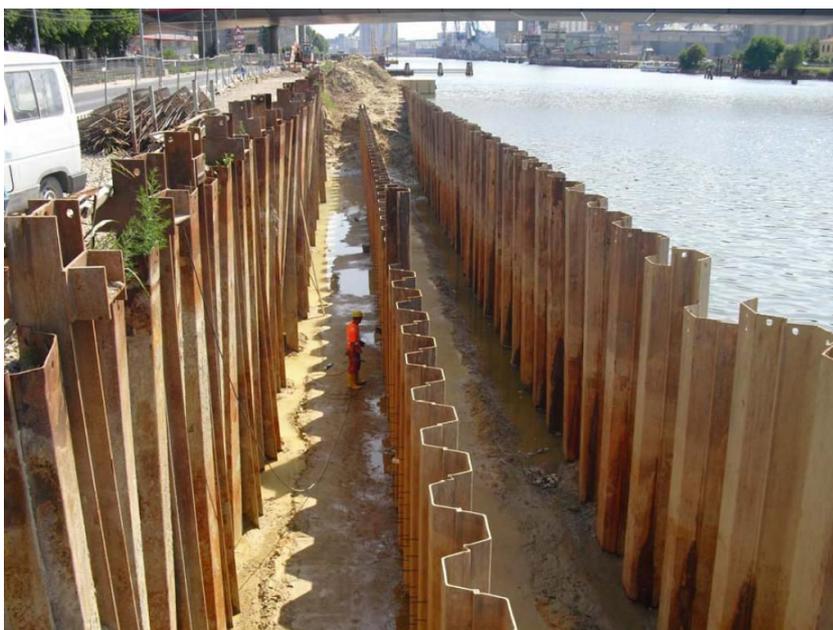


Porto Marghera

nascita, evoluzione e prospettive future



Dalla nascita agli anni d'oro fino al declino di uno dei più grandi poli industriali d'Europa, con la speranza che gli ultimi sviluppi legislativi possano costituire le basi per un vero rilancio di tutto il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera.



Novembre 2013

ing.maurogallo

environmental engineer
www.ingmaurogallo.com
info@ingmaurogallo.com
mauro.gallo@ingpec.eu

L'area industriale di Porto Marghera si sviluppa su una superficie emersa di circa 2000 ha ed è il frutto di un intervento di sviluppo attuato in diverse fasi che nel suo complesso prevedeva, rispetto all'attuale configurazione, un'ulteriore area di espansione del sito produttivo e portuale mai realizzata. La nascita dell'area industriale di Porto Marghera si può far risalire al 1917 con la sottoscrizione della Convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale e la successiva emanazione del Decreto che darà il via libera alla realizzazione dell'operazione Marghera. La Convenzione prevedeva la realizzazione del nuovo porto commerciale di Venezia-Marghera (I° Zona Industriale) a spese dello Stato il quale inoltre introiettava gli oneri di esproprio, bonifica, scavo dei canali portuali oltre al banchinamento delle rive e la realizzazione delle dotazioni infrastrutturali necessarie. Nel 1925 venne approvato il nuovo Piano Regolatore nel quale era contemplata una ulteriore fase di espansione industriale e portuale (II° Zona Industriale). Il Piano Regolatore del 1925 prevedeva che le nuove aree di sviluppo fossero destinate al commercio e all'industria chimica, petrolifera e metalmeccanica; il Piano sviluppava inoltre il comparto residenziale di Marghera. I lavoratori impiegati nel sito di Porto Marghera nel 1930 erano circa 6.000 destinati a crescere rapidamente già dall'immediato dopoguerra.

Durante la seconda guerra mondiale il sito strategico di Porto Marghera venne pesantemente bombardato; molti stabilimenti produttivi, raffinerie e depositi di carburante vennero rasi al suolo dalle innumerevoli incursioni dei bombardieri alleati.

Al termine del conflitto mondiale le attività produttive e commerciali subirono una notevole spinta e ben presto si ricostituirono sulle macerie delle preesistenti attività; già verso la fine degli anni '50 si assistette alla saturazione della I° Zona Industriale mentre le modalità di sviluppo della II° Zona Industriale vennero riviste in sede amministrativa con l'approvazione del Piano Regolatore del 1953 e successiva variante del 1956 le quali prevedevano un ulteriore sviluppo del polo industriale. I lavoratori salirono a 16.000, molti di più considerando l'indotto.

Porto Marghera si configurava in quel momento come uno dei maggiori poli industriali d'Europa. La seconda Zona Industriale, sviluppatasi per gran parte nell'immediato dopo guerra, è il risultato dell'interramento antropico di vaste porzioni di territorio strappate alla laguna tramite la realizzazione di argini perimetrali e il successivo interrimento delle porzioni così conterminata utilizzando sovente i rifiuti e gli scarti della produzione industriale unitamente a sedimenti di dragaggio dei canali portuali come materiale di riempimento.

Il frenetico sviluppo di Porto Marghera necessitava di un organismo ad hoc per la pianificazione e l'assegnazione delle singole aree industriali, con la Legge 1233 del 1960 venne così istituito il Consorzio tra Comune di Venezia, Provincia di Venezia, Camera di Commercio con il compito di eseguire opere pubbliche funzionali allo sviluppo del sito produttivo e di assegnare le singole aree industriali. Nel 1962 venne approvato il Piano Generale per la sistemazione della II° Zona

Industriale, già in gran parte realizzata, e si procedeva all'ampliamento della zona industriale e del porto commerciale tramite lo scavo e l'ampliamento dei canali esistenti e la progettazione del nuovo canale di collegamento Malamocco-Marghera avente lo scopo di allontanare il transito delle petroliere dal centro storico.

Nel 1963 il Consorzio modifica il suo assetto rimanendo comunque composto da soli Enti pubblici; nel 1964 venne approvato Il Piano Regolatore Generale della III° Zona e iniziarono i lavori di escavo del canale Malamocco-Marghera i cui sedimenti vennero depositati all'interno delle Casse di Colmata realizzate nei pressi di Fusina.

Verso l'inizio degli anni '70 l'area industriale toccò il suo apice con più di 35.000 lavoratori impiegati, ma il trend di crescita fin qui registrato subì un deciso rallentamento tanto da dare avvio ad un acceso dibattito sull'utilità di proseguire con l'espansione dell'area industriale stessa.

L'approvazione della Legge speciale per Venezia del 1973 sancì il blocco definitivo dei lavori delle Casse di Colmata relative alla III° Zona Industriale concludendo *de facto* lo sviluppo espansivo di Porto Marghera.

L'inizio del declino si registra a partire dalla fine degli anni '80 con i primi gravi incidenti industriali, e l'inizio delle lotte sindacali. Contemporaneamente l'avvento delle prime normative in campo ambientale (Legge 319/76 "Legge Merli"; il D.P.R. 915/82, il protocollo fanghi del 1993, la "Legge Ronchi" del 1997, il DM 471/99) impone [finalmente] limiti precisi agli scarichi a maggior tutela della Laguna di Venezia e dei centri abitati circostanti, e dà il via alla bonifica di Porto Marghera.

La forte antropizzazione dell'area ha infatti modificato e mascherato l'originario assetto ambientale, incidendo particolarmente sull'idrografia locale e sulle aree barenali. L'avanzamento della linea di costa e l'interramento di intere aree barenali è avvenuto utilizzando rifiuti e scarti della lavorazione industriale e materiali provenienti dallo scavo dei canali industriali e veneziani. Si registrano elevatissimi livelli di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee tali da mettere a repentaglio la salute dei lavoratori e distribuiti in maniera diffusa sull'intero Polo Industriale; l'intera area produttiva viene così classificata, con la legge 426/1998, *Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera*, in seguito il sito è stato poi perimetrato con D.M. 23 febbraio 2000. Da questo punto in poi la bonifica di ogni sito produttivo o commerciale ricadente all'interno del S.I.N. sarà gestita direttamente dal Ministero dell'Ambiente con la collaborazione degli Enti locali.

La genesi dell'inquinamento riscontrato nelle matrici ambientali è sostanzialmente triplice:

- L'avanzamento della linea di costa è stato ottenuto impiegando, come materiale per l'imbonimento, rifiuti di lavorazione derivanti dalla Prima Zona Industriale [prodotti di

- scarto di molteplici lavorazioni che vanno dai fosfogessi ai fanghi bauxitici, dalle ceneri di pirite ai solventi clorurati] pertanto si parla di inquinamento dei "terreni di riporto";
- Le emissioni incontrollate di varie sostanze [principalmente cloroderivati, tra i quali il CVM, e i PCB] nei terreni e nelle acque sotterranee;
 - La ricaduta delle particelle immesse nell'atmosfera nel corso degli anni [in particolare prodotti Dioxin-Like e amianto].

In seguito sono stati sottoscritti da Amministrazione e Imprese l'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera D.P.C.M. 12 febbraio 1999 unitamente all'Atto integrativo D.P.C.M. del 15 novembre 2001 al fine di *"costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente e sviluppo produttivo nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali"*.

Lo strumento indicato da tutti per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo così siglato è il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera.

Gli obiettivi del Master Plan si possono riassumere nei seguenti:

- ricostruzione di un preciso quadro conoscitivo circa il grado e la qualità della contaminazione;
- definizione degli obiettivi di risanamento a cui corrisponde una serie di strategie di intervento;
- cronoprogramma degli interventi;
- valutazione di massima dei costi;
- recupero delle aree inquinate e la conseguente pianificazione territoriale necessaria allo scopo di riportare agli usi legittimi [di preferenza usi ad alto rendimento quali destinazione commerciale e/o turistica].

La volontà dell'Amministrazione Pubblica è quella di imporre alle Imprese presenti all'interno del Polo Industriale la sottoscrizione dell'Accordo di Programma in merito alla caratterizzazione e bonifica dei singoli siti produttivi nonché a sostenere economicamente agli interventi di realizzazione delle opere di marginamento e retromarginamento dell'intero sito.

Trascorsi circa 8 anni dalla predisposizione del Master Plan, la bonifica di Porto Marghera sembra però rimanere ferma al palo; se da un lato le attività di caratterizzazione ambientale del territorio coprono ormai quasi l'intero territorio del S.I.N., dall'altro l'avanzamento e la realizzazione dei progetti di bonifica fa registrare percentuali ad una sola cifra. Diverse sono le cause che rallentano le operazioni di bonifica di Porto Marghera e vanno dagli elevati oneri economici e dalla farraginoso procedura tecnico amministrativa istituita dagli apparati Ministeriali, a ciò è andata ad aggiunta la crisi economica degli ultimi anni che di certo non ha fornito un contributo positivo.

Il recupero delle aree industriali dismesse di Porto Marghera costituisce quindi, oggi più di ieri, un fondamentale obiettivo da perseguire la cui realizzazione è in grado di liberare enormi energie intrinseche potenziali; la riconversione industriale di un area dotata di molteplici infrastrutture potrebbe costituire un incredibile volano per il rilancio dell'economia locale e al tempo stesso consentirebbe un notevole risparmio in termini di uso del suolo e cementificazione del territorio.

Fino ad oggi però gli investitori sono stati fermati proprio dall'incertezza connessa all'interno sistema delle bonifiche nei S.I.N. soprattutto in termini di orizzonte temporale degli investimenti. Fortunatamente da alcuni anni le amministrazioni locali (Comune di Venezia, Provincia di Venezia, Regione del Veneto e Arpav) consce dello "stallo" in cui il sistema si era avviluppato hanno concentrato i loro sforzi nel cercare di rendere l'intero procedimento più fluido ed efficace al fine di consentire una effettiva riconversione dell'intero polo industriale. Tali sforzi sono culminati con la stesura e la sottoscrizione del Nuovo Accordo di Programma per Porto Marghera nell'aprile 2012; con tale accordo sono state decisamente snellite le procedure amministrative per giungere alla cantierizzazione dei progetti di bonifica, sono state fornite metodiche standardizzate per la caratterizzazione ambientale, l'analisi di rischio e la progettazione degli interventi di bonifica stessi, sono state chiarite le modalità di bonifica della falda dell'intero sito e sono stato dati agli Enti di controllo locali, strumenti e poteri in grado di accorciare sensibilmente le tempistiche per lo svincolo definitivo delle aree dal punto di vista ambientale con la conseguente restituzione dei suoli agli usi legittimi.

I primi effetti si sono già registrati con il recupero di tutto il lavoro istruttorio pregresso e con la riattivazione delle Conferenze dei Servizi per Porto Marghera e relativa approvazione di numerosi progetti di bonifica fermi da anni unitamente alle relative riconversioni industriali e produttive.

É auspicabile che le Aziende insediate a Porto Marghera colgano l'occasione per procedere celermente con la bonifica dei propri stabilimenti e all'adeguamento degli asset produttivi agli attuali standard per costituire l'ossatura del rilancio di Porto Marghera.

