



Convenzione tra Regione del Veneto e Veneto Acque di cui alla DGRV n. 1986 del 06/12/2017
Interventi di marginamento di competenza regionale
nelle macroisole Fusina e Nuovo Petrolchimico

Protocollo Tecnico - Allegato 1

Quadro storico ed amministrativo degli interventi di
salvaguardia/marginamenti

1 Sommario

1	Le attività di competenza Statale per la salvaguardia fisica della laguna di Venezia.....	5
1.1	Premessa.....	5
1.2	Inquadramento storico.....	5
1.3	La dichiarazione di emergenza socio – economico – ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia del 3 dicembre 2004.....	13
1.4	Accordo MAV Regione del Veneto del 10 giugno 2005	14
1.5	L’intesa Istituzionale di Programma del 7 aprile 2006	14
1.6	L’Accordo di Programma “Vallone-Moranzani” del 31 Marzo 2008	15
2	Le attività della Regione del Veneto per la salvaguardia della laguna di Venezia.....	18
2.1	Premessa.....	18
2.2	Il Piano Direttore 2000	18
2.3	L’Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera.....	19
2.4	Il modello strutturale degli Acquedotti del Veneto	20
2.5	Progetto Integrato Fusina	21
2.6	OCDPC 69 del 29 marzo 2013.....	23
2.7	Tavolo Permanente per Porto Marghera del 12 ottobre 2010	24
2.8	Accordo di Programma del 16 aprile 2012	24
2.9	Accordo di Programma per il rilancio di Porto Marghera del 08 gennaio 2015.....	25

1 Le attività di competenza Statale per la salvaguardia fisica della laguna di Venezia

1.1 Premessa

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto (ora Magistrato alle Acque di Venezia) realizza, tramite il Consorzio Venezia Nuova, l'insieme delle attività, di competenza dello Stato, finalizzate alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della laguna.

La salvaguardia fisica trova attuazione in molteplici interventi di riqualificazione della laguna indirizzati:

- a frenare il degrado delle strutture morfologiche, causato dall'erosione provocata dal moto ondoso e dal fenomeno dell'acqua alta,
- all'arresto e all'inversione dei processi di degrado dell'ambiente lagunare.

Detti interventi sono presenti nel **Piano Generale degli Interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna** e si attuano attraverso distinte linee azione:

- **difesa dalle acque alte;**
- **difesa ambientale;**
 - Piano delle misure compensative al Mose;
 - Piano Morfologico;
 - Arresto del degrado;
- **difesa dalle mareggiate.**

Il Piano degli interventi, che è richiamato dalla legislazione speciale per Venezia, è un piano in divenire definito e coordinato dal *Comitato misto di indirizzo, coordinamento e controllo* ex legge 798/84 ("Comitatone").

1.2 Inquadramento storico

La prima legge sulla tutela delle acque della laguna è stata la **legge 366/63 "Norme relative alla Laguna di Venezia e Marano e Grado"**. Tale legge prevedeva il divieto di introdurre in laguna acque "torbide o chiare" senza un'apposita concessione da parte del Magistrato alle Acque ed il parere del medico provinciale. Vietava inoltre lo scarico di rifiuti o sostanze che potessero inquinare la laguna e precisava che i materiali di rifiuto dovessero essere depositati in apposite "sacche" costruite e mantenute dallo stesso Magistrato alle Acque di Venezia.

La prima Legge Speciale per Venezia è stata la **legge 171 del 16 aprile 1973 "Interventi per la salvaguardia di Venezia"**. Tale Legge dichiarava che *La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è un problema di preminente interesse nazionale*, definiva i tre obiettivi ritenuti cruciali per la salvaguardia di Venezia, ossia la **salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica**, e disponeva che il perseguimento degli stessi dovesse spettare rispettivamente allo Stato, alla Regione e agli Enti locali.

In particolare la legge attribuiva la salvaguardia fisica di Venezia allo Stato, da attuarsi (Art. 7) attraverso le seguenti opere:

- a) regolazione dei livelli marini in laguna, finalizzata a porre gli insediamenti urbani al riparo dalle acque alte;
- b) marginamenti lagunari;
- c) opere portuali marittime e di difesa del litorale;
- d) restauro degli edifici demaniali e di quelli di carattere storico e artistico destinati all'uso pubblico;
- e) esecuzione di opere di consolidamento e di sistemazione di ponti, canali e di fondamenta sui canali;
- f) sistemazione di corsi d'acqua naturali e artificiali interessanti la salvaguardia di Venezia e della sua laguna;
- g) restauro e conservazione del patrimonio artistico mobiliare pubblico.

Veniva attribuita alla Regione del Veneto la competenza relativa al disinquinamento delle acque, al risanamento ambientale mentre ai Comuni veniva attribuita la salvaguardia socio-economica da attuarsi con interventi per la manutenzione, il restauro ed il risanamento conservativo degli edifici.

La Legge 171/73 prevedeva, inoltre, di subordinare *lo sviluppo e l'assetto territoriale di Venezia e del suo entroterra* alle previsioni di un "Piano Comprensoriale" (ora PALAV) *con cui individuare l'impostazione generale delle misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambito naturale e storico-artistico di Venezia e di Chioggia, con particolare riguardo all'equilibrio idrogeologico ed all'unità fisica ed ecologica della laguna.*

Veniva istituita la **Commissione per la salvaguardia di Venezia**, (integrata con Legge L. 8 novembre 1991, n.360), che esprime parere vincolante su tutti gli interventi di trasformazione e di modifica del territorio per la realizzazione di opere sia private sia pubbliche, da eseguirsi nella vigente conterminazione lagunare, fino all'entrata in vigore dello strumento urbanistico generale redatto secondo le direttive del piano comprensoriale.

Il successivo **Dpr. 962/1973 "Tutela della città di Venezia e del suo territorio dagli inquinanti delle acque"**, emanato in applicazione dell'art. 9 della L. 171/1973, prevedeva, per la prima volta in Italia, precisi limiti di accettabilità per gli scarichi in funzione del loro recapito (Laguna, corsi d'acqua sfocianti nella Laguna, tratti di mare interessante la Laguna, fognature pubbliche), e precise norme tecniche per la progettazione e costruzione degli impianti di depurazione, nonché procedure per la loro approvazione e successiva realizzazione. Demandava peraltro alla Regione del Veneto la definizione dei metodi analitici e l'individuazione del Bacino Scolante.

Tale normativa non è stata però coordinata con la successiva L. 319/1976, "Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento" (Legge "Merli"), che dettava una disciplina unica per tutto il territorio nazionale in tema di depurazione delle acque.

Nel 1982 veniva costituito il Consorzio Venezia Nuova (CVN), con lo scopo di realizzare *"in regime di concessione o di appalto, degli interventi promossi dalle Amministrazioni dello Stato ed Enti pubblici centrali e locali per la salvaguardia di Venezia, in particolare e non limitativamente a quelli previsti della legge 26 aprile 1973, n. 171, degli interventi per opere di regolazione dei livelli marini in laguna, di marginamenti lagunari, di opere portuali in Venezia e nelle zone prossime, di opere marittime e di difesa del litorale, di bonifica di consolidamento e sistemazione di ponti, canali e fondamenta sui canali, di sistemazione di corsi d'acqua naturali ed artificiali"*.

Nel 1984 veniva approvata una seconda legge speciale per Venezia, **la legge 20 novembre 1984, n. 798, "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia"**.

Tale Legge affidava alla competenza regionale la realizzazione di acquedotti, fognature e depuratori pubblici (Art.5) e precisava le competenze dello Stato all'art. 3, comma 1, lett. a), c), d) e l)

a) *per studi, progettazioni, sperimentazioni ed opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato, all'attenuazione dei livelli delle maree in laguna, alla difesa, con interventi localizzati, delle "insulae" dei centri storici e a porre al riparo gli insediamenti urbani lagunari dalle "acque alte" eccezionali, anche mediante interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità contenute nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 201 del 1982;*

c) *per marginamenti lagunari;*

d) *per opere portuali marittime a difesa del litorale;*

l) *per studi e progettazioni relativi alle opere di competenza dello Stato per l'aggiornamento degli studi sulla laguna, con particolare riferimento ad uno studio di fattibilità delle opere necessarie ad evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati, a ripristinare i livelli di profondità dei canali di transito nei termini previsti dalla legge 16 aprile 1973, n. 171, e compatibili col traffico mercantile, nonché all'apertura delle valli da pesca.*

Infine per far fronte alla frammentazione e alla sovrapposizione di competenze tra Enti, la Legge 798/84 prevedeva l'istituzione di un Comitato, **COMITATO DI INDIRIZZO COORDINAMENTO E CONTROLLO** (ART. 4), composto dai rappresentanti di vari Enti coinvolti, **con compiti di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge stessa.**

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 798/1984, il Consorzio Venezia Nuova (CVN) veniva individuato come il soggetto idoneo cui affidare la realizzazione degli interventi più significativi di competenza dello Stato e vennero stipulate le due prime convenzioni tra il Magistrato alle Acque e CVN stesso (la 6479 e la 6745).

Conseguentemente il CVN presentava, nel 1984 una *Proposta di Piano degli studi e delle sperimentazioni* a supporto della progettazione degli interventi di salvaguardia fisica di Venezia, in cui l'attenzione era soprattutto rivolta alla progettazione delle opere alle bocche per la difesa dalle acque alte. Successivamente gli studi mostrarono l'esigenza di affrontare i problemi della laguna in modo più ampio per individuare quell'insieme di interventi che nel loro complesso fossero in grado di far fronte non solo alle acque alte, ma anche al degrado fisico, chimico e biologico della laguna.

Nell'aprile 1988 veniva redatto un nuovo Piano degli studi e delle sperimentazioni per:

- la difesa dalle acque alte, comprendente tutti gli interventi da realizzare per raggiungere questo obiettivo e quindi non solo le opere alle bocche per regolare i flussi di marea, ma anche a ristrutturazione dei moli foranei e le protezioni locali nei centri storici (le insulae) e nei centri abitati insulari;
- il recupero morfologico ovvero gli interventi per interrompere e, dove possibile, invertire la tendenza della laguna a perdere i sedimenti e all'appiattimento con grave danno per il sistema biologico e per la difesa delle terre emerse;
- l'arresto del degrado ovvero gli interventi da eseguire direttamente in laguna per contribuire e accelerare il miglioramento della qualità ambientale ottenibile con la riduzione dei carichi inquinanti versati in laguna;
- la ricostruzione dei marginamenti lagunari con priorità per le zone residenziali e produttive;
- la difesa dei litorali per far fronte alla situazione di lenta ma progressiva perdita di sedimenti e quindi dall'approfondimento dei fondali;
- l'estromissione dei petroli e l'apertura delle valli da pesca in funzione della specifica prescrizione della lettera (l) dell'articolo 3 della legge 798 di indagare la fattibilità di questi interventi.

Nel settembre 1988 il **Comitato di indirizzo coordinamento e controllo**, nell'esaminare la suindicata Proposta di Piano, prescriveva che lo stesso venisse integrato con la parte relativa alla protezione ambientale contenuta nel **Piano direttore della Regione del Veneto**.

Nel novembre 1988 la *Proposta di Piano generale degli studi e delle sperimentazioni* veniva approvato da parte del Comitato come logica integrazione e supporto alla progettazione degli interventi di salvaguardia fisica di Venezia da attuarsi secondo una **i Piano generale degli interventi**.

In data **04.10.1991** il Consorzio Venezia Nuova, con la stipula della convenzione Rep. n. **7191**, diveniva affidatario della concessione in forma unitaria della realizzazione di tutti gli interventi indicati nel **Piano Generale degli Interventi**, in ragione dei finanziamenti che sarebbero stati via via disponibili.

Il Piano Generale degli Interventi veniva approvato dal Comitato di indirizzo coordinamento e controllo nella seduta del 19.06.1991

Si ricorda che nel frattempo :

- con la Legge 08.07.1986, n. 349 veniva istituito il Ministero dell'Ambiente;
- in data 2.08.1990 veniva emanato il **Decreto n. 3672/50/7VE con cui era rimessa al Magistrato alle Acque di Venezia la competenza esclusiva** alla realizzazione degli interventi di competenza dello Stato finalizzati alla salvaguardia di Venezia ed alla tutela della laguna;

- con la Legge 8 novembre 1991, n.360, veniva affidato al Ministero dell'Ambiente la realizzazione del sistema di coordinamento e di controllo degli interventi finalizzati al riequilibrio idrogeologico, alla salvaguardia ambientale ed al disinquinamento della Laguna di Venezia e del suo bacino scolante.

In data 5 febbraio 1992 veniva approvata la terza legge speciale per Venezia, Legge n. 139 *Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna*, nella quale, tra l'altro, veniva indicato che *gli interventi di competenza del Ministero dei lavori pubblici dovevano esser eseguiti secondo il **Piano generale degli interventi** approvato dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nell'adunanza del 19 giugno 1991, e in particolare per :*

- a) opere di regolazione delle maree;*
- b) adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari;*
- c) difesa dalle acque alte degli abitati insulari;*
- d) ripristino della morfologia lagunare;*
- e) arresto del processo di degrado della laguna;**
- f) difesa dei litorali;*
- g) sostituzione del traffico petrolifero in laguna;*
- h) apertura delle valli da pesca all'espansione delle maree.*

La legge 139/92 ribadiva la necessità di ulteriori interventi di coordinamento e d'integrazione tra gli Enti coinvolti, **da attuarsi attraverso la sottoscrizione di appositi Accordi di programma**, e stabiliva inoltre che gli interventi in materia di disinquinamento e risanamento ambientale di competenza della Regione Veneto fossero eseguiti considerando tutti i Comuni del bacino scolante in laguna (108 Comuni appartenenti a 4 Province) e non solamente quelli della gronda lagunare.

Nel 1993 il Ministero dell'Ambiente, in attuazione della legge 360/1991 che gli assegnava la realizzazione del "Sistema di coordinamento e di controllo degli interventi finalizzati al riequilibrio idrogeologico, alla salvaguardia ambientale e al disinquinamento" emanava *Protocollo sui Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia*, il cosiddetto "**Protocollo Fanghi 93**" (sottoscritto l'8 aprile 1993 da Ministero dell'Ambiente, Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Comune di Chioggia).

Infatti la legge n. 360/91 (art. 4 punto 6) aveva previsto che i fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia potessero esser mantenuti all'interno del contermino lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle Acque, comprese isole, barene e terreni di gronda, purché fossero garantite la sicurezza ambientale secondo i criteri stabiliti dalle competenti autorità.

Detti criteri sono contenuti nel "Protocollo Fanghi", il quale, tra l'altro, classifica i sedimenti in quattro classi, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa modalità di gestione.

Solo per i sedimenti di classe "A" (categoria migliore) è previsto un utilizzo "a diretto contatto con le acque lagunari" per interventi di ripristino della morfologia lagunare, quali la ricostruzione di barene, velme e bassi fondali.

Per altre categorie di sedimenti (classi "B" e "C") il Protocollo consente l'impiego per il ripristino di isole lagunari, realizzato in maniera tale da garantire un confinamento permanente del sedimento utilizzato rispetto alle acque, impedendo così ogni rilascio di inquinanti.

Infine i sedimenti classificati come peggiori di "C" vanno smaltiti al di fuori dal contermino lagunare, conformemente alla normativa sui rifiuti.

Nel 1993, il Consorzio Venezia Nuova redigeva il "**Progetto generale degli interventi per l'arresto e l'inversione del degrado lagunare**", sulla base delle indicazioni fornite dal Piano Direttore Regionale, studiando soluzioni da sovrapporre agli interventi regionali previsti. Queste soluzioni si riferivano direttamente agli apporti diffusi generati dal

bacino scolante, agli apporti derivanti dal centro storico di Venezia ed a quelli generati dalle discariche abbandonate sui contorni lagunari.

Alcune di dette soluzioni venivano ulteriormente sviluppati sulla base delle **“Schede per il coordinamento degli interventi di salvaguardia ambientale”, prodotte nell’autunno del 1995 dal Magistrato alle Acque e dalla Regione del Veneto**, prevedendo la realizzazione di specifici interventi nella zona di Porto Marghera, tra i quali:

- il confinamento dei canali industriali mediante barriere impermeabili (**marginamenti delle sponde dei canali**),
- l’asportazione di sedimenti inquinati dagli stessi,
- la copertura dei sedimenti inquinati esistenti tra Venezia e Porto Marghera.

Tali schede venivano favorevolmente accolte dal Comitato ex art. 4 legge n. 798/84 nell’adunanza del 12.12.1995,

Nel 1994 L’Autorità Portuale di Venezia acquisiva la competenza per il mantenimento dei fondali dei canali di grande navigazione ai sensi della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 *“Riordino della legislazione in materia portuale”* e delle sue successive modifiche ed integrazioni. Come detto l’escavo e la messa a dimora dei fanghi di risulta all’interno della laguna di Venezia erano già regolati dal cosiddetto *Protocollo Fanghi 93*

In **1.10.1996** a seguito dell’Ordinanza 4498 del Ministero dell’Ambiente, “Ordinanza Ronchi”, la conterminazione delle sponde dei canali industriali veniva individuata come soluzione prioritaria per impedire il rilascio di inquinanti verso le acque lagunari e di conseguenza il Magistrato alle Acque e dell’Autorità Portuale di Venezia disponevano l’avvio dell’asportazione selettiva di sedimenti lagunari inquinati, interventi peraltro in qualche modo ricompresi nel Piano Generale degli interventi.

In data 09.12.1996, con Ordinanza del Sindaco di Venezia, veniva inibita all’attività di pesca una larga parte della laguna, compresa tra il centro storico di Venezia, Fusina e Campalto, modificata nel '98, mantenendo il divieto alla pesca dei molluschi bivalvi (primo sedime del futuro SIN).

Nel frattempo si assisteva ad un rinnovamento normativo attraverso l’introduzione, nel panorama legislativo nazionale :

- della legge 426/1998 (G.U. n° 291 del 14/12/1998), che istituiva il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera, individuato e perimetrato con Decreto del Ministero dell’Ambiente del 23 febbraio 2000.
- dei Decreti cosiddetti “Ronchi – Costa” e più precisamente:
 - D.M. Amb. 23/4/98: Obiettivi di qualità nelle acque della laguna e del bacino scolante;
 - D.M. Amb. 16/12/98: che estendeva il divieto di scarico ad altre 5 sostanze pericolose;
 - D.M. Amb. 9/2/99: che individuava le Best Available Technologies (BAT) e le applica al settore industriale;
 - D.M. Amb. 26/5/99: che definiva i carichi massimi ammissibili in laguna;
 - D.M. Amb. 30/7/99: che stabiliva i divieti di scarico e concentrazioni massime ammissibili allo scarico in Laguna e nei corpi idrici del bacino scolante;
- del D.Lgs 152/1999, *“Disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall’inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole”*,
- del Decreto Ministeriale 471/1999 *“Regolamento recante criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati”*. Tale Decreto, emanato in attuazione dell’articolo 17 del Decreto Legislativo 22/97, dettava la precisa definizione di sito inquinato, messa in sicurezza d'emergenza, bonifica, bonifica con misure di sicurezza, ripristino ambientale, messa in sicurezza permanente. Definiva inoltre i valori di concentrazione limite dei suoli oltre i quali scattava l’obbligo di bonifica. Le

concentrazioni limite venivano individuate nell'Allegato 1 Tabella 1- colonna "A" valori limite per siti a destinazione d'uso verde pubblico, privato e residenziale, colonna "B" destinazione d'uso industriale e commerciale.

In data 21.10.1998 veniva sottoscritto l'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera tra Ministero dell'Industria, dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici, Regione, Enti Locali, Organizzazioni Sindacali e le aziende chimiche di Marghera.

Nel quadro degli interventi indicati nell'Accordo, tra *Le Azioni di risanamento a tutela dell'ambiente*, si prevedeva che

"Alla bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al canale Vittorio Emanuele, provvederanno, nel rispetto del protocollo 8 aprile 1993, il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia che entro il 31/12/1999 effettueranno gli accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei fondali, concludendo le operazioni di scavo entro il 2005.

Gli stessi soggetti provvederanno alle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento. Gli stessi soggetti provvederanno a ripetere quanto anticipato, presso le aziende che risultassero, in sede giurisdizionale o transattiva, responsabili dell'inquinamento."

Il D.P.C.M. del 12 febbraio 1999 approvava l'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera e in particolare l'Articolo 3 indicava che la Giunta Regionale del Veneto approvava con propria deliberazione il Regolamento per il funzionamento della Conferenza di Servizi. **Tale Conferenza, sulla base di quanto previsto al punto 4 dell'Accordo, operava relativamente a tutte le autorizzazioni necessarie per gli interventi previsti nell'Accordo, compresi i pareri di competenza della Commissione di Salvaguardia per Venezia.**

Nel 1999, sulla base di uno specifico Accordo di Collaborazione siglato il 15 giugno 1999, il Magistrato alle Acque effettuava, assieme all'Autorità Portuale di Venezia, la raccolta e l'ordinamento dei dati esistenti sulla situazione di circa 40km di sponde.

Su questa base veniva prodotto, a fine dicembre 1999, un rapporto sullo "Stato di compromissione delle sponde e dei fondali nei canali di Porto Marghera", distribuito a tutte le Amministrazioni e alle Aziende partecipanti al Comitato di Sorveglianza dell'Accordo di Programma sulla Chimica a Porto Marghera.

In seguito, tra le due Amministrazioni venivano definiti specifici atti di intesa per il coordinamento e l'accelerazione degli interventi lungo i canali portuali. **Gli interventi portati avanti dal Magistrato alle Acque di Venezia, con scopi prettamente ambientali, venivano integrati al fine di riconfigurare l'assetto funzionale del canale secondo le indicazioni dell'Autorità Portuale (indicazioni presenti nel Piano Portuale vigente) e di garantire l'utilizzo portuale di alcune sponde.**

In data 25.10.1999 veniva emanato il DM 471/99 contenente un specifico regolamento in materia di bonifiche dei siti inquinati, di conseguenza le azioni previste dall'Accordo di Programma sulla Chimica venivano integrate con detta normativa e ratificate con **Atto Integrativo Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 15 Dicembre 2000.**

All'interno di tale Atto si prevedeva l'elaborazione del "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati a Porto Marghera", che doveva individuare e pianificare gli interventi di marginamento inserendoli in un contesto strategico unitario di intervento ambientale e socio-economico. **Si prevedeva inoltre di verificare se il programma di sistemazione delle sponde dei canali industriali poteva essere anche un intervento idoneo a contenere la diffusione degli inquinanti e a impedire il contatto delle acque della laguna con le fonti inquinanti presenti nel sito**, in attesa degli interventi (di bonifica e ripristino ambientale o degli interventi di messa in sicurezza d'emergenza o permanente secondo

gli indirizzi del Master Plan) approvati dalla Conferenza dei Servizi. Nell'Atto integrativo venivano indicate le procedure per le aziende in base alle quali la documentazione relativa ai procedimenti di bonifica (Interventi di messa in sicurezza d'emergenza - Piani di Caratterizzazione – esiti dei Piani di Caratterizzazione – Analisi del rischio – Progetti di Bonifica e atti integrativi) doveva esser presentata alla **Segreteria tecnica per l'Accordo** (in capo alla Regione del Veneto) per la sua valutazione istruttoria, successivamente la documentazione doveva esser valutata nell'ambito della **Conferenza di servizi dell'Accordo** (in capo alla Regione) che approvava i progetti preliminari attraverso il verbale recante le determinazioni assunte. I progetti definitivi invece, venivano approvati con decreto ministeriale, sulla base delle conclusioni della Conferenza di Servizi dell'Accordo.

L'Atto integrativo veniva approvato con **DPCM del 15 novembre 2001**.

In data 07.11.2001, in una riunione della Segreteria Tecnica per l'Accordo sulla Chimica, veniva presentato Rapporto del Consorzio Venezia Ricerche in ordine alla "Valutazione del marginamento delle sponde dei canali industriali al fine del confinamento efficace dell'intera area", con riferimento ai marginamenti e alla loro efficacia ai fini del contenimento della diffusione degli inquinanti in laguna. A seguito di detto Rapporto, con parere del 19/02/2002, la Segreteria Tecnica dell'Accordo della Chimica stabiliva che la realizzazione delle opere di marginamento dei canali industriali con le modalità costruttive previste, presentava i requisiti funzionali e i presupposti d'idoneità atti a contenere efficacemente la diffusione degli inquinanti in laguna e quindi poteva costituire sia opera di messa in sicurezza d'emergenza ai sensi del D.M. 471/99 sia misura di sicurezza per le bonifiche attuate all'interno delle aree marginali.

Come previsto dall'Atto Integrativo all'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera, la Regione del Veneto predisponendo, con la collaborazione del Comune di Venezia, il **"Master Plan delle bonifiche a Porto Marghera"**.

Il Master Plan, individuava un sistema di 15 "macroisole", definite componendo criteri geografici e criteri idraulici, **che dovevano essere confinate tramite un sistema di marginamento delle sponde al fine di impedire da un lato la fuoriuscita di inquinanti dalle falde contaminate alla laguna e dall'altro la dispersione in laguna dei contaminanti contenuti nei suoli a causa dell'erosione**.

Il Master Plan, inoltre, individuava il Progetto Integrato Fusina quale impianto strategico al quale affidare il trattamento delle acque di drenaggio provenienti dai marginamenti, nonché delle acque di processo e delle acque di pioggia. Di conseguenza l'impianto di depurazione di Fusina esistente doveva esser trasformato in una piattaforma polifunzionale per il trattamento delle acque Industriali (reflui B1 + B2) e di falda derivanti dalle operazioni di bonifica del sito inquinato di Porto Marghera (reflui B3).

Il Master Plan veniva adottato dal Comitato di Sorveglianza dell'Accordo per la Chimica in data 22 dicembre 2003 ed approvato con modifiche ed integrazioni dalla **Conferenza di Servizi dell'Accordo in data 22 aprile 2004**.

Tale documento stabilisce che (da Master Plan appendice 1 – vol II)

"Gli interventi che prevedono la conterminazione della sponde dei canali industriali devono in particolare fronteggiare due problemi principali:

- i terreni inquinati su cui insistono gli insediamenti industriali si prestano ad essere gradualmente erosi a partire dalle sponde sotto l'azione degli agenti atmosferici e dell'idrodinamica, sia naturale sia indotta dal densissimo traffico navale che percorre i canali industriali;*
- il rilascio di eluati inquinati nelle acque dei canali come conseguenza del run-off superficiale e del moto di filtrazione delle falde attraverso i terreni assume valori significativi vista l'assenza di protezioni perimetrali idonee.*

Il primo problema comporta infatti l'instabilità della sponda ed il suo progressivo arretramento con conseguenze anche al di là di quelle prettamente ambientali (si pensi ad esempio all'interrimento dei canali e alla riduzione della fruibilità delle fasce perimetrali).

I due problemi possono dunque essere ricondotti ad ambiti prevalentemente strutturali in un caso ed evidentemente idraulici/idrogeologici nell'altro. Conterminare le sponde dei canali industriali di Porto Marghera costituisce una soluzione per ovviare ai problemi relativi alle sponde, ma anche per rendere efficaci e duraturi gli altri interventi attivati in parallelo sulla laguna veneta, come le operazioni di dragaggio, il controllo dei rilasci fognari, il monitoraggio dell'intero bacino scolante, nonché gli interventi di ripristino ambientale ed architettonico."

Il Master Plan prevedeva, dopo aver attuato la messa in sicurezza di emergenza delle macroisole, l'asportazione dei sedimenti inquinanti dei canali industriali, ma le operazioni di rimozione dei sedimenti non risultarono di facile esecuzione.

Nel frattempo con delibera in data 8 marzo 1999 il Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo, ex art. 4 L. 798/1994, raccomandava la rapida istituzione di uno specifico **Ufficio di Piano** come soggetto unico di programmazione. Il D.P.C.M. 21 marzo 2001 istituiva l'Ufficio di Piano con "la funzione di soggetto unico di programmazione e di verifica degli interventi per la salvaguardia di Venezia".

Nell'adunanza del 6 dicembre 2001 il Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo conveniva che l'Ufficio di Piano doveva supportare il Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo affinché fosse garantito lo sviluppo sistemico delle attività di salvaguardia. Veniva inoltre espressamente stabilito che l'Ufficio di Piano doveva concorrere alla revisione del Piano Generale degli Interventi.

A seguito del DPCM 13 febbraio 2004, l'Ufficio di Piano, per effetto di quanto deliberato dal Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo in data 6 dicembre 2001, e a parziale modifica del D.P.C.M. 21 marzo 2001, opera a supporto del medesimo Comitato.

In data 03.12.2004 in seguito alla progressiva situazione di interrimento dei canali industriali, il Presidente del Consiglio dei Ministri, decretava **lo stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia**; al decreto seguiva l'Ordinanza PCM n° 3383 che individuava nell'allora Segretario per l'Ambiente e Lavori Pubblici della Regione Veneto, il Commissario Delegato per rimuovere le cause che avevano condotto all'emergenza.

In data 10.06.2005 veniva sottoscritto l'Accordo di programma tra Regione Veneto e MAV, con cui venivano affidate al MAV la realizzazione delle opere di adduzione al PIF (si veda paragrafo dedicato).

In data 03.04.2006 veniva emanato il D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" che ha riorganizzato le materie della tutela delle acque, dei suoli e delle bonifiche e del danno ambientale.

In data 07.04.2006 veniva sottoscritto L'Accordo di Programma Quadro, tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Magistrato alle Acque di Venezia e il Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai Canali Portuali di Grande navigazione, **che riassumeva e precisava le competenze e i programmi per l'attuazione degli interventi di marginamento e di gestione dei sedimenti più inquinati presenti nei canali industriali e portuali.**

In data 31.03.2008 veniva sottoscritto Accordo di Programma, denominato "Vallone Moranzani" , reso esecutivo con Decreto del Presidente della Regione del Veneto n. 82 del 12 Maggio 2009.

In data 16.04.2012 veniva stipulato l'«*Accordo di Programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe*», in base al quale **passava alla Regione del Veneto la competenza, in accordo con MAV e Autorità portuale, per la realizzazione del completamento della conterminazione delle Macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico.**

In data 29.03.2013 veniva emessa l'Ordinanza del capo dipartimento protezione civile n.69 per cui la Regione Veneto subentrava alle attività intraprese dal Commissario per il superamento dello stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia

1.3 La dichiarazione di emergenza socio – economico – ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia del 3 dicembre 2004

Il Master Plan prevedeva, dopo aver attuato la messa in sicurezza di emergenza delle macroisole, l'asportazione dei sedimenti inquinanti dei canali industriali. In tal modo si sarebbero rimediati i danni del passato e, una volta bonificati anche i suoli, sui sarebbe potuto progettare un nuovo futuro per la zona industriale.

Già a partire dal 2001 detta attività si scontrava con la mancanza di autorizzazione a procedere alla costruzione di barene per fanghi di tipo B; una volta esaurita la disponibilità dei siti già predisposti e messi a disposizione dal Magistrato (barene Novisso, Teneri e Fusina).

La mancata identificazione di siti di in cui conferire il materiale dovuto all'escavo dei canali, portava l'Autorità Portuale a dover sospendere i lavori di manutenzioni periodica finalizzati ad eliminare gli effetti del fenomeno di interrimento naturale che riguarda tutti i canali lagunari. Ciò era stato causato principalmente dalla mancanza di siti per il conferimento dei sedimenti di tipo B Prot'93 (che sono la maggioranza sia nell'ambito lagunare nel suo complesso che 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 lo stoccaggio dei sedimenti entro colonna C Prot.'93, rappresentato dall'Isola delle Tresse. A ciò si aggiungeva l'impossibilità di gestire i quantitativi, date le caratteristiche di contaminazione e gli elevati costi di smaltimento, di sedimenti risultanti oltre colonna C Prot'93, provenienti soprattutto dai canali all'interno della zona industriale.

Tale situazione ha comportato il progressivo interrimento dei canali, con conseguente riduzione del pescaggio delle navi. 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; al decreto ha fatto seguito l'Ordinanza PCM n° 3383 che ha individuato nel Segretario per l'Ambiente e Lavori Pubblici della Regione Veneto, il Commissario Delegato per rimuovere le cause che hanno condotto all'emergenza.

Il commissario produceva dapprima una valutazione del problema di interrimento attraverso una stima dei fanghi da dragare (mc) ripartiti nelle classi previste dal Prot. fanghi '93, in base allo studio del MAV del 1999; riportandone poi i risultati nel rapporto sullo «*Stato di compromissione delle sponde e dei fondali nei canali di Porto Marghera*».

Nel corso del 2005 l'ICRAM produceva una nuova caratterizzazione dei sedimenti dei canali portuali, e conseguentemente nei primi mesi del 2006 il commissario procedeva ad una nuova determinazione dei volumi dei sedimenti da dragare, in funzione della profondità di scavo da raggiungere e conseguentemente individuava l'area necessaria allo smaltimento dei sedimenti meno pericolosi: l'ampliamento dell'Isola delle Tresse.

Per la gestione dei sedimenti oltre C esisteva un problema di carattere economico, per cui, in data 07.04.2006 veniva

stato sottoscritto un Accordo di Programma Quadro tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio, il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti (Magistrato alle Acque) ed il Commissario Delegato, affinché quota parte delle risorse derivanti dalle transazioni in corso e future promosse del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare contro le Aziende di Porto Marghera fosse assegnata al Commissario Delegato per gli extra costi da sostenere per lo smaltimento dei sedimenti maggiormente inquinati (oltre C).

Un decisivo contributo per la gestione dei sedimenti oltre C/Prot.93 è stato in data 31.03.2008 con la firma dell'Accordo Vallone Moranzani per il conferimento dei **sedimenti oltre C non pericolosi** nella prevista cassa di colmata in ampliamento al "Molo Sali" e la realizzazione di una **discarica per i sedimenti oltre C** e terre da scavo, anche pericolosi ma, resi stabili e non reattivi.

1.4 Accordo MAV Regione del Veneto del 10 giugno 2005

In data 10 giugno 2005, tra il Magistrato alle Acque di Venezia e la Regione del Veneto, veniva sottoscritto l'Accordo di programma regolante le modalità di attuazione di alcuni interventi di salvaguardia ambientale della laguna da attuarsi a Porto Marghera e in aree lagunari vicine, convenendo sulla preferibilità di eseguire le opere di comune interesse in modo separato ma coordinato, in modo che ciascuna Amministrazione ottenesse vantaggi ed affrontasse spese equilibrate e sostanzialmente compensate.

In particolare l'Accordo prevedeva che il MAV realizzasse, parallelamente ai marginamenti delle sponde sud del Canale Industriale Sud e delle sponde nord ed est della penisola del Petrolchimico, i cunicoli di adduzione ed invaso dei reflui B1+B2 e B3 previsti dal PIF e le opere di connessione tra la rete di drenaggio retrostante le opere di marginamento e detti cunicoli

Completata la costruzione delle condotte di invaso ed adduzione dei reflui B1+B2 e B3 previsti dal PIF, l'Accordo prevedeva che il MAV trasferisse alla Regione, con un apposito atto da sottoscrivere entro 3 mesi dall'ultimazione dei lavori, la manutenzione e la gestione delle condotte, di cui la Regione si assumeva gli oneri derivanti. Inoltre prevedeva che al completamento dei marginamenti, il MAV trasferirà all'APV la titolarità delle opere demaniali realizzate, insieme alla competenza della loro gestione e manutenzione.

Inoltre i firmatari hanno convenuto che **i progetti esecutivi delle opere saranno verificati, preliminarmente alla loro approvazione, da un gruppo di lavoro paritetico** (in caso di mancata costituzione del gruppo l'istruttoria sui progetti sarà comunque eseguita dai tecnici nominati al fine di sottoporre, comunque, gli elaborati ai competenti organi tecnici consultivi)

Successivamente, alla suddetta verifica, i progetti redatti dal Concessionario del Magistrato alle Acque di Venezia e dal Concessionario della Regione del Veneto, saranno sottoposti al parere dei rispettivi organi consultivi.

1.5 L'intesa Istituzionale di Programma del 7 aprile 2006¹

In data 07.04.2006 veniva sottoscritta una "Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Veneto" tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti-Magistrato alle Acque di Venezia e dal Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia.

Tale Intesa costituiva l'Accordo di Programma Quadro per *il programma di interventi di marginamento delle sponde dei canali industriali e portuali e di isolamento verso il lato terra (retromarginamento) finalizzati al confinamento dell'area industriale del Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera nonché di gestione dei sedimenti a più elevato inquinamento presenti negli stessi canali. Tali interventi, 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 d'emergenza e della bonifica dell'area di Porto Marghera. Gli interventi di marginamento e retromarginamento*

¹ Fonte "L'Attività Commissariale (2004-2012)" del Commissario ex OPCM 3383/2004

impediscono alle sostanze inquinanti presenti nelle acque di falda e nei terreni spondali di fuoriuscire dall'area industriale e contaminare le acque lagunari, i sedimenti e l'ecosistema acquatico, facilitano l'attuazione degli interventi di bonifica dei suoli e delle falde e rispondono altresì ad una finalità di adeguamento portuale delle sponde delle diverse macroisole. Gli interventi di gestione dei sedimenti a più elevato inquinamento presenti nei canali industriali e portuali eliminano una fonte di contaminazione dalla quale vengono rilasciati, favoriti dalla risospensione a causa delle attività di navigazione, elevati quantitativi di sostanze inquinanti. Entrambi gli interventi rivestono un importante ruolo di investimento infrastrutturale e, pertanto, di valorizzazione dell'area di Porto Marghera, creando le condizioni per uno sviluppo economico della stessa.

L'Accordo di Programma in particolare costituiva il riferimento programmatico - finanziario diretto all'esecuzione degli interventi di marginamento e retromarginamento nonché di gestione dei sedimenti più inquinati presenti nei canali industriali e portuali.

In particolare, relativamente alla conterminazione del SIN:

- definiva gli interventi di marginamento delle sponde dei canali industriali e portuali e di retromarginamento allo scopo di conterminare le macroisole del SIN di Venezia – Porto Marghera **elencandoli nel Documento Tecnico allegato**;
- definiva di un quadro di riferimento programmatico, finanziario ed operativo degli interventi, individuando i costi di realizzazione, i finanziamenti disponibili e non, le modalità di attuazione;
- suddivideva gli interventi in 2 fasi in funzione della disponibilità di risorse finanziarie:
 - fase 1 - interventi per i quali c'è copertura finanziaria, per cui da avviare subito
 - fase 2 - interventi per i quali non c'è copertura finanziaria, per i quali deve essere avviata la progettazione, rinviando l'attuazione a successive disponibilità finanziarie (fra questi rientrano i retromarginamenti);
- individuazione del MAV come soggetto attuatore delle opere di conterminazione del SIN.

In particolare l'accordo evidenziava che il sistema di marginamento è composto da:

- confinamento laterale, spinto fino alla prima falda, delle aree inquinate mediante marginamento delle sponde dei canali verso laguna, finalizzato ad evitare la contaminazione della Laguna ad opera delle acque sotterranee e dell'erosione dei sedimenti contaminati presenti nelle sponde, e lungo il perimetro di terra (retromarginamento), finalizzato, sulla base del modello idrogeologico utilizzato per la redazione del Master Plan, a ridurre il flusso di acque sotterranee di prima falda dall'area a monte di Porto Marghera¹;
- drenaggio lungo il marginamento delle acque di percolazione nei terreni inquinati e trattamento di depurazione delle acque drenate, sulla base dei dati forniti dal sistema di monitoraggio ambientale previsto dal Master Plan.

Relativamente alle operazioni di escavo e conferimento dei sedimenti dei canali portuali ai siti destinati ai sedimenti entro colonna c/prot.93, prevedeva che tali operazioni restassero all'Autorità Portuale e assegnando al Commissario Delegato l'extra-costi per la gestione dei sedimenti oltre colonna C/Prot.93.

1.6 L'Accordo di Programma "Vallone-Moranzani" del 31 Marzo 2008

Per la gestione dei sedimenti oltre C/Prot.93 la Regione del Veneto sottoponeva al Commissario Delegato una specifica proposta formulata nell'ambito del Progetto Integrato Fusina, che riguardava:

- il refluento di **sedimenti oltre C non pericolosi** nella prevista cassa di colmata in ampliamento al "Molo Sali";
- la realizzazione di una piattaforma per la gestione di **sedimenti oltre C, pericolosi e non pericolosi** e di terre da scavo, in una porzione dell'area "43 ha", con impianti di trattamento fisico e di stabilizzazione/solidificazione;

- la realizzazione di una **discarica per i sedimenti oltre C** e terre da scavo, anche pericolosi ma, resi stabili e non reattivi mediante gli impianti realizzati in area “23ha”, previa messa in sicurezza di vecchie discariche esistenti in corrispondenza degli elettrodotti esistenti tra Fusina e Malcontenta.

La trasformazione della proposta in progetto effettivamente realizzabile è stata possibile solo grazie all'avvio di una intensa attività di partecipazione effettuata, anche su indicazione della Provincia di Venezia, secondo le procedure di Agenda 21.

In sostanza sono stati coinvolti gli Enti locali e la popolazione interessata la quale ha accettato nel proprio territorio la discarica per i sedimenti e l'impiantistica di supporto, a fronte di importanti **compensazioni ambientali**, lungamente attese, da un territorio che nel passato aveva sopportato l'installazione di numerosi impianti inquinanti.

Tali compensazioni riguardano, in particolare:

- interventi sulla **viabilità** comunale, provinciale, regionale e statale nell'area tra Fusina, Malcontenta e Marghera, al fine di separare il traffico industriale e commerciale da quello locale, con contestuale realizzazione di piste ciclabili;
- interventi sulla **rete idraulica** delle acque basse che presenta situazioni di insufficienza e sofferenza, con creazione di bacini di allagamento controllato attrezzati a bosco;
- interrimento di quattro **elettrodotti** da 230 – 380 KV di Terna e di un elettrodotto da 132 KV di Enel trasmissione;
- delocalizzazione del deposito di carburanti ed oli combustibili della **San Marco Petroli**, ubicato a ridosso dell'abitato di Malcontenta;
- riqualificazione ambientale di una vecchia discarica dismessa a ridosso dell'abitato di Malcontenta mediante la realizzazione di un **parco urbano**;
- creazione di una più ampia **cintura verde** nel quadrante sud occidentale di Marghera, da punta Fusina al casello dell'autostrada A4 in località Villabona.

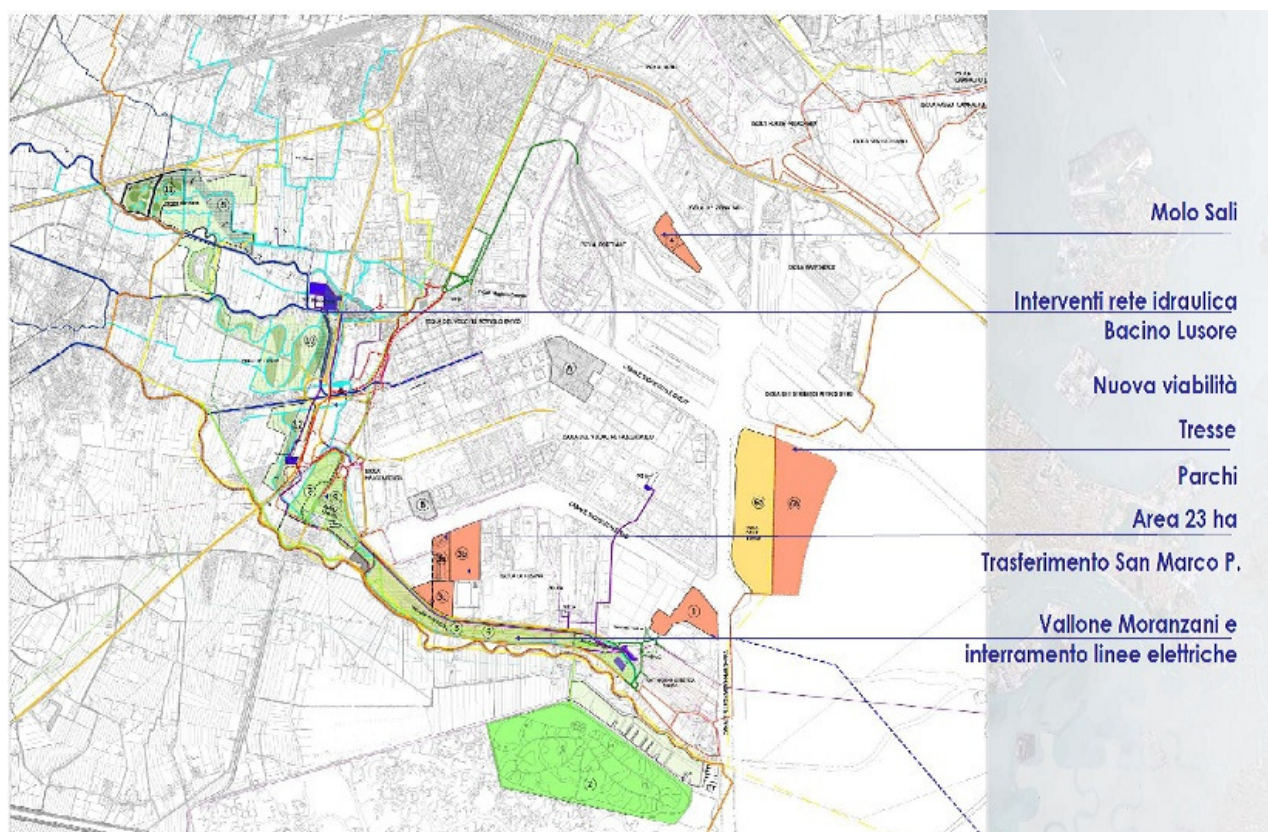


Figura 1 Interventi previsti dall'Accordo di Programma Moranzani

Dopo una prima illustrazione presso la Municipalità di Marghera nel gennaio 2007, la proposta è stata presentata alla popolazione in assemblea pubblica nel febbraio 2007 ed il 3 agosto 2007 è stato sottoscritto un pre-accordo di Programma tra tutte le Amministrazioni ed i soggetti interessati.

Tale pre-Accordo è stato presentato in data 03.09.2007 in assemblea pubblica alla popolazione interessata.

Il pre-Accordo di Programma è stato quindi integrato con la Relazione Ambientale, e con la Valutazione di Incidenza Ambientale (22.11.2007) su cui si sono espresse favorevolmente la Commissione regionale VAS, l'Autorità Ambientale della Regione del Veneto (08.04.2008) e la Commissione per la Salvaguardia di Venezia (05.02.2008).

L'Accordo di Programma, denominato "Vallone Moranzani" è stato sottoscritto in data 31.03.2008 ed è stato reso esecutivo con Decreto del Presidente della Regione del Veneto n. 82 del 12 Maggio 2009.

2 Le attività della Regione del Veneto per la salvaguardia della laguna di Venezia

2.1 Premessa

La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è l'obiettivo della Legge Speciale n. 171 del 1973, a cui hanno fatto seguito le altre Leggi Speciali, in particolare la n. 798/1984, la n. 360/1991 e la n. 139/1992.

Tali norme definiscono gli obiettivi strategici, le procedure per realizzarli e le competenze dei diversi soggetti attuatori degli interventi. In particolare la Regione del Veneto ha competenze relative al disinquinamento delle acque, al risanamento ambientale e alla gestione del bacino scolante (ossia il territorio la cui rete idrica superficiale scarica nella laguna di Venezia). A tal fine la Regione si è dotata nel 1991 del *"Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia"*, detto Piano Direttore, che ha costituito il documento di riferimento per la programmazione delle opere di disinquinamento di propria competenza.

Questo documento di programmazione è stato aggiornato con il Piano Direttore 2000 (approvato con D.C.R. n. 24/2000), tenendo conto delle nuove conoscenze in materia ambientale e delle nuove leggi. Il Piano Direttore 2000 prevede che i fondi stanziati dalla Legge Speciale per Venezia siano destinati alla realizzazione di opere volte al disinquinamento della laguna.

Nei paragrafi successivi sono riportate, per macro argomenti, le attività portate avanti dalla Regione del Veneto e connesse La salvaguardia di Venezia e della sua laguna

2.2 Il Piano Direttore 2000 ²

La pianificazione relativa agli interventi per il disinquinamento della Laguna di Venezia ha origine nel 1979, anno in cui la Regione ha provveduto ad individuare il Bacino Scolante nella Laguna (L.R. 64/1979) ed in cui ha predisposto un primo "Piano Direttore" volto soprattutto all'individuazione delle reti fognarie e degli impianti di depurazione necessari a disciplinare la raccolta e la depurazione delle acque reflue nei territori insulari e nella fascia convenzionale di 10 km attorno alla conterminazione lagunare, in cui si affacciano gli otto Comuni "di gronda" espressamente citati dalla L.171/73.

Proprio per superare le limitazioni settoriali e di intervento imposte dalla Legislazione Speciale allora vigente e dotarsi di uno strumento completo di programmazione delle opere per il risanamento della Laguna, la Regione Veneto ha predisposto il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia" approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale n.255/1991.

Il piano confermava la necessità di estendere le azioni di prevenzione e risanamento a tutte le fonti di inquinamento civili, industriali, agricole e zootecniche ed all'intero territorio del Bacino Scolante.

I programmi di attuazione del Piano Direttore predisposti dal 1992 al 1996 hanno quindi permesso di definire ed avviare operativamente le azioni di disinquinamento e risanamento tutt'ora in atto.

Alla luce delle nuove conoscenze in materia ambientale e sull'ecosistema lagunare, del progredire delle azioni di disinquinamento e dell'emanazione di nuove normative, dopo 10 anni dalla precedente edizione si è sentita l'esigenza di aggiornare il Piano Direttore, ottemperando così anche a quanto richiesto nell'Ordinanza del Ministro dell'Ambiente dell'ottobre 1996 che ha posto l'accento sugli obiettivi di qualità delle acque lagunari, al fine di definire nuovi limiti di accettabilità degli scarichi, e sul quadro conoscitivo degli apporti inquinanti recapitati in Laguna.

La Regione del Veneto ha pertanto proceduto ad elaborare l'aggiornamento del citato Piano direttore del 1991, perfezionando il quadro delle conoscenze sui carichi inquinanti generati sul bacino scolante e veicolati in Laguna attraverso la rete idraulica superficiale.

² Fonte *"L'Attività Commissariale (2004-2012)"* del Commissario ex OPCM 3383/2004

Il Piano Direttore 2000, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n°24 del 1 marzo 2000, individua le strategie di disinquinamento più opportune e convenienti per conseguire gli obiettivi di qualità per le acque della Laguna e dei corsi d'acqua in essa sversanti e ha l'efficacia propria di un piano di area del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), integrando, in particolare, il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) sotto il profilo del disinquinamento.

Il Piano Direttore 2000 individua così, per la Laguna di Venezia, i seguenti obiettivi principali:

- ridurre l'apporto annuo di sostanze nutrienti a livelli tali da evitare il rischio di crisi ambientali. Il carico massimo compatibile di azoto è stato assunto dal Piano Direttore 2000, in linea con quanto previsto dal Decreto dei Ministeri dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici 9 febbraio 1999, pari a 3000 t/anno, mentre per il fosforo pari a 300 t/anno;
- ridurre le concentrazioni di microinquinanti nell'acqua e nei sedimenti entro limiti di assoluta sicurezza per il consumo alimentare di pesci, crostacei e molluschi della Laguna.

Per quanto riguarda, invece, i corsi d'acqua del Bacino Scolante, il Piano Direttore 2000 si pone l'obiettivo di garantire una qualità dell'acqua compatibile con l'uso irriguo e con la vita dei pesci. Il raggiungimento dell'obiettivo per i corsi d'acqua è la naturale conseguenza degli interventi di disinquinamento sul territorio del Bacino Scolante e degli adeguamenti, nel settore della depurazione, degli scarichi puntiformi ai nuovi limiti imposti dal Decreto dei Ministeri dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici 30 luglio 1999.

In generale, il Piano identifica 6 settori di intervento, in base alla tipologia delle opere finanziate:

- settore fognatura e depurazione (opere volte all'abbattimento dell'inquinamento civile e urbano diffuso, attraverso il completamento del sistema fognario e il miglioramento degli impianti di depurazione);
- settore acquedotti (interventi finalizzati alla razionalizzazione dei prelievi dai corsi d'acqua del bacino scolante o da pozzi della relativa zona di ricarica diretta, per garantire una maggiore portata dei corsi d'acqua e la riduzione dei consumi idropotabili);
- settore territorio (interventi finalizzati ad aumentare la capacità autodepurativa dei corsi d'acqua del Bacino scolante);
- settore agricoltura e zootecnia (con azioni mirate alla riduzione degli apporti di azoto e fosforo in laguna, diversificando le colture, rivedendo pratiche agricole e metodi di irrigazione, ottimizzando lo smaltimento dei liquami);
- settore bonifica siti inquinati (con interventi puntuali e mirati, da attuarsi in particolare nell'area di Porto Marghera ed in altri siti sensibili all'interno del Bacino scolante);
- settore monitoraggio e sperimentazione (interventi finalizzati alla verifica delle condizioni ambientali ed alla messa a punto di progetti pilota).

In data 16.12.2013, sono state approvate le Linee Guida per l'aggiornamento del Piano Direttore, a 13 anni di distanza dall'entrata in vigore dello stesso.

2.3 L'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera

Il 21 ottobre 1998 Stato, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale, Parti sociali ed Aziende hanno siglato l' "Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera", approvato con DPCM del 12 febbraio 1999.

Il primo obiettivo generale e condiviso dell'Accordo, peraltro stipulato volontariamente, era quello di avviare azioni per il risanamento dei suoli, delle acque e dell'aria - disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, riduzione degli scarichi in laguna, riduzione delle emissioni in atmosfera – e per la salvaguardia futura dell'ambiente, garantendo la maggiore sicurezza dei cicli produttivi, la migliore prevenzione dei rischi di incidenti legati alle lavorazioni ed al trasporto di merci pericolose.

Il secondo macro obiettivo era quello della evoluzione verso un modello differente di sviluppo economico. Un ruolo importante era assegnato alle azioni volte alla tutela della risorsa “uomo”, in termini di salvaguardia occupazionale e di sicurezza sul lavoro per gli operatori.

A questi interventi si aggiungevano quelli per il rafforzamento della competitività e della produttività d'impresa.

L'Accordo conteneva un quadro di interventi concreti, articolati secondo gli obiettivi:

- azioni di risanamento e tutela dell'ambiente (punto 3.1)
- investimenti e salvaguardia dell'occupazione (punto 3.2).

Nel quadro degli interventi indicati nell'Accordo, tra Le Azioni di risanamento a tutela dell'ambiente, si prevedeva che alla bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al canale Vittorio Emanuele, dovevano provvedere, nel rispetto del protocollo fanghi '93, il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia (APV).

Si prevedeva inoltre che APV e MAV dovessero occuparsi delle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento.

A seguito della firma di tale Accordo, le due Amministrazioni hanno definito specifici atti di intesa per il coordinamento e l'accelerazione degli interventi lungo i canali portuali.

Le modifiche successivamente intervenute nel citato panorama normativo nazionale, con particolare riguardo alle bonifiche dei siti inquinati, di cui al DM 471/99, sono state tali che il 15.12.2000 i firmatari dell'Accordo hanno ritenuto necessario integrare il testo siglato nell'ottobre del 1998.

L'Atto Integrativo all'accordo è stato approvato con DPCM nel novembre 2001 e contiene la definizione dei criteri per l'armonizzazione delle procedure di approvazione dei progetti di investimento, presentati dalle aziende firmatarie, con le direttive relative agli interventi di messa in sicurezza e bonifica dei suoli (D.Lgs. 22/97 e DM 471/99, oggi abrogati dal nuovo “Testo Unico Ambientale” – D.Lgs. 152/2006 e L. 426/98), nonché l'individuazione di un Master Plan come strumento per il governo delle attività di bonifica.

Per raggiungere gli obiettivi fissati con l'Accordo di Programma sulla chimica erano previsti i seguenti interventi di risanamento, a tutela dell'ambiente:

- Scavo manutentivo dei canali industriali portuali
- Smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti
- Fissazione di limiti per gli scarichi in Laguna
- Linee guida per la definizione del piano di sicurezza negli ambiti portuali
- Riduzione dei rischi nella movimentazione delle merci
- Controllo a distanza della movimentazione
- Accordo volontario per la certificazione ambientale delle industrie chimiche
- SIMAGE (sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze
- Definizione di un disegno di legge per realizzare un'area ecologicamente attrezzata, per garantire la tutela di salute, sicurezza e ambiente tramite la gestione unitaria di infrastrutture e servizi.

L'Atto Integrativo, valutata la natura e la complessità dei problemi connessi alla bonifica del sito di Porto Marghera, ha previsto anche in termini strategici la predisposizione di un Master Plan per le bonifiche “al fine di orientare la redazione di progetti coerenti con un programma di riqualificazione ambientale dell'intera area interessata dall'Accordo, che abbia caratteri di generalità e coerenza e garantisca l'approntamento delle soluzioni più adeguate e tempestive in ragione della specificità dei luoghi”.

2.4 Il modello strutturale degli Acquedotti del Veneto ³

³ Fonte “L'Attività Commissariale (2004-2012)” del Commissario ex OPCM 3383/2004

La Giunta Regionale, con Deliberazione n. 1688 del 16.6.2000, ha approvato il Modello strutturale degli acquedotti del Veneto (MOSAV), al fine di coordinare le azioni delle otto Autorità d'Ambito per la gestione del Servizio Idrico Integrato. Tale modello, è stato adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 83 CR del 07.09.1999.

Il MOSAV individua gli schemi di massima delle principali strutture acquedottistiche della Regione, nonché le fonti da salvaguardare come risorse idriche per uso potabile.

Gli obiettivi del MOSAV sono:

- fornire acqua di buona qualità alle aree sfavorite del Veneto o che richiedono un'integrazione variabile a seconda della stagione;
- consentire rapide forniture di integrazione e soccorso;
- salvaguardare le risorse destinate all'uso idropotabile, riducendo i prelievi e le perdite;
- ottimizzare il servizio di produzione idrica e di grande adduzione, in modo da limitare i rischi funzionali delle condotte e i rischi di fallanza delle fonti, migliorando sensibilmente l'affidabilità del servizio idropotabile e riducendo conseguentemente i costi di gestione.

Condizioni fondamentali per raggiungere efficacemente tali obiettivi sono l'interconnessione delle grandi e medie condotte di adduzione esistenti, così da rendere il sistema acquedottistico veneto di tipo reticolare, la costruzione di grandi serbatoi di accumulo, la diversificazione delle fonti principali e la rimozione degli inconvenienti causati dall'eccessiva frammentazione delle strutture acquedottistiche attuali, mediante l'accorpamento massiccio dei piccoli e medi acquedotti, onde ricavare consistenti effetti di economia di scala e di risorsa, nonché di funzionalità.

Il "Modello strutturale" ha individuato tre grandi schemi idrici di interesse regionale interconnessi lungo le rispettive frontiere:

- lo schema del "Veneto centrale"
- il segmento "Acquedotto del Garda"
- il segmento "Acquedotto pedemontano".

Una particolare applicazione del Modello strutturale è stata prevista per la zona del Veneto Centrale comprendente principalmente le province di Vicenza, Padova, Venezia e Rovigo, definito lo Schema Acquedottistico del Veneto Centrale (S.A.V.E.C).

L'obiettivo principale del SAVEC è di estendere la fornitura di acqua di buona qualità alle aree sfavorite del Polesine e della bassa padovana, che si approvvigionano da corsi d'acqua superficiali e che richiedono una integrazione variabile secondo la stagione.

Per il raggiungimento degli obiettivi citati, il SAVEC prevede principalmente l'interconnessione degli acquedotti alimentati dalle falde del medio Brenta, dalle falde e dalle acque superficiali del Sile, dalle acque superficiali dell'Adige e del Po in un unico schema che massimizzi l'utilizzo delle acque di falda pedemontana, di produzione più economica e di migliore qualità.

Lo schema acquedotti stico del Veneto Centrale è strettamente collegato al Progetto Integrato Fusina, che prevede il riuso delle acque depurate per scopi non potabili all'interno dell'area di Porto Marghera.

Tale soluzione permette di liberare risorse idriche di buona qualità del fiume Sile da destinare al S.A.V.E.C per alimentare in particolar modo le aree più sfavorite del territorio regionale, quali sono quelle del Basso Veneto.

2.5 Progetto Integrato Fusina⁴

Questo progetto si pone come raccordo tra la pianificazione regionale volta al risanamento e alla tutela della Laguna di Venezia, costituita dal "Piano Direttore 2000", dal "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera" e dal "Modello Strutturale degli Acquedotti del Veneto (Mo.S.A.V.)", e quanto previsto dall'Accordo di Programma Quadro del 7 aprile 2006 per l'attuazione degli interventi di confinamento tramite marginamento delle sponde, delle aree a terra

⁴ Fonte "L'Attività Commissariale (2004-2012)" del Commissario ex OPCM 3383/2004

incluse nel perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e di gestione dei sedimenti più inquinati presenti nei canali industriali e portuali.

L'impianto integrato di Fusina è inoltre conforme alle direttive e prescrizioni del P.A.L.A.V. Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana – approvato con P.C.R. 09.11.1995, n. 70 e successiva D.C.R. 21.10.1999, n. 70.

Il Progetto Integrato Fusina (PIF) è uno degli interventi principali individuati dal Piano Direttore 2000, in base al quale l'impianto integrato di Fusina dovrà costituire il “filtro artificiale” per lo scarico puntuale più rilevante nel Bacino Scolante nella laguna di Venezia.

La Regione ha sviluppato ed approfondito nel Progetto Integrato Fusina quanto previsto dal Piano Direttore 2000 in merito alla riorganizzazione delle opere di collettamento e delle attività ed impianti di depurazione delle acque, in merito alla riduzione del carico inquinante generato nell'area industriale e nelle aree circostanti ed immesso in laguna attraverso scarichi liquidi e in merito all'ottimizzazione del ciclo delle acque, anche al fine di consentirne il riutilizzo, conformemente agli obiettivi perseguiti dalle Direttive europee orientate al risparmio idrico e recepite nel D.Lgs 03.04.2006, n. 152 e ss.mm.ii.

Il PIF prevede infatti la realizzazione di un sistema di interventi che mirano al disinquinamento della Laguna di Venezia, minimizzando così il rischio ambientale per la laguna e per l'ambiente in generale e in un quadro complessivo costituisce di fatto una piattaforma ambientale che rappresenta l'infrastruttura di base per la trasformazione dell'area del SIN di Porto Marghera in “area ecologicamente attrezzata” in grado di fornire servizi connessi alle varie esigenze di bonifica e riqualificazione delle aree interessate.

Il centro di trattamento polifunzionale permette di affrontare in modo integrato alcune delle problematiche di bonifica e riqualificazione relative alla tutela della laguna, :

- il trattamento degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese, nonché degli scarichi industriali di Porto Marghera;
- la riduzione dell'inquinamento generato nel bacino scolante e sversato nella laguna di Venezia, tramite il controllo centralizzato e il trattamento spinto dei reflui e la loro estromissione dalla laguna, in linea con quanto previsto dal Piano Direttore 2000;
- la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, costituendo una piattaforma polifunzionale per gli interventi di riqualificazione ambientale nell'ambito del Master Plan, dato che rappresenta l'elemento chiave per il ciclo delle acque, in particolare per il trattamento delle acque drenate a tergo dei marginamenti e derivanti dagli interventi di bonifica della falda inquinata;
- l'ottimizzazione della gestione delle risorse idriche, poiché il riuso delle acque depurate per scopi non potabili all'interno dell'area di Porto Marghera (per la maggior parte destinate alle centrali ENEL) permette di liberare risorse idriche di buona qualità del fiume Sile per un utilizzo più pregiato, a scopo potabile, destinate in particolar modo alle aree più sfavorite del basso Veneto connettendosi con il MO.S.A.V.;
- la riqualificazione ambientale della Cassa di Colmata “A”: in zona umida di fitodepurazione, di estensione pari a circa 100 ha, che diventerà un'area attrezzata fruibile in una zona di transizione tra la terraferma e la laguna. In quest'area si verrà a creare un habitat naturale diversificato, in grado di fornire importanti opportunità per i diversi usi ricreativi e di educazione ambientale e costituirà un polmone verde che si congiungerà con le aree verdi in corso di realizzazione o già realizzate nell'entroterra veneziano.

Il 6 luglio 2005 il Presidente della Giunta Regionale ha firmato il contratto per l'affidamento e la disciplina della concessione di costruzione e gestione del Progetto Integrato Fusina con il concessionario SIFA S.c.p.a., società di progetto costituita ai sensi dell'art. 37-quinquies della L. 11.02.1994 n.109 e ss.mm.ii. dalle società costituenti l'ATI aggiudicataria.

L'importo originario dell'investimento per la progettazione e la realizzazione dei lavori è pari ad euro 194.272.520,00.

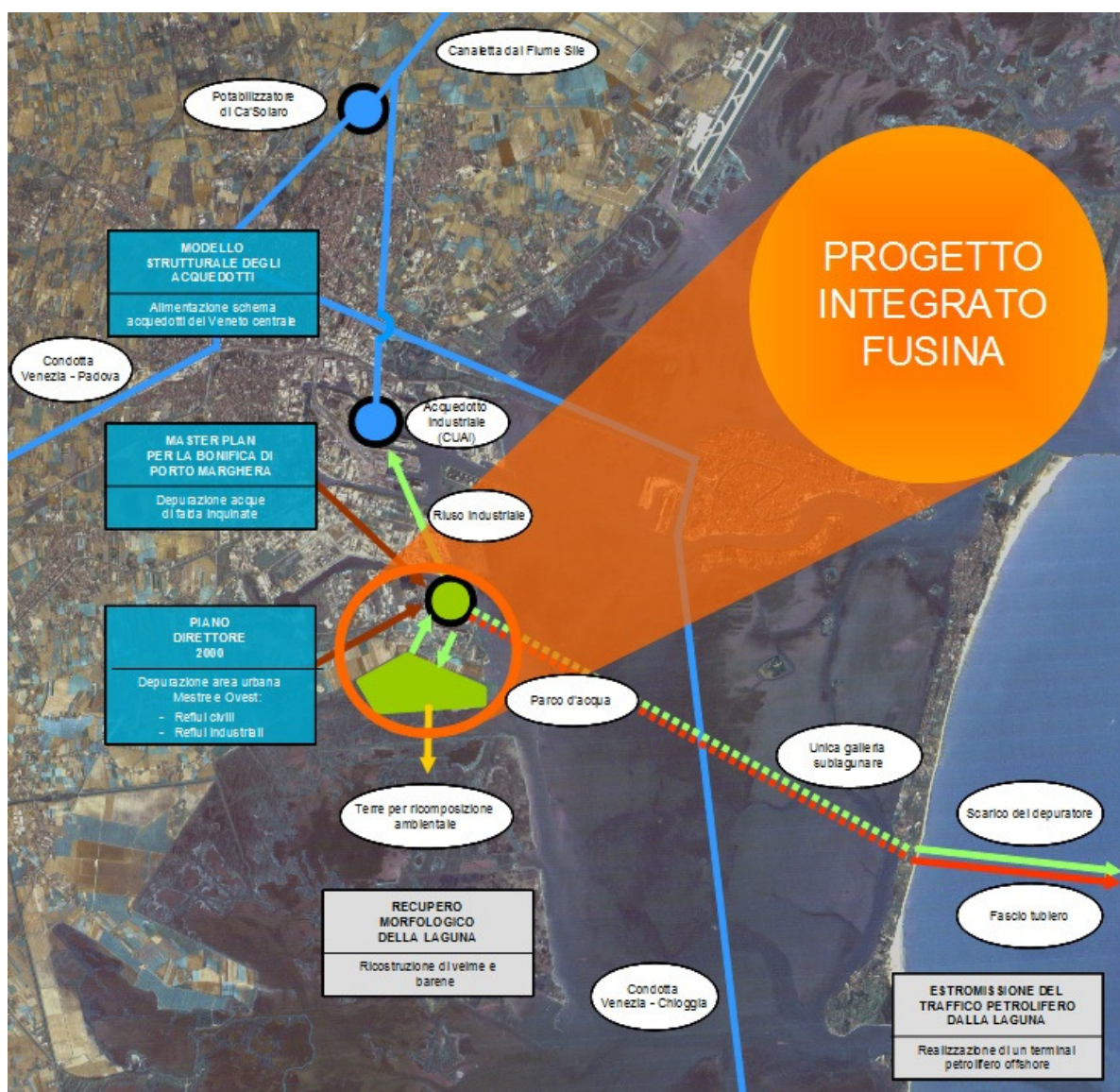


Figura 2 La salvaguardia della laguna di Venezia

Il contributo regionale, pari ad euro 92.800.000,00 comprensivi d'IVA, è stato completamente liquidato

La conclusione di tale opera principale è prevista per il 31.12.2012 e allo stato attuale risultano in fase di completamento tutti i vari ambiti di intervento, ed inoltre sono già state avviate, le attività di collaudo tecnico e funzionale per l'avvio della gestione dell'opera.

2.6 OCDPC 69 del 29 marzo 2013

In data 29.03.2013 è stata emessa l'Ordinanza del capo dipartimento protezione civile n.69 (pubblicata in g.u. del 29.04.2013), per favorire e regolare il subentro della Regione del Veneto nelle iniziative finalizzate al superamento della situazione di criticità conseguente alla crisi socio- economico – ambientale determinatasi nella laguna di Venezia in ordine alla rimozione dei sedimenti inquinati nei canali portuali di grande navigazione.

L'OCDPC n.69/2013 ha individuato la Regione del Veneto quale Amministrazione competente al coordinamento delle attività necessarie al completamento degli interventi da eseguirsi per il superamento della situazione di criticità conseguente alla crisi socio-economico-ambientale determinatasi nella Laguna di Venezia, in ordine alla rimozione dei sedimenti inquinati nei canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia e a quelli connessi, previsti nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 31 marzo 2008 e successive modificazioni (A.d.P. "Moranzani").

In seguito alla riorganizzazione delle strutture regionali, con Ordinanza del Capo Dipartimento della Protezione Civile n.196 del 24.10.2014, è stato individuato il Direttore dell'Area Infrastrutture della Regione del Veneto quale nuovo Soggetto Responsabile dell'attuazione dell'OCDPC n.69/2013 (nel seguito denominato "Soggetto Responsabile").

2.7 Tavolo Permanente per Porto Marghera del 12 ottobre 2010

A partire dal 12.10.2010, la Regione Veneto, su impulso dell'art. 69 della L.R. 16 febbraio 2010, n. 11, ha istituito un **Tavolo Permanente per Porto Marghera** riunendo i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Organizzazioni datoriali e sindacali e dell'Autorità Portuale di Venezia, con l'obiettivo di ritrovare una linea di condotta unitaria tra i diversi portatori di interesse per la reindustrializzazione di Porto Marghera, mettendo assieme tutti gli attori che potevano essere attivati per una ripresa delle attività economiche.

Prendendo atto delle problematiche, esigenze e proposte emerse dal Tavolo Permanente, attraverso il coordinamento di **quattro Gruppi di lavoro** (Bonifiche; Destinazione d'uso delle aree; Progetti d'investimento; Occupazione), è stata elaborata la proposta per l'*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 16.04.2012, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture (Magistrato alle Acque di Venezia), Regione del Veneto, Comune e Provincia di Venezia, Autorità Portuale di Venezia.

Il Tavolo permanente per Porto Marghera ha quindi lavorato sul doppio binario della rivitalizzazione economica e della riqualificazione ambientale; in particolare, a seguito del riconoscimento, da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di Venezia -Porto Marghera e zone limitrofe come area di crisi complessa, con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, la Regione del Veneto, avvalendosi del Tavolo permanente per Porto Marghera ha individuato una serie di azioni attuabili per contrastare lo stato di crisi, inserite in un più ampio contesto programmatico. Il quadro programmatico degli interventi prospettati è contenuto nel Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera, proposto in attuazione dell'art.27 del Decreto n. 83/2012 "Misure urgenti per la crescita del Paese" approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 821/2013; aggiornato con DGR n. 749 del 27 maggio 2014.

In questo contesto la Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014 indica la necessità di aprire la strada a nuove strategie per la riqualificazione di Porto Marghera, partendo da interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree e di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente (rete stradale, ferroviaria, ITC, banchine che danno un valore aggiunto alle aree di Marghera).

In questo contesto si inserisce l'iniziativa del MISE che ha proposto alle istituzioni locali uno specifico Accordo di Programma finalizzato allo sviluppo e alla riconversione industriale di Porto Marghera destinandovi, a titolo di cofinanziamento ad integrazione di risorse già stanziate presso le Amministrazioni locali, la somma di circa 102 milioni di euro, versata da Alcoa allo Stato per aiuti di stato non compatibili con il mercato comune.

In data 8.10.2014, è stato convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera, con cui sono stati condivisi gli orientamenti generali per la formulazione di un programma di interventi strutturali che utilizzi tali risorse, formalizzato nell'Accordo di Programma per il rilancio di Porto Marghera del 08 gennaio 2015.

2.8 Accordo di Programma del 16 aprile 2012

In data 16 aprile 2012 è stato siglato l'Accordo di Programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera e aree limitrofe, tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia, la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia.

L'accordo, la cui attuazione deve essere coordinata dal MATTM, prevede che la Regione del Veneto realizzi alcuni tratti di marginamento per chiudere le Macroisole del "Nuovo Petrolchimico" e di "Fusina" con finanziamenti messi a disposizione dal MATTM (transazioni o altre risorse derivanti da azioni risarcitorie del danno ambientale) e proceda con il completamento della realizzazione e con l'attivazione del Progetto Integrato Fusina.

Infatti l'art. 5 punto 9 dell' Accordo di Programma sulle bonifiche del 16 Aprile 2012 indica:

*Per quanto concerne la gestione, programmazione e pianificazione degli interventi di marginamento delle macroisole di Porto Marghera, le eventuali azioni di competenza regionale vanno coordinate con le competenze attribuite al MAV e all'Autorità Portuale di Venezia. Tenuto conto inoltre che solo il completamento di tutte le opere di marginamento, con le connesse infrastrutture fognarie, consentirà la necessaria continuità per una razionale ed efficiente gestione del sistema di drenaggio, intercettazione e successivo recapito delle acque reflue previste in arrivo all'impianto Regionale PIF, **la Regione del Veneto provvederà a realizzare** alcuni tratti di marginamento finalizzati a "chiudere" le due macroisole "Nuovo Petrolchimico" e "Fusina". Al finanziamento delle somme necessarie alla realizzazione delle opere provvederà il Ministero dell'Ambiente mediante l'impiego delle economie maturate nella realizzazione di interventi di disinquinamento già finanziati con deliberazioni CIPE destinati alla salvaguardia della Laguna di Venezia dalla Legge Speciale per Venezia, ovvero mediante l'impiego di altri fondi disponibili. Il Ministero dell'Ambiente si impegna, tenendo conto dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 7 aprile 2006, a trasferire alla Regione del Veneto le somme necessarie al completamento delle opere di conterminazione sopra richiamate, derivanti dalle transazioni sottoscritte o da sottoscrivere in tema di danno ambientale nel SIN di Porto Marghera, nonché da eventuali azioni giudiziarie aventi il medesimo oggetto. Parallelamente, la Regione del Veneto procederà con il completamento della realizzazione ed attivazione del Progetto Integrato Fusina*

In base a quanto previsto dall'Accordo di Programma del 16 aprile 2012, la Regione deve provvedere al completamento della conterminazione delle Macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico e trasmettere a tutti i sottoscrittori una relazione annuale sullo stato di attuazione dell'Accordo.

A seguito di tale Accordo Il MAV ha trasmesso alla Regione con nota prot. n. 414 – GAB del 20/12/2012 i seguenti due progetti:

- il progetto definitivo degli interventi del Canale Industriale Sud a Porto Marghera – 4° stralcio – sponda sud e darsena terminale (revisione di giugno 2003);
- il progetto esecutivo degli interventi del Canale Industriale Sud – Lotto 9 – sponda Alcoa (revisione di gennaio 2008).

2.9 Accordo di Programma per il rilancio di Porto Marghera del 08 gennaio 2015

Il giorno 08.01.2015 è stato sottoscritto un nuovo Accordo di Programma per il rilancio di Porto Marghera, che prevede investimenti per circa 152 milioni di euro per l'area industriale. L'Accordo è stato sottoscritto da Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Autorità Portuale di Venezia e Comune di Venezia, e prevede uno stanziamento di risorse per la maggior parte (circa 102 milioni di euro) provenienti da fondi recuperati dall'azienda Alcoa per Aiuti di Stato non compatibili con il mercato comune. A detti fondi si aggiungono somme già stanziolate dalle amministrazioni locali per la realizzazione di interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree, nonché di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente.

Tra i soggetti sottoscrittori, si è proceduto alla costituzione di un Comitato di coordinamento con il compito di assicurare la piena attuazione dell'Accordo di Programma, con la designazione di un rappresentante per ciascun Soggetto sottoscrittore e di un suo sostituto.

Detto Comitato approva l'ammissibilità degli interventi al finanziamento sulla base dell'istruttoria effettuata dal MiSE – DGIAI che verifica la coerenza degli stessi con gli obiettivi d'utilizzo industriale delle aree interessate, la validità dei progetti presentati per gli obiettivi di cantierabilità dichiarati e la determinazione del finanziamento concedibile.

L'Accordo prevede l'attuazione di **23 interventi**, individuati tra quelli nella più avanzata fase di avanzamento progettuale con dichiarati obiettivi di cantierabilità, per il raggiungimento degli obiettivi di riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di Crisi Industriale Complessa di Porto Marghera.

In particolare l'intervento di competenza regionale, indicato con il n.5 per l'infrastrutturazione e banchinamento dell'area "23 ha", successivamente alla dismissione e demolizione delle vasche di stoccaggio fanghi e terre attualmente presenti nell'area per realizzare le attività propedeutiche allo spostamento della San Marco Petroli, è stato stralciato in quanto condizionato da una serie di circostanze che non consentono, ad oggi, di programmare correttamente e realisticamente alcun futuro utilizzo dell'area in questione.

Con Atto aggiuntivo all'Accordo di programma, registrato dalla Corte dei Conti in data 01.03.2017, le risorse rese disponibili sono state riprogrammate in favore di interventi di maggiore e immediata ricaduta per la riconversione dell'Area Industriale di Porto Marghera e di cantierabilità in linea con gli obiettivi dell'AdP Porto Marghera.

Sul punto, lo stesso Atto aggiuntivo ricorda che le linee guida per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, sono finalizzate a garantire un'"evoluzione della chimica, dalla produzione industriale alla logistica distributiva ed evoluzione verso la "chimica verde" ed altre produzioni manifatturiere che necessitano di una localizzazione prossima al mare con la logistica connessa" e a favorire un "uso crescente del mezzo ferroviario per incentivare i traffici da e verso le aree di mercato europee contendibili individuate nella fase di analisi e localizzazione di nuove aree per la manovra ferroviaria, anche in relazione ai traffici che si stanno sviluppando o che potranno svilupparsi nell'area meridionale di Porto Marghera e lungo l'asta dell'idrovia Venezia-Padova".

Di conseguenza in sostituzione del progetto n. 5: - la Regione del Veneto ha proposto la riprogrammazione dell'intervento n. 13 "Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest – area Montesyndial" di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia, approvato dal Comitato di coordinamento in data 18/11/2015, attraverso il potenziamento delle infrastrutture a servizio della banchina, con piena adesione da parte dell'Autorità Portuale di Venezia.

Con interesse del presente documento, si evidenziano i seguenti progetti di "marginamento" e infrastrutturizzazione dell'area, ritenuti approvabili dal Comitato a seguito dell'istruttoria effettuata dal MiSE – DGIAI:

- *banchinamento della sponda ovest canale industriale ovest – area grandi molini e cereal docks*, intervento di competenza dell'autorità portuale finanziato per un importo pari a euro 17.500.000,00
- *banchinamento della sponda sud canale industriale ovest – area montesyndial – 1° stralcio e 2° stralcio* , intervento di competenza dell'autorità portuale finanziato per un importo pari a euro 55.404.503,14.

Si ricorda infine i seguenti interventi di competenza comunale, di cui si farà menzione nel capitolo delle criticità dell'area industriale di Porto Marghera dovute ad allagamenti:

- Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi
- Messa in Sicurezza idraulica e riqualificazione viabilità macroisola Prima Zona Industriale

