020 al progetto di rialzo dell'Isola delle Tresse sita in Laguna di Venezia, località Marghera Bottenighi, fino alla quota media di + 12,50 m. s.l.m.m., il provvedimento autorizzativo finale da parte dello stesso Provveditorato all'innalzamento di Isola delle Tresse non era ancora intervenuto, in quanto era necessario il parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato⁽³⁹⁾.

Finalmente, l'Avvocatura dello Stato ha fornito il suo parere e il Provveditorato per le opere pubbliche ha emanato il decreto n. 1148 del 18.12.2020 con cui ha approvato il progetto di incremento della

(37) doc 385/2

(38) Resoconto dell'audizione del dirigente del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe, nel corso della sua audizione del 4 febbraio 2020, pagine 15, 16 e 17

(39) doc. 640/1

capacità di isola delle Tresse fino a una quota media di +12,50 metri s.l.m.m., con definitiva sistemazione ambientale, come da provvedimento allegato e da relativa comunicazione alla Presidente della Commissione di Inchiesta sul ciclo dei rifiuti⁽⁴⁰⁾.

A sua volta, l'amministratore delegato di Tressetre, Maurizio Boschiero, nel corso dell'audizione del 15 gennaio 2020 — dopo aver rappresentato che per motivi di urgenza la società aveva più volte presentato progetti di incremento dei volumi derivanti dallo stato di emergenza a regione, comune e autorità portuale — ha riferito, conclusivamente:

1) che il fabbisogno annuo di deposito di sedimenti presso l'Isola delle Tresse da parte del Provveditorato per le opere pubbliche è di 500 mila tonnellate annue;

2) che la concessione della regione Veneto alla Tressetre s.c.p.a. andrà a scadere nel 2022;

3) che, nel 2016, era stato autorizzato un aumento dei conferimenti dei sedimenti, per una volumetria di 520 metri cubi;

4) che, da ultimo, il Provveditorato aveva chiesto, in via di urgenza, di conferire ulteriori 50 mila metri cubi di fanghi, derivanti dallo scavo del canale Malamocco- Marghera, oltre i 520 mila metri cubi, già autorizzati in precedenza;

5) che allo stato era in corso di approvazione un ulteriore progetto di rialzo dell'Isola delle Tresse, con un innalzamento medio di metri 12,50, per un aumento di circa un milione di metri cubi di sedimenti o fanghi, in grado di coprire, come si è detto, le esigenze di circa un anno e mezzo, due.

Sul punto, la regione ha ritenuto che l'ultimo passaggio dovesse essere subordinato al parere della commissione VIA, sicché in data 19 dicembre 2019 il progetto era stato approvato con undici prescrizioni. L'auspicio dell'amministratore delegato era quella che, ragionevolmente, nel mese di febbraio 2020, il progetto fosse protocollato ed esaminato non più dalla commissione regionale o dalla commissione ambientale, ma all'interno del comitato tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche.

Dopo questo aumento delle volumetrie di fanghi, l'isola delle Tresse è destinata a cessare quale sito di destinazione dei fanghi da dragaggio e sarà oggetto di riqualificazione ambientale.

Per tale ragione, è stato depositato già un progetto che prevede:

A) l'allontanamento dal perimetro più esterno di circa settantacinque metri dei fanghi già depositati, con conseguente riduzione dell'isola e un maggior controllo delle acque dei fanghi;

B) la previsione al suo interno dei percorsi anche pedonali, ciclabili, di alberature, di laghetti e di zone paesaggistiche⁽⁴¹⁾.

(40) doc. 747/2

(41) Resoconto dell'audizione del 15 gennaio 2020 dell'amministratore delegato della società Tressetre, Maurizio Boschiero

La conclusione è che, già a partire dal 2022, Isola delle Tresse, che nel corso di questi anni, ha accolto circa otto milioni di tonnellate di fanghi, cesserà di essere destinataria di fanghi da dragaggio.

Il problema attuale è costituito dal fatto che nella Laguna di Venezia non vi sono altri siti in cui stoccare i fanghi da dragaggio di colonna « entro C » e che è urgente reperire un altro sito, anche fuori della Laguna.

2.6. Le casse di colmata di Molo Sali

La cassa di colmata Molo Sali è situata lungo la sponda ovest del canale industriale nord, dunque si trova nel contermine lagunare.

I sedimenti di fondale del bacino del Molo Sali sono stati oggetto di caratterizzazioni chimiche da parte dell'Autorità portuale di Venezia, ora Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico, nel corso degli anni 2002-2004, nell'ambito della progettazione dell'intervento di rettificazione del Molo Sali, mediante formazione di colmata.

La Conferenza dei servizi per l'accordo della chimica del 2004 ha approvato il progetto di messa in sicurezza dell'area in questione, prevedendo, tra l'altro, la formazione di un palancoato dimensionato non solo con funzioni ambientali, ma anche per il contenimento dei materiali provenienti dal dragaggio dei canali lagunari fino alla quota di mezzo metro sul livello del medio mare.

Il palancoato perimetrale infatti è stato progettato in modo da assicurare la continuità e la completa tenuta idraulica laterale del fondo, tant'è che la cassa di colmata di Molo Sali è dotata di un sistema di depurazione delle acque di sgrondo o di una condotta che scarica direttamente in fognatura le acque in eccesso.

L'Autorità portuale ha provveduto a realizzare il suddetto palancoato di contenimento nel corso degli anni 2005-2006.

Nel 2008 è stato sottoscritto il cosiddetto Accordo di programma Moranzani che, per quanto riguarda la cassa di colmata Molo Sali, ne ha previsto l'utilizzo, quale sito di allocazione definitiva per 750 mila metri cubi di sedimenti da dragaggio, con caratteristiche « oltre C » (non pericolosi), secondo quanto previsto dal Protocollo fanghi del 1993, che siano provenienti dall'escavo dei canali portuali della laguna di Venezia.

Lo stesso Accordo di programma Moranzani ha altresì previsto che, al termine della fase di riempimento della cassa di colmata, fossero realizzate una serie di opere funzionali alla sua utilizzazione quale banchina portuale.

Le attività di completamento delle infrastrutture e di gestione del refluento dei sedimenti sono state assegnate in concessione alla società di progetto SIFA s.c.p.a. (Sistema integrato Fusina ambiente), partecipata dalla regione Veneto, concessionaria altresì dalla stessa regione per la progettazione, costruzione e gestione del Progetto integrato Fusina (PIF).

Va detto, che prima del 2008, secondo il Protocollo fanghi del 1993, i sedimenti classificati « oltre C » (non pericolosi) venivano conferiti al di fuori della conterminazione lagunare.

Successivamente, a partire dall'anno 2008, è intervenuta l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3704 del 2008, che ha

autorizzato il conferimento dei sedimenti « oltre C » (non pericolosi) presso la cassa di colmata Molo Sali e, quindi, nella conterminazione lagunare.

La suddetta ordinanza stabilisce testualmente all'articolo 1, comma 1, che: « I materiali di dragaggio dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, classificati "oltre C Protocollo 1993", possono essere refluiti nella cassa di colmata denominata "Molo Sali", ad esclusione di quelli definiti pericolosi in quanto presentano valori superiori a quelli indicati in Allegato D, parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006. Ai fini della classificazione come pericoloso del materiale di dragaggio per il parametro "idrocarburi", si applicano i criteri indicati dall'Istituto superiore di sanità nella nota n. 0036565 del 5 luglio 2006 ».

Tutto ciò, in base alla considerazione che i fanghi di dragaggio, reimpiegati nella realizzazione di opere portuali, quali sono le casse di colmata, comunque classificati in base al protocollo del 1993, non sono considerati rifiuti e, di conseguenza, non sono accompagnati dal formulario di trasporto rifiuti, ma da altra specifica modulistica.

In conclusione, il sito di Molo Sali non è stato autorizzato quale impianto di trattamento rifiuti, bensì quale sito di allocazione definitiva di materiali.

La previsione originaria – sulla scorta di quanto indicato nell'Accordo di programma Moranzani – indicava in tre anni, a partire dal 2008, la durata del periodo necessario alla saturazione della capacità dell'infrastruttura di 750 mila metri cubi di sedimenti, previsione che tuttavia non si è realizzata.

Invero, ad oggi, risultano conferiti solo 350 mila metri cubi circa di sedimenti e, precisamente, 300 mila metri cubi di « oltre C » e 50 mila metri cubi « entro C », che sono stati inviati nella seconda metà del 2018 alle vasche di colmata di Molo Sali, a seguito dei dragaggi effettuati nel canale Malamocco- Marghera.

Tale situazione è stata determinata dall'avvenuto esaurimento delle vasche di colmata di Isola delle Tresse, presso cui venivano inviati i sedimenti di classe B e C.

Sul punto, ha riferito testualmente l'amministratore delegato di S.I.F.A. s.c.p.a., nel corso della sua audizione del 15 gennaio 2020, ha riferito che, a partire dal mese di « agosto 2018 alla fine del 2018 sono arrivati dei quantitativi di sedimenti entro-C o addirittura entro-B, che non trovavano allocazione in isola delle Tresse e, per gestire l'emergenza portuale, è stato autorizzato il conferimento in cassa di colmata Molo Sali ».

La cassa di colmata, sita nel canale industriale nord di Porto Marghera, nota come Molo Sali ricopre un'area di circa otto ettari ed è suddivisa in due vasche: una a nord, con funzione di cassa di colmata in senso stretto e una a sud. La vasca a sud, a sua volta, è suddivisa in due sezioni e, precisamente, una cassa di colmata in senso stretto e una vasca di reflimento⁽⁴²⁾.

All'interno di quest'ultima sono presenti cinque vasche di caratterizzazione. Le vasche di caratterizzazione sono utilizzate per scari-

(42) Resoconto audizione del presidente della società Sistema integrato Fusina Ambiente (SIFA), Cristian Novello del 15 gennaio 2020

care il materiale ed effettuare i necessari controlli analitici, prima della messa a dimora presso le vasche di colmata.

Da ultimo, è accaduto che, con la deliberazione n. 2025 del 30 dicembre 2019, la Giunta regionale del Veneto ha approvato uno « schema di atto aggiuntivo e modificativo » dell'Accordo di programma Moranzani del 31 marzo 2008.

Tale schema prevede lo stralcio dal sistema impiantistico degli interventi sulla cassa di colmata Molo Sali e l'affidamento della stessa cassa di colmata all'Autorità di sistema portuale, che ne curerà l'attività di gestione e custodia, a decorrere dalla sottoscrizione di un verbale di consegna, da eseguirsi in contraddittorio con S.I.F.A. s.c.p.a.

Con la stessa delibera del 30 dicembre 2019, n. 2025, è stata stabilita altresì l'assunzione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, dell'onere del ripristino del palancolato della cassa di colmata di Molo Sali, che aveva ceduto in parte, nonché dell'onere del riempimento della stessa mediante il conferimento di sedimenti di dragaggio « entro C », in aggiunta ai sedimenti « oltre C » non pericolosi, già previsti dal Moranzani stesso. Vi è poi la possibilità per il comune di Venezia e per il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di conferire presso la stessa cassa di colmata sedimenti derivanti dalle proprie attività manutentive.

Infine, la stessa delibera della Giunta regionale n. 2025 del 1919 ha dato atto che la proposta di revisione ha acquisito il parere favorevole di tutti i sottoscrittori dell'Accordo di programma Moranzani, tra cui quello rilasciato dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, previa valutazione da parte di ARPAV e di ISPRA, in merito alla compatibilità ambientale del conferimento nella cassa di colmata di sedimenti classificati « entro C ». Detto parere è pervenuto alla regione del Veneto, con nota acquisita a protocollo regionale in data 19 novembre 2019, n. 496975.

In conclusione, in adempimento a quanto sopra esposto, SIFA sta procedendo al trasferimento della gestione della cassa di colmata di Molo Sali all'Autorità di sistema portuale ⁽⁴³⁾.

2.7. Il Vallone Moranzani

L'Accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia – Malcontenta – Marghera, denominato « Accordo Moranzani », è stato sottoscritto, in data 31 marzo 2008, da parte del commissario delegato per l'emergenza socio economico ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, del Ministero dell'ambiente, della regione del Veneto, del Magistrato alle acque, della provincia di Venezia, del comune di Venezia, del Commissario delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007, Dell'autorità portuale di Venezia, del Consorzio di bonifica sinistra medio Brenta, delle società San Marco Petroli, Terna e Enel Distribuzione SpA.

(43) Resoconto audizione del presidente di SIFA Cristian Novello del 15 gennaio 2020, pagg. 3 e segg.

Si tratta, quindi, di dodici soggetti diversi che sono riusciti a condividere una serie di azioni che, nelle intenzioni dei sottoscrittori, dovrebbero consentire, quando saranno realizzate, di riqualificare una delle aree più degradate della terraferma veneziana e, cioè l'area Malcontenta – Moranzani.

La regione del Veneto ha svolto l'attività di coordinamento preliminare alla sottoscrizione dell'Accordo di programma del 31 marzo 2008, del relativo Accordo di programma preliminare del 3 Agosto 2007 e dell'Accordo di programma integrativo del 2 Marzo 2009, partecipando alla organizzazione e conduzione delle numerose riunioni tenutesi con i soggetti interessati.

Una specifica variante al Progetto integrato Fusina connessa alla sottoscrizione dell'« Accordo di programma Moranzani » prevede, nel complesso, una serie di interventi di riqualificazione ambientale nell'area di Malcontenta, a Venezia.

In particolare, l'Accordo di programma nasce dall'esigenza di individuare un sito di conferimento definitivo dei sedimenti di dragaggio dei canali portuali, alternativo a quello inizialmente previsto dal Progetto integrato Fusina presso la cassa di colmata A, nel comune di Mira.

Alcune di queste opere e attività sono state affidate al concessionario regionale SIFA, società partecipata dalla regione Veneto, con specifico atto integrativo al contratto originario, stipulato nel 2005.

In particolare, il concessionario SIFA s.c.p.a. ha formulato una proposta progettuale di variante al Progetto integrato Fusina, per la realizzazione di una discarica in località Moranzani a Malcontenta, con messa in sicurezza e ampliamento delle discariche esistenti, nella quale avrebbero trovato posto, dopo opportuna inertizzazione, i sedimenti contaminati colonna « oltre C » del Protocollo 1993.

Connessi all'attuazione dell'Accordo di programma, sono stati previsti nel complesso numerosi interventi di riqualificazione ambientale nell'area di Malcontenta, a Venezia, come compensazione per la realizzazione della discarica nel vallone Moranzani.

Va detto che il sito è stato escluso dal SIN, con l'ultima ripermutazione del 2013 e che si trova in un'area sita nella parte più meridionale della zona industriale, a nord del canale navigabile del Nuovissimo.

Si tratta di una ampia area, sita all'interno dell'ambito portuale, ma non lato acqua, che è stata riempita, prima del 1982, con rifiuti industriali, quindi utilizzata come discarica, sulla quale è stato realizzato un intervento di messa in sicurezza permanente, mediante un diaframma e un *capping* e che ha ancora una capacità complessiva di riempimento, sopra le vecchie discariche, pari a circa 2,5 milioni metri cubi di fanghi dragati dai canali portuali.

Attualmente, questo sito, in via di certificazione – con problematiche simili al caso delle isole 45-48 – è in progetto l'intervento, definito « Vallone Moranzani », il quale consiste nella realizzazione di una cassa di colmata per lo smaltimento principalmente di fanghi/sedimenti inquinati, ma non pericolosi, provenienti dallo scavo dei canali industriali di Venezia-Porto Marghera.

Dunque, si tratta di sedimenti appartenenti alla classe « oltre C non pericolosi » del Protocollo fanghi del 1993.

La criticità, per questo sito, come per tutti quelli interessati dall'intervento « Vallone Moranzani », come sottolinea l'Arpa Veneto⁽⁴⁴⁾, è legata alle dimensioni dell'opera, alle problematiche geotecniche del realizzare nuove discariche sopra vecchie MISP (messa in sicurezza permanente), alla verifica della tenuta delle vecchie MISP e delle nuove opere, all'elevato quantitativo di sedimenti, che saranno movimentati/gestiti sia in corso di realizzazione delle opere, sia e soprattutto durante le operazioni di riempimento della futura cassa di colmata sovrastante le discariche.

Ancora una particolare criticità, nel verificare la tenuta delle MISP e delle future discariche, è sicuramente legata al fatto che, anche le acque sotterranee della macroisola di Fusina, dove insiste il sito, risultano contaminate.

Peraltro, va osservato che l'area è oggetto di una procedura di infrazione comunitaria (discariche non a norma) contro l'Italia.

Non risulta al momento possibile la chiusura dell'infrazione, non essendo ancora realizzabile la copertura della discarica e quindi la MISP. Si è provveduto alla verifica della conformità delle barriere laterali, che ha dato esito positivo, ma per la chiusura della procedura di infrazione è necessaria la realizzazione della copertura e l'adeguamento dei ricettori idraulici, vista la ampia superficie interessata.

Viceversa, sembra avviato a soluzione il problema delle linee elettriche aree che attraversano il Vallone Moranzani e che costituiscono un obiettivo impedimento al risanamento dell'area.

Il Protocollo d'intesa sottoscritto il 21 gennaio 2019 tra la regione del Veneto e Terna S.p.A. indica, tra gli altri interventi, anche la realizzazione del progetto di razionalizzazione della rete Venezia – Padova, tramite il riassetto tra le stazioni di Camin, Dolo, Malcontenta e Fusina, con la prevista rimozione delle linee aeree presenti nella citata arca e la loro sostituzione con un elettrodotto interrato secondo un nuovo schema di rete.

Con nota in data 15 giugno 2020, l'assessore regionale, Roberto Marcato ha comunicato che a tutt'oggi Tema non ha ancora provveduto alla completa realizzazione degli interventi programmati, essendo stato finora interrato un unico tratto della linea « Villabona – Fusina 2 » per circa 6,1 km., con la contestuale demolizione di complessivi 24 tralicci che interessano sia il Vallone Moranzani sia l'abitato di Malcontenta e l'area del porto « Venice Ro – Ro ».

Nelle more della ultimazione dei lavori da parte di Tema, il permanere di tre elettrodotti aerei e dei relativi tralicci di sostegno costituisce tutt'ora un grave impedimento all'attuazione delle opere previste dall'AdP Moranzani⁽⁴⁵⁾.

L'interramento delle linee elettriche, sicuramente, costituirà un grosso passo in avanti per la realizzazione di un grande parco urbano tra Marghera e Malcontenta, che rappresenta un atto di risarcimento nei confronti di una città così pesantemente penalizzata da uno sviluppo industriale scriteriato nel corso del Novecento.

Altro e diverso problema è quello del riempimento dell'area. A tal proposito, va sottolineato che i ritardi nella realizzazione dell'inter-

(44) doc. 265/2

(45) doc. 632/2

vento dipendono, in prevalenza, dalla necessità di riempire l'area con i fanghi « oltre C non pericolosi », ma la Laguna di Venezia non ne produce a sufficienza, posto che, per coprire l'intero Vallone Moranzani occorrono 2,5 milioni di metri cubi di fanghi « oltre C, non pericolosi ».

Sul punto, è sufficiente considerare che il sito di destinazione attuale dei fanghi « oltre C non pericolosi » è il Molo Sali – temporaneamente sospeso per manutenzione straordinaria – che, nel periodo compreso tra il mese di febbraio 2010 e il mese di novembre 2018, ha accolto solo 350.000 metri cubi di fanghi « oltre C », ragion per cui se, per il riempimento del Vallone Moranzani, si adoperasse solo tale tipologia di fanghi occorrerebbe qualche decennio.

Ricapitolando – come si è detto – in base al Protocollo fanghi dell'8 aprile 1993, i sedimenti che rientrano nella classe A, di migliore qualità, in quanto del tutto privi di sostanze inquinanti, sono stati utilizzati fuori degli ambiti portuali, per il ripascimento lagunare ovvero collocati in barena a diretto contatto con le acque e sono stati pari a circa 1 milione di metri cubi, in un calcolo che parte dall'anno 1993 e arriva ad oggi.

I sedimenti di classe B, debolmente inquinati, e i sedimenti di colonna C, più inquinati, sono stati conferiti nell'Isola delle Tresse, dove sono stati gestiti senza distinzione alcuna, raggiungendo ad oggi il quantitativo complessivo di circa otto milioni di metri cubi di materiali depositati sull'isola, che ha esaurito la propria capacità di contenimento, salvo – come si è visto – il progetto di rialzo in corso di approvazione, destinato tuttavia ad esaurirsi nel corso di circa un anno o due.

I sedimenti di colonna « oltre C », i quali contengano percentuali significative di inquinanti, purché non pericolosi, devono essere in qualche modo confinati all'interno della laguna – dal momento che, come si è visto, la legge speciale su Venezia fa divieto di portare i fanghi fuori laguna – sono stati conferiti al Molo Sali e hanno raggiunto il quantitativo totale di circa trecentomila metri cubi.

Viceversa, solo i sedimenti « oltre C », nel caso in cui contengono « inquinanti pericolosi », sono stati portati fuori laguna nella vasca dell'area denominata « 23 ettari », vicina, ma non contigua all'area del vallone Moranzani.

L'« Area 23 ettari » non è una discarica, ma contiene alcune vasche per lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti, destinati dopo il loro trattamento al Vallone Moranzani

In una di tali vasche, che complessivamente contengono oltre 300 mila metri cubi di rifiuti, sono stati conferiti, a partire dall'anno 1993 ad oggi, circa 5.000 metri cubi di sedimenti « oltre C », considerati rifiuti, in quanto pericolosi *ab origine*, su un totale di dieci milioni di metri cubi di fanghi dragati ⁽⁴⁶⁾.

In particolare, come ha riferito l'assessore regionale Roberto Marcato, con la relazione sullo stato di attuazione dell'Accordo di Programma, che accompagna la sua nota del 15 giugno 2020 l'« Area 23 ettari » contiene quattro vasche (vasca Nord non pericolosi, vasca Nord

(46) Resoconto audizione del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, del 29 gennaio 2020, pagg. 8 e 10

pericolosi, vasca Sud e Terza vasca). Ciascuna di queste vasche è suddivisa in vasche più piccole⁽⁴⁷⁾.

La vasca Nord (vasca C) è destinata ad accogliere rifiuti pericolosi inertizzati/stabilizzati fino a 40.000 metri cubi.

Nel loro complesso le quattro vasche sono di stoccaggio provvisorio e sono autorizzate ad accogliere 304.900 metri cubi di rifiuti non pericolosi e pericolosi stabilizzati, che andranno successivamente conferiti in discarica Moranzani⁽⁴⁸⁾.

Appare evidente, come si è accennato, che se si vuole realizzare l'opera di riempimento del Vallone Moranzani in tempi ordinari non appare sufficiente solo il ricorso ai sedimenti o fanghi di classe « oltre C, non pericolosi », ma è necessario trasportare anche i fanghi di classe C o addirittura di classe B, oggi destinati all'Isola delle Tresse.

Invero, a tale proposito, va osservato la regola, secondo cui i fanghi di classe B e C non possono essere portati al di fuori della Laguna non appare valida, posto che nello specifico, i fanghi anzidetti non possono essere utilizzati per il ripascimento lagunare, nonostante siano considerati un valore, poiché manca un piano di gestione per la separazione degli stessi, a seconda del livello di inquinamento, e dunque sono destinati a rimanere stoccati nelle vasche di colmata di Isola delle Tresse o del Molo Sali.

Se così è, non si vede la ragione per cui, in futuro, non si possa prevedere la loro destinazione nel Vallone Moranzani.

Tanto più per la considerazione che allo stato l'attività di dragaggio è ferma, proprio a causa della mancanza di siti di conferimento.

Il fermo dell'attività di dragaggio sta determinando l'innalzamento dei fondali dei canali di grande navigazione portuale all'interno del porto di Marghera, che proprio in conseguenza di tale innalzamento, non è percorribile dalle grandi navi commerciali e ciò sta provocando una vera e propria emergenza commerciale, considerato che sono ben 120 le navi che, nel corso dell'anno 2019, non sono potute entrare nel porto « perché non siamo stati nelle condizioni di fare per tempo i dragaggi manutentivi che noi abbiamo previsto e abbiamo a bilancio, perché ho addirittura i fondi destinati a bilancio, ma, non avendo il sito di conferimento, mi mancava... » come ha riferito testualmente Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale, nel corso dell'audizione del 29 gennaio 2020.

Sussiste infine il problema dei costi – che forse costituisce il vero nocciolo della destinazione dei fanghi – dal momento che il costo dei fanghi portati all'Isola delle Tresse è, come si è visto, di 14,50 euro per ogni tonnellata di fango, mentre il costo per essere portati nel Vallone Moranzani è di 100 euro alla tonnellata. Si tratta di un problema che occorre superare.

Ciò precisato, è evidente che, solo dopo il riempimento con i fanghi e la successiva messa in sicurezza, è realizzabile il parco pubblico urbano del Vallone Moranzani.

(47) doc. 632/2

(48) doc. 632/3

2.8. Problematiche relative al dragaggio dei canali e la gestione commissariale

A questo punto, non può non osservarsi che i problemi connessi al dragaggio dei fanghi e alla loro destinazione è annoso e ormai risalente nel tempo e mai risolto, se si considera che, per la loro soluzione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 dicembre 2004, è stato dichiarato lo stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia e che al suddetto decreto ha fatto seguito l'ordinanza del Presidente Consiglio dei Ministri n. 3383 del 2004, che ha individuato nell'allora segretario per l'ambiente e i lavori pubblici della regione del Veneto, Roberto Casarin, il commissario delegato per rimuovere le cause che avevano condotto all'emergenza.

La decisione era stata generata dall'ordinanza della Capitaneria di porto di Venezia del 19 marzo 2004, che aveva ridotto il pescaggio utile per le navi in transito nel canale Malamocco-Marghera da 31'06 (9,60 metri) a 30' (9,14 metri), con conseguente pesante decremento del traffico mercantile.

Ed è significativo che, nella suddetta ordinanza, si sottolinei testualmente che «l'impossibilità di procedere ad interventi manutentivi lungo il canale Malamocco-Marghera negli anni 2002/2003 – che non ha consentito di porre rimedio al progressivo interrimento della via d'acqua e ha portato al suo declassamento – è stata causata principalmente dalla mancanza di siti per il conferimento dei sedimenti di tipo "B" secondo la classificazione del Protocollo fanghi 1993 (che sono la maggioranza sia nell'ambito lagunare nel suo complesso, sia nei canali di navigazione), in secondo luogo dall'impossibilità di riutilizzare sedimenti "oltre A" per la ricostruzione di barene ed, infine, dall'esaurimento della capacità residua dell'unico sito disponibile per i sedimenti "entro colonna C" Prot. '93, cioè l'Isola delle Tresse. A ciò si è aggiunta la difficoltà di gestione, dati i quantitativi e le caratteristiche di contaminazione, dei sedimenti risultanti "oltre colonna C" Prot. 93, provenienti soprattutto dai canali all'interno della zona industriale, destinati ad impianti di gestione di rifiuti».

Ciò che appare significativo e preme sottolineare in detta ordinanza, emessa nel lontano 2004, è che si parli di interrimento del canale Malamocco – Marghera e dell'avvenuto esaurimento di Isola delle Tresse, che sono gli stessi problemi attuali, rimasti immutati dopo ben sedici anni.

Detto ciò, lo stato di emergenza in questione è stato successivamente prorogato e, da ultimo, sino alla data del 31 dicembre 2012, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 novembre 2011.

Al termine della gestione commissariale, la regione del Veneto, con OCDPC n. 69 del 2013, è subentrata, quale amministrazione competente al coordinamento delle attività volte al completamento degli interventi previsti nell'Accordo di programma Moranzani, sottoscritto il 31 marzo 2008 e nato dall'esigenza di individuare un sito di conferimento definitivo per i sedimenti di dragaggio dei canali portuali.

Tuttavia, ad oggi, la situazione dei canali non appare mutata, salvo che per il canale Malamocco-Marghera, per il quale – dopo la caratterizzazione avvenuta 2016 – nel mese di settembre 2018, è iniziato il

dragaggio di una parte del canale (2 chilometri circa sui 20 di lunghezza totale).

Ma il dragaggio non è stato ancora ultimato, perché sono rimasti irrisolti i problemi dei siti di destinazione dei sedimenti, in quanto l'Isola delle Tresse vive ormai da molti anni il problema dell'esaurimento della propria capienza, mentre il Molo Sali, che è passato sotto la gestione dell'Autorità di sistema portuale, abbisogna dalla messa in sicurezza di alcune delle sponde della palancoatura della cassa di colmata, che progressivamente va degradandosi⁽⁴⁹⁾.

Su questo punto, si tornerà anche di seguito, in modo specifico.

A proposito della qualità dei sedimenti lagunari e della loro destinazione, il segretario generale dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Martino Conticelli e il direttore tecnico, Andrea Menin, nel corso dell'audizione del 10 luglio 2019, hanno riferito:

1) che mediamente circa l'80 – 90 per cento dei sedimenti lagunari (fanghi) riscontrato nei canali lagunari appartiene alle classi « A » e « B »;

2) che la quota dei fanghi non pericolosi, che rientrano nella colonna C è pari a circa il 10, mentre quella di « oltre C » è « bassissima »;

3) che, non solo nei suddetti canali non viene svolta alcuna attività di dragaggio di carattere manutentivo, ma i fanghi di classe « A » (circa il 10 per cento) vengono lasciati lì dove si trovano, anziché essere utilizzati per ricostruire le barene e le velme (di competenza del Provveditorato delle opere pubbliche);

4) che i fanghi di classe « B », che costituiscono la gran parte del materiale (80 per cento), nonché i fanghi di classe « C » (circa il 10 per cento), in quanto sedimenti scarsamente inquinati, vengono dal Provveditorato confinati nell'Isola delle Tresse, dove hanno raggiunto – come si è visto – il quantitativo totale di otto milioni di metri cubi;

5) che i fanghi della classe « oltre C », ma non pericolosi, poiché per definizione inquinati, prima dell'anno 2008, venivano destinati all'esterno della conterminazione lagunare, successivamente, a partire da tale anno, in esecuzione dell'Accordo di programma Moranzani, vengono conferiti al Molo Sali, dove hanno raggiunto il quantitativo totale di 300 mila metri cubi, di gran lunga inferiore alla sua capienza, che è di 750 metri cubi⁽⁵⁰⁾;

6) che le percentuali di inquinamento sopra riportate – pur se corrispondenti ai dati medi dei canali – erano state ricavate dall'intervento che l'Autorità di sistema portuale stava attuando sul canale Malamocco – Marghera, nel tratto di circa due miglia nautiche, compreso tra la macroisola di Fusina e la cassa di colmata D, poco prima di Dogaletto;

7) che tale intervento, definito urgente (benché, come si visto nella citata ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3383

(49) Resoconto dell'audizione del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, del 29 gennaio 2020, pag. 7

(50) doc. 398/2

del 2004, risalente agli inizi degli anni 2000), era partito solo nel mese di settembre 2018, come intervento urgente (una sorta di urgenza nell'urgenza), non era ancora stato concluso, a motivo dell'esaurimento del sito di destinazione dei sedimenti di Isola della Tresse;

8) che la finalità del dragaggio anzidetto era quella di riportare il canale a condizioni di sicurezza di navigabilità delle navi da carico e delle petroliere, considerato che, a fronte della previsione di profondità del Piano regolatore portuale di -12 metri, nell'arco degli anni quel canale aveva subito un progressivo interrimento, con quote che oscillavano da -10 a -11 (in alcuni tratti anche qualcosa di meno);

9) che, nella specie, era stato effettuato uno scavo di 200.000 metri cubi di sedimenti, con una presenza di 20.000 - 30.000 metri cubi di fanghi di classe « C », pari a circa il 10 per cento dei fanghi dragati, mentre tutto l'altro materiale scavato rientrava nella colonna « B », nella misura del 70 per cento e nella colonna « A », per il residuo 10 per cento;

10) che tutti i sedimenti dragati rientranti nelle classi « B » e « C » erano stati conferiti all'Isola delle Tresse, non essendovi quote di « oltre C »;

11) che il confinamento dei sedimenti nell'Isola delle Tresse aveva raggiunto l'altezza di dieci metri, sicché si era raggiunto il livello di saturazione, fatto salvo il progetto di rialzo, di cui si è già detto.

In realtà, come è emerso da altre audizioni, a motivo dell'esaurimento di Isola delle Tresse, una quota parte di sedimenti, per circa 50 mila metri cubi contenenti fanghi « entro C » ed « entro B », era andata a Molo Sali, nonostante fosse che tale sito fosse destinato ad accogliere solo sedimenti « oltre C ».

A tale proposito, va detto che la società Tressetre s.c.p.a., che gestisce l'Isola delle Tresse, pur dichiarando che la capacità di messa a dimora dei sedimenti è in fase di esaurimento, afferma che comunque, alla data dell'8 novembre 2019, erano ancora conferibili circa 50.000 metri cubi di sedimenti misurati in bolla ⁽⁵¹⁾.

Viceversa, la nota del Provveditorato per le opere pubbliche, in data 20 novembre 2019, precisa che sin dal mese di agosto 2018, si era profilata la possibilità che l'Isola delle Tresse avesse esaurito la capienza e che, in attesa delle necessarie verifiche, ne era disposta la sospensione dei conferimenti. ⁽⁵²⁾

Come appare chiaro, c'è un po' di confusione tra « esaurimento » e « quasi esaurimento » di Isola delle Tresse.

Contemporaneamente, in considerazione del fatto che l'Autorità di sistema portuale aveva segnalato l'urgente necessità di provvedere alla ricalibratura di tratti di canale parzialmente interrato, al fine di evitare il declassamento del canale portuale Malamocco - Marghera, veniva disposto da parte del Provveditorato per le opere pubbliche che tutti i sedimenti di colonna « B » e di colonna « C » fossero conferiti nelle vasche di colmata « B » e « C » di Molo Sali.

(51) doc. 385/2 proveniente dalla Società Tressetre

(52) doc. 398/2

Pertanto, tutti i fanghi dragati vengono di fatto portati al Molo Sali, almeno fino al data del 30 dicembre 2019, quando con delibera della Giunta regionale del Veneto n. 2025 del 2019, la gestione del Molo Sali passa dalla SIFA s.c.p.a., società controllata dalla regione Veneto all'Autorità di sistema portuale e si scopre che il Molo Sali ha dei problemi di tenuta del palancoolato, sicché cessano i conferimenti.

Tale dato è stato confermato dall'amministratore delegato della società Sistema integrato Fusina ambiente (SIFA) Cristiano Franzoi, il quale, nel corso dell'audizione del 15 gennaio 2020, ha dichiarato:

1. che, nel periodo compreso tra il mese di febbraio 2010 (inizio della gestione della cassa di colmata Molo Sali) e il mese di agosto 2018, erano pervenuti esclusivamente sedimenti della classe « oltre-C »;

2. che, successivamente, a partire dal mese di settembre 2018 fino al mese di novembre 2018, erano pervenuti sedimenti anche « entro-C » e finanche sedimenti « entro-B ».

Ciò era avvenuto, a seguito di richieste esplicite dell'Autorità di sistema portuale, a cui era seguita l'autorizzazione del Provveditorato interregionale opere pubbliche, nonché il nullaosta del Comitato di sorveglianza, di cui all'articolo 16 dell'Accordo di programma Moran-zani.

Più nel dettaglio, l'Autorità di sistema portuale aveva richiesto di poter conferire sedimenti « entro C » ed « entro-B », non trovando siti disponibili per la loro allocazione, in conseguenza dell'esigenza di effettuare interventi di escavo urgenti, per garantire la sicurezza della navigazione ed evitare pesanti ricadute sull'economia del porto.

Tale evenienza risulta peraltro confermata nella suddetta delibera della Giunta regionale nella quale si legge: « Il Comitato di sorveglianza ha altresì autorizzato l'Autorità di sistema portuale, nelle more di una più ampia revisione dell'accordo di programma, al conferimento di sedimenti entro C, ai sensi del protocollo n. 93, derivanti dai lavori di escavo aventi carattere di urgenza e rivolti ad eliminare i rischi per la sicurezza della navigazione lungo il canale Malamocco-Marghera ».

Quindi, dapprima, in piena conformità alle previsioni dell'accordo di programma, sono stati inviati al Molo Sali solo sedimenti « oltre C », comunque non classificabili come rifiuti pericolosi, e poi, una volta esaurite le vasche di colmata di Isola delle Tresse, sono stati inviati a Molo Sali anche sedimenti entro colonna C e sedimenti entro colonna B.

Tutto ciò in coincidenza con l'indisponibilità delle casse di colmata di Isola delle Tresse, per sopraggiunta incapienza.

Come si è sopra accennato, vi è un fatto sopraggiunto, rappresentato dalla deliberazione della Giunta regionale n. 2025 del 30 dicembre 2019 che, a modifica dell'Accordo di programma Moran-zani, ha previsto il trasferimento all'Autorità di sistema portuale dell'attività di gestione e custodia della cassa di colmata « Molo Sali », a decorrere dalla sottoscrizione di un verbale di consegna da eseguirsi in contraddittorio con SIFA.

Con la suddetta delibera, è stato altresì previsto:

A) l'assunzione della sistemazione da parte dell'Autorità di sistema portuale della cassa di colmata di Molo Sali, con il ripristino del palancoolato e relativi oneri a carico della stessa Autorità di sistema;

B) il riempimento della cassa di colmata da parte dell’Autorità di sistema mediante il conferimento di sedimenti di dragaggio « entro C », in aggiunta ai sedimenti « oltre C non pericolosi », già previsti dal Moranzani stesso;

C) la possibilità per il comune di Venezia e per il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di conferire presso la stessa cassa di colmata sedimenti derivanti dalle proprie attività manutentive.

In precedenza la SIFA s. c. p.a., società di progetto concessionaria della regione Veneto per la progettazione, costruzione e gestione del Progetto integrato Fusina (PIF), che aveva in gestione la cassa di colmata di Molo Sali, aveva provveduto negli anni 2005-2006 a realizzare un palancolato di contenimento, idoneo ad assicurare la continuità e la completa tenuta idraulica laterale del fondo, nonché per consentire l’isolamento dell’area.

Nel 2008 era stato sottoscritto il cosiddetto Accordo di programma Moranzani, che per quanto riguarda quanto di interesse (la cassa di colmata Molo Sali), ne aveva previsto l’utilizzo, quale sito di allocazione definitiva, per 750 mila metri cubi di sedimenti da dragaggio con caratteristiche « oltre C non pericolosi », secondo quanto previsto dal Protocollo fanghi del 1993, provenienti dall’escavo dei canali portuali della laguna di Venezia.

La previsione originaria, sulla scorta di quanto indicato nell’Accordo di programma Moranzani, indicava in tre anni la durata, a partire dal 2008, del periodo necessario alla saturazione della capacità dell’infrastruttura di Molo Sali di 750 mila metri cubi. Tuttavia, è accaduto che ad oggi, a distanza di oltre vent’anni, risultano conferiti solo circa 350 mila metri cubi, di cui 300 mila « oltre C » e 50 mila « entro C » e addirittura « entro B » conferiti dal mese di settembre 2018 al mese di novembre 2018, per far fronte ai lavori di escavo aventi carattere di urgenza e rivolti ad eliminare i rischi per la sicurezza della navigazione, lungo il canale Malamocco-Marghera.

Rimane, da ultimo, del tutto marginale l’utilizzo dei fanghi di classe « A », in considerazione del fatto che ve ne sono pochi e non perché tali fanghi, come hanno concordemente affermato Martino Conticelli e Andrea Menin nel corso delle loro audizioni del 10 luglio 2019, in occasione delle attività di dragaggio svolte, vengono in pratica lasciati lì dove gli stessi si trovano, a prescindere dalla loro quantità.

Va rilevato sul punto che non viene svolta da parte del Provveditorato per le opere pubbliche alcuna attività di ripascimento lagunare.

La conclusione è che per tutti i canali interni al porto commerciale di Marghera, non vi sono manutenzioni programmate, ma vengono effettuati dragaggi mirati in funzione di particolari esigenze legate alla fruibilità delle banchine e alle portualità in generale⁽⁵³⁾.

2.9. Il canale Malamocco – Marghera

Il canale Malamocco – Marghera, noto come canale dei Petroli – perché venne realizzato per consentire alle navi petroliere di raggiungere di raggiungere direttamente le raffinerie del petrolchimico – ha

(53) doc 398/2 pag. 6

una lunghezza di 20 km., collega la bocca di porto denominata Malamocco a Marghera.

Nella prima parte, è perpendicolare all'isola del Lido e mantiene le profondità ormai storiche stabilite, con l'acqua che entra e che esce. A tale tratto seguono una curva (il curvone di San Leonardo, caratterizzato dalla prevalenza di fanghi di tipo « A ») e una parte litoranea, che arriva fino ai moli di Marghera, ai canali industriali di penetrazione (canale Nord, canale Sud, canale Ovest, canale Brentella) e ai bacini di evoluzione, volti a consentire la rotazione delle navi.

La parte litoranea (oggetto dell'intervento di rimozione dei sedimenti) è quella che normalmente si interra, in quanto prospiciente alle casse di colmata.

Invero, il fenomeno dell'interrimento è collegato ad altri aspetti di degrado complessivo delle casse di colmata, realizzate negli anni '60 del secolo scorso e destinate a una zona di espansione industriale.

Nella specie è accaduto che, non essendovi stata l'ordinaria manutenzione del confinamento, di competenza del Provveditorato per le opere pubbliche, le casse di colmata – in quanto sottoposte agli agenti e alle correnti – si sono erose e il materiale ivi depositato è scivolato nel canale, depositandosi sul fondo, con conseguente innalzamento degli stessi fondali.

A tale proposito, il direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale, Andrea Menin, nel corso dell'audizione del 10 luglio 2019, ha dichiarato che per quanto riguarda l'intervento sul canale Malamocco – Marghera, nel tratto sopra indicato « a partire dal giugno-luglio 2018, era stata segnalata da parte della Capitaneria di porto la necessità di intervenire rapidamente per scavare e per riportare a quota il piano regolatore portuale (i -12 del piano regolatore) un tratto di canale Malamocco-Marghera, che è il tratto che va da Fusina fino in prossimità della cassa di colmata D, che era la cassa a destra, poco prima di Dogaletto come localizzazione. In quel periodo si era verificato che quel canale aveva subito nell'arco degli anni un progressivo interrimento, con quote che oscillavano da -10 a -11 (in alcuni tratti anche qualcosa di meno), quindi aveva necessità di essere scavato per riportare a condizioni di sicurezza la navigabilità ».

Erano quindi intervenuti e, sulla base di una caratterizzazione effettuata nel 2016 – da cui emergeva che si trattava di fanghi di classe B (poco inquinati) – era stato effettuato il dragaggio e i relativi fanghi erano stati portati nelle vasche di Molo Sali, dal momento che le vasche di colmata di Isole delle Tresse avevano esaurito la loro capienza.

Sicché, a partire dal mese di settembre 2018 fino al successivo mese di novembre, erano pervenuti a Molo Sali sedimenti anche « entro C » e, finanche, sedimenti « entro B », pari a complessivi 50 mila metri cubi di sedimenti.

2.10. Il canale Vittorio Emanuele III

Altra vicenda, strettamente connessa al canale Malamocco – Marghera, concerne il mancato dragaggio del canale Vittorio Emanuele III che, attraverso il canale della Giudecca, congiunge la città storica con Porto Marghera.

Per questo canale, il piano regolatore portuale prevede una profondità di –11 metri, mentre attualmente la profondità oscilla tra – 7 e – 8 metri.

Di conseguenza, allo stato, il canale Vittorio Emanuele III consente solo un traffico di mezzi di servizio e non è percorribile da navi crociera.

Ed è proprio tale impedimento che ostacola la possibilità di vie alternative al canale della Giudecca e al conseguente passaggio davanti a San Marco delle grandi navi.

Secondo il Segretario generale dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Martino Conticelli, per aumentare la profondità del canale Vittorio Emanuele III, portandola a quella di –10,50 metri, in modo da consentire il passaggio delle navi da crociera, che hanno un pescaggio di 9/10 metri, è necessario procedere allo scavo di circa 1,5 milioni di metri cubi di sedimenti, con un costo stimato a carico della stessa Autorità di sistema portuale che oscilla tra i 30 e i 40 milioni di euro.⁽⁵⁴⁾

In tal caso, potrebbero passare navi da crociera di una certa stazza (135.000, 200.000 tonnellate e con una lunghezza pari a 345 metri, che sono le ammiraglie del settore) e, tuttavia, va detto che il Malamocco-Marghera non ha queste esigenze di escavo, in quanto l’escavo che la Capitaneria di porto sta proponendo riguarda prevalentemente le navi da carico, che hanno un pescaggio maggiore, vicino ai – 12 metri.

Detto ciò, bisogna aggiungere che, allo stato, non è possibile effettuare uno scavo delle dimensioni di –10,50, per le navi da crociera, ovvero uno scavo di –12 metri, per le navi da carico, in quanto manca un sito di destinazione dei fanghi (che deve essere individuato nell’ambito di un Piano morfologico, che non è stato ancora approvato), posto che è assolutamente insufficiente il sito dell’Isola delle Tresse, presso il quale vengono normalmente inviati i fanghi di colonna «B» e «C».

Naturalmente – va precisato per completezza sul punto – non sussiste solo il problema del passaggio delle navi da crociera da piazza San Marco, ma anche quello della mancanza di una via alternativa al canale dei Petroli per raggiungere Porto Marghera o uscirne.

Allo stato, non vi sono navi commerciali in entrata e in uscita da Porto Marghera, ma solo navi che entrano oppure escono, in via alternativa (*one way*), percorrendo l’unico canale navigabile, il canale dei Petroli, e questo costituisce un problema non da poco per lo sviluppo dell’area industriale di Porto Marghera, da tutti gli operatori propugnato.

Vi sono infine i bacini di evoluzione, che consentono la rotazione delle navi, e quattro canali industriali di penetrazione e, cioè, il canale nord, un piccolo canale, denominato Brentella, il canale ovest e il canale sud.

2.11. Il dragaggio dei canali

A loro volta, il dirigente del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe e il comandante della

(54) Resoconto audizione del 10 luglio 2019, pag. 23

capitaneria di porto di Venezia, Piero Pellizzari, nel corso della loro audizione dell'11 luglio 2019, hanno confermato le seguenti circostanze:

1) che nei canali lagunari viene rinvenuto materiale di tipo « B » e, talvolta, di tipo « C », mentre in questi canali è molto rara la presenza di sedimenti « oltre C », che viceversa viene riscontrata nei canali portuali;

2) che i sedimenti di tipo « B », che costituiscono la grande maggioranza di quelli dragati nei canali lagunari, nonché un'aliquota di quelli « entro C », in quanto debolmente inquinati, vengono smaltiti, a cura dell'Autorità di sistema portuale, in distinte vasche di contenimento nell'Isola delle Tresse;

3) che, tuttavia, l'Isola delle Tresse, in cui viene confinata la gran parte dei sedimenti, ha raggiunto livelli prossimi alla saturazione, pur se vi è intervenuto di recente il decreto del Provveditorato del 18 dicembre 2020, che ne ha autorizzato il rialzo dell'isola di circa 12,50 metri, per aumentarne la capienza, che comunque nelle previsioni è destinata ad essere riassorbita nel giro di due anni;

4) che i sedimenti « oltre C » non pericolosi provenienti dai canali portuali vengono conferiti alla vasca di colmata di Molo Sali, che è cinturato e impermeabilizzato ed ha ancora una capienza di qualche centinaio di migliaia di metri cubi;

5) che l'Autorità di sistema portuale, prima del dragaggio dei sedimenti, effettua la loro caratterizzazione, con il prelievo dei campioni e la loro analisi presso laboratori specializzati;

6) che i sedimenti dragati, prima di essere confinati nei due siti anzidetti, vengono controllati solo dalle società che gestiscono i due siti, che per Tresse è la società Tressetre s.c.p.a. e, per il Molo Sali, è la SIFA s.c.p.a., società controllata dalla regione Veneto;

7) che nel Protocollo fanghi del 1993 si prevedeva che i fanghi una volta dragati, anche se debolmente inquinati, non dovevano tornare a contatto con le acque lagunari, sicché hanno continuato ad essere allocati, senza opportuna separazione, nelle vasche di colmata dell'Isola delle Tresse, nonostante la necessità di ricollocarli nelle barene circostanti, allo scopo di contenere l'erosione della laguna.

8) che tale operazione di ripascimento lagunare potrà essere svolta solo dopo l'approvazione del Nuovo protocollo fanghi e del Piano morfologico, considerato che materiali di tipo « B » già depositati da anni nell'Isola delle Tresse, nel frattempo, si sono ulteriormente puliti o comunque depurati, sicché ad oggi appaiono idonei per essere riprelevati e rimessi in laguna.

Per i sedimenti « oltre C, pericolosi trattati e non pericolosi », il dirigente dell'assessorato regionale allo sviluppo economico ed energia del Veneto, Paolo Campaci, nel corso dell'adizione dell'11 luglio 2019, ha riferito che tale tipologia di rifiuti saranno destinati « fuori laguna » alla discarica, ancora da realizzare, posta nel cosiddetto Vallone

Moranzani, in un'area sita nella parte più meridionale della zona industriale, a nord del canale navigabile del Nuovissimo⁽⁵⁵⁾.

Si tratta di un'area, al di sotto della quale .- come si è già detto – vi sono vecchie discariche di rifiuti industriali che sono state messe in sicurezza e, al di sopra delle quali, è stata prevista sin dal 2008 la realizzazione di una nuova discarica da 2,5 milioni di metri cubi per i fanghi « oltre C ».

I ritardi nella realizzazione della discarica sono stati causati anche dalla presenza di quattro linee elettriche di Terna, che sono state demolite e interrato, in uno con il tratto Dolo – Camin, per poter liberare l'area e realizzare la discarica solo in parte.

2.12. Il porto di Chioggia

Per effetto del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS), che comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Si tratta di un unico sistema per il Porto Laguna di Venezia, cioè un unico contesto geografico, ambientale, sociale ed economico. Un sistema di due porti per servire in modo complementare, ognuno con le proprie caratteristiche e specificità, un mercato di fatto coincidente.

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale è un ente pubblico non economico. Il suo compito è indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolge la manutenzione delle parti comuni, mantiene i fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianifica lo sviluppo del territorio portuale.

Infine, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

Avendo creato l'Autorità di sistema portuale, c'è uno strumento macro che è il DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema), che prevede una pianificazione complessiva degli scali di Venezia e di Chioggia. Scali che si connettono con il sistema logistico infrastrutturale a terra e retroportuale, in un'ottica di sistema.

Fatto questo documento, i singoli scali, Venezia e Chioggia, sono tenuti ad adottare un nuovo Piano regolatore, che è il vero strumento urbanistico.

C'è un piano macro (regionale) e poi c'è un piano locale (comunale).

Il Piano regolatore portuale è lo strumento urbanistico che, all'interno dell'ambito portuale, definisce le destinazioni funzionali e, soprattutto, dovrebbe definire anche le reti di connettività, in maniera tale da efficientare il porto e permettere quella razionalizzazione della logistica, con risvolti positivi in termini di emissioni ambientali. Invero, non v'è dubbio che, se si fa meglio o con meno ovvero trasportando meglio o spostando dalla ruota alla ferrovia o alla chiatta (perché vi sono anche le vie di navigazione interne) si raggiunge una razionalizzazione tecnica e anche minori emissioni e minori carichi sulle strade.

(55) Resoconto dell'audizione, pag. 27

Il DPSS è il macropiano, i due piani singoli vengono successivamente.

Quello che — come ha dichiarato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, nel corso dell'audizione del 29 gennaio 2020 — si sta realizzando è la redazione di un nuovo di DPSS, che prevede una serie di accordi con i quattro comuni di Venezia, Chioggia, Mira e Cavallino-Treporti.

È stato già raggiunto un accordo con il comune di Chioggia ed è in corso di redazione l'accordo con i comuni di Mira e di Cavallino.

Viceversa, è in corso la discussione per ovvi motivi, essendo molto più ampio il coinvolgimento, con il comune di Venezia con il quale comunque anche l'accordo è in dirittura d'arrivo.

Le aree che verranno individuate dal DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema) sono le cosiddette aree di interazione porto/città, le aree contermini (quelle dove ci sono i due confini anche fisici tra il porto, ma non necessariamente, e la città).

L'individuazione delle aree avviene di comune accordo o dal porto che le suggerisce alla città di riferimento, la quale diventa l'ente che stabilisce la pianificazione puntuale, pur rimanendo all'interno delle aree portuali.

Questo permette di separare o di creare dei *buffer* tra le attività puramente portuali e industriali all'interno dei porti e le attività che, essendo vicine alla città, non dovrebbero e non potrebbero più avere un impegno pesante anche di suolo e di attività per ovvi motivi di coesistenza tra città e porto.

Nell'arco di un anno saranno chiusi i quattro pezzi di DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema), per poi poter cominciare con la fase autorizzativa del DPSS vero e proprio, che deve passare anche per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima dell'approvazione da parte della regione, come definito dalla legge n. 84 del 1994 ora in vigore.

Anche il porto di Chioggia, come quello di Venezia, abbisogna di effettuare alcuni dragaggi manutentivi, perché nel corso degli anni, è stata fatta poca manutenzione e ha perso molto fondale. Quindi, per tornare ad essere competitivo come porto, ha bisogno anche di tali interventi.

È anche importante proseguire nell'opera di consolidamento delle spalle dei canali, cioè delle sponde delle casse di colmata, che anche in questo caso in alcuni momenti hanno ceduto o comunque possono cedere⁽⁵⁶⁾.

In particolare, per quanto riguarda il porto di Chioggia, il segretario generale dell'autorità del sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, dott. Martino Conticelli, nel corso dell'audizione del 10 luglio 2019 ha riferito che il Ministero delle Infrastrutture aveva chiesto uno studio di fattibilità di un nuovo porto a Chioggia⁽⁵⁷⁾.

Era così emerso che il nuovo porto, a seconda di come venivano strutturati i bacini di evoluzione e i canali di accesso, prevedeva lo scavo nei canali di sedimenti, pari a circa 6/7 milioni e oltre di metri

(56) Resoconto audizione del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino del 29 gennaio 2020, pag. 13 e segg.

(57) Pag.13 e segg. del resoconto

cubi di fanghi non caratterizzati, pur se in questo caso non era neanche stata fatta la caratterizzazione.

Inoltre, era necessario almeno avere un disegno delle motonavi di collegamento, per sapere quanto bisognava scavare, per consentire il passaggio delle stesse, ai fini del collegamento.

Comunque, il tempo di percorrenza delle motonavi è di circa due ore in un verso e nell'altro.

In ogni caso solo la realizzazione delle opere portuali comporta una spesa di circa euro 200 milioni e, dunque, nella sostanza, sussiste il problema delle coperture finanziarie dell'opera, soprattutto, se rapportata alla stima del costo dell'escavo del canale Vittorio Emanuele III di Venezia — che viceversa ha il carattere dell'urgenza — per il quale è previsto un costo di gran lunga inferiore, pari a 30/40 milioni di euro, ma anche qui non v'è copertura⁽⁵⁸⁾.

Pertanto, com'è chiaro, il nuovo porto di Chioggia è un mero progetto, privo di ogni realistica prospettiva.

3. Conclusioni

a. Il contesto attuale

La Laguna di Venezia presenta, complessivamente, una situazione di grande difficoltà, considerato che, a fronte di una perdita media annua di sedimenti pari a circa un milione di tonnellate, non viene svolta alcuna attività di ripascimento lagunare di barene, velme e bassi fondali con conseguente rischio di irreversibilità del danno ambientale.

Nella Laguna di Venezia ricoprono una notevole superficie le barene (oltre 90 km²), soprattutto nelle zone di nord-est e di sud-ovest.

Le barene sono importantissime dal punto di vista ecologico: contribuiscono a favorire il ricambio idrico, limitano l'impatto delle maree sul livello dell'acqua funzionando da vaso di espansione, moderano l'azione del moto ondoso, ospitano una caratteristica vegetazione e una ricca avifauna.

Alle barene si contrappongono le velme che, viceversa, sono zone prive di vegetazione perché emergono solo in particolari condizioni di bassa marea.

Velme e barene, a causa della perdita dei sedimenti, tendono a sparire, nella assoluta mancanza di ogni attività di ripascimento.

Viceversa, i canali portuali per lo più artificiali tendono a riempirsi. 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.

Il mantenimento della navigabilità dei canali portuali richiederebbe quindi la continuativa esecuzione di lavori nella forma di una sistematica e continuativa manutenzione ordinaria che per quanto precedentemente esposto, non ha storicamente avuto la frequenza necessaria, così da rendere necessarie forme di manutenzione straor-

(58) Resoconto audizione 10 luglio 2019 del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale per i porti di Venezia e di Chioggia, Martino Conticelli, pag. 23

dinaria che hanno prodotto diverse centinaia di migliaia di metri cubi di sedimenti, provenienti dai grandi canali portuali, come il canale Malamocco, che dovrebbero essere spostati verso l'Isola della Tresse.

A tale proposito, è sufficiente ricordare che nel mese di settembre 2018 è iniziato il dragaggio di una parte di tale canale (2 chilometri su circa 20 di lunghezza totale), che ha comportato uno scavo di 200.000 metri cubi di sedimenti, che hanno esaurito la capacità ricettiva di Isola delle Tresse, determinando il provvedimento di innalzamento del 18 dicembre 2020 fino a una quota media di + 12,50 m. s.l.m.m., con una capacità di ricezione di 1 milione di metri cubi.

Ma si tratta di un breve sollievo, poiché il fabbisogno annuo di deposito di sedimenti presso l'Isola delle Tresse da parte del Provveditorato per le opere pubbliche è di 500 mila tonnellate annue, considerato che l'Isola delle Tresse, cui vengono destinati tutti i fanghi dell'area lagunare, è insufficiente a contenere anche i fanghi della manutenzione straordinaria dei grandi canali portuali, in quanto la sua capienza riesce solo a far fronte alla manutenzione ordinaria dei canali di tutta la Laguna di Venezia.

Tutto ciò precisato, i principali fenomeni che investono l'ambiente lagunare di questo specifico settore sono:

1. la perdita media annuale di sedimenti da parte della laguna, calcolata dall'Università degli studi di Venezia, nella misura di circa un milione di tonnellate di metri cubi, di cui si è detto, che avviene attraverso le tre bocche lagunari e che, negli ultimi tempi, ha subito una accelerazione dovuta ai lavori del MOSE, che hanno determinato un restringimento delle suddette bocche lagunari, con conseguente aumento delle correnti in entrata e in uscita;

2. l'interrimento dei canali di grande navigazione, determinato dal passaggio delle navi, che avrebbero bisogno di una manutenzione costante, cioè ordinaria, ma che viceversa è molto carente;

3. l'opposto fenomeno di depauperamento dei fanghi dei bassi fondali della laguna, causato dalle maree.

b. La classificazione dei fanghi, secondo il livello di inquinamento

In tale contesto, sarebbe abbastanza naturale che i fanghi non inquinati dei canali di navigazione venissero utilizzati per il ripascimento della laguna, considerato che la legge speciale per Venezia del 16 aprile 1973, n. 171, impedisce che i sedimenti di escavo dei canali lagunari vengano portati fuori dalla laguna, salvo che contengano rifiuti pericolosi.

Viceversa, non solo, l'attività manutentiva e di ripascimento lagunare è allo stato inesistente, ma nei siti di destinazione, quali Isola delle Tresse, viene operata una confusione tra i fanghi delle varie classi o tipologie, sicché diventa impossibile separare quelli di qualità, da utilizzare per i ripascimenti lagunari.

Tanto più alla luce del fatto che, dalle analisi di caratterizzazione effettuate nell'intera laguna è emerso che, mentre la parte *ex* industriale, cioè Marghera, presenta sedimenti altamente inquinati, il resto della laguna, nella misura dell'80 per cento circa, ha un inquinamento

diffuso, sia pure di « tipo B » (debolmente inquinati) e solo una parte residuale della laguna versa in « colonna A », cioè non è inquinata.

Nonostante che i sedimenti siano considerati come una risorsa, cosa peraltro confermata dalle normative europee e nazionali, che li considerano rifiuti, solo in quanto sia stati classificati come « pericolosi » *ab origine*.

In attuazione della legge 8 novembre 1991, n. 360 (interventi urgenti per Venezia e Chioggia), è stato stipulato, in data 8 aprile 1993, un Protocollo di Intesa tra il Ministero dell'Ambiente, la regione Veneto, la provincia di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia, dal titolo « Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia ».

Il Protocollo di intesa, non solo reca criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di scavo dei canali lagunari, trasporto e reimpiego dei sedimenti, ma contiene anche una loro classificazione, in base alla concentrazione dei contaminanti.

Le suddette classi o colonne sono legate alla presenza nei sedimenti di alcune sostanze chimiche, nel senso che stabiliscono il limite dei vari materiali inquinanti all'interno delle carote (PCB, IPA, idrocarburi totali, pesticidi, ecc..).

A quest'ultimo proposito, il Protocollo del 1993 classifica i sedimenti in quattro classi, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa modalità di gestione e di destinazione:

a) i sedimenti di qualità entro colonna « A » possono essere utilizzati « a diretto contatto con le acque lagunari », per interventi di ripristino della morfologia lagunare, quali la ricostruzione di barene, velme e bassi fondali;

b) i sedimenti di caratteristiche « entro colonna B », in quanto poco inquinati, possono essere impiegati per il recupero e il ripristino di isole lagunari, purché realizzato in maniera tale da garantire un confinamento permanente dei sedimenti utilizzati, così da impedire ogni rilascio di inquinanti nelle acque lagunari;

c) i sedimenti di caratteristiche « entro colonna C », più inquinati, possono essere utilizzati per ampliamenti e innalzamenti di isole permanentemente emerse, realizzate con un confinamento che consenta di evitare qualsiasi rilascio di specie inquinanti, a seguito di processi di erosione, dispersione e infiltramento di acque meteoriche;

d) i sedimenti classificati come « oltre colonna C », devono essere distinti in « pericolosi » e « non pericolosi ».

I sedimenti « oltre colonna C, pericolosi », che sono veri e propri rifiuti pericolosi *ab origine* e, pertanto, vengono smaltiti in discarica, posta al di fuori del contermino lagunare e, precisamente nell'area denominata « 23 ettari » (vicina ma non contigua all'area del Vallone Moranzani), dove vengono inertizzati/stabilizzati.

In tale discarica sono stati conferiti — a partire dall'anno 1993 fino all'anno 2019 — circa cinquemila metri cubi di tali rifiuti pericolosi, su un totale di dieci milioni di metri cubi di fanghi complessivamente dragati.

In particolare, nell'area 23 ettari sono presenti molte vasche di stoccaggio dei rifiuti (Vasche Nord A1, A2 e B — Vasche Sud D, E — III

Vasca sezione F, G), che si configurano come aree di deposito preliminare finalizzato alla successiva esplicita collocazione nella discarica Vallone Moranzani dei rifiuti ricevuti, vasche che hanno una capienza complessiva di circa 300 mila metri cubi di rifiuti.

Nello specifico, i rifiuti pericolosi sono destinati nella « Vasca nord pericolosi », dove vengono inertizzati/stabilizzati (la vasca ha una capienza di 40.000 metri cubi di rifiuti). Di questi — come si è sopra ricordato — solo cinquemila metri cubi sono costituiti da fanghi di dragaggio pericolosi.

È evidente che si tratta di una percentuale minima di fanghi pericolosi, cioè di rifiuti, rispetto ai rilevanti quantitativi di sedimenti, che vengono dragati.

Viceversa, i sedimenti « oltre colonna C, non pericolosi », in seguito all'Accordo di programma Moranzani, stipulato il 31 marzo 2008, sono stati stoccati nelle vasche di colmata di Molo Sali, site nel contermine lagunare, ma questo avviene solo a partire dal mese di febbraio anno 2010, mentre prima di tale data i fanghi « oltre C, non pericolosi » finivano anch'essi in discarica, fuori del contermine lagunare, al pari dei sedimenti « oltre C pericolosi ».

L'anzidetto Protocollo fanghi dell'8 aprile 1993 per la gestione dei sedimenti lagunari, che doveva avere una durata sperimentale di 12 mesi, è stato di fatto applicato anche negli anni successivi e lo è tuttora, anche se vetusto e superato.

Allo stato, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia ha predisposto, sin dal 2016, lo schema di un nuovo protocollo fanghi/sedimenti, che in via generale opera la suddivisione della laguna in sezioni, con la possibilità di spostare il fango da una parte all'altra, purché la sezione che riceve questi sedimenti abbia le caratteristiche idonee per riceverlo, nel senso che sia analoga alla sezione di provenienza.

In buona sostanza, la sezione lagunare di partenza dovrebbe essere simile a quella di arrivo.

Tuttavia, nella nota inviata in data 26 giugno 2020, il Provveditore interregionale per le opere pubbliche ha comunicato che il nuovo protocollo fanghi/sedimenti — che attiene alla loro caratterizzazione — come pure il piano morfologico (strettamente connesso al primo, in quanto investe i siti di destinazione dei fanghi dragati), non sono ancora approvati dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, competenti, nonostante che la loro approvazione consentirebbe una più flessibile valutazione dei destini dei sedimenti lagunari ⁽⁵⁹⁾.

Vanno, infine, sottolineate purtroppo le seguenti circostanze:

1. i soggetti che hanno preso parte alle riunioni tecniche, finalizzate all'approvazione del nuovo protocollo fanghi/sedimenti, sono oltre al Provveditorato, anche i consulenti esperti della materia, la regione del Veneto, l'ARPA Veneto, l'Autorità di bacino, l'Avvocatura distrettuale dello Stato e l'ISPRA;

2. tutti i documenti concernenti il nuovo protocollo fanghi/sedimenti, sono stati condivisi, nell'ambito di appositi incontri, anche

(59) doc. 640/1

con le amministrazioni locali interessate e, cioè, la Città Metropolitana di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia;

3. i suddetti documenti sono stati anche formalmente vistati in segno di accettazione da parte di tutti i partecipanti.

Nonostante tali adempimenti, puntualmente avvenuti, a distanza di ormai quattro anni, dalla predisposizione dello schema di protocollo — da parte del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia — non si hanno notizie certe in ordine ai tempi in cui i ministeri competenti emetteranno i relativi decreti di approvazione del nuovo protocollo fanghi/sedimenti.

c. Le competenze: Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, Autorità di sistema portuale e Capitaneria di Porto

Tutto ciò precisato, vanno qui rappresentate le competenze delle varie autorità istituzionali, secondo il Protocollo fanghi del 1993, attualmente in vigore.

Il Provveditorato per le opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli V.G. — erede del soppresso Magistrato alle acque — dopo aver esaminato gli esiti della caratterizzazione chimico — fisica, già a corredo del progetto di dragaggio:

1. autorizza l'escavo dei canali fino alle sezioni di progetto, approvando il relativo progetto esecutivo;

2. autorizza il trasporto e il conferimento delle aliquote di sedimento in classe «B» e «C» presso le vasche di colmate site nell'Isola delle Tresse, mentre quelli classificati «oltre C», sono destinati alle vasche di colmata di Molo Sali;

3. unitamente all'atto autorizzativo, il Provveditorato emette le bolle di trasporto, stampate specificatamente per l'intervento a cui si riferiscono.

Gli altri operatori istituzionali presenti nella Laguna di Venezia sono l'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale e la Capitaneria di porto di Venezia.

Ai sensi della legge n. 84 del 1994 e del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, sul riordino della legislazione in materia portuale, l'Autorità di sistema portuale (AdSP) — già Autorità portuale — nello specifico settore, ha due obblighi, che sono il riflesso delle autorizzazioni del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto:

A. l'obbligo di effettuare in modo sistematico la caratterizzazione dei fondali, con il successivo invio dei sedimenti prelevati per le analisi presso centri indipendenti;

B. l'obbligo di effettuare il dragaggio delle aree portuali e dei canali lagunari di Venezia, in funzione del mantenimento della loro navigabilità e ciò, come sopra detto, previa autorizzazione del Provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, chiamata a indicare alla stessa Autorità di sistema portuale, che effettua il dragaggio anche la destinazione dei fanghi dragati.

Quanto alla Capitaneria di porto di Venezia, va osservato che il decreto legislativo n. 152 del 2006 attribuisce alle Capitanerie di porto la competenza della sorveglianza e dell'accertamento delle violazioni in materia di tutela delle acque dall'inquinamento e della gestione delle risorse idriche (articolo 135), nonché la competenza ad accertare le violazioni e a erogare le sanzioni, di cui ai commi da 5 a 8 dell'articolo 296, in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per l'uso marittimo.

In via generale, il Corpo, attraverso la sua organizzazione periferica, opera sulla base di direttive vincolanti, generali e specifiche del Ministero dell'ambiente.

Nello specifico, la Capitaneria di porto di Venezia, oltre a svolgere il compito di definire le regole sulla sicurezza della navigazione lungo i canali lagunari, con l'emanazione di apposite ordinanze, svolge attività di controllo sulla destinazione dei fanghi dragati e trasportati mediante chiatte ai siti di destinazione, per singoli lotti, affinché non vi sia una gestione che sfugga al controllo.

d. Le vasche di colmata di Isola delle Tresse

L'ex-Magistrato alle acque di Venezia, ora Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, individuò l'Isola delle Tresse quale destinazione dei fanghi « entro colonna C », provenienti dalle attività di scavo e dragaggio di canali portuali, rii e fondali della città di Venezia e della Laguna.

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. Si tratta di un'isola in laguna, a margine di un canale portuale.

I primi conferimenti all'Isola delle Tresse sono avvenuti nell'anno 1994, a seguito del Protocollo di Intesa dell'8 aprile 1993, sopra richiamato e in attuazione della legge n. 360 del 1991 (art. 4 punto 6), che aveva previsto che i fanghi non tossici estratti dai canali di Venezia potessero essere mantenuti all'interno del contermine lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle acque – ora Provveditorato per le opere pubbliche – comprese isole, barene e terreni di gronda, purché fosse garantita la sicurezza ambientale secondo i criteri stabiliti dalle competenti autorità.

Fatto sta che, nel corso di questi anni (1994/2020), sono stati depositati presso le vasche di colmata di Isola delle Tresse ben otto milioni di metri cubi di sedimenti « entro colonna C ».

Tenuto conto che l'Isola delle Tresse risulta permanentemente emersa, in base al Protocollo del 1993, vi possono essere allocati sia sedimenti di classe « entro B », sia sedimenti « entro C ».

Purtroppo, il concessionario Tressetre s.c.p.a., nella relazione pervenuta in data 11 novembre 2019, riferisce che il deposito dei fanghi nelle vasche di colmata dell'isola avviene senza che venga operata alcuna distinzione tra le due tipologie di materiali⁽⁶⁰⁾.

La mancata separazione dei sedimenti tra aree riservate a deposito di « colonna B » e aree riservate a sedimenti di « colonna C » è stata rilevata come fatto del tutto anomalo dall'ARPA Veneto, nel controllo effettuato all'Isola delle Tresse, ed è stata per tale motivo anche oggetto

(60) docc. 385/1/2

di segnalazione al Provveditorato per le opere pubbliche, ma la situazione è rimasta invariata.

Manca, dunque, un piano di gestione per la separazione dei sedimenti, ai fini della valorizzazione di quelli di qualità buona, con finalità di ripascimento lagunare e di ricostruzioni morfologiche, che pertanto non vengono perseguite.

Questa è una delle cose che probabilmente nella procedura del « *Nuovo protocollo fanghi* » verrà presa in considerazione: quando si tratteranno dei sedimenti diversi per qualità, sarà necessario operare una separazione tra gli stessi, per valorizzare quei sedimenti di qualità buona (come l'A o il B, in quanto utilizzabile).

In tal caso, i sedimenti di classe A o comunque quelli di buona qualità potranno essere utilizzati per i ripascimenti di barene, velme o di bassi fondali, considerato che si tratta di sedimenti che devono rimanere in laguna e devono servire per le ricostruzioni morfologiche.

Vi è infine una categoria di fanghi di classe dubbia, che abbisognano di una ulteriore caratterizzazione in sito per verificare se sono « oltre C » e che, pertanto, vengono temporaneamente stoccati all'interno di quattro vasche stagne in calcestruzzo presenti nell'Isola delle Tresse.

All'esito della caratterizzazione effettuata, con riferimento allo stesso Protocollo del 1993, questi sedimenti di classe dubbia possono essere collocati all'interno della stessa isola (nel caso in cui rispettino i limiti della colonna C ovvero inviati ad impianti idonei (Molo Sali/Area 23 ettari), nel caso in cui invece superino la colonna C.

Il Provveditorato per le opere pubbliche, con la nota in data 20 novembre 2019 ⁽⁶¹⁾, ha comunicato che, sin dal mese di agosto 2018, si era profilata la possibilità che l'Isola delle Tresse avesse esaurito la capienza e che, in attesa delle necessarie verifiche, ne era stata disposta la sospensione dei conferimenti di fanghi. Di contro, la società Tressetre s.c.p.a., che gestisce il sito, con nota pervenuta in data 11 novembre 2019 ⁽⁶²⁾, comunica che la capacità di messa a dimora dei sedimenti è « in fase di esaurimento » e che alla data odierna (novembre 2019) sono ancora conferibili circa 50.000 mc. di sedimenti misurati in bolla.

Allo stato, è in corso di approvazione un ulteriore progetto di rialzo dell'Isola delle Tresse, presentato e sottoscritto il 10 luglio 2019 tra il Provveditorato alle opere pubbliche e l'Autorità portuale di Venezia, per un ulteriore progetto di innalzamento dell'isola, fino a metri 12,50 (da metri 10), con il conseguente aumento della capacità di accoglienza di circa un milione di metri cubi di sedimenti o fanghi.

Per tale progetto è in corso *l'iter* di approvazione oramai da molti mesi e, finalmente, il progetto tecnico di adeguamento dell'Isola è stato approvato da parte del Provveditorato per le opere pubbliche con decreto n. 1149 del 18.12.2020 ⁽⁶³⁾.

Nella relazione della città metropolitana di Venezia del 25 giugno 2020 (doc. 637/2) si parla anche di profili di legittimità della concessione, posto che i provvedimenti concessori alla società privata Tressetre sono scaduti, sicché sono stati siglati due atti aggiuntivi per consentire alla stessa società di gestire ulteriormente l'isola.

(61) doc. 398/2

(62) doc 385/2

(63) doc. 747/2

Comunque, a parte questi problemi, va detto che l'innalzamento dell'isola sarà in grado di soddisfare le esigenze di dragaggio dei canali portuali della Laguna di Venezia, solo per un tempo limitato di circa un anno e mezzo o due.

Tutto ciò in base alla semplice considerazione che la quantità di fanghi annua, che viene depositata nelle vasche di colmata di Isola delle Tresse dall'Autorità di sistema portuale, è pari a 500 mila metri cubi.

Peraltro, dopo l'aumento programmato delle volumetrie di fanghi, l'Isola delle Tresse cesserà di essere destinataria di fanghi da dragaggio e sarà oggetto di riconversione e riqualificazione ambientale (la relativa concessione scade nel 2022).

Sicché, quella di Molo Sali, sita nel canale industriale nord di Porto Marghera, rimarrà l'unica cassa di colmata per il deposito dei fanghi dragati lungo i canali, ma con una capacità di accoglimento dei fanghi limitata.

e. La vasca di colmata di Molo Sali

Altra vasca di colmata è quella di Molo Sali, che è destinataria di fanghi di classe « oltre C non pericolosi ».

La sua capacità complessiva è pari a 750 mila metri cubi e dall'inizio della gestione della cassa di colmata Molo Sali, avvenuta nel mese di febbraio 2010 e fino al mese di agosto 2018, sono pervenuti solo ed esclusivamente 300 mila metri cubi di sedimenti della classe « oltre C non pericolosi ».

Quindi, in ben otto/nove anni, i sedimenti « oltre C non pericolosi », depositati al Molo Sali, hanno rappresentato una percentuale abbastanza esigua, rispetto agli altri sedimenti che rientravano nelle classi « entro B » ed « entro C », depositati sull'Isola delle Tresse.

E, tuttavia, a causa della sopravvenuta incapienza delle vasche di colmata di Isole delle Tresse, a partire dal mese di settembre 2018 e fino al novembre 2018 — a seguito dei dragaggi effettuati nel canale Malamocco-Marghera — sono stati portati al Molo Sali anche 50 mila metri cubi di sedimenti « entro-C e finanche sedimenti entro-B », per il totale complessivo di fanghi depositati, pari a 350 mila metri cubi (300 mila metri cubi più 50 mila metri cubi).

Detto ciò, allo stato, la cassa di colmata di Molo Sali versa in stato di manutenzione straordinaria, in quanto abbisogna del ripristino del palancolato, sicché, sono rimasti bloccati i conferimenti dei fanghi da dragaggio.

Sotto il profilo della gestione la cassa di colmata Molo Sali, già amministrata dalla SIFA s.c.p.a., società controllata dalla regione Veneto, è passata in gestione all'Autorità di sistema portuale.

Invero, con la deliberazione n. 2025 del 30 dicembre 2019 della Giunta regionale del Veneto, è stato approvato uno schema di atto aggiuntivo e modificativo dell'Accordo di programma Moranzani del 31 marzo 2008.

Con la suddetta delibera di Giunta è stato altresì previsto:

A) l'assunzione della sistemazione da parte dell'Autorità di sistema portuale della cassa di colmata di Molo Sali, con il ripristino del palancolato e relativi oneri a carico della stessa Autorità;

B) il riempimento della cassa di colmata da parte dell’Autorità di sistema mediante il conferimento di sedimenti di dragaggio « entro-C », in aggiunta ai sedimenti « oltre-C non pericolosi », già previsti dall’Accordo Moranzani;

C) la possibilità per il comune di Venezia e per il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di conferire presso la stessa cassa di colmata sedimenti derivanti dalle proprie attività manutentive.

Sta di fatto che, allo stato, Molo Sali non riceve alcun tipo di fanghi, nonostante la grave situazione dei canali lagunari.

Va detto che, per superare questa emergenza, l’Autorità di sistema portuale aveva predisposto, circa due anni fa, un progetto di ricovero dei fanghi dragati lungo il canale Malamocco-Marghera nelle casse di colmata prospicienti il canale stesso, che si erano erose, lasciando scivolare nel canale portuale i sedimenti.

Tale progetto, con il parere favorevole della Commissione di salvaguardia di Venezia, a livello locale veniva condiviso anche da tutti gli altri enti competenti e si concludeva con definitiva approvazione dello stesso Provveditorato.

Il progetto era molto semplice: un diaframma dapprima previsto in palancole metallico, poi sostituito dallo stesso Provveditorato con un palancole in legno, in quanto doveva essere comunque una soluzione provvisoria, anche se, comunque, avrebbe dato la possibilità di ricoverare qualche centinaio di migliaia di metri cubi di sedimenti.

Tuttavia, è accaduto che l’Autorità di sistema portuale, prima dell’esecuzione, ancorché si trattasse solo di dragaggio e di conferimento di questi sedimenti in cassa di colmata, sebbene, al di fuori dell’ambito portuale, ha ritenuto di sottoporlo a VIA o a *screening* di VIA.

Di conseguenza, è pervenuta la relativa richiesta da parte del Ministero dell’ambiente.

Il Provveditorato, da parte sua, ha predisposto tutta la documentazione relativa alla procedura di *screening* di VIA presso il Ministero dell’ambiente di tale progetto di ricostituzione delle casse di colmata, ma non vi è stata alcuna risposta da parte dello stesso ministero, sicché « il progetto ha subito un forte rallentamento » e allo stato è tutto fermo⁽⁶⁴⁾. Tale fatto è significativo del fatto che qualunque opera anche di carattere conservativo viene di fatto impedita o resa difficoltosa dai passaggi burocratici, con gravi conseguenze per il sistema lagunare.

f. L’« Area 23 ettari »

Come si è visto, solo i sedimenti « oltre C », nel caso in cui contengono « inquinanti pericolosi », vengono stati portati fuori laguna nella vasca dell’Area denominata « 23 ettari », vicina, ma non contigua all’area del vallone Moranzani.

L’Area « 23 ettari » non è una discarica, ma contiene alcune vasche per lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti, destinati dopo il loro trattamento al Vallone Moranzani

(64) Audizione del dirigente del Provveditorato per le opere pubbliche, Volpe Valerio, nel corso dell’audizione del 4 febbraio 2020, pagg. 15 e segg. del resoconto

In una di tali vasche, che complessivamente contengono oltre 300 mila metri cubi di rifiuti, sono stati conferiti, a partire dall'anno 1993 ad oggi, circa 5.000 metri cubi di sedimenti « oltre C », considerati rifiuti, in quanto pericolosi *ab origine*, su un totale di circa dieci milioni di metri cubi di fanghi dragati.

g. Il canale Malamocco – Marghera

Come si è detto, il fermo dell'attività di dragaggio lungo il canale Malamocco – Marghera, noto come canale dei Petroli, sta determinando l'innalzamento dei fondali dei canali di grande navigazione all'interno del porto di Venezia, che in conseguenza di tale innalzamento, non è percorribile dalle grandi navi commerciali.

Tale situazione ha portato al declassamento del porto e sta creando una vera e propria emergenza commerciale, considerato che sono ben 120 le navi che, nel corso dell'anno 2019, non sono potute entrare nel Porto.

L'impossibilità di procedere a interventi manutentivi lungo il canale Malamocco-Marghera, che non ha consentito di porre rimedio al progressivo interrimento della via d'acqua – già a partire dagli anni 2002/2003 – è stata causata principalmente:

1. dall'esaurimento della capacità residua dell'unico sito disponibile per i sedimenti « entro colonna C » Prot. '93, cioè, l'Isola delle Tresse;
2. dalla mancanza di siti per il conferimento dei sedimenti di tipo « B » secondo la classificazione del Protocollo fanghi del 1993 (che sono la maggioranza, sia nell'ambito lagunare nel suo complesso, sia nei canali di navigazione);
3. dall'impossibilità di riutilizzare sedimenti di colonna « A » per la ricostruzione di barene.

In particolare, a proposito del canale Malamocco-Marghera, a partire dai mesi di giugno-luglio 2018, era stata segnalata da parte della Capitaneria di porto la necessità di intervenire rapidamente per scavare e riportare a quota del piano regolatore portuale (- 12 del piano regolatore) il tratto di canale Malamocco-Marghera, che quello che va da Fusina fino in prossimità della cassa di colmata D.

Si era verificato che quel canale aveva subito nell'arco degli anni un progressivo interrimento, con quote che oscillavano da -10 a -11 (in alcuni tratti anche qualcosa di meno) e, quindi, aveva necessità di essere scavato per riportare la navigabilità in condizioni di sicurezza, considerato che l'ultima manutenzione del canale di grande navigazione Malamocco – Marghera è stata realizzata nel 2014.

Nella sostanza, la profondità del canale è ridotta di oltre due metri.

Nel mese di settembre 2018, era iniziato il dragaggio di quella parte del canale (2 chilometri circa sui 20 di lunghezza totale), dal momento che in quel tratto la sponda della cassa di colmata aveva ceduto e i fanghi erano precipitati nel canale di navigazione.

Era stato così iniziato uno scavo di 200.000 metri cubi di sedimenti, che aveva posto in evidenza una presenza di 20.000 – 30.000 metri cubi di fanghi di classe C, pari a circa il 10 per cento dei fanghi dragati,

mentre quasi tutto l'altro materiale scavato, nella misura del 70 per cento, rientrava nella colonna B e il residuo 10 per cento rientrava nella colonna A.

In realtà, a motivo dell'esaurimento di Isola delle Tresse, una quota parte di sedimenti, per circa 50 mila metri cubi contenenti fanghi « *entro C* » ed « *entro B* » — come si è visto — era andata a Molo Sali, nonostante che tale sito fosse destinato ad accogliere solo sedimenti « *oltre C* », in base all'Accordo di Programma Moranzani del 2008.

Fatta salva, comunque, la successiva modifica di tale accordo, intervenuta con la delibera di Giunta regionale n. 2025 del 30 dicembre 2019, di cui si è sopra detto, in forza del quale la gestione del Molo Sali è passata da SIFA all'Autorità di sistema portuale.

h. Il canale Vittorio Emanuele III

Così rappresentata la situazione del canale Malamocco- Marghera, va detto che ancora più complessa e molto più grave è la situazione del canale Vittorio Emanuele III.

Il suddetto canale congiunge la città storica con Porto Marghera, attraverso il canale della Giudecca.

Il piano regolatore portuale prevede per questo canale una profondità di -11 metri, mentre attualmente la profondità oscilla tra - 7 e - 8 metri e tale situazione, non solo, impedisce un percorso di doppia navigabilità in entrata e in uscita delle navi commerciali dall'area di Porto Marghera, ma non consente alle navi da crociera vie alternative, rispetto al percorso lungo il canale della Giudecca.

Di conseguenza, allo stato, il canale Vittorio Emanuele III consente solo un traffico di mezzi di servizio e non è percorribile da navi crociera. Ed è proprio tale impedimento che ostacola la possibilità di vie alternative al canale della Giudecca, con il conseguente passaggio davanti a San Marco delle grandi navi.

Secondo il Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Martino Conticelli, per aumentare la profondità del canale Vittorio Emanuele III, portandola a quella di -10,50 metri, in modo da consentire il passaggio delle navi da crociera, che hanno un pescaggio di 9/10 metri, è necessario procedere allo scavo di circa 1,5 milioni di metri cubi di sedimenti, con un costo stimato a carico dell'Autorità di sistema portuale che oscilla tra i 30 e i 40 milioni di euro.

Fatto sta che l'Autorità di sistema portuale è sprovvista dei fondi necessari a tale manutenzione straordinaria.

In conclusione, il mancato dragaggio del canale Vittorio Emanuele III è dovuto, sia alla carenza di siti di conferimento, sia alla carenza dei fondi necessari al dragaggio.

Alla luce di quanto sopra esposto si spiega la ragione per cui non sono stati ancora approvati il Nuovo piano fanghi e il Nuovo piano morfologico, che sta determinando la completa paralisi delle attività di dragaggio di tutti i canali lagunari e ciò a motivo:

1. dell'insufficienza del Protocollo fanghi del 1993;
2. della mancanza di siti di destinazione dei fanghi, dal momento che i sedimenti di « classe A », utilizzabili per il ripascimento lagunare,

non vengono neanche prelevati dai siti in cui si trovano e quelli di « classe B » (debolmente inquinati) e di « classe C » (maggiormente inquinati) non vengono gestiti in modo separato nelle vasche di colmata di Isola delle Tresse, con la conseguenza che tale confusione determina la inutilizzabilità di tutti i fanghi lagunari.

In questa situazione ha poco senso parlare di Nuovo protocollo fanghi, con il superamento del sistema di controllo sulla presenza degli inquinanti nei fanghi, dal nuovo protocollo che, recependo le più recenti normative nazionali ed europee, prevede — tra l'altro — anche l'analisi biologico-tossicologica del materiale ivi contenuto, con valutazioni in merito alla parte animale che popola la laguna e verifiche *in situ* con gabbiette, in funzione del quale individuare il sito di destinazione dei sedimenti lagunari.

Si prevede che gli animali vengano messi per un *tot* di tempo, quindi tirati fuori e portati in laboratorio per valutarne l'effetto ⁽⁶⁵⁾.

E ciò per la ragione che, per un verso, non sono stati individuati altri siti di destinazione dei sedimenti e, per altro verso, « non è prevista una nuova isola per colmare le carenze di Isola delle Tresse », come ha dichiarato il dirigente del provveditorato per le opere pubbliche del Triveneto, Valerio Volpe, nel corso della sua audizione del 4 febbraio 2020.

In conclusione, si versa in una situazione di stallo.

i. La possibile soluzione del problema e l'« Accordo di Programma Moranzani »

Occorre, a questo punto, richiamare l'Accordo di programma Moranzani, che prevede nel complesso una serie di interventi di riqualificazione ambientale nell'area di Malcontenta, a Venezia.

L'Accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia — Malcontenta — Marghera, denominato Accordo Moranzani, è stato sottoscritto, in data 31 marzo 2008, dai numerosi soggetti intervenuti.

In particolare, l'Accordo di programma anzidetto è stato sottoscritto dal Commissario delegato per l'emergenza socio economico ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, dal ministero dell'ambiente, dalla regione del Veneto, dal Magistrato alle acque, dalla provincia di Venezia, dal comune di Venezia, dal commissario delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007, dall'Autorità portuale di Venezia, dal Consorzio di bonifica sinistra medio Brenta, dalle società San Marco Petroli, Terna e Enel Distribuzione SpA.

Si tratta di dodici soggetti diversi che hanno condiviso una serie di azioni che, nelle intenzioni dei sottoscrittori, avrebbero dovuto consentire, quando fossero state realizzate, di riqualificare una delle aree più degradate della terraferma veneziana e cioè l'area Malcontenta — Moranzani.

(65) Resoconto audizione Andrea Menin, pag. 25

L'Accordo di programma Moranzani nasce dall'esigenza di individuare un sito di conferimento definitivo dei sedimenti di dragaggio dei canali portuali, il Vallone Moranzani.

Si tratta di una ampia area, sita all'interno dell'ambito portuale — ma non lato acqua — che è stata riempita, prima del 1982, con rifiuti industriali, quindi utilizzata come discarica, sulla quale è stato realizzato un intervento di messa in sicurezza permanente, mediante un diaframma e un *capping* e che ha ancora una capacità complessiva di riempimento, sopra le vecchie discariche, pari a circa 2,5 milioni metri cubi di fanghi dragati dai canali portuali.

In particolare, in via di certificazione, è in progetto l'intervento definito « Vallone Moranzani », il quale consiste nella realizzazione di una cassa di colmata per lo smaltimento principalmente di fanghi/sedimenti inquinati, ma non pericolosi, provenienti dallo scavo dei canali industriali di Venezia-Porto Marghera.

Dunque, si tratta di sedimenti appartenenti alla classe « oltre C non pericolosi » del Protocollo fanghi del 1993, attualmente destinati a Molo Sali.

Appare evidente che, se si vuole realizzare l'opera di riempimento del Vallone Moranzani in tempi ordinari e in funzione della realizzazione della riqualificazione ambientale dell'area, non è sufficiente solo il ricorso ai sedimenti o fanghi di classe « oltre C non pericolosi », ma è necessario trasportare anche i fanghi di classe « C » o addirittura di classe « B ».

Sul punto, va considerato che i fanghi dragati in laguna di classe « oltre C non pericolosi » sono del tutto insufficienti a riempire il Vallone Moranzani, dal momento che in oltre dieci anni, a partire dal 2008, la quantità trasportata nelle vasche di colmata di Molo Sali è stata di appena 300 mila metri cubi.

Si fa presto a calcolare il tempo che occorrerebbe per riempire il Vallone Moranzani con circa 2,5 milioni metri cubi di fanghi se gli « oltre C non pericolosi » della laguna venissero usati a tale scopo.

Sul punto, va osservato che la regola, dettata dalla legge speciale per Venezia del 16 aprile 1973, n. 171, — secondo cui, in via di principio, i sedimenti di escavo dei canali lagunari non possono essere portati fuori dalla laguna — viene di fatto disapplicata dalla società Tressetre, che gestisce le casse di colmata di Isola delle Tresse, dal momento che i sedimenti ivi trasportati non vengono tenuti separati, a seconda che appartengano alla classe B o C, ma costituiscono un tutto indistinto.

Di conseguenza, i fanghi anzidetti non sono destinati ad essere utilizzati per il ripascimento lagunare, poiché essendo inquinati, sono destinati a rimanere permanentemente stoccati nelle vasche di colmata di Isola delle Tresse.

Se così è, non si vede la ragione per cui, in futuro, non possa essere prevista la destinazione nel Vallone Moranzani dei fanghi di « classe B » o di « classe C ».

Tanto più, in considerazione del fatto che allo stato l'attività di dragaggio è ferma, proprio a causa della mancanza di siti di conferimento.

Il fermo dell'attività di dragaggio sta determinando l'innalzamento dei fondali dei canali di grande navigazione portuale all'interno del

porto di Venezia, che in conseguenza di tale innalzamento, non è percorribile dalle grandi navi commerciali e ciò è causa di una vera e propria emergenza commerciale, se si considera che sono ben 120 le navi che – nel corso dell’anno 2019 – non sono potute entrare a porto di Marghera.

E ciò non è cosa da poco se si considera che il porto di Venezia (in sigla VCE) è l’ottavo porto per volume di traffico commerciale in Italia.

Peraltro, va rilevato che l’avvio e il completamento del sistema di interventi in area Moranzani, peraltro, è strettamente connesso e anzi subordinato all’interramento delle linee aeree di Terna, che altrimenti rappresentano un vincolo alla « coltivazione » della discarica, in quanto costituiscono un limite in altezza alla operatività.

Allo stato attuale le linee di Terna sono state interrato solo parzialmente lungo il tratto tra Fusina e Camin, in provincia di Padova. Per la precisione Terna ha dismesso e smantellato una linea di riserva ubicata sul fronte sud del Vallone Moranzani, consentendo l’avvio delle attività per il conferimento di soli 300 mila metri cubi di rifiuti, rispetto alla capienza complessiva di circa 2.500 mila metri cubi.

Si tratta, comunque di un passo in avanti per la realizzazione di un grande parco urbano tra Marghera e Malcontenta, che rappresenta un atto di risarcimento nei confronti di una città così pesantemente penalizzata da uno sviluppo industriale scriteriato, nel corso del Novecento.

1. Il porto di Chioggia.

Per effetto del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, è stata istituita l’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (AdSPMAS), che comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Si tratta di un unico sistema per il Porto Laguna di Venezia, cioè di un unico contesto geografico, ambientale, sociale ed economico. Un sistema di due porti per servire in modo complementare, ognuno con le proprie caratteristiche e specificità, un mercato di fatto coincidente.

Avendo creato l’Autorità di sistema portuale, c’è uno strumento macro che è il DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema), che prevede una pianificazione complessiva degli scali di Venezia e di Chioggia. Scali che si connettono con il sistema logistico infrastrutturale a terra e retroportuale, in un’ottica che costituisce « sistema ».

Fatto questo documento, i singoli scali, Venezia e Chioggia, adotteranno un nuovo Piano regolatore, che è il vero strumento urbanistico.

Le aree che verranno individuate dal DPSS sono le cosiddette aree di interazione porto/città, le aree contermini, quelle dove ci sono i due confini anche fisici tra il porto, ma non necessariamente, e la città.

Il DPSS è il macropiano, i due piani singoli vengono successivamente.

Anche il porto di Chioggia, come quello di Venezia, abbisogna di effettuare alcuni dragaggi manutentivi, poiché nel corso degli anni è stata fatta poca manutenzione e ha perso molto fondale. Quindi, per tornare ad essere competitivo il porto di Chioggia ha bisogno di essere dragato.

È anche importante proseguire nell'opera di consolidamento delle spalle dei canali, cioè delle sponde delle casse di colmata, che in alcuni casi hanno ceduto o comunque possono cedere.

In particolare, per quanto riguarda Chioggia, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, dott. Martino Conticelli, nel corso dell'audizione del 10 luglio 2019⁽⁶⁶⁾ ha riferito che il Ministero delle Infrastrutture aveva chiesto uno studio di fattibilità di un nuovo porto a Chioggia.

Era così emerso che il nuovo porto, a seconda di come venivano strutturati i bacini di evoluzione e i canali di accesso, prevedeva lo scavo nei canali di sedimenti, pari a circa 6/7 milioni e oltre di metri cubi di fanghi non caratterizzati, pur se in questo caso non era neanche stata fatta la caratterizzazione.

Inoltre, era necessario almeno avere un disegno delle motonavi di collegamento, per sapere quanto bisognava scavare, per consentire il passaggio delle stesse, ai fini del collegamento.

Comunque, il tempo di percorrenza delle motonavi è stato calcolato in circa due ore, in un verso e nell'altro.

In ogni caso, la realizzazione delle opere portuali comportava – secondo il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale – una spesa di circa euro 200 milioni e, dunque, nella sostanza, sussisteva il problema delle coperture finanziarie dell'opera.

Si tratta di un costo troppo elevato, soprattutto, se rapportato al costo stimato dell'escavo del canale Vittorio Emanuele III di Venezia – che viceversa ha il carattere dell'urgenza – per il quale era prevista una spesa pari a 30/40 milioni di euro.

Anche in questo caso, manca la copertura finanziaria.

m. Considerazioni finali

In definitiva, la questione dell'escavo dei canali industriali di Porto Marghera, così importanti per la vita e il rilancio dell'area, sta subendo lo stesso destino che da molti anni colpisce tutte le più importanti questioni economiche, ambientali e sociali della Laguna di Venezia.

Una reale mancanza di regia e di forte coordinamento di tutte le tematiche che affliggono la Laguna di Venezia ha portato a questa situazione.

Le varie competenze sono suddivise tra troppi uffici. In particolare, le competenze del Provveditorato per le opere pubbliche sono sovradimensionate rispetto alle risorse di mezzi e di personale conferite, che è ampiamente sottorganico (- 47 per cento) rispetto ai suoi compiti, come da nota del 13 febbraio 2020 dello stesso Provveditorato per le opere pubbliche⁽⁶⁷⁾.

La legge 11 agosto 2014, n. 14 ha disposto il trasferimento delle competenze del Provveditorato per le opere pubbliche alla Città Metropolitana di Venezia. La stesura di una bozza del decreto è già avvenuta.

Nella specie, l'istituto da utilizzare potrebbe essere quello del « distacco » ex decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957 del

(66) pag.13 e segg. del resoconto

(67) doc. 555/2

personale – oggi dipendente dal Provveditorato interregionale – alla Città Metropolitana, così da garantire la continuità contrattuale dello stesso. I lavoratori continuano ad avere il rapporto organico con il Ministero, ma il rapporto di servizio viene temporaneamente gestito dalla Città metropolitana.

In particolare, il testo della legge prevede che « con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 31 marzo 2015 sono individuate le funzioni già esercitate dal citato Magistrato delle acque (ora Provveditorato per le opere pubbliche), da trasferire alla Città Metropolitana di Venezia, in materia di salvaguardia e di risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare e di organizzazione della vigilanza lagunare, nonché di tutela dall'inquinamento delle acque. Con il medesimo decreto sono individuate altresì le risorse umane, finanziarie e strumentali da assegnare alla stessa Città Metropolitana, in relazione alle funzioni trasferite ».

L'attuazione di questa riforma, con il conseguente accentramento delle competenze nell'ambito di un'unica autorità, rappresentava una via di uscita volta a superare l'attuale situazione di stallo in cui versa la Laguna di Venezia, assicurando la risoluzione e l'attuazione di molte tematiche ora in sospenso.

3.1 Le novità legislative intervenute: l'Autorità per la Laguna di Venezia

E, tuttavia, il legislatore ha scelto un'altra via per addivenire a una riforma organica dell'ente regolatore della Laguna di Venezia.

Il Parlamento ha approvato il decreto – legge 14 agosto 2020 n. 104 (cosiddetto « decreto agosto »), convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020 n. 126 che, con l'articolo 95, ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia.

L'Autorità per la Laguna di Venezia è un ente pubblico, non economico, di rilevanza nazionale, dispone di propria autonomia amministrativa, organizzativa, finanziaria e di bilancio ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli organi che lo compongono sono il Presidente, il Comitato di gestione, il Comitato consultivo e il Collegio dei revisori dei conti.

All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare (ivi incluse quelle di cui al complesso delle leggi speciali per Venezia, che si sono succedute nel tempo e, cioè, alle leggi del 5 marzo 1963, n. 366, del 16 aprile 1973, n. 172, e del 29 novembre 1984, n. 798).

L'Autorità per la Laguna di Venezia prenderà il posto del Consorzio Nuova Venezia, fino ad ora deputato alla gestione dell'area e, in particolar modo, del MOSE (Modulo Sperimentale Elettromeccanico), gestendone l'ultima fase di costruzione dell'opera, pensata per proteggere Venezia dall'acqua alta e curandone la manutenzione, una volta a regime.

A tal fine, nello specifico, sarà creata una società *in house*, interamente partecipata dalla stessa Autorità, che avrà il compito di occuparsi della gestione e manutenzione del MOSE, una volta che lo stesso sarà completato grazie anche all'ausilio di risorse pari a circa 530 milioni di euro, derivanti da risparmi di oneri finanziari su

precedenti stanziamenti, le quali saranno allocate nella disponibilità gestionale del Commissario per il MOSE (attualmente il commissario è Elisabetta Spitz).

Tra le principali funzioni svolte dall'Ente, oltre alla citata manutenzione del MOSE, figurano l'approvazione, la gestione e il coordinamento degli interventi per la salvaguardia della laguna, le attività di vigilanza e il supporto per la realizzazione di opere pubbliche. Sono inoltre demandate all'Autorità anche funzioni di gestione contabile, di tutela del demanio marittimo, di polizia lagunare e di riscossione di sanzioni.

Inoltre, la nuova Autorità assorbirà tutte le competenze, un tempo attribuite al Magistrato alle acque, già soppresso con decreto-legge del 24 giugno 2014, n. 90, e trasferite al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, che a sua volta viene soppresso dalla legge e le relative competenze vengono assegnate alla stessa Autorità per la Laguna di Venezia.

Di conseguenza, i dipendenti in servizio presso il Provveditorato sono trasferiti nel ruolo organico dell'Autorità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 11).

In ragione di tali numerose competenze, il Governo ha assegnato all'Autorità per la Laguna Venezia un contingente di personale di 100 unità. Come si specifica al comma 10 dell'articolo 95 del decreto agosto 2020, la dotazione organica in forze dell'ente sarà così ripartita: 2 Dirigenti Generali; 6 Dirigenti non generali; 92 unità di personale non dirigenziale, con funzioni di impiegati e tecnici.

Fino alla data di piena operatività del decreto interministeriale di approvazione dello statuto dell'Autorità per la Laguna di Venezia previsto dall'articolo 95, comma 9, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con la legge 13 ottobre 2020, n. 126, le funzioni attribuite alla medesima Autorità dal presente decreto sono esercitate in via transitoria dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli Venezia Giulia.

Anche, il Consorzio Venezia Nuova viene liquidato, con la nomina di un commissario liquidatore, ciò che comporta la decadenza di tutti gli organi dello stesso consorzio e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar S.c.ar.l.

Il Commissario liquidatore, non deve aspettare i tempi lunghi della piena operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia, poiché viene nominato alla data di entrata in vigore della nuova legge.

3.2 Le novità legislative intervenute: il nuovo Piano fanghi

Infine, l'ultima novità, di grande rilievo, è costituita da una nuova disciplina della movimentazione dei fanghi, pure contenuta nell'articolo 95 del decreto agosto, di cui si è già accennato nel precedente punto 2.2 della Relazione.

Come sopra ricordato, in attuazione della legge 8 novembre 1991, n. 360 (interventi urgenti per Venezia e Chioggia), era stato stipulato, in data 8 aprile 1993, un protocollo di intesa tra il Ministero dell'ambiente, la regione Veneto, la provincia di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia, dal titolo « Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi

di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia » (cosiddetto Protocollo fanghi del 1993), destinato ad essere sostituito dal Nuovo protocollo fanghi, attualmente, in corso di approvazione finale con decreto interministeriale.

Il Nuovo protocollo fanghi/sedimenti (che attiene alla caratterizzazione dei fanghi dragati nella Laguna, a seconda del loro livello di inquinamento) e il Piano morfologico (strettamente connesso al primo, in quanto investe i siti di destinazione dei fanghi dragati), dopo una lunga gestazione, contrassegnata da complessi passaggi istituzionali (Provveditorato per le opere pubbliche, regione del Veneto, ARPA Veneto, Autorità di Bacino, l'Avvocatura distrettuale dello Stato, l'ISPRA, Città Metropolitana di Venezia, comuni di Venezia e Chioggia) sono finalmente pervenuti per l'emanazione dei relativi decreti di approvazione ai ministeri competenti e cioè al Ministero dell'ambiente e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tuttavia, come già detto, nel citato articolo 95 sono stati introdotti i nuovi commi da *27-bis* a *27-sexies*, che hanno introdotto una nuova disciplina delle autorizzazioni al dragaggio dei fanghi, affidate non più al Provveditorato per le opere pubbliche, in quanto soppresso dalla stessa legge, bensì alla neo costituita Autorità per la Laguna di Venezia, ma con un procedimento molto più complesso, che prevede delle linee guida per il rilascio di tali autorizzazioni, determinate da un emanando decreto interministeriale (infrastrutture, ambiente e salute).

Su ciascuna domanda di autorizzazione al dragaggio interviene, prima della decisione, il parere di una Commissione tecnico-consultiva, di cui fanno parte i rappresentanti di ISPRA, di ARPA Veneto, dello stesso soppresso Provveditorato per le opere pubbliche, dell'ISS, del CNR, ma non anche della regione Veneto.

Va osservato, sotto il profilo tecnico-normativo, che la nuova normativa è stata introdotta con una modifica e integrazione di un decreto presidenziale, il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, — recante disposizioni per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare — e all'articolo 81 disciplina il Punto di infiammabilità del combustibile liquido.

Ebbene, nell'articolo 81 anzidetto, dopo il comma 3, vengono aggiunti i commi da *27-bis* a *27-sexies*, che dettano una nuova disciplina sulla movimentazione dei sedimenti lagunari, con una normazione di carattere primario, che rinvia a decreti interministeriali.

In particolare, il comma *27-bis* dell'articolo 95 della legge istitutiva dell'Autorità per la Laguna di Venezia, intervenendo sul succitato decreto presidenziale demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente — di concerto con il Ministro della salute e previa intesa con la regione Veneto — di dettare disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso.

Il decreto disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le attività di controllo e monitoraggio delle stesse. Sulle domande di autorizzazione è acquisito il parere della Commissione tecnico-consultiva, di cui si è detto, la quale si esprime entro sessanta giorni.

Il successivo comma 27 – *ter* stabilisce che le modifiche e le integrazioni del decreto di cui al comma 27 – *bis* relative agli aspetti tecnici, quali i parametri, i valori – soglia e i limiti di concentrazione e compatibilità con gli ambiti di rilascio, sono disposte con uno o più decreti, di natura regolamentare, adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e previa intesa con la regione Veneto.

Appare evidente che queste nuove disposizioni sono destinate a interagire, sia con il Nuovo piano fanghi, sia con il Piano morfologico – di cui si è parlato diffusamente al punto 2.2 – che sono in corso di approvazione da parte dei ministeri competenti (MIT e MATTM), dopo un'istruttoria che si protrae sin dal 2016, come comunicato a questa Commissione di inchiesta nella nota inviata in data 26 giugno 2020 dal Provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto. Al fine di sottolineare la lunga e travagliata tempistica, che dall'anno 2016, persegue lo schema di questi protocolli vanno messe in evidenza le seguenti circostanze e cioè che:

1. hanno preso parte alle riunioni tecniche, finalizzate all'approvazione del Nuovo protocollo fanghi/sedimenti, oltre al Provveditorato, anche i consulenti esperti della materia, la regione del Veneto, l'ARPA Veneto, l'Autorità di bacino, l'Avvocatura distrettuale dello Stato e l'ISPRA;

2. tutti i documenti concernenti il Nuovo protocollo fanghi/sedimenti, sono stati condivisi, nell'ambito di appositi incontri, anche con le amministrazioni locali interessate e, cioè, la Città Metropolitana di Venezia e i comuni di Venezia e Chioggia;

3. i suddetti documenti sono stati anche formalmente visti in segno di accettazione da parte di tutti i partecipanti.

A questo punto, in realtà, la procedura alla stregua della vecchia normativa deve considerarsi ormai conclusa, posto che sono intervenuti i pareri favorevoli di tutti gli Enti competenti, su un testo già definito nei particolari.

In ogni caso, anche alla luce della nuova legislazione sulle autorizzazioni al dragaggio dei fanghi che sembra riferita a fattispecie di manutenzione ordinaria, rimane comunque irrisolto il problema di fondo, che è costituito dalla manutenzione straordinaria dei grandi canali di navigazione portuale e, cioè dal loro dragaggio e dalla destinazione dei relativi fanghi per molte centinaia di migliaia di metri cubi.

In conclusione, si può affermare che il completamento dei marginamenti e il dragaggio dei grandi canali lagunari rappresentano il destino di Venezia.

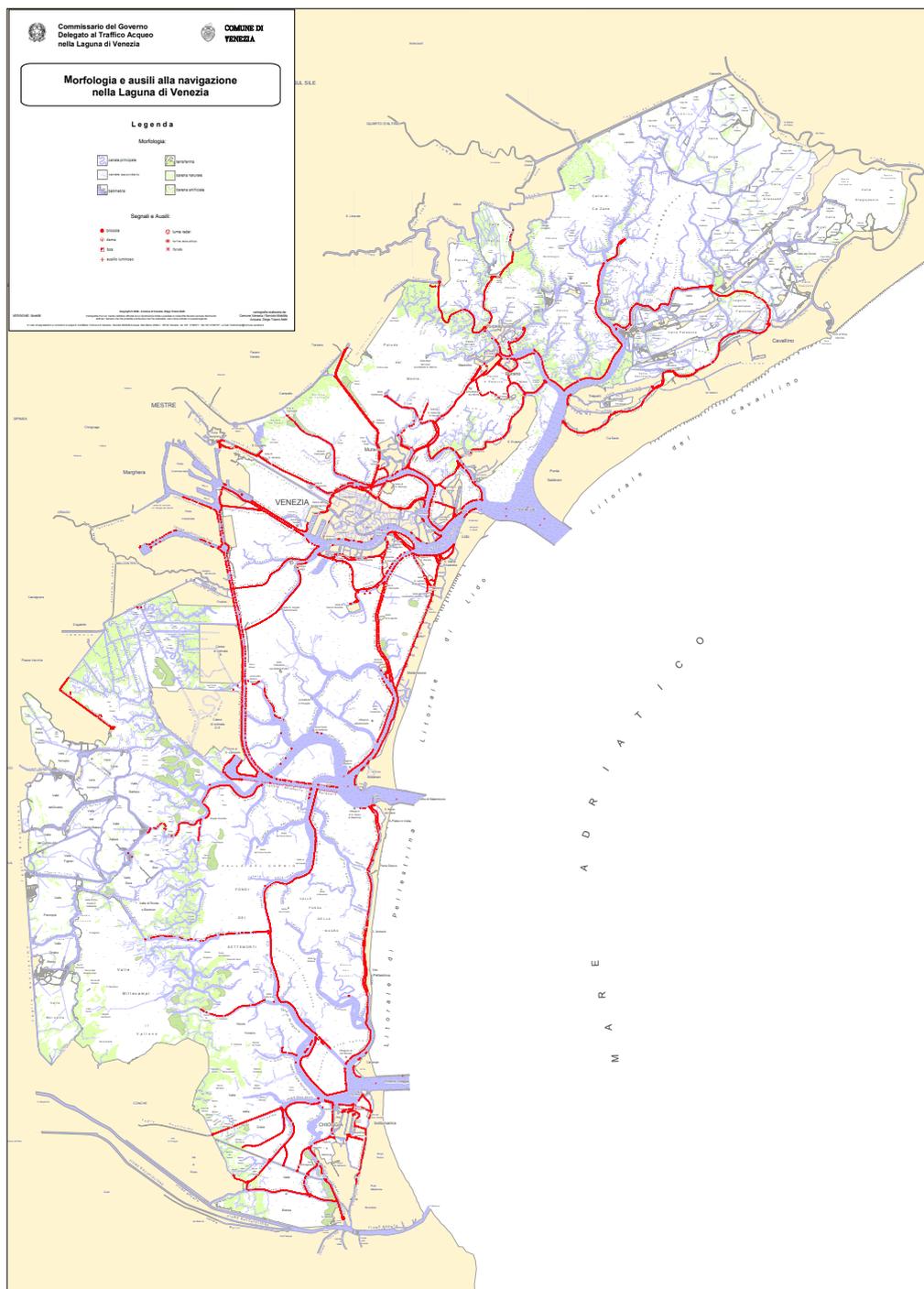
Il mancato dragaggio dei grandi canali di navigazione portuale impedisce il passaggio delle navi commerciali ed è destinato a soffocare Venezia, poiché ha delle conseguenze drammatiche sia sulle stesse attività commerciali, sia sullo sviluppo industriale dell'intera Laguna di Venezia.

Così pure il mancato marginamento delle macroisole lagunari ne impedisce lo sviluppo industriale.

In definitiva, è la Politica che è chiamata a decidere quale futuro assicurare a Venezia e al suo territorio, se solo turistico o anche industriale, come è da oltre un secolo.

ALLEGATO

La Laguna di Venezia



180230140460