

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 A VENEZIA

VENERDÌ 28 NOVEMBRE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del direttore tecnico dell'autorità portuale di Venezia, Nicolò Torricello.

La seduta comincia alle 11.30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore tecnico dell'autorità portuale di Venezia, Nicolò Torricello.

Buongiorno. Grazie di essere qua. Abbiamo visto che è stato delegato dal presidente, il professor Paolo Costa. Noi chiaramente oggi l'audiamo con grande interesse, perché l'autorità portuale è importante, però comunichi al suo presidente che, se avremo bisogno, lo convocheremo direttamente a Roma. La prassi è che viene il presidente e si porta con lui chi ritiene possa essere importante per l'audizione. Può capitare, però comunicategli che molto probabilmente lo richiameremo a Roma.

La nostra Commissione si occupa di problematiche legate al ciclo dei rifiuti e alle bonifiche e più propriamente della parte che riguarda gli illeciti di carattere amministrativo e/o ambientale o potenziali tali.

Voi siete un'autorità portuale importante e avete una situazione di estremo interesse da tanti punti di vista. Pertanto, ci interessa avere, dal vostro punto di vista, un quadro delle attività rispetto alla situazione di cui noi ci occupiamo.

Immagino che ci abbiate presentato una documentazione.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Sì. Pensavamo di poter proiettare delle *slide*. Abbiamo delle copie da distribuire.

PRESIDENTE. Perfetto. Le chiedo di focalizzarsi sugli aspetti che voi ritenete di maggiore interesse. Saltiamo le parti generali. Chi è interessato le approfondirà.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterranno opportuno, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta. Questo vale nel caso in cui ci siano elementi di segretezza che non si vogliono rendere pubblici.

L'ingegner Torricello è accompagnato da una sua collaboratrice. Eventualmente, se prenderà la parola, dica il suo nome, in modo che dal rendiconto si capisca chi sta parlando.

Cedo, dunque, la parola all'ingegner Nicola Torricello, direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia, affinché ci faccia un quadro della situazione.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Vi ringrazio per la possibilità che ci avete accordato. Devo portare le scuse del presidente e del segretario, perché una serie concomitante di appuntamenti ci ha portato a suddividerci tra gli stessi.

Io sono il direttore tecnico dell'Autorità portuale. Gestisco nella fattispecie le opere dell'Autorità portuale, la manutenzione dei beni demaniali e quella piccola parte di carattere ambientale, compresi i rifiuti, che riguarda le Autorità portuali.

Nella presentazione in Power Point che avevamo preparato abbiamo elencato brevemente i compiti dell'Autorità portuale per ricondurli al mandato di questa Commissione. I nostri compiti sono sostanzialmente la manutenzione e le nuove opere all'interno del demanio portuale e dell'ambito portuale, che evidentemente implica anche la gestione dei rifiuti che

vengono prodotti all'interno dei nostri cantieri. Secondariamente, ma non per importanza, siamo soggetto concedente per quanto riguarda il servizio di raccolta di dei prodotti dalle navi.

Per quanto riguarda i cantieri dell'Autorità portuale di Venezia, abbiamo un'estesa superficie di gestione, che comprende non soltanto le superfici di terra, ma anche i canali portuali e che ci vede impegnati annualmente nel dragaggio dei canali e in attività di modifica, nuova costruzione e manutenzione delle infrastrutture.

Questo ci porta costantemente a una gestione di rifiuti all'interno dei cantieri affidati all'autorità portuale. In questo ambito, ordinariamente noi individuiamo come soggetto produttore di rifiuti l'impresa esecutrice, che però risponde all'Autorità portuale per quanto riguarda la tracciabilità.

Evidenzio questo aspetto, che sembrerebbe secondario, perché la sezione di Marghera cade all'interno del sito di interesse nazionale, quindi dobbiamo costantemente far fronte alla gestione dei rifiuti. Questo forse è il punto che può interessare la Commissione.

Forse per statistica o forse per sfortuna, spesso quanto viene rimosso in sede di esecuzione non coincide con i piani di caratterizzazione, che sono definiti da una normativa e passano attraverso una conferenza dei servizi gestiti dal Ministero dell'Ambiente. Pertanto, c'è una prassi che deve essere avallata dal Ministero, che è l'organo competente per quanto riguarda l'approvazione dei progetti di bonifica e di caratterizzazione all'interno del sito di interesse nazionale.

In pratica, la caratterizzazione avviene su punti statistici, quindi su una maglia riportata sul territorio dove andiamo a incidere. In realtà, quando si fa un'opera, non si incide soltanto sul punto indagato, ma su superfici molto più ampie. È evidente che se il punto d'indagine ha intercettato un punto che non ha un dato livello di inquinamento oppure non ce l'ha per niente, ciò non vuol dire che questo corrisponde esattamente alla situazione del territorio.

Chiaramente c'è un approccio semplificatorio, perché non si potrebbe immaginare di realizzare una maglia un centimetro per un centimetro, altrimenti coinciderebbe con il progetto di bonifica. La prassi prevede comunque la possibilità di modifica del progetto dell'intervento in sede di esecuzioni, quindi la situazione è gestibile.

Una questione che avevamo riportato nelle slide e che è rilevabile anche dalla stampa quotidianamente riguarda il rinvenimento di amianto.

Spesso noi ci troviamo ad agire in un'area prevalentemente ex industriale. C'è un processo, avviato ormai da diversi anni, di dismissione di attività industriali ben note. In passato il processo di industrializzazione e di imbonimento delle aree ha portato a ricoprire

avvallamenti o aree che dovevano essere consolidate per la realizzazione di impianti industriali, evidentemente tutti i privati, con materiale di demolizione o di scarto.

Spesso, purtroppo, abbiamo intercettato strati contenenti amianto. Evidentemente, l'abbiamo gestito secondo le procedure di norma.

Quali sono le due criticità che abbiamo rilevato in tal senso? La prima consiste nel fatto che i protocolli di caratterizzazione che vengono applicati, definiti nella conferenza dei servizi, non prevedono la ricerca di amianto al di sotto del piano campagna. Questo è dovuto al fatto che si pensava che lo spargimento fosse superficiale. In realtà, il passato ha insegnato – ci sono altri casi in Italia – che l'imbonimento è stato fatto con la frantumazione, il deposito sotto terra e altri strati di materiali, tra cui terreno vegetale, al di sopra. Questo comporta di dover rimodulare il cantiere e gestire questi rinvenimenti, con un aggravio dei costi.

Il procedimento di smaltimento di amianto non incide tanto sul budget. Infatti, anche se lo sapessimo durante la fase di progettazione, comunque il costo sarebbe presente. Che si sappia in progettazione o che si sappia a valle, se c'è la possibilità di gestirlo economicamente, il problema viene gestito. Diverso è se i casi di rinvenimento diventano sproporzionati rispetto al valore dell'opera che si vuole realizzare.

Il problema deriva dal fatto che in Italia, per determinate concentrazioni di amianto connesse con altri composti inquinanti, non ci sono discariche autorizzate, per cui abbiamo dovuto procedere con procedure transfrontaliere, autorizzate dalla regione, dagli Stati membri che devono essere attraversati e dallo Stato della comunità che riceve il materiale.

Evidentemente questo comporta un prolungamento delle procedure amministrative, notevoli garanzie da parte del prestatore dell'opera, fidejussioni a garanzia dello Stato dove vengono prodotti i rifiuti e dello Stato che si deve attraversare per arrivare a destinazione.

Vi riporto un caso che abbiamo citato anche nella nostra presentazione. Nella fattispecie abbiamo avviato il recupero di un'area industriale di circa 36 ettari a Fusina. Era un impianto industriale della società Alumix, confluita in società pubbliche. L'abbiamo acquisito al demanio marittimo, quindi appartiene al demanio dello Stato.

Abbiamo demolito il laminatoio, che era lungo circa 500-600 metri. In quest'area abbiamo realizzato un nuovo terminal autostrade del mare. In sostanza, si tratta dei traghetti, quelli che la Comunità europea sponsorizza notevolmente come corridoi via acqua per collegare gli Stati membri. In quest'area abbiamo realizzato un molo, un bacino e due banchine, per navi tra i 200 e i 250 metri.

Il costo complessivo dell'intervento previsto era di 22 milioni di euro, compresa una parte di gestione di materiale inquinato rilevato durante il progetto di caratterizzazione e di bonifica. Nello scavare la darsena, al di sotto del piano campagna, abbiamo rinvenuto una notevole quantità di amianto, che, con opera certosina, abbiamo cercato di contenere.

Il problema è che le fibre di amianto contaminano volumi complessivi di terreno. Non è detto che su tutto il volume ci sia l'amianto. Tuttavia, se il terreno viene contaminato da una piccola fibra, non ci si può prendere il rischio di smaltire andando a cercare solo il minimo, ma bisogna prendere un volume certo, dal quale non vengono escluse ulteriori fibre di amianto.

Ciò ha portato a dover smaltire circa 35.000 tonnellate di terreno contenente amianto. Il costo complessivo è stato di quasi 8 milioni di euro, confluiti in oneri di trasporto, garanzie bancarie e oneri di smaltimento. Nella fattispecie, il miglior offerente è stata una cava in Germania. Dunque, abbiamo dovuto attraversare anche l'Austria, per poi arrivare in Germania.

Questo, a mio avviso, incide notevolmente. Se si pensa che ai 22 milioni di euro di opera abbiamo dovuto aggiungere altri 8 milioni di euro, ciò vuol dire che le attività di bonifica ambientale hanno un'incidenza del 30 per cento su una nuova opera.

Dubito che un privato abbia la possibilità di riconvertire e bonificare aree inquinate di questa entità.

Questo è l'inquadramento che abbiamo maturato con l'esperienza. Negli ultimi progetti andiamo alla ricerca di amianto anche nel sotterraneo, anche se i protocolli non lo prevedono. Lo facciamo per essere consapevoli di mettere in gara un progetto il più possibile fedele a quello che affronteremo, avere meno imprevisti di carattere ambientale, economico e amministrativo, ed evitare il prolungamento dei tempi rispetto alle previsioni del cronoprogramma di progetto. Questo è un primo taglio legato al mandato istituzionale dell'Autorità portuale.

Il secondo compito istituzionale dell'Autorità portuale è quello di affidare il servizio di raccolta dei rifiuti da nave, che sono solidi e liquidi.

La normativa prevede che i rifiuti all'interno dei porti vengano conferiti. È ammessa la deroga al conferimento rispetto all'obbligo, che può essere rilasciata esclusivamente dalla Capitaneria di porto.

In questo ambito, c'è una sovrapposizione di competenze. Il piano di gestione dei rifiuti in porto è emanato dall'Autorità portuale e il soggetto concessionario che svolgerà il servizio è individuato anch'esso dall'Autorità portuale, mediante una gara pubblica ai sensi del Codice dei contratti. Invece, il regolamentatore, ovvero il soggetto che autorizza le deroghe e a cui

vengono inoltrate le richieste di conferimento dei rifiuti, è la Capitaneria di porto, cioè l'autorità marittima. C'è, quindi, un parallelismo tra i compiti svolti dalle due amministrazioni.

L'Autorità portuale è dotata di un concessionario che svolge questa attività. Nella fattispecie, è stata fatta un'ATI tra due società: una prettamente competente nella raccolta dei rifiuti liquidi e un'altra prettamente competente nella raccolta dei rifiuti solidi.

C'è un tariffario che prevede un'aliquota di attività a ore per il servizio svolto e una componente legata al quantitativo effettivamente smaltito.

Di recente, abbiamo emanato una nuova ordinanza che aggiorna queste tariffe, con l'obiettivo di incentivare il più possibile il conferimento e lo smaltimento in porto, a garanzia della migliore qualità e vivibilità dell'ambiente. Peraltro, avendo alzato il costo delle deroghe, perché chi non conferisce comunque deve pagare un'aliquota fissa, e avendo abbassato il costo delle tariffe di conferimento, incentiviamo a conferire nel porto anziché portare in giro per i mari i rifiuti prodotti. Questa è la logica in base alla quale ha lavorato l'Autorità portuale.

Molte navi, in particolar modo quelle da crociera, che producono nella fattispecie rifiuti solidi in notevole quantità, sono dei veri e propri paesini che si sono attrezzati per suddividere il rifiuto prodotto all'interno della nave stessa in diverse materie prime: vetro, carta, alluminio eccetera. In questo modo il rifiuto può essere gestito, come nei comuni, non come rifiuto misto, ma come rifiuto differenziato.

Questo evidentemente comporta notevoli benefici sia per il gestore sia per la nave stessa, perché si avvia anche un livello di contrattazione di natura privatistica. Potete immaginare che una nave con 5.000 persone a bordo per una settimana produce bottiglie di vetro e lattine che diventano una materia prima di ottima qualità da poter riutilizzare. Peraltro, la nave stessa ha degli addetti alla suddivisione del materiale, che lo separano in diversi settori, evitando la promiscuità.

Ho proceduto un po' a valanga nell'esposizione. Ci tengo a precisare che l'Autorità non rilascia autorizzazioni in campo ambientale, ma ha il compito di vigilanza del demanio marittimo affidatole. Ciò vuol dire che abbiamo anche l'obbligo di comunicazione all'Autorità di vigilanza se rileviamo un'infrazione di carattere ambientale.

Come spesso capita, se rinveniamo l'abbandono di rifiuti nelle nostre strade demaniali, quelle pubbliche, siamo tenuti a procedere con la bonifica di questi rifiuti, secondo i dispositivi normativi previsti, ovvero comunicazione all'ASL e procedimento d'urgenza di rimozione.

Questo è il quadro per quanto riguarda l'Autorità portuale di Venezia.

PRESIDENTE. Guardando l'ultima parte della sua relazione, c'è un dato che salta agli occhi relativamente ai rifiuti con codice CER 200304 (acque settiche). Questo incremento è dovuto a una normativa? C'è un aumento di milioni.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Le acque settiche sono le acque reflue nere prodotte dalle navi. C'è una notevole stagionalità, legata al numero di navi che attraccano nel porto. Il porto di Venezia è definito *home port*, ovvero è un porto dove le navi, quando arrivano, eseguono tutte le attività di approvvigionamento, smaltimento e riparazione. Il porto ha un notevole valore aggiunto. Noi siamo il terzo *home port* del mondo.

PRESIDENTE. C'è un incremento così forte da un anno all'altro?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. C'è un incremento che deriva anche dal fatto che talvolta c'è una convenienza a conferire nel porto di Venezia. Ci sono delle oscillazioni economiche.

PRESIDENTE. L'ho capito, però è strano che dal 2012 al 2013 ci sia una differenza di 10.000 tonnellate di rifiuto. È una curiosità. È aumentato il turismo?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. No, questo dato non è strettamente legato al numero di crocieristi. Infatti, il numero dei passeggeri si è più o meno assestato.

PRESIDENTE. Allora cosa fanno? Vanno in bagno di più?

MARTA CICON, *Responsabile piano ambiente*. Ce lo siamo domandato anche noi, perché rivediamo questi dati ogni anno nell'ambito della gestione del piano dei rifiuti.

Semplicemente ci sono delle compagnie di crociera che decidono quell'anno che economicamente valga la pena di conferire a Venezia. Chiaramente una nave da crociera che ha 3.000 passeggeri e che scarica tre, quattro, cinque o sei volte le acque settiche fa aumentare incredibilmente questo numero. È un dato rilevante.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Questo dato è legato notevolmente a quanto conviene scaricare negli altri porti.

PRESIDENTE. Si vede che negli altri porti fanno pagare di più.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Ovviamente non abbiamo il panorama dei porti in Italia, in Grecia, in Turchia e nel Nord Africa. È uno scenario abbastanza ampio. Può capitare che la compagnia faccia dei contratti di natura privatistica di maggiore convenienza e allora scarichi da un'altra parte. In altri momenti, non riesce a raggiungere questo obiettivo e, quindi, scarica nel porto di Venezia.

PRESIDENTE. A chi mandate questi rifiuti?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Essenzialmente alla Veritas, il gruppo che ha vinto la gestione dei rifiuti.

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

ALBERTO ZOLEZZI. Per quanto riguarda il rame, lei ha parlato...

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Ho parlato di amianto. Abbiamo demolito un insediamento industriale che lavorava l'alluminio. All'interno di questo insediamento c'era materiale contenente amianto. Il rame non ci riguarda, anzi ce lo rubano.

PAOLO ARRIGONI. Per quanto riguarda le acque settiche, chi decide la tariffa di smaltimento?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. È definita durante la fase di gara. Durante la ricerca del concessionario, si fa una proposta di tariffe da applicare per quell'anno. In seguito, viene aggiornata ai sensi della rivalutazione NIC, l'indice ISTAT legato ai rifiuti.

Le tariffe precedenti erano legate a una prassi passata. Quest'anno abbiamo introdotto nuove tariffe, collegandole strettamente alla normativa prevista e splittando puntualmente per tipologia. Abbiamo introdotto anche tariffe legate al recupero, quindi al servizio mero e proprio del mezzo che va a prendere il rifiuto.

Nella fattispecie, abbiamo introdotto anche camion, che prima non erano previsti, che, però, vengono impiegati solo in determinate situazioni, mi sembra prevalentemente per l'attività crocieristica.

Infatti, nell'attività commerciale, quando si sbarca una nave o si imbarca la merce, c'è un formicaio di persone e di mezzi operativi che impedisce da terra di scaricare i rifiuti. Pertanto, lo scarico avviene tramite un battello che si accosta alla nave.

A Venezia, invece, dove ci sono i passeggeri, «l'approvvigionamento» della nave è molto più regolarizzato. C'è un *finger*, come negli aeroporti, e i passeggeri salgono sulla nave svincolati dalla banchina. La nave ha dei vari portelloni: in uno fa approvvigionamento di materie alimentari, in un altro carica i bagagli e in un altro ancora scarica i rifiuti. Pertanto, è possibile farlo anche da terra.

PAOLO ARRIGONI. Lei ha detto che l'alto conferimento di acque settiche probabilmente è dettato da una convenienza da parte delle società crocieristiche a conferire presso il porto.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Questo è l'unico fattore che riteniamo...

PAOLO ARRIGONI. Non avete mai analizzato questi numeri? Dal 2011 al 2012, per esempio, siete passati da 7.700 tonnellate a 22.000. Sono triplicate. Fate un'analisi di *benchmarking* in ordine alle tariffe?

Pongo la domanda da un altro punto di vista: la Veritas, che è la società che ha vinto la gara e che si occupa dello smaltimento, ha una tariffa congrua rispetto ai costi dell'attività di smaltimento delle acque settiche?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Noi possiamo fare un *benchmarking* con alcuni porti in Italia, perché le ordinanze sono pubbliche e comunque ci conosciamo, quindi riusciamo a recuperare queste informazioni.

Evidentemente il gestore del servizio fa anche queste valutazioni, perché è suo interesse riuscire a scaricare il più possibile.

Per certi versi, abbiamo delle tariffe molto competitive rispetto a diversi porti, per altri, invece, siamo allineati. In particolar modo per quanto riguarda i rifiuti solidi, siamo abbastanza allineati. Le altre tariffe sono abbastanza buone.

MARTA CICON, *Responsabile piano ambiente*. Faccio un'ulteriore precisazione: tra il 2011 e il 2013 le tariffe da noi non sono variate. È possibile che siano variate da altre parti o semplicemente che siano cambiati gli itinerari. Ci sono più fattori che devono essere valutati.

PAOLO ARRIGONI. Voi sostenete che la tariffa di Veritas è congrua con i costi di smaltimento?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Certo.

STEFANO VIGNAROLI. Ho visto la tabella sullo scavo dei sedimenti. Vorrei un approfondimento per quanto riguarda i fanghi di tipo A, B e C. Vorrei sapere dove vanno adesso e dove è previsto che vadano in seguito.

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Il porto di Venezia è all'interno della laguna. Nella classificazione mondiale viene definito un porto-canale. Ci sono porti di costa e porti all'interno di fiumi, ovvero i porti-canale. Il nostro porto è classificato come porto-canale, perché abbiamo un lungo canale di accesso, di circa 15 chilometri, dalla bocca di Malamocco a Marghera.

Questo canale è soggetto a continue erosioni, perché la laguna è abbastanza ampia e riceve la spinta. I sedimenti dalla laguna centrale in particolar modo vengono sollevati, risospesi dal moto ondoso prodotto dal vento (il *fetch*) e vengono depositati sul canale portuale.

Noi provvediamo, previa caratterizzazione, a rimuovere i sedimenti che si depositano sul fondo, per mantenere costantemente la quota prevista dal piano regolatore portuale.

Qual è la procedura applicata per la rimozione dei sedimenti? La laguna di Venezia ha un protocollo del 1993, siglato con il Ministero dell'ambiente. Questo problema non riguarda strettamente il porto, bensì i comuni della gronda lagunare, in particolare Venezia e Chioggia, che devono rimuovere i sedimenti che si depositano all'interno dei rii.

Al tempo fu decisa, attraverso un'istruttoria di carattere tecnico all'interno del Ministero dell'ambiente, una classificazione della tipologia dei sedimenti in colonna A, colonna B, colonna C e colonna oltre C, definendo la possibilità di riutilizzo dei vari sedimenti.

In particolar modo, è stato definito che i sedimenti della colonna C possono tranquillamente essere reimpiegati per ricostruire delle barene erose.

I sedimenti della colonna B possono essere usati per ricostruire il cuore di alcune barene, ovvero possono essere posizionati all'interno di alcune barene, ma intorno a queste ultime deve esserci materiale A. Il sedimento B, una volta rimosso, non deve più entrare a contatto con le acque della laguna.

È stato definito che il materiale C non può più entrare in contatto con i sedimenti della laguna, ma non deve essere allontanato, nell'attesa che approfondimenti scientifici e tecnologia di lavaggio consentano di trasformarlo in materiale di colonna B o A per poter essere reimpiegato. È stata individuata l'isola delle Trezze, dove collocare questo materiale.

I sedimenti della colonna oltre C sono definiti inquinati e vengono classificati come sedimenti inquinati pericolosi e non pericolosi.

Nel 2004 la situazione di interrimento nei canali portuali ha portato di fatto a un abbattimento del traffico mercantile. È stato dichiarato lo stato di emergenza ed è stato nominato un commissario, che, attraverso un accordo di programma, ha individuato due siti dove poter conferire materiali oltre C non pericolosi e pericolosi. In questo momento abbiamo, quindi, un panorama dove poter conferire i diversi sedimenti.

Mi permetto di dare uno spunto al riguardo. La laguna di Venezia ha una vastità di canali, di superfici e di problematiche e, pertanto, a suo tempo fu definito un protocollo per poter affrontare il problema e gestirlo. In quel tempo si faceva fatica a navigare nei rii della cittadina, perché non si sapeva come poter gestire i sedimenti.

Qualcosa che, a mio avviso, nel frattempo si è un po' lasciato andare è un nuovo aggiornamento di questo protocollo. Si è di fatto consolidata l'esperienza che quasi buona parte della laguna è classificata come sedimento di colonna B, non perché sia inquinata, ma perché è una situazione di origine naturale.

I livelli che erano stati definiti a suo tempo erano troppo conservativi rispetto al fondo naturale della laguna, che al tempo non venne analizzato. Successivamente, sono stati condotti degli studi dal magistrato delle acque, dall'ISPRA, dal CNR e dal CORILA, che è un raggruppamento di enti vari, inclusa l'università, che hanno portato a rilevare che all'interno della laguna i sedimenti di colonna B sono classificabili come sedimenti naturali.

Potrebbe essere utile allo stesso mantenimento della laguna rivedere la classificazione, in maniera tale che questa tipologia di sedimento possa essere utile a ricostruire speditamente e con la dovuta certezza le barene presenti all'interno. Questo è un fattore di cui si discute da diverso tempo. A oggi non è stato affrontato di petto rispetto alle conoscenze scientifiche che sono state acquisite.

STEFANO VIGNAROLI. I fanghi oltre C dove vanno?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. I fanghi oltre C vanno in due siti limitrofi alla laguna. Il primo è il Molo Sali, che è una cassa di colmata dentro il porto. I sedimenti pericolosi vanno nel Vallone Moranzani, che è un ex discarica presente nell'area del comune di Venezia, a Malcontenta, non lontano dai canali portuali, dove era già presente una discarica. L'accordo di programma ha previsto il sopralzo di questa discarica con questo materiale e la finitura a parco pubblico.

PRESIDENTE. Al momento, visto che la discarica è ferma...

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. La discarica non è ferma a zero. Stanno realizzando tutte le opere per poter essere conferita.

Si prevede un pretrattamento ai 23 ettari, quindi si scaricano i sedimenti in canale sud. C'è una banchina già attrezzata e ci sono dei vasconi già realizzati. I sedimenti oltre C vengono scaricati all'interno di queste vasche, per poi essere stabilizzati e, quindi, conferiti.

Il volume a oggi rimosso è all'interno del polmone ammesso da questo parco previsto nei 23 ettari in canale sud. Finora è stato rimosso un volume sostenibile dal pretrattamento nei 23 ettari.

PRESIDENTE. La fase di pretrattamento oggi fa da polmone, in attesa che la progettazione finisca. Fuori, quindi, non esce niente?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. No, non esce niente.

ALBERTO ZOLEZZI. Per quanto riguarda, invece, la gestione dei liquami della città, esistono ancora realtà in cui c'è uno sversamento direttamente in laguna? Il materiale versato in laguna è ancora significativo o non lo è più come lo era vent'anni fa?

NICOLÒ TORRICELLO, *Direttore tecnico dell'Autorità portuale di Venezia*. Il quadro che vi posso dare riguarda il porto, anche perché non sono adeguatamente informato su tutta la città.

Il porto ha due aree: Venezia e Marghera. A Venezia, che era l'antico porto commerciale e petrolifero, ora solo porto crociere, abbiamo realizzato un impianto di depurazione per i reflui civili. Tutti i terminal passeggeri hanno un proprio impianto di depurazione. Nel molo di ponente c'è un impianto che serve i cinque-sei terminal passeggeri. Nel molo di levante l'unico terminal che c'è ha il suo impianto di depurazione.

Abbiamo, quindi, due impianti di depurazione che trattano le acque reflue e le scaricano in laguna ai sensi della normativa. Abbiamo i controlli parametrici, che vengono esaminati dall'ex magistrato delle acque, ora provveditore.

Anche le acque dei piazzali hanno un processo di filtrazione e vengono scaricate, sempre con l'autorizzazione del magistrato.

A Marghera la rete di acque reflue è collegata con la rete di acque reflue urbana, quindi le condutture dell'autorità portuale a un certo punto confluiscono, previa autorizzazione, nella rete di Veritas.

In base a quanto mi è stato tramandato, posso dire che in passato tutte le opere di marginamento realizzate dal magistrato delle acque hanno portato all'occlusione di una serie di scarichi che non erano autorizzati.

Se non vado errato, la qualità delle acque di Marghera è notevolmente migliorata, proprio in virtù di questi palancolamenti che hanno bloccato, da un lato, gli scarichi e, dall'altro, l'acqua di falda che, permeando nei terreni inquinati, trascinava sostanze inquinanti.

D'altra parte, è emerso un altro fattore, che l'Autorità portuale sta cercando, per quanto possibile, di risolvere. In passato molti scarichi servivano anche come troppo pieno per gli eventi piovosi. Oggigiorno, i notevoli eventi piovosi di forte carattere temporalesco portano a concentrazioni di piogge in pochissimo tempo e il sistema di raccolta e di smaltimento delle acque spesso va in crisi. Un tempo gli eventi piovosi erano meno frequenti e venivano gestiti con questi troppo pieni che scaricavano in laguna. Oggi non ne esistono praticamente più e, in particolar modo a Marghera, alcune strade, non dell'Autorità portuale ma del comune, spesso vanno sott'acqua.

Probabilmente questo problema non era stato molto considerato al momento della progettazione e della realizzazione dei marginamenti, che – lo ribadisco – hanno portato notevole beneficio per quanto riguarda la qualità delle acque in laguna. Per esempio, quest'estate avevamo un delfino dentro un canale portuale. I delfini seguono branchi di pesci, quindi vuol dire che la qualità dell'acqua è migliorata. C'è un filmato reperibile su Youtube.

Tuttavia, i marginamenti hanno portato questo effetto secondario, che stiamo cercando di gestire tra autorità portuale, comune e regione.

PRESIDENTE. Vi ringrazio. Vi prego solo di correggere questo errore: non siamo una Commissione ministeriale, ma siamo una Commissione parlamentare bicamerale.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.15.