

# **BOZZA NON CORRETTA**

---

**CAMERA DEI DEPUTATI**

**SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ  
ILLECITE CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI AD  
ESSE CORRELATI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**MISSIONE IN VENETO**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 2019**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE STEFANO VIGNAROLI**

**Audizione del segretario generale dell’Autorità del sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, Martino Conticelli**

**La seduta inizia alle 17.**

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca l’audizione del presidente dell’Autorità del sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, Pino Musolino, che non è presente. Ci sono, però, il segretario generale, Martino Conticelli, e il direttore tecnico, Andrea Menin, che ringrazio per la presenza.

Comunico che gli auditi hanno preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l’audito che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

## BOZZA NON CORRETTA

---

Abbiamo fatto un sopralluogo poche ore fa, quindi vi chiederei per quanto riguarda la vostra competenza, cioè quella dell'autorità di sistema portuale, la situazione del SIN di Venezia, la questione dei dragaggi e dell'abbandono dei relitti. Cedo la parola a Martino Conticelli.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Per quanto riguarda la situazione dei dragaggi, soprattutto nei canali di grande navigazione che portano a Marghera, che è la zona dove si svolgono attività commerciali e industriali, quindi è la parte più rilevante anche sotto l'aspetto economico e di occupazione, abbiamo dei problemi.

Il canale di grande navigazione è un canale che è soggetto a interramento continuo, quindi avrebbe bisogno di una manutenzione costante, cosa che non si può realizzare in riferimento al fatto che la legge speciale per Venezia impedisce che i sedimenti di escavo di questi canali siano portati fuori dalla laguna. Infatti, per effetto della marea, vi è un depauperamento dei fanghi che costituiscono i bassi fondali della laguna e, quindi, quei sedimenti secondo la legge speciale dovevano essere riutilizzati per il ripascimento della laguna stessa.

Negli anni abbiamo effettuato numerose campagne per la valutazione del grado di inquinamento di questi sedimenti e dalle campagne è risultato che rispetto a una previsione iniziale che vedeva un inquinamento molto forte di questi sedimenti, in realtà, circa il 90 per cento di questi sedimenti appartiene ai gruppi A e B del protocollo fanghi del 1993, quindi sono fanghi che possono essere utilizzati per il ripascimento lagunare, mentre quelli di colonna C devono essere in qualche modo confinati e quelli oltre colonna C sono veri e propri rifiuti, se pericolosi, e, quindi, sono destinati alle discariche. Questo è il contesto.

PRESIDENTE. Come vengono denominati quelli destinati alle discariche? Quelli della colonna C sono quelli...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Oltre la colonna C, pericolosi.

PRESIDENTE. Come viene chiamata? Oltre C?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Ci sono tre colonne e poi c'è tutto quello che sta oltre il C, che viene classificato

## BOZZA NON CORRETTA

---

come pericoloso e non pericoloso. Se è pericoloso, è un rifiuto e va portato in discarica. Di questo ne abbiamo praticamente una percentuale inconsistente. La maggior parte, come dicevo prima, sono fanghi di colonna A e colonna B, che si rinvergono praticamente nell'80 per cento della laguna di Venezia. Questi sedimenti sono quelli che dovrebbero essere riutilizzati per ricostruire le barene, secondo un piano morfologico che non compete a noi però, ma compete...

PRESIDENTE. Quelli di fascia oltre C non sono nel fondale perché li avete?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Abbiamo caratterizzato tutti i fondali di nostra competenza. Dalle caratterizzazioni risulta che oltre l'80 per cento appartiene alle colonne A e B; poi c'è la colonna C con una quota; poi c'è la parte oltre C, ma non pericolosi, e la quota residuale di oltre C pericolosi, che – ripeto – è bassissima.

PRESIDENTE. La colonna C che percentuale è?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Adesso non ho la percentuale esatta, ma saremo intorno a un 10 per cento.

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Dal 5 al 10, a seconda anche della zona, in colonna C.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Dunque, il problema in realtà è che quell'80 per cento di fanghi che devono essere utilizzati all'interno della laguna devono avere dei siti di conferimento. L'ex Magistrato alle acque, oggi Provveditorato interregionale opere pubbliche, dovrebbe realizzare delle conterminazioni all'interno della laguna, dove vanno riversati questi fanghi che appartengono alle prime due colonne e che, soprattutto quelli della colonna A, sono quelli di miglior qualità e, quindi, devono essere riutilizzati assolutamente all'interno della laguna e all'interno di queste nuove barene realizzate.

Questa realizzazione delle barene si è fermata a un certo punto e, quindi, noi non siamo in grado oggi di poter conferire questi fanghi. Da questo deriva il fatto che ovviamente i canali...

PRESIDENTE. Quali fanghi?

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Colonna A e B, quelli più puliti (chiamiamoli così).

PRESIDENTE. Quelli che vanno a Trezze?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. No, a Trezze vanno i fanghi di colonna C e, se non sappiamo dove mettere quelli di colonna B, ovviamente cerchiamo di utilizzare Trezze anche per questo. A Trezze sarebbero destinati i fanghi di colonna C, però, non avendo altri spazi dove conferire i fanghi di colonna B, cerchiamo di utilizzarla anche per questi fanghi, in modo da poter scavare i canali di grande navigazione.

PRESIDENTE. Quelli di colonna A invece come vengono utilizzati?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Quelli di colonna A sono quelli puliti e dovrebbero essere utilizzati in quel contesto di ripascimento della laguna che, come dicevo, la norma fissa...

PRESIDENTE. Dovrebbero ma attualmente...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Rimangono là perché non ci sono siti di conferimento.

PRESIDENTE. Non vengono dragati?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non vengono dragati. È in corso, ormai da tre-quattro anni, una revisione del protocollo del 1993, che coinvolge altre istituzioni...

PRESIDENTE. Quelli di fascia C sono il 10 per cento e vanno a Trezze. Quelli B che percentuale sono? Tutti i B vanno a Trezze adesso?

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Una gran parte sì, va a Trezze, perché oggi, se abbiamo interventi urgenti...

PRESIDENTE. Visto che A e B insieme fanno l'80 per cento, che percentuale sono A e B?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I dati che vi fornisco sono relativi all'ultimo scavo, che è quello che oggi abbiamo visto durante il tragitto in barca. Erano le due navi che abbiamo incrociato, la Palmiro e la Rex, se avete memoria. Quello è l'ultimo intervento che stiamo attuando sul canale Malamocco-Marghera, intervento urgente partito a settembre del 2018, che è in fase di conclusione e che riguarda circa 200.000 metri cubi di scavo.

Per questo scavo abbiamo avuto necessità di 20.000-30.000 metri cubi di C e il resto era A e B, di cui la maggior parte era ovviamente materiale di tipo B, quindi siamo intorno al 70 per cento di B. Il rimanente, invece, è materiale A che ancora dobbiamo capire dove poter destinare.

PRESIDENTE. A è il 10 per cento?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, A è più o meno intorno al 10 per cento in quel tratto di canale. Ovviamente, a seconda del tratto di canale, si trovano anche delle composizioni diverse di materiale. Quello di cui stiamo parlando adesso è il tratto di canale di Malamocco-Marghera, di circa un paio di miglia nautiche.

PRESIDENTE. Come si chiama?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Malamocco-Marghera. È il canale che abbiamo percorso oggi per andare verso San Leonardo (bocca di Malamocco). Quel tratto di canale in particolare ha un'elevata quantità di materiale B, molto poca di A (intorno al 10-15 per cento) e in parte residua, dal 5 al 10 per cento, di C.

PRESIDENTE. Quindi fino adesso tutti i numeri che avete dato non riguardano in generale il porto, ma solo Malamocco?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I numeri che stiamo dando adesso riguardano il Malamocco-Marghera. I dati medi sui nostri canali,

## BOZZA NON CORRETTA

---

derivanti da dieci-venti anni di scavi e dragaggi, danno comunque dei numeri che sono abbastanza paragonabili a queste quantità.

PRESIDENTE. Quindi è significativo anche...

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Come diceva il segretario generale, rispetto a un'urgenza di qualche decennio fa e anche più di trovare dei siti di conferimento per i C e gli oltre C, si è manifestata poi, sulla base di caratterizzazioni e di scavi successivi, una necessità non soddisfatta, nel senso che non c'è stata effettivamente questa gran quantità di materiale C e oltre da dover conferire. Tant'è che già molti anni fa Trezze è stata utilizzata per portare materiale B, che non aveva altri siti di conferimento, perché, come veniva spiegato prima, i siti di conferimento vengono stabiliti e autorizzati dal Provveditorato alle opere pubbliche interregionale.

PRESIDENTE. Voglio capire una cosa. Prima ha parlato di interventi urgenti. Cosa intende per interventi urgenti e a quale normativa si riferisce?

Per quanto riguarda la caratterizzazione di Malamocco, che ha stabilito queste percentuali, vorrei sapere quando è stata fatta e se è ancora valida, perché, se risale a vent'anni fa, probabilmente potrebbe essere...

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. No.

PRESIDENTE. Va bene.

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Per quanto riguarda l'intervento di cui parlavo prima, lo abbiamo definito urgente perché più o meno a partire dal giugno-luglio 2018 è stata segnalata da parte della capitaneria la necessità di intervenire rapidamente per scavare e per riportare a quota il piano regolatore portuale (i -12 del piano regolatore) un tratto di canale Malamocco-Marghera, che è il tratto che più o meno va da Fusina (non so se ricordate il passaggio Fusina, dove c'erano le due darsene) fino in prossimità della cassa di colmata D, che era la cassa a destra, poco prima di Dogaletto come localizzazione.

In quel periodo si era verificato che quel canale aveva subito nell'arco degli anni un progressivo interrimento, con quote che oscillavano da -10 a -11 (in alcuni tratti anche qualcosa di

## BOZZA NON CORRETTA

---

meno), quindi aveva necessità di essere scavato per riportare a condizioni di sicurezza la navigabilità.

PRESIDENTE. Quello che dice il piano regolatore?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*.  
Esatto. Per questo motivo noi siamo intervenuti con uno scavo...

PRESIDENTE. Questo riguarda solo Malamocco?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*.  
Riguarda Malamocco-Marghera, esatto.

PRESIDENTE. Che deve essere da piano regolatore -12.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sono 20 km di canale. Il canale si chiama Malamocco-Marghera perché la bocca di porto si chiama Malamocco e Marghera è il luogo dove arriva il canale in buona sostanza.

La prima parte di canale si svolge in modo praticamente perpendicolare all'isola del Lido, quindi l'acqua che entra e che esce mantiene le profondità ormai storiche stabilite; poi c'è una curva, che è il curvone di San Leonardo....

PRESIDENTE. Dov'è? Se ce la può indicare...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Poi c'è la parte litoranea del curvone di San Leonardo, che arriva fino ai moli di Marghera, ai bacini di evoluzione. La parte litoranea è la parte che normalmente si interra.

Questo fenomeno dell'interramento è collegato ad altri aspetti di degrado complessivo delle casse di colmata. Le casse di colmata sono state realizzate negli anni 1960, per capirci, ed erano destinate a una zona di espansione industriale.

Siccome non c'è stato un mantenimento del confinamento delle casse di colmata, il materiale scende e va a occupare il fondo del canale. Per questo, come diceva l'ingegner Menin, abbiamo trovato una percentuale di B abbastanza elevata. Quello è un tratto dove, per effetto di

## BOZZA NON CORRETTA

---

questa caduta di materiale nel canale, noi abbiamo riscontrato la presenza di materiale di tipo B.

Nel tratto di canale verso il curvone di San Leonardo dalle nostre caratterizzazioni risulta una prevalenza di fango di tipo A.

PRESIDENTE. Se ho capito bene, se queste casse fossero contenute come dovrebbero essere...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Come dice la legge speciale per Venezia, devono essere mantenute.

PRESIDENTE. Probabilmente lì il fondale sarebbe...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Avremmo minori necessità di...

PRESIDENTE. Di chi è la competenza per fare in modo...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. La legge speciale l'affidava al Magistrato alle acque, oggi Provveditorato interregionale opere pubbliche.

PRESIDENTE. Sono previste le opere per...?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non mi risulta, perché farebbe parte del piano morfologico della laguna che non è mai stato approvato. Ci dovrebbe essere un piano morfologico di ricostruzione della laguna...

PRESIDENTE. Che non c'entra niente col piano regolatore?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Che non c'entra col piano regolatore portuale, ma c'entra con il fatto che, come era incluso nella legge speciale, il compito del Magistrato alle acque era quello di realizzare questa ricostruzione morfologica della laguna, però fino a oggi non c'è questo piano.

In un accordo che noi avevamo fatto nel 2011, per evitare che continuasse questo fenomeno,

## BOZZA NON CORRETTA

---

avevamo detto come porto: «Ci mettiamo noi dei finanziamenti, perché tanto alla fine dobbiamo fare le opere di escavo e non sappiamo dove metterlo. Facciamo noi eventualmente gli interventi su progetti vostri approvati». Tuttavia, di progetti loro approvati al momento non ne abbiamo, quindi noi siamo costretti a continuare quest'opera di recupero del materiale che scivola giù.

Questo riguarda il canale Malamocco-Marghera e in particolare, come dicevo, la parte litoranea, che è quella che è soggetta, proprio per il fatto che è prospiciente alle casse di colmata, a questo fenomeno di interrimento.

Ci sono poi i canali «industriali», cioè i canali di penetrazione, che voi vedete nella mappa indicati. Ci sono i bacini di evoluzione e poi i canali di penetrazione.

PRESIDENTE. Dove sono?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Affianco a quella specie di dita che voi vedete, ci sono i canali che entrano...

PRESIDENTE. Può ripetere? Cosa stava dicendo di questi canali?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Ci sono i canali industriali, che sono canali di penetrazione. C'è il canale nord, c'è un piccolo canale che vedete più a nord ancora, che si chiama «Brentella», poi ci sono il canale ovest e il canale sud. Questi sono i tre principali (quattro con il Brentella) canali di penetrazione industriali, che sono stati realizzati circa cento anni fa. Ovviamente da oltre cento anni fa ci avviciniamo ai giorni nostri, però gli ultimi scavati risalgono agli anni 60-70.

Questi canali – parlo del sud in questo caso, che è un po' più largo degli altri – avevano un certo grado di inquinamento, però con le attività di escavo degli anni passati attualmente sono anch'essi a un livello di inquinamento limitato.

Se facciamo eccezione per il canale Brentella, gli altri sono fanghi che sono ascrivibili, in percentuale variabile, prevalentemente alle colonne A e B. Facciamo eccezione per il Brentella che è il primo canale, il più storico, e ha un grado di inquinamento più elevato degli altri, ma è anche quello meno utilizzato e non viene scavato normalmente.

PRESIDENTE. Quel canale, quindi, non ha passaggio di imbarcazioni...

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non ha passaggio di navi in realtà, ha passaggio di imbarcazioni di piccola taglia e ed è rimasto così.

PRESIDENTE. Chiedo la caratterizzazione dei fondali quando è stata fatta e se prima o poi ci sarà la necessità di una ricaratterizzazione.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Come stavo cominciando a dire prima, il protocollo del 1993 fissava queste colonne, che sono legate alla chimica più che ad altre funzioni, nel senso che si guardava chimicamente quali erano i vari inquinanti all'interno delle carote. Viceversa, da tre-quattro anni si sta proponendo un protocollo fanghi diverso, che guarda anche all'aspetto della biochimica, quindi prevede anche delle analisi su materiale vivo biologico.

Questo protocollo però, che è da tre-quattro anni che si sta cercando di ottenere, non è ancora stato approvato. Lo schema di questo protocollo dovrebbe prevedere che per quanto riguarda le sezioni in cui viene divisa la laguna si possa spostare il fango da una parte all'altra, purché la sezione che riceve questi sedimenti abbia le caratteristiche idonee per ricevere. In buona sostanza, come schema, quella di partenza dovrebbe essere simile a quella di arrivo. Tuttavia, si prevede un tipo di caratterizzazione e di verifica nuovo. Il «disciplinare» di questo nuovo protocollo allo stato non è ancora approvato, quindi noi siamo in buona sostanza nella terra di nessuno: abbiamo un protocollo esistente vigente, però non abbiamo i siti dove andare a mettere i fanghi.

PRESIDENTE. Il protocollo è quello del 1993?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì. Inoltre, c'è un protocollo che dicono costantemente che tra poco verrà approvato – io lo sento dire ormai da due anni – che dovrebbe cambiare sia lo schema di valutazione dei sedimenti che lo schema con cui si andrà a operare, quindi in questo momento noi...

PRESIDENTE. Io ho capito. Il protocollo potrebbe anche cambiare le regole di caratterizzazione.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Le cambia di sicuro.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. La mia domanda è: ho capito che il protocollo è del 1993, ma la caratterizzazione che voi avete detto (10 per cento A, 70 per cento B) quando è stata fatta? Un anno fa, sei mesi fa, dieci anni fa?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Se non ricordo male, l'ultima fatta sul Malamocco-Marghera è del 2016. Normalmente hanno un valore che può andare fino ai cinque anni o anche oltre, ma viene poi sottoposta alla richiesta di autorizzazione al PIOP (Provveditorato interregionale per le opere pubbliche), il quale valuta a seconda del tipo di canale e anche a seconda dei risultati delle caratterizzazioni stesse. Tuttavia, nell'ambito del Malamocco-Marghera l'ultimo intervento fatto si riferisce a non più di due-tre anni fa come dati di caratterizzazione.

PRESIDENTE. Quindi la caratterizzazione è stata fatta in questo canale, ma è stata fatta anche altrove?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. È stata fatta la caratterizzazione e viene anche fatta con una certa sistematicità, nel senso che non è che se si tiene quella di vent'anni fa, se c'è bisogno di un intervento puntuale si va a verificare cosa c'è lì per poter...

PRESIDENTE. Chi fa la caratterizzazione?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. La facciamo noi con delle analisi che vengono fatte da centri indipendenti, che ci restituiscono il tutto. Ovviamente questo si fa sempre assieme ad ARPA e insieme ad altri istituti. Ripeto che è il Magistrato alle acque, oggi Provveditorato interregionale opere pubbliche, che ci deve dire dove portare il materiale.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANDREA FERRAZZI. Per quanto riguarda i fanghi o sedimenti per il ripascimento si possono usare

## BOZZA NON CORRETTA

---

solo A?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Si possono usare A e B.

ANDREA FERRAZZI. Le faccio l'elenco delle domande. La seconda questione è una valutazione, oppure un'opinione vostra. Come mai il protocollo fanghi è fermo da così tanto tempo? Per l'escavo dei canali ordinario o straordinario è necessario attendere il nuovo protocollo oppure no? Visto che il protocollo fanghi del 1993 era di natura straordinaria, doveva riguardare solamente l'escavo dei canali di Venezia e doveva durare solo dodici mesi, per deduzione, dopo il dodicesimo mese o non si scava più nulla o siamo nella condizione del dodicesimo mese dopo il 1993.

Secondo il piano regolatore portuale qual è la profondità del Vittorio Emanuele? Su questo mi può rispondere subito, perché è collegata...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Parto dall'ultima. Il piano regolatore prevede sul Vittorio Emanuele -11.

ANDREA FERRAZZI. Siccome siamo tra i 6,5 e i 7,5 (oggi l'abbiamo percorso e lo abbiamo visto tutto), dal vostro punto di osservazione riportarlo a 11 metri è ordinaria o straordinaria manutenzione? Di conseguenza, servirebbe secondo voi la VIA o no?

L'ultima questione riguarda naturalmente lo scavo dei canali relativamente alle grandi navi e alla soluzione. In base al progetto che il Ministro Toninelli, se capiamo bene, vi ha incaricato di preparare, per quanto riguarda il porto di Chioggia a quanto ammonta lo scavo, se lo avete ipotizzato, in metri cubi?

Relativamente, invece, allo scavo che è già stato deliberato nel comitato del 7 novembre 2017, il canale nord, senza pensare al Vittorio Emanuele, a quanto ammonta in quel caso l'escavo necessario in metri cubi?

Infine, nel caso di Chioggia ci sarebbero attualmente canali navigabili per motonavi da 1.000 persone, attraverso la laguna, che potrebbero portare direttamente da Chioggia alla Marittima?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. La profondità a quota di piano regolatore del Vittorio Emanuele III è di -11 metri.

## BOZZA NON CORRETTA

---

Attualmente bisogna capire dove, ma comunque ci sono anche profondità superiori ai 7 metri. Mediamente siamo sui 7-8 metri. Il primo tratto è ancora utilizzato e, quindi, ha un'approfondita un po' più elevata.

Noi abbiamo stimato che per portarlo a -10,5 (non -11) i fanghi da scavare sono attorno a 1,5 milioni di metri cubi. In questo caso è necessaria una caratterizzazione, perché le caratterizzazioni del Vittorio Emanuele sono molto vecchie e, come si diceva prima, noi quando serve facciamo le caratterizzazioni.

Per dare una risposta, è chiaro che non è manutenzione ordinaria...

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo. Un milione e mezzo di metri cubi è riferito al Vittorio Emanuele?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, è quello che congiunge la città storica con Marghera. È chiaro che non stiamo parlando di un'attività ordinaria, nel senso che, se fosse ordinaria, andrebbe fatta costantemente, quindi è una manutenzione straordinaria da fare.

È ovvio che per rispondere se serve la VIA o meno c'è un'analisi da fare prima. In questo contesto, guardando la norma, a nostro avviso non servirebbe la procedura di VIA, però è evidente che per prudenza si può anche fare una verifica di assoggettabilità a VIA, quindi non è questo il problema.

Quando si parla di scavo per le grandi navi, qui entriamo in una definizione che non è chiarissima, nel senso che è ovvio che per le grandi navi, se ci riferiamo al Vittorio Emanuele III, l'escavo a 10,50...

ANDREA FERRAZZI. Mi riferisco solamente a Porto Marghera.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Per le navi da crociera di una certa stazza (stiamo parlando di 135.000, 200.000, lunghezza 345 per capirci, che sono le odierne ammiraglie del settore), il Malamocco-Marghera non ha queste esigenze di escavo, in quanto l'escavo che noi stiamo proponendo riguarda prevalentemente le navi da carico che hanno un pescaggio vicino ai 12 metri.

Le navi da crociera pescano intorno ai 9-10 metri, quindi essendo più alte, siccome la sezione del canale è così, più distanti sono dal fondo ovviamente, più la sezione del canale è larga e,

## BOZZA NON CORRETTA

---

quindi, problemi non ce ne sono.

Sul progetto Chioggia ci è stato richiesto più che altro di fare uno studio...

ANDREA FERRAZZI. Immagino che sarebbe previsto il bacino di evoluzione davanti al canale nord. In quel caso quanti metri cubi sarebbero necessari?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Naturalmente i bacini di evoluzione consentono la rotazione di navi... Noi abbiamo già portato a Marghera e già escono da Marghera navi di quella dimensione, perché c'è Fincantieri. Siccome non è il peso del passeggero quello che fa il pescaggio, le navi che escono da Fincantieri già oggi lo dimostrano.

Abbiamo anche portato quelle navi più volte durante il Redentore a Marghera fino al 2013, momento in cui le compagnie hanno deciso di non farle più scalare da noi e hanno ridotto a 96.000 massimo la stazza delle navi che portavano. Da quel punto di vista, non vi è necessità di scavare il canale per quelle navi, ma vi è necessità per le navi da carico.

Per quanto riguarda l'*input* del ministro, non era quello di redigere un progetto, perché i progetti hanno una loro caratteristica tecnica, richiedono dei tempi e richiedono anche degli studi e dei professionisti che li facciano, con una gara normalmente e, quindi, con tempi più lunghi. Questa era un'idea concettuale. Lo sviluppo dell'idea concettuale ha portato a un'ipotesi di realizzazione di questo porto – in questo caso è un nuovo porto – a Chioggia, che prevede un escavo che a seconda di come vengono strutturati i bacini di evoluzione e i canali di accesso, va dai 6 ai 7 milioni e qualcosa di metri cubi non caratterizzati. Non abbiamo fatto la caratterizzazione in questo caso.

Il progetto canale nord, che noi avevamo proposto per dare una risposta rapida, era in più fasi. Nella prima fase l'escavo era risibile, perché riguarda soltanto una piccola... Ripeto che il canale nord è proprio quello da cui escono le navi di Fincantieri.

Per quanto riguarda Chioggia, le motonavi e i collegamenti, più che altro il problema è la tempistica, perché percorrendo i canali che ci sono forse ci sarebbe un problema. Bisognerebbe almeno avere un disegno delle motonavi per poter dire qualcosa. Il tempo comunque è di circa due ore di percorrenza in un verso e nell'altro. Tenuto conto che la nave normalmente deve sbarcare tutti i passeggeri, pulire le cabine e reimbarcarli, c'è un problema di tempi.

PRESIDENTE. L'ultima precisazione e poi diamo la parola anche agli altri.

## BOZZA NON CORRETTA

---

ANDREA FERRAZZI. Esiste uno studio progettuale, come lei l'ha chiamato, o qualcosa di più su Porto Marghera?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Su porto Marghera in realtà ci sono anche dei progetti di privati che sono stati presentati. Non hanno le caratteristiche per essere definiti *project financing*, però ci sono dei progetti che sono stati presentati e che sono in Autorità.

TULLIO PATASSINI. Ringrazio il segretario generale e il direttore tecnico per la loro presenza qui, che è importante, anche perché molti utili suggerimenti e indicazioni sono stati dati durante il sopralluogo che è stato fatto questo pomeriggio in laguna.

Faccio una premessa di ordine metodologico. Decidere che una procedura sia assoggettata a VIA o non sia assoggettata a VIA non spetta né all'autorità portuale né a questa Commissione. Dico questo come chiarezza di ordine metodologico. Ci saranno gli organi deputati a ciò che si preoccuperanno di qual è la procedura migliore nel caso specifico.

Dire in laguna, dove c'è una legge speciale, dove ci sono mille anni di storia, dove c'è un magistrato delle acque, cos'è ordinario o cos'è straordinario, permettetemi – lo dico a tutti quelli che sono in questa stanza – ma su questi percorsi non mi azzarderei, perché lasciano un po' il tempo che trovano.

Nello specifico, invece, c'è un altro aspetto, il famoso protocollo del 1993 che voi avete citato. La domanda che vorrei farvi (entro nel merito specifico delle cose) è quand'è che si è iniziato a ridiscutere questo protocollo, a che punto siamo, quali sono i nodi, se c'è una bozza di protocollo e se a vostro avviso la nuova riformulazione del protocollo potrebbe risolvere le criticità che voi avete evidenziato in ordine alla gestione, sistemazione e modifica dei fanghi.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Faccio una premessa: noi come autorità di sistema non siamo stati coinvolti fino a marzo di quest'anno nell'elaborazione del protocollo nuovo, perché la competenza di quel protocollo – ripeto – non è nostra, ma è dell'ex Magistrato alle acque.

Da quello che sappiamo, l'inizio dei lavori per il nuovo protocollo è del 2016. Una bozza di protocollo c'è, è stata discussa e confrontata anche di recente. Come dicevo prima, quello che manca è la parte attuativa. Una volta stabilito che lo schema logico è questo, poi come fare le analisi, come fare i carotaggi, quanto tempo i molluschi devono rimanere all'interno del fango, tutte

## BOZZA NON CORRETTA

---

queste cose non sono ancora state definite. Per quanto ne sappiamo, oggi non è vicinissima l'approvazione di questo nuovo protocollo.

Questo nuovo protocollo dovrebbe consentire – ma è un'ipotesi – una più agevole gestione dei sedimenti, perché in buona sostanza, da quello che si è capito, mentre prima si pensava che la parte ex industriale, cioè Marghera, avesse dei sedimenti altamente inquinati, mentre il resto della laguna avesse dei sedimenti puliti, con le analisi di caratterizzazione che sono state estese un po' a tutta la laguna ne è emerso un quadro differente: l'80 per cento abbondante della laguna di Venezia ha mostrato caratterizzazioni che stanno in colonna A e B, non in colonna A.

A questo punto si dice che all'interno di alcuni corpi idrici in cui viene sezionata la laguna, dove ci dovrebbe essere una certa omogeneità di presenza di questi sedimenti, lo spostamento da una parte all'altra dovrebbe consentire una più agevole individuazione delle aree dove andare a conferire i fanghi. Questo è un po' lo schema. Se è vero o no, lo vedremo quando cominceremo a utilizzare questo protocollo e vedremo quali sono i risultati, secondo – ripeto – delle regole che oggi non sono ancora state definite. L'unica certezza che noi abbiamo in questo momento è che queste caratterizzazioni ci costeranno da tre a quattro volte, se non di più, rispetto alle attuali caratterizzazioni, che sono basate – ripeto – solo sul metodo chimico. Questa è l'unica certezza che in questo momento abbiamo.

Non ho risposto prima a una domanda del senatore Ferrazzi: perché siamo fermi? Siamo fermi perché l'ente che dovrebbe dirci dove mettere i fanghi di tipo A e B non ce lo sta dicendo. Non è in grado di dircelo perché magari non ha...

PRESIDENTE. Qual è l'ente?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Il Provveditorato interregionale opere pubbliche, ex Magistrato alle acque.

Dovrebbe avere forse la finanza per poterle realizzare, questo non lo sappiamo. Al momento quando chiediamo dove possiamo mettere i sedimenti tipo A e B non ci viene data una risposta. Abbiamo più volte manifestato l'esigenza di poter scavare il Malamocco-Marghera, anche perché c'è una cosa che non ho detto: la legge n. 84 del 1994 ci obbliga all'escavo, cioè dice «voi avete l'obbligo di mantenimento della navigabilità dei canali, quindi voi dovete mantenere i canali che utilizzate ovviamente, non quelli che non si utilizzano, in condizioni da poter consentire al naviglio di entrare». Pertanto, noi facciamo le richieste con una certa insistenza, perché dobbiamo garantire la navigabilità dei canali di grande navigazione. Questo è il punto.

## BOZZA NON CORRETTA

---

È una situazione un po' kafkiana, nel senso che da un lato si dice che i sedimenti sono importanti, non possono essere dispersi, perché sono materiale che ci serve per ricostruire la laguna, dall'altro non si fanno le attività per ricostruire la laguna e, quindi, poi non si sa dove mettere i sedimenti. Il tutto resta bloccato, con danno all'economia complessiva e probabilmente anche all'ecosistema lagunare complessivo.

PRESIDENTE. Io avrei alcune domande per chiarire meglio. I provvedimenti autorizzativi per il dragaggio, per l'attività, da chi sono emessi e chi ne cura l'attività istituzionale?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I dragaggi vengono fatti da noi, come dicevo prima, perché la legge n. 84 del 1994 affidava prima alle autorità portuali e oggi all'autorità di sistema portuale il compito di mantenere la navigabilità, quindi di effettuare il dragaggio dei canali di accesso e di grande navigazione del porto.

Le autorizzazioni, invece, vengono dal Magistrato alle acque, oggi Provveditorato interregionale opere pubbliche. Vi è poi un intervento intermedio da parte della capitaneria, che definisce le regole della sicurezza della navigazione, quindi con propria ordinanza dice: «attenzione che in quel tratto di canale ci sono operazioni di escavo in corso».

PRESIDENTE. Trezze è una discarica, quindi? Voi avete detto...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non è una discarica perché il materiale dragato non è oltre colonna C pericoloso. Solo ciò che è oltre C e pericoloso...

PRESIDENTE. Si chiama confinamento tecnicamente?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, è un confinamento, l'isola è confinata.

PRESIDENTE. Quindi, se ho capito bene, questa isola di confinamento è in via di esaurimento, cioè è satura? È alta 10 metri?

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, possiamo dire che è a livelli prossimi alla saturazione.

PRESIDENTE. C'è un progetto eventualmente per alzare l'altezza? Tecnicamente è possibile?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. C'è un progetto di rialzo.

PRESIDENTE. E chi lo deve...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sempre l'ex Magistrato delle acque, PIOP, con i soggetti gestori dell'isola.

PRESIDENTE. Anche perché altrimenti o si fa un altro contenimento oppure va mandato fuori?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Ripeto che la legge speciale per Venezia dice che non si può portare fango fuori dalla laguna.

PRESIDENTE. Quindi, le cose sono due: o si amplia Trezze o all'interno del porto di Venezia se ne fa un'altra simile? Queste sono le due alternative?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì. Ripeto: forse l'alternativa più semplice sarebbe che ci fossero le ricostruzioni delle barene che sono previste dalla legge speciale e, quindi, che attraverso l'uso dei fanghi si realizzasse la ricostruzione delle barene. Non so di che tipo sia il problema, se finanziario o di altro tipo. In questo momento non abbiamo queste barene, questi luoghi dove andare a mettere i fanghi, anche se puliti.

PRESIDENTE. Quindi, comunque la responsabilità è dell'ex Magistrato delle acque?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non voglio parlare di responsabilità. La cura di questa parte...

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. L'autorità che deve decidere.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, noi possiamo solo chiedere che vengano realizzate.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande sui dragaggi, io passerei al tema del SIN.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Il SIN ovviamente è stato realizzato parecchi anni fa, poi nella procedura di SIN sono stati tolti i canali, quindi il SIN attualmente è solo terra.

I SIN, come sapete, nascevano – ne sono nati molti in Italia – con l'idea che poi lo Stato in qualche modo finanziasse le opere di bonifica di queste realtà. Non è andata così, non ci sono stati finanziamenti ingenti.

Per quanto riguarda l'autorità portuale prima e l'autorità di sistema oggi, noi stiamo facendo ingenti opere di bonifica ambientale di larghe parti del porto. Ne possiamo citare alcune. Abbiamo realizzato la bonifica di Alumix, di 36 ettari, per un costo di 14 milioni di euro. Siamo impegnati attualmente nella bonifica di 67 ettari dell'ex area Montefibre, dove abbiamo già investito 12 milioni di euro.

Abbiamo investito 4,5 milioni per la bonifica relativa all'ampliamento del parco ferroviario del porto di Marghera, di circa 7,5 ettari. Abbiamo 600.000 euro per la darsena in canale ovest e 650.000 euro impegnati per la bonifica delle aree di via dell'Elettricità. Abbiamo già speso un milione di euro per la bonifica del nodo di Malcontenta, dove è stato realizzato un nodo stradale nuovo ed è stata fatta la bonifica dei terreni.

Abbiamo 240.000 euro di smaltimenti in via della Geologia e 50 milioni di euro per marginamenti ambientali. Per quanto concerne i lavori di bonifica di cui alla variante del terminal container di Monte/ Syndial, che comprende la bonifica di tutti i 90 ettari, abbiamo un decreto del Ministero dell'ambiente, ma dobbiamo attendere l'approvazione del CIPE del progetto preliminare per partire con i lavori.

Se ci sono domande, siamo a disposizione.

PRESIDENTE. Veniamo alle competenze. Per quanto riguarda le palancole...

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I marginamenti.

PRESIDENTE. Di chi è la competenza?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. È del Magistrato delle acque, PIOP.

PRESIDENTE. Quindi non è vostra?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. No.

PRESIDENTE. La vostra competenza è sulle banchine?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì.

PRESIDENTE. Solo su quello?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì.

PRESIDENTE. Quindi, queste opere che avete fatto riguardano le banchine?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. In alcuni casi quando c'è da realizzare una banchina c'è un intervento da parte nostra, che può essere in aggiunta a quello fatto dal Magistrato alle acque, per la realizzazione della banchina e, quindi, per una finalità ambientale-portuale.

Vi possono essere anche delle banchine realizzate da noi, con tecnica diaframma e impermeabilizzazione, che impediscono definitivamente... Con le palancole non so quale sia la vita utile, invece le realizzazioni che noi facciamo di banchine a diaframma in calcestruzzo con l'impermeabilizzazione hanno una durata di un centinaio d'anni, se non di più.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. Per fare tutto quello che dovete fare quanto occorre spendere e quanto è stato speso finora?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Io le ho letto quello che abbiamo speso. Abbiamo messo noi soldi nostri.

PRESIDENTE. Fino adesso quant'è la somma che avete speso?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Faccio un calcolo veloce: 77-78 milioni di euro più o meno gestiti da noi.

PRESIDENTE. Quindi voi avete speso questi soldi. Quanto ancora manca da effettuare e quanti soldi avete ancora per effettuare questi lavori?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I lavori di grande infrastrutturazione competerebbero – lo sottolineo – allo Stato, secondo la legge istitutiva delle autorità portuali. In realtà, noi di fondi statali ne riceviamo abbastanza pochi. C'è questa bonifica dell'area di 90 ettari. Noi fino a oggi abbiamo realizzato 12 milioni di euro di bonifica su quell'area. Questa è ancora...

PRESIDENTE. Quale area?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Monte/Syndial. È un'area di 90 ettari, ex industria chimica. Abbiamo un progetto, che è stato approvato da pochissimo, da quindici giorni circa, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e un progetto di bonifica approvato dal Ministero dell'ambiente, però entrambi per andare avanti hanno bisogno di un'autorizzazione CIPE, perché vi è un finanziamento del CIPE su quest'area.

Adesso abbiamo ricevuto l'approvazione del progetto preliminare da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo progetto prevede che noi facciamo degli interventi di studio e poi, terminati questi interventi di studio, passiamo il tutto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è il proponente al CIPE, per la realizzazione di un terminal container su quell'area.

## BOZZA NON CORRETTA

---

Quando il CIPE approverà il progetto preliminare, noi avremo tutte le autorizzazioni per poter procedere alla bonifica dell'area.

PRESIDENTE. Con quali soldi?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Con i soldi in parte del CIPE, in parte...

PRESIDENTE. Che già avete?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Noi oggi abbiamo un finanziamento del Ministero dello sviluppo economico per un pezzo di quell'area, un finanziamento che ci attende da una finanziaria per il resto dell'area e poi dobbiamo metterci noi altri 30-40 milioni di euro. Il quadro complessivo per Monte/Syndial vale oltre 200 milioni di euro.

PRESIDENTE. In generale voi fino adesso avete speso questi 76 milioni.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, dal bilancio...

PRESIDENTE. Sì, vostro, con i soldi dati da...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Il bilancio dato dai nostri... Noi abbiamo la gestione del demanio da cui ricaviamo dei fondi, le tasse portuali da cui ricaviamo dei fondi e abbiamo poi dei costi. Ciò che resta lo investiamo in questo tipo di attività. Abbiamo un avanzo di parte corrente di circa 20-24 milioni di euro all'anno, che servono per le manutenzioni.

PRESIDENTE. In teoria per fare tutti i lavori di vostra competenza che servirebbero, in tutto il porto, c'è una stima dei soldi? Non è calcolabile?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico*

## BOZZA NON CORRETTA

---

*setentrionale*. Dipende da cosa intendiamo. Per esempio, l'escavo del Vittorio Emanuele ha una stima di importo di costo da 30-40 milioni di euro. Se qualcuno mi dice «devi fare il porto a Chioggia», solo la realizzazione delle opere portuali vale intorno ai 200 milioni.

PRESIDENTE. Allora riformulo la domanda. Di quello che vi è stato chiesto per adesso di fare cosa manca? Ci sono i soldi per farlo o non ci sono?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Attualmente l'intervento maggiore è quello sul Monte/Syndial che vale intorno ai 200 milioni di euro. Di questi noi abbiamo disponibili 150 milioni di euro più o meno. Altri 130 li avevamo già investiti noi, attivando dei mutui che stiamo pagando, per l'acquisto, le bonifiche e le opere propedeutiche su Monte/Syndial. Questa è l'opera più importante che noi stiamo portando avanti.

Abbiamo poi il piano triennale dei lavori, con riflessi annuali, rispetto al quale noi interveniamo – ripeto – con le nostre disponibilità finanziarie, che ammontano più o meno per interventi di questo tipo sui 30-40 milioni di euro all'anno. Questo è il quadro. Dobbiamo fare manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria e i nuovi interventi.

PRESIDENTE. Quindi il vostro *budget* è di 30-40 milioni l'anno per tutto?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. La nostra disponibilità annuale è quella, poi abbiamo...

PRESIDENTE. Li spendete tutti?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, li spendiamo, tanto che abbiamo dovuto fare mutui per acquisire, per esempio, le aree di Monte/Syndial e fare interventi di bonifica e di mantenimento.

VINCENZO D'ARIENZO. Grazie per tutte le spiegazioni, anche in condizioni di difficoltà per chi non conosce bene...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico*

## BOZZA NON CORRETTA

---

*setentrionale*. Sarebbe stato importante poter proiettare magari e presentare la cosa, ma non...

VINCENZO D'ARIENZO. A me interessa una cosa di carattere generale, avendo compreso bene molte delle tematiche che lei ha affrontato.

Mi pare di capire che ci sia un quadro complessivamente abbastanza critico, fatto da mancate decisioni (poi vedremo per quale ragione), scarsità di risorse, che poi incide negativamente sulla riqualificazione dell'intera laguna da quello che ho capito e, quindi, sarà oggetto di riflessione nelle successive riunioni della Commissione.

A me interessa sapere una cosa. Spesso lei ha fatto riferimento alla norma, quindi agli obblighi operativi che la norma, soprattutto la legge speciale per Venezia, imporrebbe sia all'autorità sia agli altri. Eppure mi pare di aver capito che non tutti quegli adempimenti vengono effettivamente realizzati.

Quali sono le criticità che lei ha rilevato, ovviamente solo per la parte dell'autorità, nella legge speciale per Venezia, per quanto riguarda la parte rifiuti, quella di cui si occupa questa Commissione? Le chiedo una riflessione critica su questa parte della norma, per poi cercare di capire come si può eventualmente avviare un riesame di questi aspetti.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. A mio avviso, la norma ha una visione corretta. La norma dice che il fenomeno della marea depaupera di sedimenti la laguna, quindi porta via del materiale. Pertanto, se tu scavi canali, non poi mandarli fuori, perché aggiungeresti danno al danno. Al danno naturale aggiungi un danno basato sull'attività umana. Quindi, dice che quello che si tira su dai canali va riusato per riconfigurare la laguna, in modo da mantenere un bilancio che sia il meno negativo possibile. La norma di per sé ha una visione lungimirante e corretta. Il problema è che poi nel corso degli anni – ripeto, non so quali siano le cause – per carenza decisionale, carenza finanziaria eccetera, non si è portato avanti quello che la norma prescrive e, quindi, alla fine noi ci troviamo oggi in una situazione che io prima ho definito kafkiana.

Io giustamente dovrei dare questi sedimenti, in modo che si ricostruisca la dinamica lagunare, ma nessuno mi dice dove posso conferirli e, quindi, non possono neanche scavarli. Pertanto, faccio un doppio danno: da un lato non faccio quello che la legge prevedeva venisse fatto e dall'altro non riesco a mantenere i canali di grande navigazione a un livello tale da consentire il massimo utilizzo economico del bene porto.

## BOZZA NON CORRETTA

---

VINCENZO D'ARIENZO. Quindi, se lei dovesse fare una classifica delle criticità, metterebbe al primo posto le mancate decisioni da parte del provveditorato.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Da parte del provveditorato metto un punto di domanda, se è solo lui o se...

VINCENZO D'ARIENZO. Delle autorità decisionali.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Ecco, perché il provveditorato riceve i soldi dallo Stato. Noi abbiamo una certa indipendenza di bilancio, come cercavo di spiegare, quindi in qualche modo abbiamo delle risorse per poter fare la manutenzione anche dei canali. È chiaro che un'altra istituzione può non averla.

SILVIA BENEDETTI. Ringrazio il segretario generale e il direttore tecnico. Io vorrei capire una cosa relativamente alla caratterizzazione dei fanghi. Come funziona a livello di analisi? Voi avete dei laboratori di riferimento? Fate tutto con ARPAV? Fate una doppia analisi?

Ovviamente lei ha parlato prima di caratterizzazione prettamente chimica e immagino sia quello che viene richiesto dal protocollo fanghi. Quindi fate quello e non fate nulla altro eventualmente in aggiunta per spontanea iniziativa?

ANDREA MENIN, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. I servizi di caratterizzazione vengono effettuati attraverso degli appalti pubblici, sono dei servizi veri e propri, specialistici. Ovviamente, a seconda dell'importo, può diventare un pubblico incanto, un'asta pubblica, e vengono invitate ovviamente le ditte che hanno i requisiti tecnici, le certificazioni dei laboratori accreditati per poter fare questo tipo di analisi.

Noi ci riferiamo ancora al protocollo del 1993, che è lo stesso anno in cui è stato redatto il piano morfologico, giusto per capire più o meno l'epoca. L'analisi è solo chimica, perché questo viene richiesto da questo protocollo. Il nuovo protocollo, invece, che è in fase di redazione e che si porta dietro tutti gli aggiornamenti degli ultimi decreti ministeriali sulla parte ambientale (il 173 eccetera), comprende anche la parte biologica-tossicologica e, quindi, come vi spiegava il segretario generale, anche le valutazioni in merito alla parte animale che popola la laguna, con analisi di questo tipo e anche verifiche in situ con gabbiette. Gli animali vengono messi per un tot di tempo, vengono tirati fuori e poi portati in laboratorio per valutare l'effetto.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. Per i marginamenti e le palancolature ho dei dati generici e una visione d'insieme, nel senso si è fatto la stragrande maggioranza di quello che serve, tranne una piccola percentuale. Questo, però, non è competenza vostra. Per il SIN, però, oltre ai marginamenti, bisogna fare anche le banchine. Io vorrei, quindi, capire per le banchine, che sono competenza vostra, quanto manca per completare le opere previste per la bonifica del SIN e quali sono i costi. Ci sarà un progetto? Vorrei avere una visione per capire.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Le manca un tassello, perché forse non sono stato chiaro io. Porto Marghera è nata cent'anni fa con una visione diversa da quella che si era sviluppata fino a quel momento in tutta Italia. Nasce sul presupposto che vi siano degli investitori privati che realizzano, come si diceva allora, in bocca di porto le industrie. Porto Marghera è pubblica per tutta la parte che sta vicino all'acqua, come è previsto dallo Stato dappertutto, quindi noi abbiamo la competenza demaniale. Lo «Stato» e noi come utenti siamo proprietari soltanto di una fascia di banchina, tranne alcune parti che sono state acquisite negli anni. Normalmente è una fascia di banchina vicino all'acqua, di ampiezza di 10-15 metri a seconda dei punti, che è di competenza dello Stato e, quindi, gestita da noi. Il resto è in mano ai privati, che l'hanno utilizzata per un centinaio d'anni, l'hanno sfruttata, hanno creato inquinamento e, quindi, hanno anche l'onere conseguente delle bonifiche.

Quando si parla della banchina è una cosa. Noi abbiamo realizzato le banchine operative, che sono circa 30 chilometri, nel porto di Venezia. Queste banchine al momento sono sufficienti per le attività che si svolgono. Dove noi realizziamo la banchina nuova realizziamo anche la separazione e la diaframmazione, quindi il contenimento, della parte a terra, che molto spesso è stata creata negli anni del boom industriale e ha un grado di inquinamento. Si tende a proteggere il mare e la laguna da questo inquinamento che sta alle spalle. Da qui nasce il discorso della conterminazione e, quindi, delle palancole come idea di separazione.

Tuttavia, come dicevo, non abbiamo un compito di bonifica di tutto quello che c'è nel SIN. Noi abbiamo fatto queste bonifiche acquisendo le aree, molto spesso con fondi nostri, preparando un progetto di bonifica e poi, sperando talvolta nello Stato, come nel caso di ...

PRESIDENTE. Voi avete detto: «non ci è stato affidato il compito di fare tutto, perché ci sono anche aree private». Del compito che vi è stato affidato, quanto avete realizzato e quanto vi manca? Perché non è ancora stato realizzato e quando è previsto che venga realizzato?

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Ripeto: siccome il nostro compito non è quello di bonificare il tutto, noi agiamo con l'aspetto portuale, quindi, se abbiamo la necessità di ampliare le aree portuali, perché riteniamo vi sia la possibilità di metterle a reddito, sviluppare economia, occupazione, traffici eccetera, allora noi acquisiamo normalmente le aree. In condizioni normali si direbbe che vengono acquisite al demanio, ma molto spesso questo ha dei tempi molto lunghi per l'esproprio eccetera, quindi si arriva normalmente all'acquisto delle aree.

Attualmente noi abbiamo acquistato i 90 ettari di quell'area, che oggi sono quelli che dovrebbero consentirci per i prossimi dieci-quindici anni lo sviluppo delle attività portuali. Quello è il principale intervento sul quale noi oggi siamo impegnati. Quell'intervento, per andare avanti più rapidamente – se questa è la domanda – richiede un'approvazione rapida da parte del CIPE, che dovrebbe dire: «Bene, i finanziamenti che ti abbiamo destinato valgono, ma prima ancora vale il tuo progetto». Infatti, noi in questo momento dobbiamo proporre al CIPE il progetto preliminare. Preliminare, definitivo ed esecutivo sono i tre livelli di progettazione. Sono cinque anni che ci lavoriamo. Abbiamo atteso tre anni l'approvazione della variante del progetto di bonifica. Noi stiamo cercando di portare avanti questo. Se rapidamente il CIPE ci approva, possiamo partire con le opere di bonifica dei 90 ettari. A quel punto abbiamo circa 200 milioni di euro, divisi tra varie componenti, da spendere su quell'area per bonificarla e metterla a reddito.

I tempi tecnici per fare questo, se tutto filasse liscio, sarebbero di tre anni; se, come prevediamo, ci sarà qualche piccolo intoppo, arriveremmo a cinque anni prima di metterlo a reddito.

PRESIDENTE. La mia domanda è: avete scelto questa banchina voi, questi 90 ettari che avete detto? Perché avete scelto quella? Perché solo quella? Ne sceglierete presto altre? Qualcun altro vi dovrà dire di sceglierne altre? Perché vi state limitando a quei 90 ettari?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Novanta ettari non sono pochi, sono 900.000 metri quadri.

PRESIDENTE. Come giustamente ha detto lei, non è tutto.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. No, è chiaro.

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. Quindi è perché non vi danno i soldi e non ci sono i soldi, perché nessuno stabilisce cosa va fatto oltre quello?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Se avessimo la capacità finanziaria di poter procedere alla realizzazione degli interventi, con un aspetto di ritorno nel lungo periodo... Sottolineo il lungo periodo. Noi quando diciamo che prendiamo il terminal e lo realizziamo, pensiamo che quel terminal valga 60-70 anni minimo come durata, quindi...

PRESIDENTE. Sono investimenti a lungo...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sono investimenti che solo il pubblico può fare, per capirci. Noi quando abbiamo scelto di prendere l'area Monte/Syndial abbiamo preso innanzitutto un'area che era disponibile, perché era un'area che era ormai abbandonata dalla parte industriale. È un'area che sta di fronte all'attuale terminal container, all'ingresso di un canale navigabile e, quindi, ha caratteristiche portuali per trovare uno sviluppo economico.

Una volta realizzato questo terminal, noi contiamo di poter recuperare gli investimenti che sono stati fatti sulla realizzazione del terminal container dell'area Monte/Syndial. Questo è il nostro progetto: la realizzazione di un terminal container sull'area Monte/Syndial. Abbiamo altri progetti...

PRESIDENTE. Questi sono 90 ettari?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Novanta ettari.

PRESIDENTE. Avete altri progetti a parte questo?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Certo, abbiamo progetti di manutenzione delle strade, dei ponti...

## BOZZA NON CORRETTA

---

PRESIDENTE. No, sulle banchine, su altre aree.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Allo stato attuale, una volta realizzato questo, per i prossimi dieci anni noi abbiamo lavoro su queste banchine. È chiaro che, se domani viene fuori la possibilità di acquisire altre aree, da bonificare o bonificate...

PRESIDENTE. Quindi non avete altri progetti?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Non abbiamo nessuna preclusione da questo punto di vista, assolutamente.

PRESIDENTE. La mia domanda era: «avete altri progetti?». La risposta è: «no». Ho capito bene?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Adesso noi abbiamo un progetto nel piano regolatore, dal quale emergerà poi il sistema all'interno del quale ci stiamo muovendo per lo sviluppo del porto. All'interno del piano regolatore è chiaro che tutte le aree di Porto Marghera per noi sono aree buone per sviluppare il porto.

PRESIDENTE. La mia domanda è semplice: oltre a questi 90 ettari, avete altri progetti in fase di progettazione, in nuove aree?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. In nuove aree progetti che si possano definire tali no.

PRESIDENTE. Questo volevo sapere.

VINCENZO D'ARIENZO. Mi pare di aver capito che nell'ambito della complessità del SIN la parte Monte...

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Monte/Syndial, Montedison/Syndial.

## BOZZA NON CORRETTA

---

VINCENZO D'ARIENZO. A parte questa che avete acquisito per le vostre legittime aspettative future, le parti di vostra competenza all'interno del SIN sono tutte bonificate, da quello che capisco.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Sì, le nostre sì.

VINCENZO D'ARIENZO. Presidente, è importante questo passaggio. L'autorità portuale ci dice qui che la parte di loro competenza, a parte questa acquistata, sulla quale vi farò un'altra domanda, è completamente bonificata. È importante.

Lei ha fatto riferimento alla necessità di accelerare i tempi al CIPE per il progetto preliminare per la bonifica dell'area che avete comprato, che dovrebbe per i prossimi 70 anni garantire lo sviluppo del porto di Venezia e costa circa 220 milioni di euro. Ho capito bene? Voi ne avete una parte, 150 se ho capito bene.

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Dalla finanziaria dovremmo avere 90 milioni scarsi, 85-88, adesso non ricordo esattamente. Abbiamo una cinquantina di milioni di euro finanziati dal Ministero dello sviluppo economico e poi pensiamo che dovremo investire 40 milioni di euro nostri, più quelli che abbiamo già investito, che sono 130 milioni di euro.

VINCENZO D'ARIENZO. Ipotizziamo che tutto questo si realizzerà tra qualche anno, quindi andrà una cifra... Comunque, in ogni caso il progetto preliminare è stato già depositato per l'approvazione?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Il progetto preliminare è stato approvato in questo momento dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindici giorni fa ci hanno restituito il progetto approvato, non con delle prescrizioni di tipo infrastrutturale, ma con l'indicazione di predisporre alcuni studi su alcuni aspetti.

VINCENZO D'ARIENZO. E questo incide sull'approvazione del CIPE?

## BOZZA NON CORRETTA

---

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Per quanto riguarda i tempi, diciamo che ci porta via qualche mese.

VINCENZO D'ARIENZO. Dopodiché è pronto per l'approvazione?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. Dopodiché lo passeremo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché è lui il soggetto proponente al CIPE. Infatti, è una delle poche opere ancora in legge obiettivo.

VINCENZO D'ARIENZO. A quanto ammontano in ettari all'interno del SIN le parti non bonificate, se conoscete questo dato?

MARTINO CONTICELLI, *Segretario generale dell'Autorità portuale del mar Adriatico settentrionale*. No, non conosciamo questo dato, perché molte aree sono private. Possiamo dirle che, per esempio, c'è Alcoa che sta operando la bonifica del loro sito industriale. Noi lo sappiamo perché hanno una banchina in concessione da noi e vogliono usare la banchina per portare via il materiale derivante dalle attività di bonifica e, quindi, siamo in stretta relazione.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, vi ringraziamo e dichiaro conclusa l'audizione

**La seduta termina alle 18.46.**