

Bonifiche a Porto Marghera: situazione e problemi emersi

Un *dossier* del GdL Ambiente, Energia e Rifiuti del Meetup Grilli Venezia www.grillivenezia.org



Il dossier è a cura di **Anthony Candiello** e **Vera Cantale**; mappe, foto, video: **Roberto Cazzador**, **Giancarlo Cecchinato**, **Claudio Giubbilo**, **Tiziano Malagò** e **Andrea Palermo**; logistica: **Claudio Giubbilo**; supporto e coordinamento: **Federica Giovannacci**.

INDICE

Premessa.....	2
1 Introduzione.....	2
2 Situazione	5
2.1 La contaminazione ambientale rilevata a Marghera	5
2.2 Le ricadute sanitarie fuori dagli stabilimenti.....	6
2.3 A che punto siamo?.....	6
2.4 Collaudi.....	12
3 Conclusioni.....	12
4 Riferimenti – Accordi e protocolli in ordine cronologico	17

Premessa

Il presente dossier è il risultato di un lavoro di **analisi documentale**, di **verifica** e di **ispezione diretta** via **acqua** e via **terra** condotto dai partecipanti al Gruppo di Lavoro (GdL) Ambiente, Energia e Rifiuti del Meetup “Grilli Venezia” in qualità di **cittadini volontari attivi ed informati**.

L'indagine è stata condotta al fine di una **rilevazione dello stato di fatto** delle operazioni di **conterminazione** e **palancolatura** delle aree inquinate del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di **Porto Marghera**. Essendo prossimo il **centenario** dalla fondazione di Marghera (l'anniversario ricorrerà il prossimo 26 luglio 2017¹), sarebbe auspicabile **almeno un primo obiettivo** di impedire il **continuo sversamento** in acqua delle **sostanze inquinanti** di cui sono saturi i terreni dell'area. Essendo tale obiettivo la **precondizione** necessaria per la **bonifica** del sito, al fine di restituirlo alla città per una sua rivalorizzazione e **riconversione**.

La **realtà** che il GdL ha rilevato, sulla base delle **verifiche dirette** e di quanto emerge dalla **relazione ufficiale** della commissione parlamentare di inchiesta,² è invero **ben al di sotto delle attese** ed anzi fornisce indicazioni che all'inquinamento **“chimico/fisico”** si è sovrapposto uno spiacevolissimo inquinamento **“morale”** secondo il quale le operazioni di delimitazione sono state funzionali ad interessi **privati** più che al ripristino delle aree per un interesse **pubblico**.

Nel seguito, con l'aiuto di alcune **domande-guida**, proveremo a rendere **comprensibili** i concetti di base relativi al **recupero delle aree inquinate** ed a rendere evidenti quali siano gli **aspetti critici** più importanti che abbiamo individuato e dei quali **tutti i cittadini** di Venezia dovrebbero essere **consapevoli**.

1 Introduzione

*D: che cos'è un **Sito di Interesse Nazionale (SIN)**? Quanto è ampio il SIN di **Porto Marghera**?*

Si definisce³ SIN un territorio di particolare pregio ambientale nel quale sono presenti importanti attività industriali (come raffinerie, impianti chimici integrati) e un livello di **inquinamento di suolo** e **acque** tale da evidenziare:

- un elevato rischio **sanitario** ed **ambientale**,
- un importante **impatto socio-economico** causato dall'inquinamento,
- un **rischio** per i beni di interesse **storico** e **culturale** di rilevanza nazionale.

I SIN vengono individuati dal Ministero dell'Ambiente di concerto con le Regioni interessate e sono di competenza nazionale. La zona industriale di Porto Marghera è molto vasta e le sue caratteristiche sono tali da proclamarla SIN nel lontano 1998.

La determinazione del **perimetro** del SIN è fondamentale in quanto *definisce con precisione le aree che dovranno essere oggetto di **bonifica***. Il perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera è stato modificato negli anni fino a quello **definitivo** del **2013**, che va a circoscrivere un territorio di **1621 ettari**. La modifica è stata di notevole importanza: l'area di Porto Marghera è composta di territori inquinati di

¹ Cfr. Decreto Luogotenenziale n. 1191 del 26 luglio 1917.

² Cfr. “Relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera”, Documento XXIII n. 9, XVII Legislatura, presentato dalla Commissione di inchiesta sul ciclo dei rifiuti (Bicamerale), il 10 dicembre 2015; annunciato nella seduta n. 553 del 15 dicembre 2015, www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/docnonleg/31728.htm.

³ Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale”, <http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/06152dl.htm>.

competenza **nazionale** (SIN), ed altri, anche confinanti e inquinati o potenzialmente inquinati, di competenza **regionale** – afferenti al *Sito di Interesse Regionale* (SIR)⁴.

D: che cos'è una bonifica?

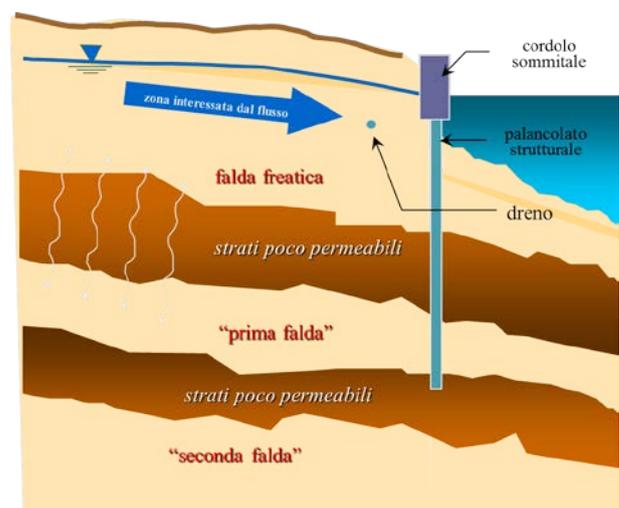
Un insieme di interventi adatti ad **eliminare le fonti di inquinamento e le sostanze inquinanti** o a **ridurre le concentrazioni** delle stesse ad un livello uguale o inferiore a valori definiti per legge. Le tecniche ed i metodi per bonificare sono molteplici in quanto specifici per il tipo di inquinante presente e il tipo di “matrice” ambientale inquinata (es. suolo, sedimenti, acque sotterranee).

D: che cos'è la messa in sicurezza? Cosa vuol dire mettere in sicurezza Porto Marghera?

Nel momento in cui si è certi di essere su un luogo inquinato, **prima** di eseguire una bonifica, si devono **tempestivamente** mettere in sicurezza le matrici ambientali circostanti dall'inquinamento in atto. Si eseguono quindi degli interventi per **isolare le fonti inquinanti** e garantire un **elevato livello di sicurezza** per le persone e per l'ambiente.

Nel nostro caso cosa significa? Vuol dire riuscire a delimitare, attraverso **barriere** fisiche, i terreni inquinati di Porto Marghera da ciò che la circonda, dalle acque lagunari e dai terreni non inquinati dell'entroterra; in questo modo gli inquinanti presenti nei terreni e nella falda acquifera del SIN non possono diffondersi.

Questi interventi sono rappresentati dai **marginamenti** delle sponde dei canali che delimitano Porto Marghera dalla Laguna di Venezia e dai meno noti **retromarginamenti** che delimitano il SIN dall'entroterra.



D: qual è la situazione attuale dei lavori?

Dalla relazione della Commissione parlamentare sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera (dicembre 2015) leggiamo che “... per quanto di competenza del Provveditorato (ex Magistrato alle acque), fino al **31 marzo 2015**, la **progettazione degli interventi era «pressoché»** - dunque, non totalmente – **completata**, mentre **l'avanzamento dei lavori era pari al 94 per cento** circa ... su 41.919 metri totali di marginamenti necessari ... ne erano stati realizzati, o erano in corso di realizzazione, 39.544 metri.” I dati sopraccitati riguardano solo i marginamenti di competenza del Provveditorato Interregionale, cioè **nazionale**, e non quelli di competenza regionale.

L'area di Porto Marghera è SIN dal **1998**. Risulta pertanto che, **dopo ben 18 anni**, nel **2016**, l'area **non è ancora** stata messa in **sicurezza**! E intanto gli **sversamenti** dei diversi inquinanti in laguna continuano.

A questo punto la **fine dei lavori** sembra **un miraggio** ... considerando inoltre che stiamo parlando solo di messa in sicurezza e **non di bonifiche** e che **non si vedono** fondi aggiuntivi stanziati dallo Stato.

⁴ “Interventi di salvaguardia ambientale nella laguna del sito di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera”, Magistrato alle Acque di Venezia e Ministero delle Infrastrutture, 31 dicembre 2013, http://sistemavenezia.regione.veneto.it/sites/default/files/documents/02_Siti%20Contaminati/Cont_Marg_131231_Agg_Marginamenti_MAV.pdf.pdf

D: come sono **finanziati** gli interventi?

Leggiamo sulla relazione che: *Le risorse della **legge speciale** destinate alla progettazione e alla realizzazione degli interventi per il SIN di Venezia – Porto Marghera ammontano a **133 milioni di euro**. A cui vanno aggiunti **4.1 milioni** stanziati dalla **Regione Veneto**, **50 milioni** stanziati dal **CIPE**, **1.5** dal **Commissario delegato** per l'emergenza socioeconomica ambientale. I **fondi privati**, nello specifico fondi provenienti da **accordi transattivi** tra lo Stato italiano e le aziende che operano a Porto Marghera, in base al principio "chi inquina paga", ammontano a **565.8 milioni di euro**.*

Tuttavia: [...] per il completamento delle altre opere, relative ad altre macroisole e al sistema di raccolta/drenaggio delle acque, non è possibile fare ricorso solo a quella quota di fondi **del tutto insufficienti** (circa 30 milioni di euro), che andranno a maturare **fino all'anno 2023**, per effetto delle rateazioni previste nei **contratti transattivi** del danno ambientale, conclusi **con i privati**, che finora hanno rappresentato la parte più rilevante, nella misura di circa **l'80 per cento**, dei fondi a disposizione del Ministero dell'ambiente e già utilizzati. [...] alcuni ulteriori schemi di transazione, proposti dai privati – in particolare, quello proposto dalla società **Alcoa** e quello proposto dalla società **Veritas** – non sono stati ancora approvati dai Ministeri competenti (ambiente e infrastrutture), nonostante che gli importi derivanti dalle transazioni con i privati costituiscano ormai **l'unica fonte di finanziamento** delle opere ancora da ultimare.⁵

E dopo il **danno**, la **beffa**: «allo scopo di reperire le risorse necessarie per realizzare le opere di marginamento delle macroisole e di emungimento delle acque di falda, lo Stato ha promosso numerose transazioni di altrettante **controversie** concernenti il danno ambientale (...). Tali accordi transattivi hanno l'effetto di **liberare** le società contraenti dall'obbligo di provvedere – a proprie spese – ai marginamenti, **trasferendo allo Stato tale onere**». Pertanto, sempre secondo la relazione, vi è la possibilità di **richieste di risarcimento**: «non può porsi in dubbio che, **ove lo Stato non adempia agli obblighi**, si configura **una sua precisa responsabilità**, con possibili conseguenze in termini di richieste di adempimento e/o di **pretese risarcitorie**, considerato che, molto opportunamente, tra le varie clausole contrattuali è stata espressamente **esclusa la possibilità di risolvere le transazioni per l'inadempimento della parte pubblica**»⁶.

D: ma **Porto Marghera** tornerà mai ad una situazione ambientale **iniziale**?

Purtroppo, l'area di Porto Marghera ha subito nel tempo un inquinamento cosiddetto "**diffuso**", con ciò intendendo che la contaminazione è stata causata da più fonti inquinanti non imputabili ad una singola origine. Ciascuna ha immesso un suo insieme di sostanze tossiche nell'ambiente, ad un livello tale che **nessuna** tecnica di bonifica ambientale potrà **mai** riportare l'area ad uno stato "sano" che permetta di convertire le zone, anche periferiche, a residenziali. Potrà però essere bonificata e convertita per l'insediamento di **nuove realtà industriali o commerciali**.

⁵ Vedasi anche: "Marghera, dallo Stato altri 300 milioni per completare il muro contro i veleni", M. Zicchiero, Il Corriere Veneto, 22/2/2016, <http://corriereedelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2016/22-giugno-2016/marghera-stato-altri-300-milioni-completare-muro-contro-veleni-240590086020.shtml>

⁶ Cfr. "Commissione sui rifiuti: sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Venezia – Porto Marghera (Doc. XXIII, n. 9), 10/12/2015, <http://www.avvisopubblico.it/osservatorio/contenuti-dellosservatorio/attivita-dinchiesta/commissione-bicamerale-sul-ciclo-dei-rifiuti/commissione-sui-rifiuti-relazione-finale-sulla-bonifica-del-sito-di-porto-marghera/>.

2 Situazione

2.1 La contaminazione ambientale rilevata a Marghera

D: perché serve bonificare? Di quali sostanze si tratta?

Senza considerare l'inquinamento dell'aria, l'eredità industriale a Marghera ci ha lasciato una **pesante contaminazione** nei **suoli**, nell'**acqua** e nei **sedimenti**. Un insieme di rilievi dettagliati riportati nel "Master Plan per le bonifiche di Porto Marghera", ratificato nel 2004,⁷ ha consentito di verificare il seguente "stato di fatto" che evidenzia una **grave e diffusa contaminazione ambientale**:

- **Suolo** "Allo stato attuale le aree interessate da indagini ambientali e/o da interventi di risanamento coprono una superficie complessiva di 1355 ha, corrispondenti a circa il 38% dell'intero sito nazionale di Venezia – Porto Marghera. Il quadro generale delle contaminazioni rivela che sono poco più di **1100** (il 78% del totale considerato) gli ettari emersi come variamente **contaminati**, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. All'interno della sola zona industriale sono stati finora considerati da indagini e/o interventi di risanamento ambientale circa 1200 ettari, pari ai 7/10 di tutte le aree emerse in essa presenti. **L'85% dell'area considerata presenta una contaminazione dei suoli superiore ai limiti di legge**".
- **Acqua** "Per l'Area dei Petroli, rilevanti sono le concentrazioni di **PCB**, con valori **particolarmente elevati** soprattutto nell'acqua del riporto. Sulla base dei dati disponibili, la contaminazione della prima falda appare altrettanto diffusa ed eterogenea, pur con valori di concentrazione decisamente inferiori di quelli riscontrati nell'acqua del riporto. Nella **Penisola della Chimica** (acqua di riporto) si osserva una **grave e diffusa contaminazione** legata alla presenza molto rilevante di **organo clorurati** e di **idrocarburi policiclici aromatici** nelle tre falde indagate; da sottolineare anche la notevole presenza di **clorobenzeni** in prima falda."
- **Sedimenti** "La contaminazione dei sedimenti dei **canali industriali** è notoriamente molto più elevata che nel resto della laguna di Venezia. Indagini recenti hanno evidenziato alti livelli di inquinamento con un'estrema variabilità spaziale. Tutti gli studi effettuati confermano che le aree più inquinate (classificate "**oltre C**" secondo il Protocollo d'Intesa del '93) sono localizzate in particolare nel Canale Industriale Nord, nel Canale Brentella e nel Canale Industriale Lusore-Brentelle. La contaminazione riguarda sia metalli pesanti (As, Cd, Hg, e Pb) che **microinquinanti organici**, quali **PCB, IPA e PCDD/F**."

La contaminazione è suscettibile di una valutazione economica. L'Avvocatura generale dello Stato durante il processo alla chimica avviato alla fine degli anni '90 aveva stimato un danno ambientale pari a **70 mila miliardi di vecchie lire**, pari a circa **35 miliardi di euro**⁸.

La genesi di tale inquinamento è sostanzialmente dovuta a tre fattori:

- a) l'avanzamento della linea di costa è stato ottenuto impiegando **rifiuti di lavorazione** derivanti dalla prima zona industriale (prodotti di scarto di molteplici lavorazioni dell'industria chimica e del trattamento dei metalli), che sono stati **utilizzati come materiale per l'imbonimento**, sicché vi è stato un inquinamento dei « terreni di riporto »;

⁷ Cfr. "Master Plan per la bonifica dei siti contaminati di Porto Marghera", Regione Veneto e Comune di Venezia, giugno 2004, http://sistemavenezia.regione.veneto.it/sites/default/files/documents/02_Siti%20Contaminati/Cont_MPlan_041222_MasterPlan.pdf.

⁸ Cfr. "Bonifiche dei Siti Inquinati: chimera o realtà? Risanare l'ambiente, tutelare la salute, riconvertire l'industria alla green economy.", a cura di S. Ciafani, A. Minutolo, G. Zampetti Legambiente, Roma, 28/1/2014, pag.7, riferito alla documentazione processuale, http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/dossier_legambiente_-_le_bonifiche_in_italia_2014_0.pdf.

- b) le **emissioni incontrollate di varie sostanze** – principalmente cloroderivati, tra i quali: cloruro di vinile (CVM) e PCB – nei terreni e nelle acque sotterranee;⁹
- c) la **ricaduta degli inquinanti** immessi nell’atmosfera nel corso degli anni di attività industriale.

2.2 Le ricadute sanitarie fuori dagli stabilimenti

D: ma l’inquinamento presente crea danno alla salute dei cittadini?

Gli **esiti dell’indagine SENTIERI** (*Studio Epidemiologico Nazionale dei Territori e degli Insediamenti Esposti a Rischio da Inquinamento*) su **Venezia** ed altri SIN sono stati pubblicati nel **2011**¹⁰.

Nell’indagine è stata svolta un’analisi della **mortalità 1995-2002** delle popolazioni residenti in prossimità di una serie di grandi centri industriali/aree (SIN) oggetto di smaltimento di rifiuti industriali e/o pericolosi, che presentano un quadro problematico in termini di **contaminazione ambientale** e di **rischio sanitario**: 44 su 57 siti, tra cui Venezia.

I risultati per **Venezia** sono stati i seguenti:

- per uomini e donne è presente **un eccesso** di mortalità per tutti i **tumori** e per le **malattie** dell’apparato digerente;
- **difetti** sono presenti per le **malattie circolatorie** tra gli uomini e in entrambi i generi per le **malattie respiratorie** e dell’apparato genitourinario;
- per le **cause di morte** per le quali vi è a priori un’evidenza sufficiente o limitata di associazione con le fonti di esposizioni ambientali del SIN, il tumore del **polmone** e della **pleura** sono **in eccesso** tra uomini e donne;
- la mortalità per tumore dello stomaco è in difetto come anche quella per le malattie respiratorie acute, sia negli uomini sia nelle donne.

2.3 A che punto siamo?

D: sono 18 anni che si parla di bonifiche e riconversione delle aree, perché non sono mai iniziate?

In effetti, sono molti anni che sentiamo parlare di una possibile **rinascita di Marghera**, così duramente aggredita da anni di degrado ambientale da fonte industriale. Rimane il dubbio, tuttavia, se vi sia la **capacità** di arrivare in fondo ad un compito **così impegnativo** che richiede (in sequenza):

- 1) **rilievi** – dettagliati campionamenti dei terreni per conoscere le concentrazioni e le tipologie degli inquinanti immessi;
- 2) **messa in sicurezza** – un’opera di delimitazione complessiva dell’area del SIN tramite marginamenti e palancolature per contenere le trascinazioni in acqua dei contaminanti;
- 3) **bonifiche** – che in realtà possono essere derubricate a semplice messa in sicurezza dei terreni (ovvero sistemi per mantenere sottoterra “in scatolati”, in quanto le “vere bonifiche” hanno costi elevatissimi);
- 4) **riallocazione** delle aree – stabilendo la precisa destinazione produttiva (industriale, servizi o altro);

⁹ Che purtroppo continuano ancora oggi: vedasi “Area Vinyls, inquinamento record. L’impianto perde cvm e dicloroetano”, di F. Bottazzo, Corriere Veneto, 4/7/2016, <http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2016/4-luglio-2016/area-vinyls-inquinamento-record-l-impianto-perde-cvm-dicloroetano-240635837726.shtml>.

¹⁰ Cfr: “SENTIERI - Studio epidemiologico nazionale dei territori e degli insediamenti esposti a rischio da inquinamento: RISULTATI”, a cura di: R. Pirastu, I. Iavarone, R. Pasetto, A. Zona, P. Comba, Epidemiol Prev 2011; 35 (5-6) Suppl. 4: 1-204. http://www.epiprev.it/sites/default/files/EP2011Sentieri2_lr_bis.pdf.

5) **riconversione** – solo a questo punto, con l’attivazione di nuove realtà produttive compatibili con l’ambiente e coerenti con le opportunità dell’area si potrà realizzare una vera riconversione industriale, affrancando un esausto territorio da cento anni di pesante impatto ambientale con nuovi obiettivi e nuovi modelli di sviluppo.

D: ma il SIN è stato messo in sicurezza?

Come scritto precedentemente i lavori di messa in sicurezza e quindi di conterminazione dell’area **non sono stati completati** e non si conoscono **neanche i dati esatti** dei metri mancanti visto le competenze di diversi enti in gioco.

La **dura realtà** è che senza aver neppure completato il secondo passaggio (e già questo è un problema), sono già emersi alcuni problemi aggiuntivi ...

D: quanti soldi abbiamo speso ad oggi?

Leggiamo sulla relazione, a Pag.50: “*Per i marginamenti delle macroisole di Porto Marghera, 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 3-3,5 chilometri di marginamenti e di rifacimento delle sponde, da eseguire o ancora in corso di realizzazione.*”

D: ma perché non è stato ancora finito il marginamento?

Ancora, sulla relazione: “[...] a fronte di un 5/6 per cento di opere ancora da eseguire, per il completamento dei marginamenti lagunari, occorre la complessiva somma di circa 250 milioni di euro, pari ad oltre il 30 per cento di quella sinora sostenuta dallo Stato, per realizzare il 95 per cento delle opere ad oggi eseguite. [...] Tale **picco di spesa finale** si spiega con la **lievitazione dei costi**, determinata dal fatto che i marginamenti da completare e rifinire sono **quelli più complessi**.”. Non solo:

- gli **amministratori** di nomina politica sono più volte caduti in **tentazione** – diversi ministri dell’ambiente ed alcuni assessori di riferimento della Regione Veneto (senza dimenticare l’ex governatore),
- la **burocrazia** è stata **distratta** dall’interesse per le consulenze – come nel caso dei marginamenti, con (mini) collaudi “dis-integrati” per (maxi) onorari,

tanto che si potrebbe già prefigurare un “**Mose II**” in relazione a quanto rilevato dalla Commissione Parlamentare sulla gestione dei marginamenti a Porto Marghera. Sono distorsioni che avvengono a ridosso del **centenario di Porto Marghera** (luglio 2017), anniversario di grande impatto simbolico per una rinascita e riconversione **più volte dichiarata** ma ad oggi ancora **molto distante** da una **concreta realizzazione**.

Sul piano tecnico, vi sono inoltre alcuni **nodi da sciogliere** in merito a:

- **acqua**: retromarginamenti, protezione da allagamenti ed in definitiva la capacità di contenere possibili travasi di contaminanti in condizioni eccezionali come allagamenti;
- **sedimenti**: gestione dei sedimenti fortemente inquinati e contenimento dei contaminanti stanti i continui progetti di scavi dei canali lagunari per il traffico di navi di grande stazza,
- **terreni**: capacità effettiva di recuperare le aree industriali nonostante la forte contaminazione e correlati gli elevati costi per la messa in sicurezza.

D: che cosa serve per mettere il marginamento in sicurezza?

I **systemi di marginamento** sono composti da barriere fisiche antierosione a tenuta idraulica. Di fatto le opere previste per la realizzazione si compongono di:

- un **palancolato** (fig. 1 qui a dx in alto), una barriera fisica costituita da **palancole** metalliche in acciaio che, collegate e sigillate tra loro con apposite guarnizioni poliuretatiche, formano una parete verticale continua e profonda circa 20 metri,
- un **sistema di raccolta e drenaggio** delle acque di falda e meteoriche,
- un **sistema di collettamento** (fig. 2 qui a dx in basso) delle acque al PIF (Progetto Integrato di Fusina, dove avviene la depurazione).



La funzionalità del sistema è garantita solo da un'azione sinergica dei tre elementi. Le palancole d'acciaio oltre ad avere particolari qualità meccaniche, dovrebbero essere trattate con diversi strati di protezione anticorrosiva contro l'aggressione dell'acqua di mare e dai prodotti inquinanti.

D: qual è il reale stato di fatto dei marginamenti?

Il GdL Ambiente da dicembre 2015 ha eseguito dei sopralluoghi nella Zona Industriale di Porto Marghera. Inizialmente **via terra**, infine una lunga ispezione **via acqua**, navigando nei diversi canali che circondano la zona di Porto Marghera, per verificare quale fosse realmente lo stato dei lavori.

Documentando con foto e video la situazione, abbiamo trovato lunghi tratti di sponde **non marginate**, di banchine **non idonee** e non adeguate per la conterminazione, diversi **cedimenti strutturali** in atto e tantissime palancole **in avanzato stato di corrosione**.

Questo deterioramento generale fa capire come siano stati concepiti ed eseguiti i lavori, a lotti, **senza una visione ed esecuzione generale** dell'opera di messa in sicurezza.

Qui di seguito sono riportate alcune foto del nostro reportage fotografico. Per ogni punto individuato abbiamo messo una o più foto esemplificative suddivise per macroisola; il numero fa riferimento alla mappa sottostante.

NB: il punto 1, Canale di San Giuliano (sponda nord) – Macroisola di San Giuliano, **non fa più parte del SIN dal 2013**, è quindi di competenza della Regione Veneto, come tutte quelle aree **rimaste fuori** dal nuovo perimetro. *Viene comunque inserito nell'elenco* in quanto si tratta dell'intera sponda del canale, quindi un notevole tratto di mancato marginamento.

Macroisola San Giuliano

1. (foto) Canale di San Giuliano: circa **1500 metri**, cioè tutta la sponda nord, risulta **non marginata**. Il marginamento è di competenza della Regione Veneto.

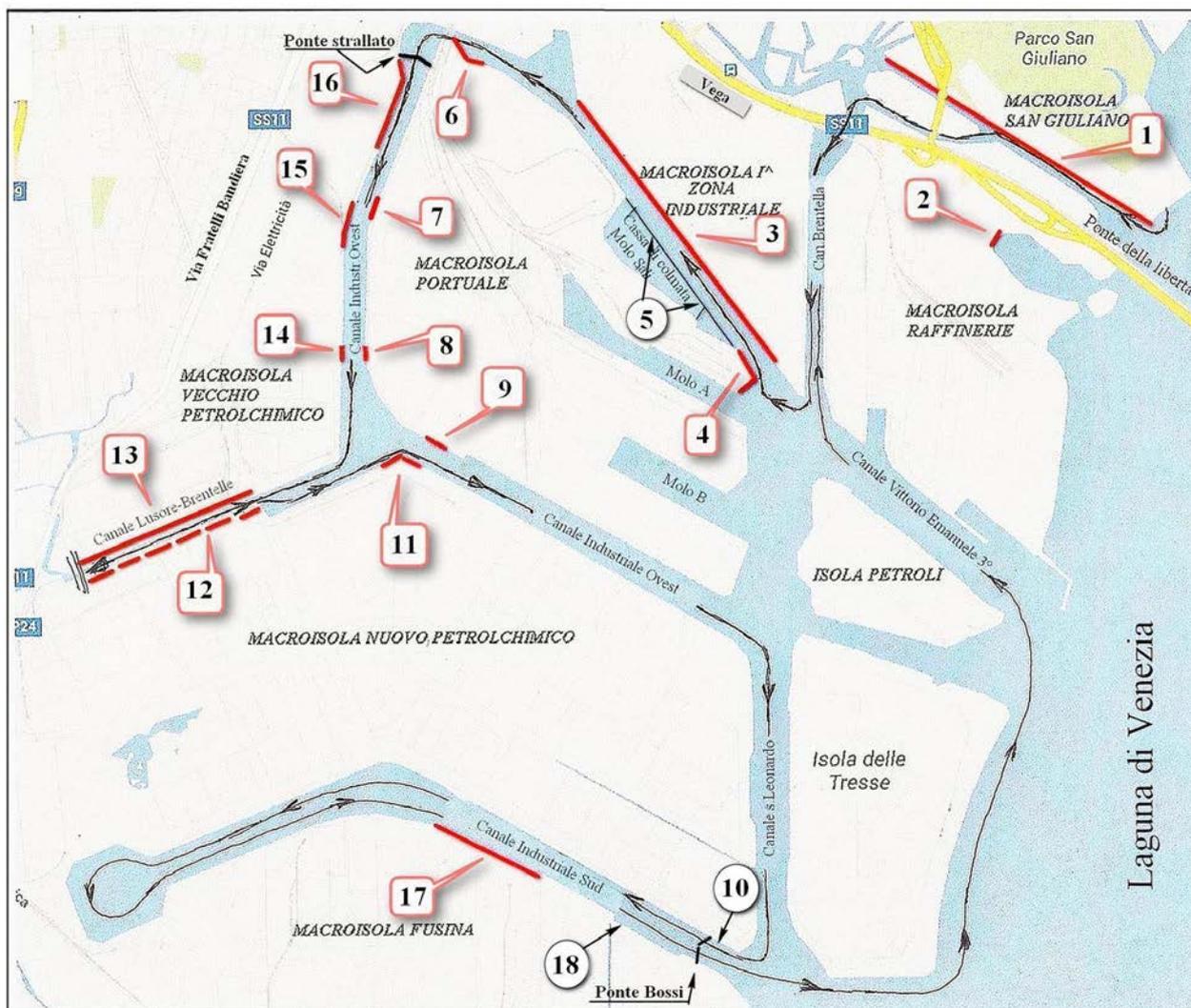


Figura 1 – Mappa di riferimento dei rilievi effettuati. Sono indicati il percorso effettuato ed i marginamenti incompleti o compressi.

Macroisola Raffinerie

2. (foto) Area de “I Pili”: **mancano 30 metri** circa di marginamento in quanto interessati da sottoservizi (metanodotto). Il marginamento è di competenza del Provveditorato Interregionale.

Macroisola 1^ Zona Industriale

3. (foto) Canale Industriale Nord sponda nord: circa **1500 metri** della sponda **non ancora realizzati**. L’opera è di competenza del Provveditorato Interregionale.

Macroisola Portuale

4. (foto) Molo A: nella punta sud del molo ci sono **150 metri** di sponda precedentemente marginata in superficie da mattoni, oltretutto **in cedimento** come da foto, e **non marginata** per la conterminazione di terreno e acqua di falda vista la **mancanza di palancole**. Il marginamento è di competenza del Provveditorato Interregionale.

5. ([foto1](#), [foto2](#), [foto3](#)) Cassa di Colmata “Molo Sali”: questa area fa parte del Progetto Integrato di Fusina (PIF) ed è il luogo dove vengono depositati i fanghi non pericolosi di dragaggio dei canali. Come evidenziano le foto le pareti di questa cassa di colmata sono costituite da una barriera di palancole, le quali mostrano già **segni di deterioramento** con evidente **corrosione** a contatto con l’acqua salmastra. Gli eventi corrosivi della struttura portano inevitabilmente al **rilascio in acqua di metalli ad alte concentrazioni** provocandone ulteriore **inquinamento**. La competenza è della Regione Veneto.
6. ([foto](#)) Canale Industriale Nord sponda ovest: zona fine darsena Fincantieri, **250 metri** di sponda sembrano **non essere stati marginati** ma tralasciati. La competenza è della Regione Veneto.
7. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda est: risulta **non realizzato** un tratto lungo **50 metri** circa perché interessato da sottoservizi (elettrdotto), fa parte delle opere così dette complesse. La competenza è del Provveditorato Interregionale.
8. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda est: risulta **non realizzato** un tratto lungo **27 metri** circa perché interessato da sottoservizi (oleodotto). Opera complessa di competenza del Provveditorato Interregionale.
9. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda est: risulta **non realizzato** un tratto lungo **65 metri** circa perché interessato da sottoservizi (tubazioni). Opera complessa di competenza del Provveditorato Interregionale.

Macroisola Nuovo Petrolchimico

10. ([foto](#)) Canale Industriale Sud sponda nord: dalla foto è evidente come ci sia un **cedimento** del marginamento in cemento e una notevole **corrosione** della palancolatura che invece **non è stata cementata**. La competenza è del Provveditorato Interregionale.
11. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda sud: risulta **non realizzato** un tratto lungo **200 metri** della sponda per presenza di diverse tubazioni, è un’opera complessa. L’area è di competenza del Provveditorato Interregionale.
12. ([foto](#)) Canale Lusore Brentelle sponda sud: **lavoro incompleto** in quanto esistono **numerose interruzioni** di parecchi metri cadauna, **138 metri** totali circa, dovute a sottoservizi, servizi, strutture per tubazioni aeree. La presenza di questi numerosi varchi rende questa opera **incompleta**. I lavori sono di competenza del Provveditorato Interregionale.

Macroisola Vecchio Petrolchimico

13. ([foto](#)) Canale Lusore Brentelle sponda nord: un tratto di **950 metri** circa **non marginata**, è presente la sola infissione di una riga di palancolatura, con **numerose interruzioni di parecchi metri** cadauna dovute a sottoservizi, servizi, strutture per tubazioni aeree. Rimarrà un’opera **incompleta** se fatta come la sponda sud gemella. I lavori sono di competenza del Provveditorato Interregionale.
14. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda ovest: risulta **non realizzato** un tratto lungo **27 metri** circa perché interessato da sottoservizi (oleodotto). E’ di competenza del Provveditorato Interregionale.
15. ([foto](#)) Canale Industriale Ovest sponda ovest: in zona Idromacchine la banchina antistante necessita di adeguamento per la conterminazione, un tratto di **210 metri** circa **non realizzato**. Di competenza del Provveditorato Interregionale.
16. ([foto1](#), [foto2](#)) Canale Industriale Ovest sponda ovest: dalla darsena a ridosso del nuovo ponte strallato (ponte del Porto Commerciale) fino a Cereal Docks, la sponda **non è marginata** per circa **600 metri**. Il marginamento è di competenza dell’Autorità Portuale di Venezia. La sponda di fronte allo stabilimento della Cereal Docks è in fase di esecuzione da parte della ditta stessa.

Macroisola Fusina

17. ([foto1](#), [foto2](#)) Canale Industriale Sud sponda sud: risulta **non realizzato** un tratto lungo **500 metri** circa corrispondente all'area dell'Alcoa. Dal documento dell'ex Magistrato alle Acque del dicembre 2013 (pag. 164) si evince che il progetto di marginamento è stato stralciato in quanto l'Alcoa, l'Enel (azienda confinante) e l'Autorità Portuale, che aveva in gestione le sponde, non sono venute a comune accordo su modifiche del progetto (fine 2010). In contrasto a quello appena scritto, dalla relazione della Commissione parlamentare (tabelle del Provveditorato Interregionale), si legge che **sono stati finanziati** i lavori di marginamento per quel lotto (OP446) con **7 milioni di euro** circa e che i lavori sono stati **controllati e collaudati** in quanto presente **certificato di collaudo**.

Sorge quindi una domanda spontanea: se risulta, come da foto, l'assenza totale di marginamento, presenza di sedimenti industriali multistrati di vari colori, palancole super corrose posate qua e la senza un senso, questi 7 milioni di euro per cosa sono stati utilizzati? Sono serviti per la sola fornitura di palancole utilizzate poi per il marginamento di un altro lotto (OP-544)?

18. ([foto](#)) Canale Industriale Sud sponda sud: come si può vedere dalla foto è in atto un **massiccio cedimento** del marginamento già effettuato. L'area è di competenza del Provveditorato Interregionale.

Si somma pertanto un totale complessivo di **4697 metri** circa di **sponde non marginate nel Sito di Interesse Nazionale**.¹¹

Alcuni sono relativi ad opere complesse, cioè lavori complicati per la presenza di servizi, sottoservizi o altre strutture che vanno a interferire con il lavoro di marginamento.

D: le palancolature possono arrugginirsi? Che protezioni sono previste dalla ruggine nel prossimo futuro?

E' in questo caso **emblematica** la foto (17, area Alcoa, [foto2](#)) delle vecchie palancole in fase di collasso che mostrano il mix di corrosione dovuta a elementi acidi/acqua di mare subito dallo sbarramento (già di per sé compromesso dai numerosi varchi). La protezione antiruggine, dove visibile, mostra diversi segni di cedimento – senza dimenticare che è un trattamento molto costoso. Chi controllerà la garanzia di continuità di questa opera? Sono previsti piani di ispezione e controllo delle palancolature? Non ci risulta.

Come **effetto collaterale**, va ricordata l'**anomala concentrazione di metalli** nelle acque: *“I dati sulle “anomale concentrazioni di ferro” per il probabile effetto erosione delle palancole di metallo (frutto dei campionamenti effettuati dal 2002 al 2010) sono stati resi noti dal rapporto sugli scarichi idrici di Porto Marghera, pubblicato nel 2011 dall'allora Ufficio tecnico del Magistrato alle Acque che faceva capo al ministero delle Infrastrutture. «Merita di essere segnalato l'andamento del ferro in controtendenza rispetto agli altri metalli», spiega il rapporto a pagina 58, «che mostra un progressivo e sensibile incremento nel tempo». «Questo comportamento», si aggiunge, «appare inatteso, anche in considerazione del fatto che l'andamento di questo metallo negli scarichi segue la tendenza generale verso una diminuzione della concentrazione». «Una delle possibili spiegazioni di questa anomalia», si spiega, «potrebbe essere la*

¹¹ Non sono state considerate nel calcolo le aree ancora da mettere in sicurezza che si trovano fuori dal perimetro del SIN e di competenza della Regione Veneto.

presenza dei **marginamenti** delle sponde della zona industriale, recentemente realizzati tramite l'infissione di barriere in **palancoolato metallico**. Si ritiene quindi interessante **proseguire il monitoraggio** di questo fenomeno **negli anni futuri**»¹².

2.4 Collaudi

Leggiamo sulla relazione della Commissione parlamentare (i grassetti sono nostri), a pagina 54, che:

“[...] in ordine alle spese sostenute per le commissioni di collaudo, occorre porre in rilievo quanto l'avvocato Giuseppe Fiengo e l'ingegnere Roberto Daniele nelle rispettive qualità, hanno dichiarato nel corso dell'audizione del 13 luglio 2015. Le loro dichiarazioni costituiscono la **summa della pretestuosità e dell'inutilità dei collaudi parziali effettuati**.”

“L'avvocato Giuseppe Fiengo, uno degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, nel corso dell'audizione del 13 luglio 2015, ha riferito in dettaglio che le commissioni di collaudo sono composte da **due tecnici e da un amministrativo** e che la presenza di quest'ultimo nelle commissioni di collaudo « **non è funzionale** » al collaudo, ma costituisce per il collaudatore nominato « **un premio per altre attività...** però non c'è dubbio che gli stipendi aumentano in modo considerevole » e, a tale proposito, l'avvocato Fiengo ha rappresentato la vicenda – sulla quale era intervenuta la Corte dei Conti – di un dirigente inquisito che « **si portava a casa altri 480.000 euro** ».”

“Così stando le cose, alla stregua proprio delle puntuali affermazioni dell'avvocato Fiengo, appare evidente che **l'unica ragione**, che sorregge la nomina di **decine di commissioni di collaudo** per singoli manufatti o per gruppi di manufatti realizzati, è stata quella del **preminente interesse dei collaudatori** – debitamente autorizzati, come risulta anche dall'informativa ministeriale del 27 ottobre 2015 – a percepire i relativi **compensi**.”

“In realtà, contrariamente a quanto sostenuto dal Provveditore per le opere pubbliche del Triveneto, i collaudi parziali effettuati **non possono** essere, in alcun modo, **sostitutivi del collaudo finale** dell'intera opera eseguita, per la considerazione che – proprio avuto riguardo al caso di specie della bonifica del SIN di Porto Marghera – il collaudo finale o « globale » è destinato a verificare la funzionalità del « **sistema integrato** » di marginamento, di raccolta/drenaggio delle acque e di collettamento al PIF, alla stregua dell'accordo di programma, sottoscritto da tutte le parti interessate. Appare evidente che l'anzidetta verifica di funzionalità **non ha nulla che vedere** (nel senso che vi prescinde) con la **verifica della conformità al progetto** di ciascun manufatto realizzato.”

Ogni commento aggiuntivo ci sembra superfluo.

3 Conclusioni

La situazione generale creatasi e nella quale ci ritroviamo a tutt'oggi è davvero preoccupante e critica sia per il **metodo di esecuzione** degli interventi di marginamento sia per la **situazione di disfacimento** in cui versano le opere realizzate. Il continuo **rimpallo di competenze** delle opere tra ex Magistrato alle acque, Regione Veneto e Autorità Portuale ha sicuramente aggravato il rallentamento amministrativo degli interventi stessi e creato quella sorta di foschia nella quale è sempre difficile individuare le esatte responsabilità.

¹² Cfr. “Porto Marghera, la muraglia incompiuta sta già cedendo”, di G. Favarato, Nuova Venezia, 25/6/2016, <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2016/06/25/news/porto-marghera-la-muraglia-incompiuta-sta-gia-cedendo-1.13720981>.

D: dove vanno ricercate le responsabilità di questa situazione?

Sulla base della convenzione n. 7191 del 4 ottobre 1991, il Magistrato alle acque (concedente) ha affidato in concessione **esclusiva e senza gara** al **Consorzio Venezia Nuova** (concessionario) la progettazione, la sperimentazione e l'esecuzione di tutte le opere per la salvaguardia della Laguna di Venezia. La convenzione prevedeva che tutti gli interventi – comprendenti sia la realizzazione del MOSE, sia la bonifica della laguna – sarebbero stati realizzati dal concessionario per lotti funzionali, suddivisibili per stralci, in ragione dei finanziamenti via, via disponibili. In questo contratto quadro era prevista, tra l'altro, l'assegnazione dei lavori di subappalto, da parte di CVN, anche ad altre imprese venete non facenti parte del Consorzio per una quota pari al 16% delle opere complessive da realizzare.

Contrariamente agli accordi, tutte le opere, comprese le assegnazioni *fuori quota*, sono state eseguite dal Consorzio Venezia Nuova, mediante **affidamento diretto** alle ditte consorziate, **senza alcuna gara e senza criteri di assegnazione** predeterminati **tra le imprese subappaltatrici** facenti parte del consorzio. Da evidenziare che il 16% dei lavori riservati ad altre imprese venete sono stati assegnati invece alle imprese consortili, Ing. E. Mantovani Spa e **SO.CO.STRA.MO. Srl**. Quest'ultima, riconducibile all'ex Ministro dell'Ambiente (2001-2006) ed ex Ministro delle Infrastrutture (2008-2011), il **senatore A. Matteoli** tutt'ora indagato per corruzione continuata, è riuscita ad entrare nel Consorzio (nel 2000) grazie ad una quota irrisoria dello 0,006583 % tramite acquisto di quote di aziende già presenti nel consorzio.

Da quanto è emerso successivamente, l'ex Magistrato alle acque ora Provveditorato Interregionale, nella veste di committente dei lavori per conto dello Stato, non esercitava **alcun effettivo controllo né sul sistema di assegnazione**, da parte del Consorzio Venezia Nuova, dei relativi **subappalti, né sulla congruità dei corrispettivi** erogati alle ditte subappaltatrici facenti parte del consorzio.

Da non dimenticare anche **l'assenza di controlli** per quanto riguarda i **collaudi certificati** delle opere eseguite, che invece di essere effettuati da persone **terze** e con la **qualifica** di tecnici, venivano eseguiti da **dirigenti pubblici**, anche apicali, di differenti enti sia locali che nazionali. Il risultato è stato un insieme di **collaudi parziali e inutili** (in quanto non atti a verificarne il funzionamento), collaudi certificati **di opere non realizzate** (caso Alcoa) e ulteriori premi e introiti per questi dirigenti.

D: a che punto siamo con la messa in sicurezza?

I rilevamenti da noi personalmente effettuati indicano che **mancono circa 4,7 chilometri di effettivo marginamento** per completare l'opera di conterminazione, ma dalla relazione della Commissione parlamentare leggiamo che: *“Per i marginamenti delle macroisole di Porto Marghera, 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 3-3,5 chilometri di marginamenti e di rifacimento delle sponde, da eseguire o ancora in corso di realizzazione.”*

Questo dossier vuole porsi come strumento verificativo e d'ausilio anche per comporre le inevitabili differenze che possono registrarsi tra l'analisi di situazioni basata su evidenze documentali (quale è la relazione della Commissione parlamentare) e le verifiche dirette “sul campo”.

Questi dati contemplano il solo marginamento delle sponde dei canali e **non considerano il retromarginamento**, opera importante per completare la conterminazione di Porto Marghera. Anche per quanto riguarda l'opera di retromarginamento c'è infatti da porre qualche osservazione. Come si può vedere dalla seguente [foto](#), sono previsti circa **15 chilometri** di barriera continua, profonda circa 14 metri, che verrà realizzata ortogonalmente (a 90°) alla direzione di moto a valle delle acque della falda freatica, impedendo quindi il loro naturale deflusso in laguna. Di conseguenza si creerà un effetto barriera alle acque e, se non opportunamente drenate, un conseguente e pericoloso innalzamento del loro livello a monte del retromarginamento (Mestre e Marghera). Questa evidenza, connessa alle gravi carenze strutturali della rete

fognaria del Comune di Venezia, contribuirebbe a **incrementare il rischio idraulico** dell'area in caso di eventi meteorici di particolare intensità, eventi che tutti i cittadini ricordano ancora (allagamento 2007).

D: c'è modo di confrontare l'entità della spesa con altre realtà europee?

Dalla relazione della Commissione parlamentare su “Quadrilatero del nord”¹³ leggiamo che (i grassetto sono nostri): “L'Istituto per l'ambiente e la sostenibilità (IES), uno dei sette istituti del Centro comune di ricerca (Joint Research Centre) della **Commissione europea**, ha pubblicato nel **2014** una **guida** che presenta lo **stato attuale** delle conoscenze sulla **gestione dei siti contaminati in Europa**. La relazione evidenzia tra i vari risultati che in media, il 42% della spesa totale per la gestione dei siti contaminati proviene dai bilanci pubblici nei paesi presi in esame; e che **i costi per le indagini dei siti contaminati, che rientrano generalmente nella gamma tra i 5.000 e i 50.000, solo in Italia e in Svizzera costano più di euro 5.000.000. Costi che non risultano neanche parificati su tutto il territorio nazionale.**”

Ed inoltre: “Ciò conferma la **tendenza italiana di investire ripetutamente in analisi e sondaggi e di procedere molto più raramente alle effettive messe in sicurezza, bonifiche e ripristino dei luoghi**. Analizzando le statistiche sul tasso di realizzazione del Programma di spesa dei fondi strutturali nel periodo 2007-2013 (dati aggiornati all'aprile 2014) si delinea un quadro negativo per l'Italia, che **si distingue per la scarsa capacità nello spendere i fondi comunitari. L'Italia in media ha speso meno della metà dei fondi disponibili.**”¹⁴

Il fatto evidenzia una **diffusa incapacità a tutti i livelli** da parte dello **Stato**, nel dirigere, gestire, controllare ed eseguire un insieme di attività che sono **necessarie** allo **sviluppo** del nostro Paese.

D. avranno mai conclusione le opere di marginamento? Vi sono tempi previsti? I fondi sono stanziati?

Questa è una di quelle domande la cui risposta **lascia l'amaro in bocca**. Sappiamo infatti che **non vi sono fondi pubblici disponibili per il completamento** delle opere destinate alla bonifica di Porto Marghera e gli unici fondi saranno disponibili attraverso i **contratti transattivi** per il danno ambientale effettuati tra lo Stato e le **aziende private** operanti nell'area. Questo significa che le opere di competenza della Regione Veneto e dell'Autorità Portuale non vedranno attuazione se non verranno trovati ulteriori fondi.

Lo Stato italiano, nel corso degli anni, ha stipulato numerosi contratti di transazione per il risarcimento del danno ambientale con le società operanti a Porto Marghera, per un importo complessivo di **565,811 milioni di euro**, funzionalmente destinati alla realizzazione degli **interventi di messa in sicurezza** delle sponde lungo le macroisole di Porto Marghera e alla realizzazione di **interventi ambientali** nella zona di laguna tra Porto Marghera e Venezia. Di norma, le transazioni stipulate prevedono il **concorso** di ciascuna società titolare di un sito ubicato nelle aree oggetto di marginamento, nella misura del **50 per cento del costo stimato** dell'intervento e a carico delle società medesime rimangono gli oneri e le spese per la manutenzione e la depurazione delle acque captate dal sistema di drenaggio, in conformità con gli obblighi dalle stesse già assunti con la sottoscrizione del « Protocollo per la progettazione e il riparto dei costi delle opere di messa in sicurezza d'emergenza dell'area di interesse nazionale Venezia (Porto Marghera) » del 21 maggio 2005. In tal modo le società hanno assunto l'obbligo di contribuire, in modo predeterminato (nella misura anzidetta del 50 per cento), al piano di realizzazione delle opere di messa in sicurezza delle aree private, avviato dallo Stato. Tali accordi transattivi hanno l'effetto di **liberare** le società contraenti **dall'obbligo** di provvedere – a proprie spese – ai marginamenti, **trasferendo allo Stato tale onere**.

E' pertanto importante capire la **situazione** specifica di questi contratti transattivi perché **il mancato rispetto degli accordi** presenti in tali atti da parte dello Stato **configura una sua inadempienza** e una **possibile causa per danni** da parte dell'azienda privata.

¹³ Cfr. “Relazione sulla situazione delle bonifiche dei poli chimici: il « quadrilatero del nord » (Venezia - Porto Marghera, Mantova, Ferrara, Ravenna)”; relatori: sen. P. Arrigoni, on. M. Rostan). Approvata dalla Commissione il 9/2/2016 <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/964851.pdf>.

¹⁴ <https://ec.europa.eu/jrc/en/institutes/ies>.

D: ho letto che l'Europa vuole **multarci**, perché?

Il caso riguarda la mancata esecuzione della prima sentenza di condanna del 26 aprile **2007** per **violazione della direttiva rifiuti** in riferimento a **200 discariche** presenti sul territorio di **18 Regioni italiane**. Il 2 dicembre **2014** la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha condannato l'Italia per l'omessa esecuzione della sentenza Commissione/Italia relativa al **mancato rispetto** delle **direttive europee** in materia di gestione **rifiuti** e **discariche**.

*“Non corretta applicazione delle direttive 75/442/CE sui “rifiuti”, 91/689/CEE sui “rifiuti pericolosi” e 1999/31/CE sulle “discariche”; la Corte ha condannato l'Italia al pagamento di una sanzione forfettaria di € 40 mln e di una **penalità semestrale** di € 200.000 per ciascuna **discarica abusiva** contenente rifiuti **non pericolosi** e di € 400.000 per ciascuna **discarica** di rifiuti **pericolosi** (P.I 2003/2077).”¹⁵*

Il fatto si inquadra nel poco invidiabile **primato italiano** di **infrazioni comunitarie**: ben **89**, superiore a tutti gli altri Paesi europei.¹⁶

In **Veneto** sono **nove** le discariche abusive, di cui ben **otto** in provincia di Venezia, **cinque** nel comune di Venezia e **tre** a Marghera:

1. Chioggia, Borgo San Giovanni,
2. Mira, V. Teramo,
3. Salzano, S.Elena di Robegano,
4. Venezia, Area Sordon,
5. Venezia, Malcontenta,
6. Venezia, Mestre Carpenedo,
7. Venezia, Area Miatello (via Bottenigo),
8. Venezia, Moranzani B.,
9. Sernaglia della Battaglia, Masarole.

Lo **Stato** si rivarrà nei confronti delle **Regioni** inadempienti: la **Regione Veneto** ha già ricevuto due lettere dal ministero dell'Economia per questo motivo. La legge di stabilità del 2016 prevede che il procedimento di rivalsa possa peraltro avvenire **“a monte”**, trattenendo le risorse che lo Stato deve trasferire alle amministrazioni locali. E a sua volta la **Regione Veneto** si rivale sul **Comune di Venezia**: *“Il Comune chiede aiuto al Capo dello Stato, con un ricorso straordinario presentato al presidente della Repubblica Sergio Mattarella per annullare la richiesta del Ministero dell'Economia che gli chiede il pagamento di quasi 2 milioni di euro ogni sei mesi per la mancata bonifica di cinque discariche che ricadono sul territorio veneziano: quella nell'area Sordon, la Malcontenta C, la discarica situata a Carpenedo, quella sull'area Miatello a Marghera e infine la Moranzani B a Fusina. [...] Il Comune di Venezia dovrebbe in particolare*

¹⁵ Cfr. “Audizione sulle infrazioni europee”, Roma, 1 marzo 2016 - L'audizione integrale del ministro galletti in Commissione VIII Camera dei Deputati, <http://www.minambiente.it/comunicati/audizione-sulle-infrazioni-europee>.

¹⁶ Cfr. “La difficile accoglienza delle leggi europee. L'Italia riduce i tempi di recepimento delle direttive ma non perde il primato di infrazioni”, M. Castellaneta, Il Sole 24 Ore, 29/8/2016.

pagare circa 400 mila euro a semestre per ognuna delle cinque discariche di sua competenza, per un totale di poco meno di 2 milioni di euro ogni sei mesi.”¹⁷

In questo modo subiamo un **doppio danno**: un grave danno **economico**, a causa delle penali europee, ed un più subdolo danno **alla salute**, che impatta sui cittadini. Questo ritardo, che ha responsabilità regionali e nazionali, è **gravissimo** ed **ingiustificato**. Per capire la motivazione delle sanzioni, facciamo un approfondimento sulle tre discariche abusive di Marghera.

La **discarica Miatello** di via Bottenigo, è locata proprio di fronte alla Nave de Vero sull'altro lato della Romea. Sono decine di migliaia di metri cubi i rifiuti tossici accumulati in questa discarica, e l'area **non è stata ancora messa in sicurezza**, a **grave rischio di contaminazione** dell'**ambiente** circostante e della **salute dei cittadini**. La discarica sorge in coincidenza con un deposito sotterraneo di combustibile per uso industriale, parzialmente distrutto nella seconda guerra mondiale, dove furono sversati rifiuti tossico-nocivi sopra le vecchie vasche di idrocarburi provenienti da ogni dove; attorno venne realizzata una discarica di rifiuti urbani, ricoperta poi da rifiuti speciali; tra il 1984 e il 1985 era una discarica di tossico-nocivi autorizzata dalla Regione. Nella confinante area Miatello, furono sversati invece quintali di ceneri dell'Enel. L'area è solo uno degli esempio della **pesantissima eredità** di un passato in cui **rifiuti tossici** provenienti da ogni parte venivano scaricati a Marghera, che veniva ritenuta una sorta di “discarica europea autorizzata”.¹⁸

La **discarica Moranzani** (sita vicina alla centrale Enel a carbone “Palladio”), decisa insieme ai cittadini nel corso di un articolato processo basato sull'agenda 21, è invece simbolo del mancato rispetto delle promesse, fatte ufficialmente dalle massime autorità statali, regionali e comunali. Ai cittadini erano stati promessi (con accordi di programma firmati e convalidati in ogni sede) un parco lineare sopra alla discarica, un bosco, la sistemazione idraulica del territorio, il trasferimento della San Marco Petroli e l'interramento dell'elettrodotto. Nulla di tutto questo è avvenuto. Le uniche azioni a cui hanno assistito i cittadini sono il conferimento in discarica dei **fanghi tossico-nocivi** rimossi dai fondali lagunari dei canali industriali, e le opere stradali.

Leggiamo che “Nell'area della **discarica tossica** denominata **Malcontenta C** dovevano essere messi in sicurezza permanente - come previsto dall'Accordo di programma per il Vallone Moranzani del 2008 - anche i fanghi inquinati scavati dai canali di Porto Marghera. Ma dopo gli arresti per lo scandalo del Mose - in particolare quello dell'ex assessore regionale Renato Chisso che aveva la delega per Porto Marghera - **l'Accordo Moranzani è saltato** e degli oltre **2 milioni di metri cubi di fanghi contaminati da conferire** all'area Malcontenta C, non si sa più nulla. Così c'è anche la **mancata bonifica dell'area Malcontenta C – 15 ettari che costeggiano la via Padana Superiore** nei quali doveva sorgere un parco lineare, più grande di quello di San Giuliano, con tanto di percorsi ciclabili e una collinetta alta 14 metri con vista sulla laguna – tra quelle imputate al Veneto dalla Commissione Europea che ha anche affibbiato l'ennesima infrazione delle direttive comunitarie all'Italia”.¹⁹

¹⁷ Cfr. “Bonifiche, scatta il ricorso del Comune a Mattarella”, E. Tantucci, La Nuova Venezia, 31/7/2016, <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2016/07/31/news/bonifiche-scatta-il-ricorso-del-comune-a-mattarella-1.13901146>.

¹⁸ Incredibilmente ancora oggi, a distanza di tanti anni, c'è ancora **chi** progetta e predispone per Marghera un **futuro** fatto di importazione, gestione e trattamento di **rifiuti tossici** – il riferimento è al **caso Alles** – in totale spregio a ogni ragionamento di buon senso che suggerisce una rivalorizzazione di un'area dalle grandi potenzialità come Marghera ed il suo fronte d'acqua lagunare.

¹⁹ Cfr. “Malcontenta C, multa salata per la mancata bonifica”, G. Favarato, 1/4/2016, La Nuova Venezia, <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2016/04/01/news/malcontenta-c-multa-salata-per-la-mancata-bonifica-1.13225145>.

4 Riferimenti – Accordi e protocolli in ordine cronologico

D: che cos'è un accordo di programma e a cosa serve? Perché si fa?

L'Accordo di Programma ha la finalità di attuare progetti di riparazione ambientale dei terreni e delle acque contaminate e di assicurare il coordinamento delle azioni per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso e funzionale adempimento per l'attuazione dei progetti di bonifica.

Al fine di coniugare la riconversione industriale con l'attrazione di nuovi investimenti, possono essere ammesse agli Accordi, le imprese, anche non già insediate nel sito industriale inquinato, che abbiano intenzione di realizzare un progetto industriale per la produzione di beni e/o servizi nell'ambito del sito.

L'Accordo di Programma disciplina gli interventi, l'attività integrata e coordinata di amministrazioni centrali, regioni, enti locali e dei soggetti pubblici e privati, le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate.

Sono ormai **18 anni** che si sottoscrivono accordi, intese e protocolli per Marghera²⁰, senza tuttavia ancora essere neanche prossimi alle tanto enunciate bonifiche. Il SIN di Porto Marghera ha vissuto in modo attivo, sin dal 2006, l'evoluzione della normativa in materia di riconversione. Di seguito un elenco dei passaggi principali.

- 21/10/1998: viene sottoscritto l'**Accordo di Programma per la Chimica**;²¹
- 23/2/2000: il ministero Ambiente vara il perimetro del **Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.)** di Porto Marghera e definisce le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale;²²
- 22/4/2004: viene approvato il **Master Plan per la bonifica dei siti inquinati**;²³
- 7/4/2006: viene sottoscritto l'**Accordo di Programma x marginamento zona industriale**;²⁴
- 14/12/2006: viene sottoscritto il **Protocollo d'Intesa** su Porto Marghera;²⁵
- 5/5/2011: il Ministero dello Sviluppo Economico riconosce l'**area di crisi complessa per Porto Marghera**, con le relative facilitazioni;²⁶
- 16/4/2012: viene stilato l'**Accordo di Programma** sulle **bonifiche** per snellire procedure e tempi, vero ostacolo alla riconversione. L'allora ministro Corrado Clini parlava di **tre miliardi di euro**;²⁷
- 24/4/2013: il Ministero dell'Ambiente **restringe** il perimetro del **Sito di Interesse Nazionale** che bloccava lo sviluppo di parte della laguna e dei centri urbani di Mestre e Marghera;
- 4/2014: viene sottoscritto un **Accordo** per la **cessione di 110 ettari** da Syndial ad una società mista Comune/Regione per 50 mln€ (-12 di valore = 38) con obiettivo risanamento (bonifiche) e successiva vendita;²⁸

²⁰ Cfr l'elenco in: <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/riconversione-polo-industriale-di-porto-marghera>.

²¹ <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/accordo-di-programma-per-la-chimica>.

²² <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/sin-veneziana-porto-marghera>.

²³ <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/master-plan-per-la-bonifica-di-porto-marghera>.

²⁴ <http://repository.regione.veneto.it/public/603e26b381993e42eb210d5d38dba3e1.php?lang=it&dl=true>.

²⁵ <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/protocollo-intesa-per-porto-marghera>.

²⁶ <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/porto-marghera-area-di-crisi-industriale-complessa>.

²⁷ <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/adp-16042012-bonifiche-di-porto-marghera>.

²⁸ <http://www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/72809>.

- 8/10/2014: dopo che il Mi.Se ha messo a disposizione **102 milioni di euro** pagati da Alcoa, si approva la proposta dell' **Accordo di Programma** per la **riconversione e riqualificazione** industriale dell' Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera;
- 8/1/2015: viene firmato l' accordo per l' attivazione di **23 progetti** finanziati con **152 milioni di euro** per Marghera. La riqualificazione industriale riguarda i **2.000 ettari** di insediamenti produttivi, commerciali e terziari, canali navigabili e bacini, porto commerciale e infrastrutture;²⁹
- 20/2/2015: la Regione **si tira indietro** dall' accordo x la bonifica e vendita dei 110 ettari;
- 10/12/2015: viene presentata la “**Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale (SIN)** di Venezia – Porto Marghera” dalla **Commissione Parlamentare di Inchiesta** sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati presieduta da **Alessandro Bratti**;³⁰
- 11/4/2016: scade il preliminare di cessione dei 107 ettari da Eni a Mei (Comune e Regione) già prorogato l' anno precedente ed ora a rischio di decadenza;³¹
- 26/7/2017: si celebrerà il **centenario della nascita di Porto Marghera** (il decreto luogotenenziale che sancì la nascita di Porto Marghera è del 26 luglio 1917).

Indice delle domande

D: che cos'è un Sito di Interesse Nazionale (SIN) ? Quanto è ampio il SIN di Porto Marghera ?	2
D: che cos'è una bonifica ?	3
D: che cos'è la messa in sicurezza ? Cosa vuol dire mettere in sicurezza Porto Marghera ?	3
D: qual è la situazione attuale dei lavori?	3
D: come sono finanziati gli interventi?	4
D: ma Porto Marghera tornerà mai ad una situazione ambientale iniziale ?	4
D: perché serve bonificare ? Di quali sostanze si tratta?	5
D: ma l' inquinamento presente crea danno alla salute dei cittadini ?	6
D: sono 18 anni che si parla di bonifiche e riconversione delle aree, perché non sono mai iniziate ?	6
D: ma il SIN è stato messo in sicurezza ?	7
D: quanti soldi abbiamo speso ad oggi?	7
D: ma perché non è stato ancora finito il marginamento?	7
D: che cosa serve per mettere il marginamento in sicurezza ?	8
D: qual è il reale stato di fatto dei marginamenti?	8
D: le palancolature possono arrugginirsi ? Che protezioni sono previste dalla ruggine nel prossimo futuro?	11
D: dove vanno ricercate le responsabilità di questa situazione ?	13
D: a che punto siamo con la messa in sicurezza ?	13
D: c'è modo di confrontare l' entità della spesa con altre realtà europee?	14
D: avranno mai conclusione le opere di marginamento? Vi sono tempi previsti ? I fondi sono stanziati ?	14
D: ho letto che l' Europa vuole multarci , perché?	15
D: che cos'è un accordo di programma e a cosa serve? Perché si fa?	17

²⁹ http://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?_spp_detailId=2813351.

³⁰ <http://www.camera.it/dati/leg17/lavori/documentiparlamentari/IndiceETesti/023/009/INTERO.pdf>.

³¹ “Comune e Regione rischiano di perdere le aree cedute da Eni. o po due anni la nuova società non è attiva e il rogitto lontano Zuin: «Ce la faremo». Il 31 assemblea degli azionisti di “Mei””, di G. Favarato, La Nuova Venezia, 23/3/2016, <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2016/03/23/news/comune-e-regione-rischiano-di-perdere-le-aree-cedute-da-eni-1.13183761>.