



01/2005

Mensile di informazione dell'Autorità Portuale di Venezia

news & sailing list

Pubbl. mensile - aut. Tribunale di Venezia n. 1214 del 25.01.1996

Giancarlo Zacchello

Fuori dall'emergenza fanghi
Il Porto di Venezia
destinato a crescere

Salone Nautico

Dal 5 marzo
al via la Fiera
Internazionale del mare

Approfondimenti

I progetti del
Commissario Straordinario
per ripulire i canali



Autorità Portuale di Venezia

Zattere, 1401 - 30123 Venezia

centralino +39 041 5334111 - fax +39 041 5334254

www.port.venice.it - e-mail apv@port.venice.it

Direttore editoriale: Franco Sensi

Direttore responsabile: Riccardo Gelli

Coordinamento Redazione: Team Progetti srl

Redazione e segreteria: Thejra Tonetto

Elaborazione Sailing List: Massimo Gallo

Pubblicità: direzione pubblicità APV Holding srl,

San Basilio Fabbricato 16, Santa Marta 30123 Venezia

Referenze fotografiche: Archivio APV, archivio

Unionpress, archivio Studio Orch

Grafica e impaginazione: Unionpress

Stampa: Arti Grafiche Carrer

sommario

10

L'Autorità Portuale di Venezia

12

Nuova Struttura Organizzativa

18

Giancarlo Zacchello: fuori dall'emergenza fanghi Il Porto di Venezia destinato a crescere

21

Traffico portuale - i dati aggiornati

22

Giancarlo Galan

Porto: mare e terraferma orizzonti storici

24

Roberto Casarin Un Commissario per risolvere un problema decennale nominato con un decreto del Consiglio dei Ministri

26

Approfondimenti

Le indicazioni per il ripristino della navigabilità dei canali portuali di Venezia

38

Nuove infrastrutture per un porto in espansione

Renato Chisso ottimista sul futuro dello scalo marittimo

40

Davide Zoggia

Pubblico e privato binomio per lo sviluppo

42

Eugenio De Vecchi

Cinquanta milioni di euro per rilanciare Porto Marghera

44

Interporto di Venezia: un albero da far crescere, un progetto divenuto realtà

52

Salone Nautico: Venezia capitale del mare

54

Venezia e le sue terre

Il Porto la nautica, il rapporto con il mare - Esposizione al Bit di Milano

56

Il Porto di Venezia spiega le vele Al via la stagione velica 2005 per l'imbarcazione pluritolata che porta il nome dello scalo veneziano

57

La Carta Nautica del turismo fluviale per la laguna

58

News

Fanghi: un Commissario per risolvere un problema decennale

Roberto Casarin nominato con un decreto del Consiglio dei ministri

di Roberto Casarin*



“La nomina a Commissario Delegato è senz’altro un incarico che impone grandi responsabilità ma che, al di là del fatto che sia stato nominato il sottoscritto, era un atto per molti versi necessario visto che il problema dei fanghi in laguna esiste da molti anni e le diverse volontà di affrontare e risolvere il problema si sono arenate in un’infinita serie di vincoli e di pre-

scrizioni che rendevano particolarmente complicato individuare una soluzione. Intendo dire che già dal 1991 la legge 360 aveva ben compreso la complessità e la delicatezza del problema specificando che i fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia potevano essere mantenuti all’interno del contermini lagunare, in siti individuati dal Magistrato alle Acque, purché venisse garantita la sicurezza ambientale. I passi successivi, peraltro, risultavano frenati dall’intersecarsi di disposizioni e di competenze che non rendevano praticabile una soluzione rapida. Il che non vuol dire ovviamente che basta nominare un Commissario per risolvere un problema; né io né altri possediamo una bacchetta magica ma è evidente che i poteri di deroga concessi alla figura straordinaria di un commissario consentono approcci pratici e concreti ai diversi aspetti del problema fanghi. Quindici anni dopo la Legge 360 Venezia ha diritto alla soluzione del problema. Non è una questione semplice quando al di là dei poteri di deroga devi tener conto di Leggi, Ordinanze, esigenze ambientali, protocolli sulla sicurezza, Decreti ministeriali, idrografia lagunare, piani regolatori, ma hai nel contempo l’esigenza ed il dovere di sbloc-

care la situazione nel rispetto delle diverse esigenze ambientali, appunto, ed economiche di cittadinanza e operatori. Insomma non si tratta di un problema da prendersi alla leggera.

Gli interventi che tra breve andremo a fare nello scavo delle numerose tonnellate di fanghi dei canali industriali sono indirizzati anzitutto a rimuovere le cause che hanno portato all’ordinanza della Capitaneria di Porto di limitazione del pescaggio da 31’6" a 30' e quindi a raggiungere e con rapidità la profondità dei canali a 10 metri e mezzo nei tratti compromessi. Successivamente anche in connessione con l’aggiornamento del Piano Morfologico lagunare e con la necessità di bonificare i canali maggiormente inquinati, si punterà a ripristinare la profondità di scavo originario. Ma è evidente che lo scavo, che in definitiva è al tempo stesso una bonifica, non dimentichiamolo per favore, non potrà nei nostri progetti non tener conto dell’esigenza ambientale anche nel posizionamento degli stessi: andremo dal riempimento dei nuovi spazi reperiti nell’isola delle Tresse, alla rettifica del molo Sali (di fronte alla Fincantieri nel canale industriale Nord), ad una parte della cassa di colmata “A” dove dovrebbero essere collocati i fanghi meno inquinati, al posto del terreno naturale che sarà utilizzato per rifare le barene nella Laguna.

E su quest’ultimo argomento due parole vanno espresse proprio per l’attenzione che sia l’Autorità Portuale sia io stesso come Commissario stiamo ponendo proprio sulle diverse prospettive e possibilità di bonifica di parte dei fanghi inquinati: risolvere due problemi con una sola soluzione potrebbe essere possibile. Non facile, ma possibile. E questo è il nostro obiettivo nei fatti.”

“Risolvere due problemi con una sola soluzione potrebbe essere possibile. Non facile, ma possibile”



* 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

Le prime indicazioni per il ripristino della navigabilità dei canali portuali di Venezia

Spiegare cosa si farà, come si farà e nel rispetto di quali quadri normativi è l'obiettivo di queste pagine, che pubblichiamo dopo la presentazione al Comitato Portuale, grazie alla disponibilità del Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai Canali Portuali di Grande Navigazione della Laguna di Venezia.

Sono le prime indicazioni, ma indicano la decisa inversione di tendenza dopo anni di attesa e di difficoltà decisionali. Sono i primi interventi di ripristino e le spiegazioni dei diversi quadri di riferimento a cui ci si atterrà negli interventi.

Il Porto e la Laguna

Riportiamo in colore azzurro i canali di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia: di lunghezza complessiva di Km lineari 54,62.

Questi canali saranno oggetto dei diversi e successivi interventi di escavo per il ripristino dei fondali. Il primo intervento sarà sul canale Malamocco-Marghera.



Evoluzione del fondo lagunare

L'idrografia sommersa della laguna si sta progressivamente appiattendosi, comportando di conseguenza modifiche graduali. Il ripristino delle profondità dei canali favorirà il percorso inverso.



Tra le cause più importanti vanno citati il moto ondoso, dovuto sia al traffico di natanti che all'azione del vento, e la manomissione dei fondali dovuta, purtroppo, anche ad attività di pesca illegali.

I sedimenti dei fondali vengono, così, messi in sospensione e finiscono, poi, nei fondali dei canali più profondi.



Il Quadro Normativo per Venezia

Riportiamo in sintesi il quadro generale delle norme che regolano la materia ambientale a Venezia: divieti, limiti, criteri di sicurezza, classificazioni e obiettivi. Tutto il quadro di riferimento sulla laguna.

Legge 366/63 – Norme relative alla Laguna di Venezia e Marano e Grado.

Prevede il divieto di introdurre in laguna acque “torbide o chiare” senza un’apposita concessione da parte del Magistrato alle Acque (MAV) ed il parere del Medico provinciale. Vieta lo scarico di rifiuti o sostanze che possano inquinare la laguna e precisa che i materiali di rifiuto devono essere depositati in apposite “sacche” costruite e mantenute dallo stesso MAV.

Legge n. 171/73 - prima Legge Speciale per Venezia. Ha introdotto per la prima volta in Italia limiti di accettabilità degli scarichi; subordina, tra l’altro, la realizzazione di nuove casse di colmata e isole all’interno della Laguna, alle previsioni di un “Piano Comprensoriale” (ora PALAV).

Legge n. 360/91 (art. 4 punto 6) Prevede che i fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia possano essere mantenuti all’interno del conterminare lagunare, in siti individuati dal MAV, comprese isole, barene e terreni di gronda, purché sia garantita la sicurezza ambientale secondo i criteri stabiliti dalle competenti autorità.

8 Aprile 1993 - Protocollo sui Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia, sottoscritto da Ministero dell’Ambiente, Magistrato alle Acque di Venezia, Regione 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 modello di gestione.

Ordinanza 1/10/96 del Ministro dell’Ambiente - Viene disposto l’urgente avvio degli interventi per il risanamento della laguna tra i quali è compreso anche lo scavo dei canali industriali di Porto Marghera con la rimozione e lo smaltimento dei sedimenti (punto 4-d dell’ordinanza);

D.M. Amb. 23/4/98 - Obiettivi di qualità nelle acque della laguna e del bacino scolante;

D.M. Amb. 16/12/98 - Estende il divieto di scarico ad altre 5 sostanze;

D.M. Amb. 9/2/99 - Individua le Best Available Technologies (BAT) e le applica al settore industriale;

D.M. Amb. 26/5/99 - Definisce i carichi massimi ammissibili in laguna;

D.M. Amb. 30/7/99 - Divieti di scarico e concentrazioni massime ammissibili allo scarico e nei corpi idrici.

Classi di qualità dei fanghi

Protocollo di Intesa 08.04.1993 nato all’interno dell’applicazione della Legge Speciale per Venezia, la tabella spiega esaurientemente la classificazione che, ve lo fa ricordare, per Venezia e la sua Laguna, è molto più restrittiva che nel resto d’Italia.

- Per i sedimenti di Classe A 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 i sedimenti di Classe B e C è consentito l’impiego per il ripristino di isole lagunari, realizzate in maniera tale da garantire un confinamento permanente del sedimento utilizzato rispetto alle acque, impedendo ogni rilascio di inquinanti.
- I sedimenti oltre C vanno smaltiti come rifiuti al di fuori del conterminare lagunare.

| ANALITI | PROTOCOLLO DI VENEZIA | | | |
|--------------------------------|-----------------------|--------------|------------|----------|
| | ISO 1001 A | Tab. 1 del D | ISO 1001 C | Classe C |
| Arsenico | 15 | 25 | 30 | >30 |
| Cadmio | 1 | 5 | 30 | >20 |
| Cianuro totale | 20 | 100 | 250 | >250 |
| Mercurio | 0,5 | 2 | 10 | >10 |
| Nitrite | 45 | 50 | 150 | >150 |
| Piombo | 40 | 100 | 250 | >250 |
| Rame | 40 | 50 | 100 | >100 |
| Zinco | 200 | 400 | 2000 | >2000 |
| Sommatoria cationi anionici | 1 | 10 | 20 | >20 |
| Residuo organico ossid. totale | 0,057 | 0,08 | 0,3 | >0,3 |
| VF | 0,07 | 0,5 | 2 | >2 |
| droghe o. i. totali | 30 | 500 | 1000 | >1000 |

Accordo per la Chimica di Porto Marghera (21.10.98 - DPCM 12.02.99)

È il frutto della cooperazione di tutte le amministrazioni pubbliche (Ministeri, Regione, Provincia, Enti locali), OOSS ed Industriali che a fronte di una crisi ambientale economica e occupazionale, hanno realizzato un tavolo di lavoro nel quale affrontare i vari aspetti problematici di Porto Marghera. Risultati sono stati documenti tecnici, come il Master Plan, ed azioni concrete da parte delle Amministrazioni Pubbliche.

Obiettivi: avviare azioni per il risanamento di terra, acqua ed aria - disinquinamento, bonifica, 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; evoluzione verso un modello differente di sviluppo economico. Un ruolo importante è 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 aggiungono quelli per il rafforzamento della competitività e della produttività d’impresa.

Interventi

[...] Azioni di risanamento e tutela dell’ambiente (punto 3.1) investimenti e salvaguardia dell’occupazione (punto 3.2) [...]

Autorità Portuale: interventi funzionali alla preservazione e all’espansione dell’attività economiche del porto industriale-commerciale.

Magistrato alle Acque: interventi necessari a tutelare la qualità delle acque e del sistema ambientale nel suo complesso.

Bonifica dei siti contaminati

Queste sono le principali leggi nazionali con i vincoli e le disposizioni sulla materia della bonifica e della messa in sicurezza.

Decreto Legislativo 22/97 (Decreto Ronchi)

Prevede, tra l’altro, la necessità di bonificare i siti inquinati, alcuni dei quali possono essere definiti “di interesse nazionale”.

Legge 426/98 - “Nuovi interventi in campo ambientale”, individua un primo gruppo di Siti Inquinati di interesse nazionale, tra cui il primo è quello di Porto Marghera.

Decreto Ministeriale 471/99 - “Regolamento recante criteri, procedure, modalità per la messa in sicurezza e il ripristino ambientale dei siti inquinati”.

Emanato in attuazione dell'articolo 17 del Decreto Legislativo 22/97, detta la precisa definizione di sito inquinato, messa in sicurezza d'emergenza, bonifica, bonifica con misure di sicurezza, ripristino ambientale, messa in sicurezza permanente. Definisce i valori di concentrazione limite dei suoli oltre i quali scatta l'obbligo di bonifica. Le concentrazioni limite sono 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.

D.M. Ambiente del 23 febbraio 2000 - Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Porto Marghera.

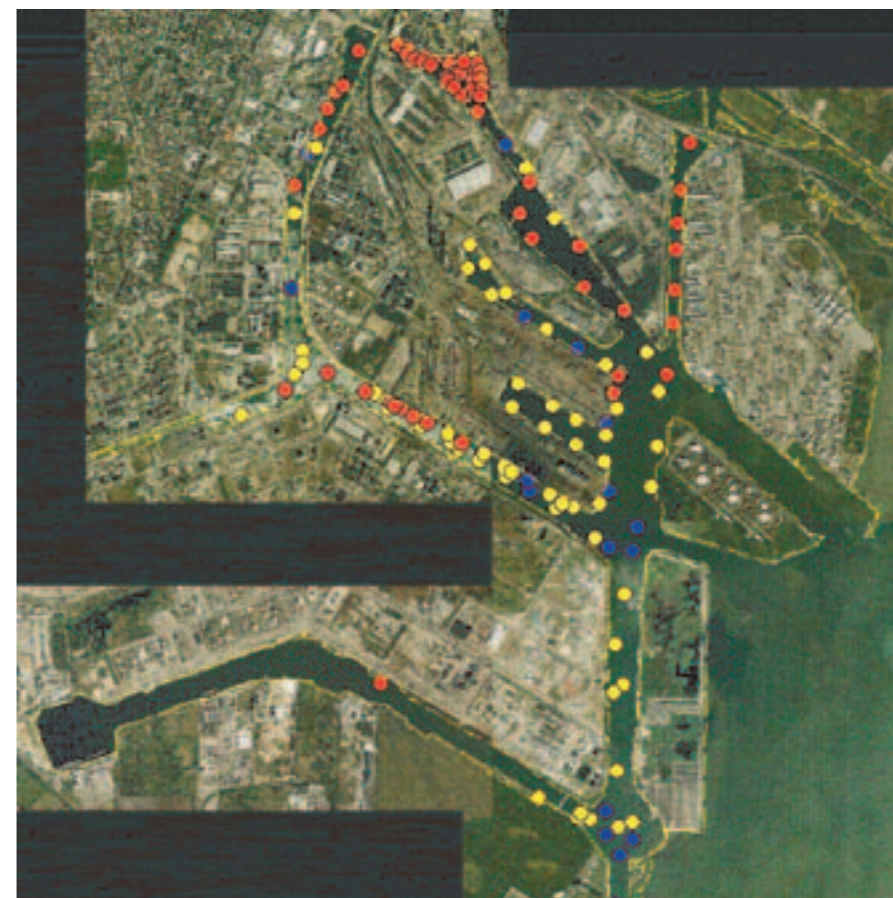
Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera

Previsto dall' Accordo integrativo all' Accordo per la Chimica di Porto Marghera, sottoscritto il 15.12.2000, è stato approvato il 22 aprile 2004. Con il Master Plan vengono individuate e approvate le strategie ed i passi da seguire per la bonifica e l'asporto dei fanghi e dei sedimenti inquinati. Strategia: messa in sicurezza d'emergenza attraverso il confinamento verso la laguna; asporto dei sedimenti inquinati dai canali portuali; bonifica delle aree inquinate.



Caratterizzazione dello stato di compromissione dei fondali (1999)

Le tipologie di sedimenti inquinati, così come sono stati individuati e classificati dopo ben 196 carotaggi e 306 campioni.



| | | |
|---|----------|-----|
| ● | Classe A | 7% |
| ● | Classe B | 26% |
| ● | Classe C | 45% |
| ● | Oltre C | 22% |

Destinazione dei sedimenti

A seconda della propria utilizzabilità, i fanghi hanno avuto e avranno destinazioni diverse:

CLASSE A: Ripristino di morfologie lagunari a contatto diretto con le acque
metri cubi dragati fino a oggi: 8.000.000;

CLASSE B: Ripristino di morfologie lagunari in isole conterminata per evitare erosioni e sommersioni; fin'ora sono stati trattati 2.500.000 metri cubi.



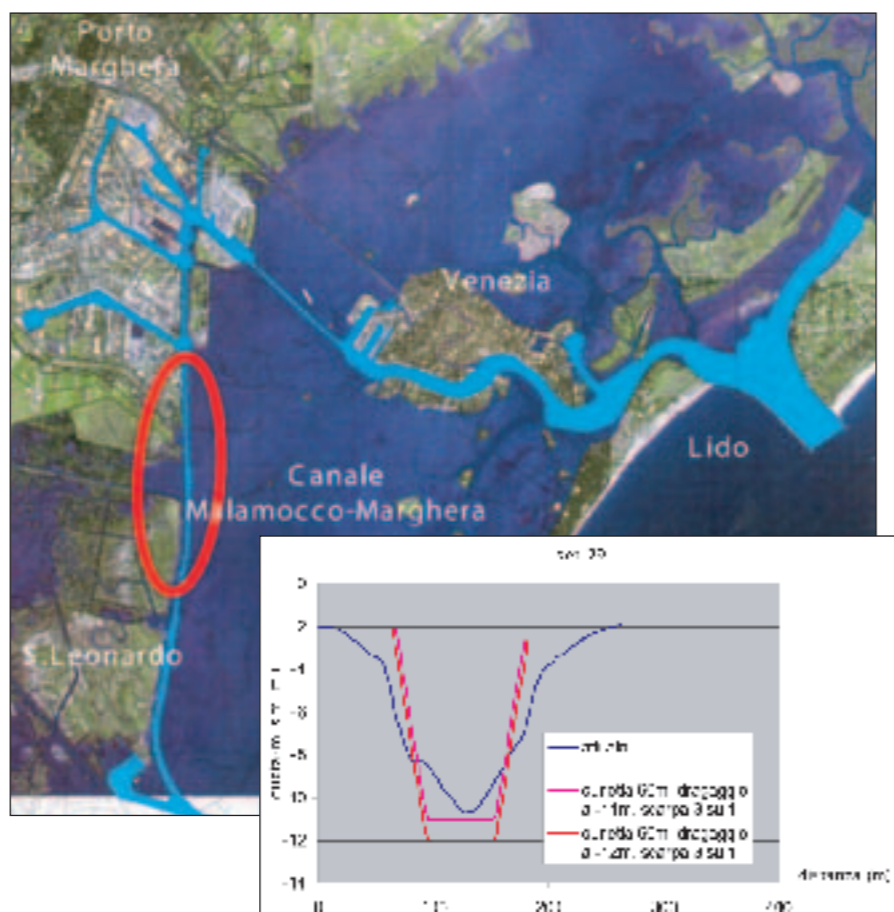


CLASSE C: Conferimento in siti conterminati permanentemente emersi metri cubi conferiti fino ad oggi: 3.400.000 (Isola delle Tresse);
Oltre CLASSE C: vanno smaltiti al di fuori del conterminare lagunare metri cubi trattati dal 1998 ad oggi: 320.000 (Impianto Alles).

Intervento urgente di Ricalibratura Canale Malamocco Marghera

Questo è in ordine di tempo il primo intervento urgente per ripristinare il pescaggio nel Canale Malamocco - Marghera a 31'6" (9,60m) interessa ca. 400.000 metri cubi di materiale, nel tratto compreso fra le briccole 52W (Bacino di evoluzione 4) e 143W (Dogaletto).

Le caratterizzazioni effettuate sui fondali hanno confermato che i sedimenti rientrano mediamente in classe B Prot. '93.



La soluzione dell'emergenza

Pochi ma chiari criteri e strategie per la soluzione rapida dell'emergenza con le più opportune ipotesi di allocazione.

Criteri generali: limitare l'esportazione al di fuori dell'ambiente lagunare dei materiali di risulta da dragaggi, contrastando la progressiva perdita di sedimenti in laguna, privilegiando il riutilizzo di sedimenti di buona qualità in interventi di ripristino delle morfologie storiche, e recuperando, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti, sedimenti di qualità mediocre, altrimenti allontanati dall'ambito lagunare; attuare sinergie fra i diversi interventi in atto nell'area di interesse e 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 dunque ulteriori ritardi negli interventi programmati; creare una rete costituita da un numero limitato di siti "strategici" per la gestione dei sedimenti di dragaggio, in cui intervenire in modo rapido e sui quali concentrare le attività di gestione e controllo.

Strategie attuabili

Utilizzo dei sedimenti rientranti in colonna A del Protocollo '93 per interventi di recupero morfologico in laguna (ricostruzione di barene e velme); ricollocazione di sedimenti risultanti entro B del D.M. 471/99 all'interno della conterminazione lagunare in siti idonei, a destinazione d'uso industriale - commerciale, provvisti di adeguate opere di confinamento e impermeabilizzazione; collocazione di sedimenti che superano i limiti di classe C del protocollo 93 in aree adibite allo stoccaggio provvisorio per il successivo invio del materiale a trattamento, recupero o smaltimento finale nel rispetto della normativa vigente in materia di rifiuti.

Ipotesi di soluzione

Riportiamo graficamente le ipotesi di collocazione dei materiali suddivisi nelle varie classi, fermo restando che sono in corso tutte le valutazioni di carattere tecnico e ambientale da parte del Commissario.

