



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA SOCIO ECONOMICO AMBIENTALE RELATIVA AI CANALI PORTUALI DI GRANDE NAVIGAZIONE DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n°3383 del 3 dicembre 2004

FANGHI: UN COMMISSARIO PER RISOLVERE UN PROBLEMA DECENNALE

La manutenzione dei canali portuali, dopo lo scavo del Canale Malamocco-Marghera della metà degli anni '60 e la realizzazione delle casse di colmata per un ulteriore ampliamento della zona industriale, ha avuto, in particolare dopo il DPR 915 del 1982 relativo allo smaltimento dei rifiuti, una battuta di arresto per le problematiche legate alla collocazione dei fanghi dragati che risultavano particolarmente inquinati dalla presenza della zona industriale di Porto Marghera.

Infatti la Legge n. 360 del 1991, che detta interventi urgenti per Venezia e Chioggia, aveva ben compreso la complessità e delicatezza del problema, disponendo che i fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia potevano essere mantenuti all'interno della conterminazione lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle Acque, purché venisse garantita la sicurezza ambientale.

In base a ciò fu sottoscritto, nell'aprile del 1993, un apposito Protocollo tra il Ministero dell'Ambiente, il Magistrato alle Acque, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, i Comuni di Venezia e Chioggia, per definire le modalità di gestione dei sedimenti in funzione delle loro caratteristiche qualitative.

Ma dopo un primo avvio delle operazioni di manutenzione con il conferimento dei fanghi in un apposito sito denominato "Isola delle Tresse" le operazioni rallentarono, fino quasi a fermarsi, per l'intreccio normativo tra la legislazione speciale per Venezia e la normativa ordinaria in materia di gestione dei rifiuti prevista nel frattempo dal nuovo decreto legislativo n. 22 del 1997 (decreto Ronchi).

A questo si aggiungono le norme nel frattempo emanate con particolare riferimento alla tutela dei beni ambientali, alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, ai vincoli archeologici, alle direttive europee relative alla tutela degli habitat e delle specie protette ed altre ancora, con l'aggravante che le relative competenze sono poste in capo a diverse Amministrazioni.

Le normali attività di dragaggio manutentorio hanno, pertanto, subito un pesante rallentamento, fino quasi alla paralisi, mentre i canali portuali perdevano progressivamente profondità tanto da dover ridurre il pescaggio delle navi in transito.

La conseguente Ordinanza della Capitaneria di Porto del marzo 2004, di riduzione del pescaggio a 30 piedi, ha costituito l'occasione per la richiesta di dichiarazione dello stato di emergenza socio-economico-ambientale relativa ai canali di grande navigazione.

La nomina del Commissario Delegato per fronteggiare l'emergenza non è, in sé, sufficiente per risolvere il problema.

Il Commissario non dispone della classica bacchetta magica; può, è vero, derogare dalla normativa nazionale, ma pur sempre nel rispetto della normativa europea specialmente in materia di tutela dell'ambiente, salute dell'uomo, trasparenza e salvaguardia della concorrenza per gli interventi da realizzare.

Si deve dare atto alla lungimiranza ed all'esperienza del Dipartimento della Protezione Civile nel prevedere che il Commissario sia supportato, nella sua attività, da un apposito Comitato tecnico Scientifico, presieduto dallo stesso Vice-Capo Dipartimento della Protezione Civile, e formato da rappresentanti degli Enti locali interessati (Regione, Provincia, Comuni di Venezia e di Mira), del Ministero dell'Ambiente, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Presidente del Magistrato

alle Acque) dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Soprintendenza per Venezia e la Laguna), ai cui lavori partecipa anche l'Autorità Portuale.

Sono rappresentate tutte le Amministrazioni che, a diverso titolo, hanno competenza sulla Laguna.

Ragionare assieme, discutere sulle proposte presentate dal Commissario, sviscerare fin da subito i potenziali punti di conflitto, hanno prodotto una fattiva ed invidiabile collaborazione che ha portato, ad appena un anno di attività, a produrre un risultato a suo tempo assolutamente insperabile.

Il dragaggio di oltre 800.000 mc di fanghi dal Canale Malamocco-Marghera e la loro collocazione in un ampliamento dell'Isola delle Tresse, hanno portato alla revoca da parte della Capitaneria di Porto dell'ordinanza di limitazione del pescaggio delle navi in transito di 30 piedi (9,14 m) consentendo l'accesso al canale alle navi con pescaggio fino a 32 piedi (9,75 m).

Il lavoro è ancora lungo, ma bene impostato.

Se non insorgeranno particolari difficoltà per la pronta disponibilità delle risorse necessarie, entro il 2006 dovrebbero essere avviate le attività che consentono di riportare la profondità dei canali alla quota intermedia di -11 m, il che consentirà di dare progressiva attuazione al programma:

“Porto di Venezia: dall'emergenza allo sviluppo”.

Venezia, Marzo 2006

Ing. Roberto Casarin



REGIONE DEL VENETO



DIPARTIMENTO PROTEZIONE
CIVILE NAZIONALE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

SCHEDE TECNICHE:

- CRONOGRAFIA DEGLI EVENTI
 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO
 - QUADRO DELLE INIZIATIVE IN ATTO NELLA LAGUNA DI VENEZIA
 - DATI TECNICI E PRESENTAZIONE DEI VALORI
 - MODALITÀ STRATEGICHE ED OPERATIVE
 - STATO ATTUALE DEGLI INTERVENTI E PROSPETTIVE FUTURE



PORTO DI VENEZIA: DALL'EMERGENZA ALLO SVILUPPO

CRONOGRAFIA DEGLI EVENTI

L'Autorità Portuale di Venezia sulla base delle competenze attribuite dalla Legge n°84 del 1994, ha proceduto negli anni passati alla manutenzione dei canali lagunari che danno accesso al Porto, mantenendo il pescaggio utile per il transito delle navi a metri 9,6.

Tale valore anche se **nettamente inferiore alle previsioni del Piano**
1994 Regolatore Portuale del 1965⁽¹⁾, ha comunque permesso uno sviluppo dei traffici marittimi. Di intesa con il Magistrato alle Acque di Venezia, i sedimenti provenienti dall'escavo dei canali, sono stati ricollocati all'interno della conterminazione lagunare, in interventi di recupero morfologico, per la frazione di sedimenti rientranti in colonna A e B del Protocollo di intesa del 1993 o conferiti all'Isola delle Tresse, per la frazione entro colonna C del medesimo Protocollo.

Per ragioni di sicurezza ambientale, difficoltà di carattere gestionale, e per la mancanza di siti per il conferimento dei sedimenti di tipo B, la via del riutilizzo di sedimenti "oltre A", (la maggioranza sia nell'ambito lagunare che nel complesso dei canali di navigazione) si **è interrotta a partire dal 2001**.

2001 La sospensione dei lavori non ha consentito di porre rimedio al progressivo interrimento della via d'acqua, ed ha portato al declassamento della stessa, sulla base dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto del 19/03/2004, che ha ridotto il pescaggio massimo consentito alle navi in transito nel Canale Malamocco-Marghera, da 9,60 metri a 9,14 metri (30').

Il pescaggio a 9,14 metri determina un ostacolo reale all'arrivo delle navi, con una riduzione del traffico ed allarmanti ricadute in termini occupazionali (soprattutto in considerazione delle opportunità, offerte dalla recente espansione dei mercati orientali), oltre ad importanti problemi ambientali, dovuti alla presenza dei sedimenti contaminati messi in sospensione nelle acque, dal passaggio delle navi.

(1) Il Piano Regolatore Portuale prevede una profondità dei canali mediamente pari a 12 metri.

Migliorare l'accessibilità a 360° del porto di Venezia: questo uno degli obiettivi primari dell'Autorità Portuale, come *conditio sine qua non* per lo sviluppo dei traffici dello scalo veneziano.

Sotto questo profilo, nel complesso l'Autorità Portuale ha investito nel 2004 47 milioni di euro in manutenzioni straordinarie, infrastrutture, ponti e banchine.

Sono attualmente in esecuzione opere per 112 milioni di euro tra nuove banchine, escavi, consolidamenti strutturali, sviluppo di terminal, infrastrutturazione ferroviaria e nuova viabilità.

L'obiettivo è quello di portare a termine il piano di investimenti che prevede, nel triennio 2005/2007, **opere per un totale di 360 milioni di euro** con l'obiettivo di dotare Venezia ed il Nord-Est Italia, di quelle infrastrutture in linea con le esigenze legate al proprio sviluppo.

Gli interventi infrastrutturali più importanti, sono pertanto legati all'escavo dei canali di grande navigazione del Porto. Investire nell'approfondimento dei fondali significa garantire al Porto, la propria posizione di rilievo nel Mediterraneo, e poi cogliere le opportunità offerte dalle nuove prospettive del traffico marittimo internazionale.

2004

Tra queste vi sono le esportazioni dall'oriente, dirette in modo preferenziale verso i porti del Mediterraneo, di cui si prevede una crescita accelerata dei traffici, per effetto del forte aumento degli interscambi tra le economie del versante Centro-Orientale dell'Europa ed il **mercato del Far East**, con particolare attenzione all'export della Cina.

Ciò rappresenta una concreta prospettiva di sviluppo per la portualità Nord Adriatica, considerata la posizione strategica di crocevia tra Oriente ed Occidente.

A ciò si aggiungano le opportunità offerte a Venezia ed all'Alto Adriatico dalla prossima realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità lungo il **Corridoio V**(2), dove tali scali adriatici si pongono come snodi fondamentali per lo sviluppo dell'interscambio con i Paesi dell'Europa Sud-Orientale e del Medio Oriente.

A fronte di queste importanti opportunità è necessario che i nodi logistici come i porti, si attrezzino prontamente, per costruire un'offerta di servizi completa e rispondente alle richieste sempre più esigenti del mercato.

(2) Il Corridoio V è l'asse che collegherà Lisbona con Kiev, sarà il risultato di una serie di Progetti infrastrutturali prioritari e di interesse comunitario, definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994).

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Legge n°366/63

NORME RELATIVE ALLA LAGUNA DI VENEZIA E MARANO E GRADO

Vieta di introdurre in Laguna acque "torbide o chiare", senza un'apposita concessione da parte del Magistrato alle Acque ed il parere del Medico Provinciale. Vieta lo scarico di rifiuti e sostanze che possano inquinare la Laguna.

Legge n°171/73

INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA

Introduce per la prima volta in Italia i limiti di accettabilità degli scarichi. Subordina la realizzazione di nuove casse di colmata ed isole all'interno della Laguna, alle previsioni del Piano Comprensionale.

Legge n°360/91
(art. 4 punto 6)

INTERVENTI URGENTI PER VENEZIA E CHIOGGIA

Prevede che i fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia, possano essere mantenuti all'interno del contermino lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle Acque di Venezia, comprese: isole, barene e terreni da gronda, purché sia garantita la sicurezza ambientale, secondo i criteri stabiliti dalle competenti Autorità.

PROTOCOLLO
(DEL 08/04/1993)

SUI CRITERI DI SICUREZZA AMBIENTALE PER GLI INTERVENTI DI
ESCAVAZIONE, TRASPORTO E REIMPIEGO DEI FANGHI
ESTRATTI DAI CANALI DI VENEZIA

Sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente, Magistrato alle Acque di Venezia, Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Comune di Chioggia, il Protocollo classifica i sedimenti in 4 classi, a ciascuna delle quali corrisponde un diverso grado di gestione.

ORDINANZA DEL 01/10/1996
Ministro dell'Ambiente

INTERVENTI PER IL RISANAMENTO DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Dispone l'urgente avvio degli interventi per il risanamento della Laguna tra i quali è compreso anche lo scavo dei canali industriali in Porto Marghera.

D.M. AMB. DEL 23/04/98

Fissa gli obiettivi di qualità, nelle acque della Laguna e del bacino scolante, e vieta lo scarico di cinque sostanze tossiche.

D.M. AMB. DEL 16/12/98

Estende il divieto di scarico ad altre cinque sostanze tossiche.

Legge n°436/98

NUOVI INTERVENTI IN CAMPO AMBIENTALE

In riferimento all'articolo 18 del Decreto Legislativo n°22 del 1997, individua un primo gruppo di siti inquinati di interesse nazionale: il primo tra questi, è l'area di Porto Marghera.

D.M. AMB. DEL 09/02/99

Individua le *Best Available Technologies (BAT)* e le applica al settore industriale.

D.M. AMB. DEL 30/07/99

Determina le concentrazioni massime ammissibili delle varie sostanze, degli scarichi nella Laguna di Venezia e nei corsi d'acqua del bacino scolante.

**Decreto Ministeriale
n°471/99**

**REGOLAMENTO RECANTE CRITERI, PROCEDURE, MODALITÀ
PER LA MESSA IN SICUREZZA ED IL PRIPRISTINO
AMBIENTALE DEI SITI INQUINATI**

Emanato in attuazione dell'articolo 17 decreto legislativo n°22 del 1997, stabilisce i limiti di concentrazione dei vari inquinanti nei terreni, oltre i quali scatta l'obbligo della loro bonifica o messa in sicurezza.

D.M AMB. DEL 23/02/00

Dispone la perimetrazione del sito di interesse nazionale di Porto Marghera.

**ORDINANZA DEL 19/03/2004
CAPITANERIA DI PORTO
DI VENEZIA**

Dispone la riduzione del pescaggio massimo consentito, alle navi in transito nel Canale Malamocco-Marghera da 9,60 a 9,14 metri.

**ORDINANZA n°3383 DEL 2004
PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DEI MINISTRI**

**DISPOSIZIONI URGENTI PER FRONTEGGIARE L'EMERGENZA
SOCIO-ECONOMICO-AMBIENTALE DETERMINATASI
NELLA LAGUNA DI VENEZIA**

Dichiara lo stato di emergenza nella Laguna di Venezia, e detta disposizioni per la rimozione dei sedimenti inquinati, nei canali portuali di grande navigazione.

QUADRO DELLE INIZIATIVE IN ATTO NELLA LAGUNA DI VENEZIA

- **Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera**
- **Master Plan delle Bonifiche dei Siti Inquinati di Porto Marghera**
- **Piano Direttore e Progetto Integrato Fusina**
- **Piano di Recupero Morfologico della Laguna di Venezia**

ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA CHIMICA DI PORTO MARGHERA

Il 21 ottobre 1998 Stato, Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale, parti sociali ed aziende hanno siglato l'“Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera”, approvato poi, con DPCM il 12 febbraio del 1999.

Obiettivi:

- avviare azioni per il risanamento di terra, acqua ed aria; disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, riduzione degli scarichi in Laguna, riduzione delle emissioni in atmosfera, garantire maggiore sicurezza dei cicli produttivi, e la prevenzione dei rischi di incidenti, legati alle lavorazioni ed al trasporto di merci pericolose.
- evoluzione verso un modello diverso di sviluppo economico, orientato alla tutela della risorsa “uomo” (salvaguardia occupazionale e sicurezza sul lavoro).

Il 15 dicembre 2000 è stato sottoscritto un atto integrativo, con particolare riferimento alle modalità di messa in sicurezza e bonifica dei suoli.

MASTER PLAN DELLE BONIFICHE DEI SITI INQUINATI DI PORTO MARGHERA

Il 22 aprile 2004 è stato approvato dalla Conferenza dei servizi di cui all'Accordo per la Chimica di Porto Marghera, un apposito Master Plan che individua, con il vincolo delle esigenze di mantenimento e sviluppo delle attività produttive, tutela ambientale e sanitaria, gli interventi necessari, le priorità ed i tempi delle iniziative da assumere nell'ambito di Porto Marghera, per le attività di messa in sicurezza, caratterizzazione e bonifica dei suoli.

Tutto il Sito di Interesse Nazionale è stato suddiviso in una decina di *insulæ*, per le quali sono iniziati i lavori di confinamento, al fine di impedire ulteriori rilasci di inquinanti nella acque lagunari.

PIANO DIRETTORE 2000 E PROGETTO INTEGRATO FUSINA

Il Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrogeografico, immediatamente sversante nella Laguna di Venezia, denominato *Piano*

Direttore 2000, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n°64 del 14/07/2000 è il documento predisposto dalla Regione del Veneto, per coordinare le iniziative necessarie per la soluzione dei problemi ambientali di cui soffre la Laguna veneziana.

Nell'area di Porto Marghera il raggiungimento degli obiettivi del Piano Direttore è affidato al Progetto Integrato Fusina che prevede la revisione dell'intero sistema di gestione, depurazione e scarico delle acque reflue di origine civile, industriale e meteoriche di Porto Marghera, Mestre e dell'area servita dal Consorzio del Mirese.

PIANO DI RECUPERO MORFOLOGICO DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Nel corso degli ultimi anni sono stati avviati da parte del Magistrato alle Acque di Venezia tramite il Consorzio Venezia Nuova (concessionario dello Stato, ex articolo 3 legge n°794 del 1984), una serie di interventi volti al recupero morfologico di particolari aree lagunari, secondo gli indirizzi generali previsti dalla Legge n°798 del 29/11/1984. Gli interventi sono stati attuati sulla base del Piano Generale degli Interventi per la Salvaguardia della Laguna di Venezia dalle acque alte del 1991. Obiettivo principale degli interventi per il recupero morfologico è quello di contrastare l'erosione trattenendo in Laguna parte dei sedimenti, che per cause naturali o artificiali producono un progressivo interrimento dei canali lagunari e si disperdono a mare. Attualmente è in corso un aggiornamento ed una revisione del Piano Morfologico.



DATI TECNICI E PRESENTAZIONE DEI VALORI

Quantità dei sedimenti da asportate per il ripristino della profondità dei canali, prevista dal Piano Regolatore Portuale:

CANALE	caratteristiche cunetta da PRP, quota massima cunetta -10.5 m (34'4")	caratteristiche cunetta da PRP, quota massima cunetta -11.0 m (36'1")	caratteristiche cunetta da PRP, quota massima cunetta -12.0 m (39'4")
	Volume (m ³)	Volume (m ³)	Volume (m ³)
Canale Industriale Nord	383.000	428.000	540.000
Bonifica Molo Sali (c.i. Nord)	300.000	300.000	300.000
Canale Brentella	401.000	401.000	401.000
Canale Vittorio Emanuele	943.000	1.079.000	1.364.000
Canale del molo A	126.000	180.000	180.000
Canale del molo B	8.000	18.000	130.000
Canale Industriale Ovest	1.130.800	1.336.000	1.869.250
Canale Industriale Sud	817.000	1.016.000	1.505.000
Canale Malamocco-Marghera da canale Industriale Nord a Naviglio Brenta, bacini di evoluzione compresi	1.419.750	1.769.100	2.582.250
Totale Porto Marghera	5.528.550	6.527.100	8.871.500
Canale Malamocco - Marghera da Naviglio Brenta (bricola 80) a Dogaletto (bricola 124)	224.160	314.800	511.650
Canale Malamocco - Marghera da Dogaletto a bricola 151	56.950	105.500	213.850
Canale Malamocco - Marghera da bricola 151 a San Leonardo (bricola 222)	255.800	378.400	692.240
Bacino del Tronchetto	58.600	58.600	58.600
Canale Malamocco - Marghera da San Leonardo (bricola 222) a bricola 241	41.600	56.300	90.000
Totale canali navigabili	6.165.660	7.440.700	10.437.840

Ripartizione stimata dei sedimenti da Protocollo del 1993:

Qualità dei sedimenti	Profondità di scavo		
	-10,50	-11,00	-12,00
Classe A Prot. '93	400.000	500.000	700.000
Classe B Prot. '93	1.550.000	1.850.000	2.650.000
Classe C Prot. '93	2.650.000	3.250.000	4.600.000
Classe Oltre C Prot. '93	1.600.000	1.900.000	2.550.000
Totale [m3]	6.200.000	7.500.000	10.500.000

Raffronto tra i valori limite delle classi dei sedimenti (Protocollo 1993) e dei terreni da bonificare (D.M. n°471/99):

Analiti	Unità di misura	D.M. n°471/99 – tab 1		Protocollo 1993 – tab 1		
		Col A.	Col B.	Col A.	Col B.	Col C.
arsenico	Mg/ Kg ss	20	50	15	25	50
Cadmio	Mg/ Kg ss	2	15	1	5	20
Cromo totale	Mg/ Kg ss	150	800	20	100	500
Mercurio	Mg/ Kg ss	1	5	0,5	2	10
Nichel	Mg/ Kg ss	120	500	45	50	150
Piombo	Mg/ Kg ss	100	1000	45	100	500
Rame	Mg/ Kg ss	120	600	40	50	400
Zinco	Mg/ Kg ss	150	1500	200	400	3000
Sommatoria policicli aromatici	Mg/ Kg ss	10	100	1	10	20
Esaclorobenzene	Mg/ Kg ss	0,05	5			
Al drin	Mg/ Kg ss	0,01	0,1			
A-esacloroesano	Mg/ Kg ss	0,01	0,1			
B-esacloroesano	Mg/ Kg ss	0,01	0,5			
G-esacloroesano (Lindano)	Mg/ Kg ss	0,01	0,5			
DDD-DDT-DDE	Mg/ Kg ss	0,01	0,1			
Dieldrin	Mg/ Kg ss	0,01	0,1			
Pesticidi organoclorurati totali	Mg/ Kg ss			0,01	0,02	0,5
Sommatoria PCDD,PCDF (TE)	Mg/ Kg ss	0,00001	0,0001			
PCB	Mg/ Kg ss	0,001	5	0,01	0,2	2
Idrocarburi leggeri C<12	Mg/ Kg ss	10	250			
Idrocarburi Pesanti C>12	Mg/ Kg ss	50	750			
Idrocarburi totali	Mg/ Kg ss			30	500	4000

D.M. n°471/99 (Col. A – siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale - Col. B – sito ad uso commerciale ed industriale).



MODALITÀ STRATEGICHE ED OPERATIVE

MODALITÀ STRATEGICHE

- **LIMITARE L'ESPORTAZIONE** al di fuori dell'ambiente lagunare dei materiali di risulta da dragaggi, al fine di contrastare la progressiva perdita di sedimenti in Laguna, privilegiando il riutilizzo dei sedimenti di buona qualità e recuperando, nel rispetto delle normative vigenti, sedimenti di qualità mediocre.
- **ATTUARE SINERGIE TRA LE DIVERSE INIZIATIVE** in atto nell'area veneziana ed il raggiungimento di finalità diversificate: ricollocazione dei sedimenti di risulta e realizzazione di aree da adibire ad altri scopi (depurativi, di riqualificazione ambientale, portuali, ecc).
- **PIANIFICARE GLI INTERVENTI** in atto in modo tale da creare un sistema di gestione dei sedimenti flessibile ed elastico, ed evitare ulteriori ritardi negli interventi programmati.
- **CREARE UNA RETE** costituita da un numero limitato di siti strategici per la gestione dei sedimenti di dragaggio.

MODALITÀ OPERATIVE

- **UTILIZZO DEI SEDIMENTI** rientranti in colonna A del Protocollo del 1993 per interventi di recupero morfologico in Laguna (ricostruzione di barriere e velme).
- **COLLOCAZIONE DEI SEDIMENTI** risultanti entro la colonna C del Protocollo del 1993 all'interno della conterminazione lagunare, con l'utilizzo di quelli rientranti nella colonna B del D.M. n°471 del 1999, in siti idonei a destinazione d'uso industriale e commerciale.
- **COLLOCAZIONE DI SEDIMENTI** che superano i limiti di colonna C del Protocollo del 1993, in aree adibite allo stoccaggio provvisorio per il successivo invio del materiale a trattamento, recupero o smaltimento finale, nel rispetto delle normative vigenti in materia di rifiuti.



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA SOCIO ECONOMICO AMBIENTALE RELATIVA AI CANALI PORTUALI DI GRANDE NAVIGAZIONE DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n°3383 del 3 dicembre 2004

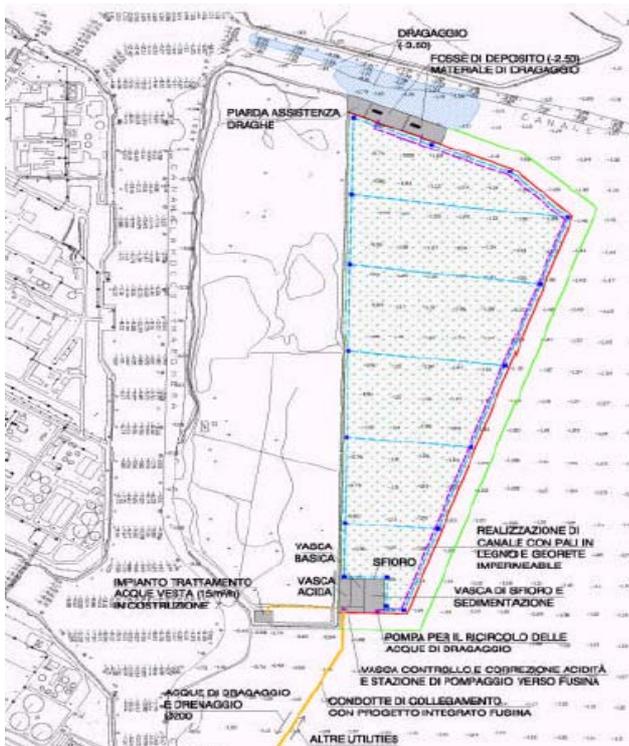
STATO ATTUALE DEGLI INTERVENTI E PROSPETTIVE FUTURE

STATO ATTUALE

A poco più di un anno dall'Ordinanza n. 3383 del 4 dicembre 2004, i risultati raggiunti dalla Gestione Commissariale sono di seguito elencati.

1. E' stato approvato il sovrizzo della zona centrale dell'Isola delle Tresse, consentendo il Canale Malamocco-Marghera.

Ciò ha comportato la revoca dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto del 19 marzo 2004 che aveva disposto il divieto di transito alle navi con pescaggio superiore a 30', consentendo ora il transito a navi con pescaggio fino a 32'.



2. E' in corso la procedura di valutazione del Project Financing riguardante lo scavo del Canale Malamocco-Marghera fino alla profondità di -11m ed alla sua manutenzione per i successivi 3 anni.

Si tratta della rimozione di circa 2.300.000 mc di sedimenti entro colonna C/Prot. 93 e la loro allocazione in un sito costituito dall'ampliamento planimetrico verso est dell'Isola delle Tresse.

Non appena ottenuti i pareri favorevoli da parte della Commissione VIA regionale e della Commissione regionale di valutazione degli investimenti, si procederà alla Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto ed all'indizione della gara internazionale per la ricerca del Concessionario, che si prevede di individuare entro il corrente anno 2006.

3. Si sono appena concluse le operazioni di affidamento dei lavori/servizi di bonifica del 1° lotto dell'ampliamento del Molo Sali.

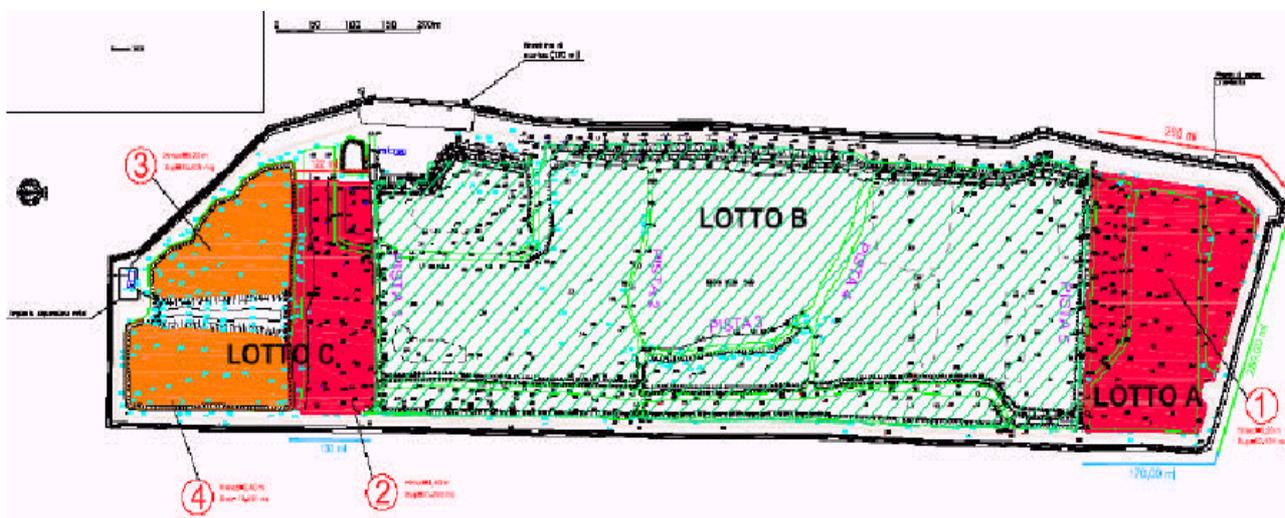
Si tratta della rimozione e successivo smaltimento di circa 110.000 mc di sedimenti oltre colonna C/Prot. 93, che consentiranno di ricavare un volume utile per la messa a dimora di circa 400.000 mc di fanghi entro colonna C/Prot. 93, compatibili con il futuro utilizzo dell'area.



4. Sono in corso le procedure per l'approvazione del sovrizzo anche delle testate nord e sud dell'Isola delle Tresse, fino alla quota del sovrizzo della parte centrale, di cui al punto 1.

Ciò consentirà di ottenere un volume utile di deposito di sedimenti entro colonna C/Prot. 93 di circa 400.000 mc.

Complessivamente dalle operazioni 3 e 4 si otterrà un volume utile di circa 800.000 mc che consentirà all'Autorità Portuale di proseguire per il corrente anno 2006 con le attività di scavo dei canali portuali, diversi dal Canale Malamocco-Marghera oggetto del Project Financing di cui al punto 2.





Parallelamente alle attività della gestione Commissariale, stanno procedendo quelle della Regione Veneto relativamente al Progetto Integrato Fusina, che prevede la messa a dimora nella Cassa di Colmata A, di 2.000.000 mc di fanghi entro colonna C/Prot. 93, compatibili con l'uso della Cassa a impianto di finissaggio delle acque depurate al fine del loro recupero come acque di riuso, attrezzata a parco acquatico.

La Società Concessionaria SIFA ha già consegnato alla Regione i progetti definitivi. I lavori dovrebbero cominciare entro la fine dell'anno in corso 2006.

ICRAM, per conto del Magistrato alle Acque e della Regione Veneto, ha completato la nuova caratterizzazione dei sedimenti dei canali portuali.

Entro il mese di febbraio 2006 dovrebbero essere disponibili i risultati, che consentiranno di verificare le stime eseguite nel 1999 relativamente alla quantità di sedimenti da asportare in funzione della profondità di scavo e la loro ripartizione secondo le classi del Protocollo 93.



Facendo, comunque, riferimento alle stime del 1999, che si ritiene non si discostino sensibilmente dai volumi calcolati in base alla nuova caratterizzazione, con le attività in corso:

- a) si trova definitiva allocazione per tutti i sedimenti entro colonna C/Prot. 93 derivanti dal ripristino della profondità dei canali portuali fino alla quota di -11,00 m (pari a 36' piedi);
- b) vengono, rimossi in parte (110.000 mc rispetto a 1.900.000 mc) i sedimenti oltre colonna C/Prot. 93 che derivano dal ripristino della quota fino a -11,00 m principalmente dei canali industriali.

PROSPETTIVE FUTURE

Al fine di raggiungere la profondità intermedia di -11,00 m per tutti i canali portuali è necessario, pertanto, rimuovere e trovare una soluzione finale anche per i circa 1.800.000 mc di sedimenti oltre C/Prot. 93.

E' di prossimo avvio una gara esplorativa per ricercare soluzioni tecnicamente praticabili ed ambientalmente compatibili, a costi accettabili.

Dalla gara per la bonifica del Molo Sali, vincolata peraltro dalla richiesta della disponibilità immediata di soluzioni effettivamente praticabili, è emersa la possibilità che vengano messe a punto apposite tecnologie di trattamento, a costi accettabili.

L'autorizzazione per la realizzazione dei relativi impianti potrà essere rilasciata direttamente dal Commissario, sulla base dei poteri conferitigli dall'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Per far fronte ai costi conseguenti si farà affidamento sulle risorse:

- 1) dell'Autorità Portuale, per il dragaggio dei sedimenti (circa 20 milioni di euro);
- 2) a disposizione del Commissario (circa 20 milioni di euro);
- 3) della Regione, a valere sui fondi della Legge Speciale per Venezia (circa 15 milioni di euro) e per la bonifica dei siti di interesse nazionale (circa 15 milioni di euro).

Altre risorse finanziarie potranno essere messe a disposizione dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, a valere su fondi appositamente stanziati dal CIPE, e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: solo con il ripristino della profondità intermedia di -11,00 m per tutti i canali portuali, si potrà ritenere di aver raggiunto quasi completamente la piena funzionalità del Porto di Venezia.

Volendo, poi raggiungere la quota originaria di scavo (-12,00 m), sarà necessario asportare ancora circa 3.000.000 mc di sedimenti, di cui solo una minima parte (circa 500.000 mc) oltre colonna C/Prot. 93.

Ing. Roberto Casarin

CRONOPROGRAMMA PER SCAVO CANALI FINO A -11,00 m s.l.m.m.

Classe da Prot. '93	Volume [m ³]	Destinazione	Tempi esecuzione lavori																Costo [M€]
			2005				2006				2007				2008				
A	500.000	500.000																	8
B - C	5.100.000	1.500.000	Isola delle Tresse																22,5
		2.100.000	Project Financing*																30
		500.000	Cassa Colmata A																7,5
		1.000.000	Molo Sali																15
> C	1.900.000	100.000	Molo Sali 1° Lotto															10	
		1.800.000	Trattamento da definire																100
TOTALE	7.500.000	7.500.000																	193

* Da aggiungersi 15 M€ per manutenzione triennale canale Malamocco Marghera (900.000 m³)