



DOC. 409

Materiali per un Piano Strategico della città di Venezia

Porto Marghera come fattore territoriale

A cura di Dennis Wellington

Aprile 2002

Il presente documento è stato sviluppato nell'ambito del "*Progetto MONITOR per il monitoraggio e l'informazione per la localizzazione delle imprese e per la pianificazione territoriale e strategica*", promosso da Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Unindustria di Venezia.

Esso è stato steso da Dennis Wellington, con l'apporto e le indicazioni fornite da:

- Cristina Bordin, che partecipa al gruppo di lavoro coordinato da Turiddo Pugliese per il Piano Strategico di Venezia, su incarico dell'Amministrazione comunale di Venezia;
- Giuseppina Di Monte, ricercatrice e referente COSES per il Piano Strategico di Venezia;
- Pierpaolo Favaretto, ricercatore COSES, esperto delle tematiche relative all'area industriale, e facente parte della redazione della Variante al PRG per Porto Marghera.

Indice

Premessa.....	4
1 I soggetti titolari di poteri pianificatori a Porto Marghera.....	6
2 Soggetti e competenze	7
Soggetti	7
Competenze.....	7
3 Gli strumenti di pianificazione vigenti.....	11
3.1 Regione	11
3.1.1 Il Programma Regionale di Sviluppo 1988-1990 (P.R.S.).....	11
3.1.2 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.).....	11
3.1.3 Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.)	12
3.1.4 Il Piano Direttore.....	13
3.2 Provincia	13
3.2.1 Il Piano Territoriale Provinciale di Venezia (P.T.P.).....	13
3.3 Comune	14
3.3.1 La Variante al Prg per la zona industriale di Porto Marghera	14
3.4 Autorità portuale	15
3.4.1 Il Piano Regolatore Portuale per la sezione di Porto Marghera (P.R.P.).....	15
4 Il quadro legislativo in materie ambientali	16
5 Quadro di riferimento per la redazione del Master Plan ai fini del disinquinamento di Porto Marghera.....	17
5.1 Accordo di Programma sulla chimica di Porto Marghera.....	17
5.1.1 Stato di attuazione dell'Accordo.....	18
5.2 Atto Integrativo dell'Accordo di Programma	19
5.3 Master plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera	19
6 Quadro generale dell'opera di bonifica e risanamento ambientale	20
7 Quadro degli interventi programmati ed in atto.....	23
7.1 Progetto PETROVEN	23
7.2 Il Progetto urbano Porto Marghera del Comune di Venezia.....	23
7.3 Progetto Terminal di Fusina	25
8 Le attività economiche insediate nell'area industriale di Porto Marghera.....	26
9 L'offerta di aree	27
Bibliografia	34

Premessa

È difficile non riconoscere che Porto Marghera rappresenti un nodo fondamentale dell'economia veneziana: tale connotazione è giustificata sia dal suo peso occupazionale che dalla sua estensione territoriale che ne ha fatto, nel tempo, uno degli elementi ordinatori del territorio veneziano.

Sul piano della gestione urbanistica dell'area, dai primi anni '90 l'amministrazione Comunale, con la partecipazione di tutti i soggetti, sia pubblici che privati, con competenze in materia, presenti nell'area, ha dato avvio ad un progetto unitario di riqualificazione e riconversione industriale del polo industriale che si è concluso con l'approvazione della Variante al Prg per Porto Marghera con delibera n.350 del 9 febbraio 1999. L'azione del Comune si è fondata sull'ipotesi che questa area abbia esaurito la sua funzione di grande officina per la lavorazione di materie prime importate via mare, e che pertanto debba essere reintegrata nello spazio metropolitano veneto.

La gestione e la trasformazione urbanistica ed edilizia di alcune porzioni dell'area industriale di Porto Marghera sono affidate al Piano Regolatore Portuale che ha il ruolo di definire l'ambito portuale, il suo assetto complessivo nonché le caratteristiche e le destinazioni funzionali dei beni inclusi nell'ambito stesso.

Oltre a questi strumenti di pianificazione unitaria, sull'area si concentrano numerose iniziative e progetti, che vedono coinvolti soggetti pubblici e privati a livello locale ed anche nazionale, che delineano scenari e prospettive alternativi per la produzione di base, e sono finalizzati ad una riconversione economica e funzionale dell'area industriale.

Un'importante traguardo per gli sviluppi futuri dell'area, è rappresentato dalla sottoscrizione dell'Accordo sulla Chimica a Marghera il 21 ottobre 1998, recepito dal D.P.C.M. del 12 febbraio 1999, che vede impegnati imprese private, Unione Industriali della Provincia di Venezia, Federchimica, Organizzazioni sindacali nazionali e locali, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale, Ministero dell'Ambiente, dell'Industria e dei Lavori Pubblici. Obiettivo dell'iniziativa è quello di operare una serie di interventi di disinquinamento e di messa in sicurezza dei siti industriali inquinati, ai fini di una loro ricollocazione nel sistema produttivo locale e sovra comunale. Per lo sviluppo e la programmazione delle attività, è in fase di realizzazione il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera; il gruppo di lavoro incaricato alla redazione è costituito dall'Amav, consorzio Amav/Battelle, Consorzio Venezia Ricerche, Thetis e Palomar.

Sull'area però insistono anche iniziative puntuali, avviate di recente dall'Amministrazione comunale o da altri soggetti privati nell'ambito di progetti mirati, che si concentrano su singole porzioni di territorio, esse puntano alla rivitalizzazione della realtà economica di Porto Marghera ed a una sua riqualificazione attraverso l'ingresso di nuove iniziative imprenditoriali, e in particolar modo attraverso l'insediamento di imprese provenienti dai settori economici della piccola e media industria e da quelli del terziario avanzato.

Tra queste meritano un novero particolare le attività, condotte da Vega-Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, volte a favorire lo sviluppo di Porto Marghera attraverso la creazione di centri, attività e servizi che promuovono l'innovazione tecnologica: parallelamente alla costruzione di complessi attrezzati per lo svolgimento di attività innovative, Vega ha in progetto di intensificare tanto l'azione di promozione verso l'innovazione delle imprese locali, quanto la ricerca di investimenti innovativi. Il tutto con il fine di contribuire a sostituire gradatamente e in parte le

lavorazioni che hanno caratterizzato Porto Marghera con le altre ad alto contenuto tecnologico e con basso impatto sul territorio sul piano della sostenibilità.

È questo lo scenario generale nel quale si colloca il lavoro riportato nelle pagine che seguono, il quale costituisce un ulteriore tassello informativo su Porto Marghera: esso ricostruisce un quadro aggiornato delle iniziative in atto da parte dei soggetti titolari di poteri pianificatori e/o attuativi, a partire proprio dalla ricostruzione dell'elenco dei soggetti attivi e delle competenze loro attribuite dai diversi disposti normativi.

Un approfondimento di analisi è dedicato alla verifica degli strumenti urbanistici vigenti nell'area, condotta in relazione ai soggetti istituzionali competenti: Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale; per ognuno di essi, il capitolo riporta i principali contenuti per la programmazione e la pianificazione territoriale dell'area industriale di Porto Marghera.

Una specifica sezione è dedicata alla ricostruzione del quadro legislativo in materia ambientale, dal quadro derivano non solo le competenze di alcuni soggetti istituzionali che operano sul polo industriale di Marghera, ma anche le direttive per la stesura dei programmi di disinquinamento e di messa in sicurezza dei siti inquinati.

Il quinto capitolo è dedicato alla descrizione del quadro di riferimento per la redazione del Master Plan per il disinquinamento di Porto Marghera: contenuti e stato di attuazione dell'Accordo di Programma sulla chimica, Atto integrativo dell'Accordo, Master Plan e stato di attuazione delle attività di bonifica e di risanamento ambientale dell'area.

Tra le diverse iniziative e progetti a scala urbana in atto sull'area, il lavoro riporta alcuni interventi più significativi: il progetto PETROVEN, che prevede la concentrazione dello stoccaggio e la movimentazione dei prodotti petroliferi in un unico polo caratterizzato da attrezzature con elevati standard di sicurezza, il Progetto urbano Porto Marghera avviato dall'Amministrazione comunale di Venezia, il Progetto per la realizzazione del terminal di Fusina.

Gli ultimi due capitoli sono dedicati il primo alla descrizione delle attività insediate nell'area industriale, per comparto economico, secondo quanto si evince dall'archivio aggiornato dell'Ente Zona Industriale di Porto Marghera, che monitora costantemente l'evoluzione delle attività lì localizzate, e il secondo alla illustrazione della disponibilità per nuove opportunità insediative imprenditoriali, valutata sulla scorta dello stato attuale dell'offerta di aree "libere" nel polo produttivo, desunto dall'incrocio di tre distinte fonti informative: rilevazione diretta sullo stato di utilizzazione delle aree, rassegna di notizie di stampa; informazioni fornite dall'Ente zona industriale. Per la definizione del quadro della disponibilità di aree per nuovi insediamenti produttivi sono state considerate solo le aree effettivamente libere e quelle occupate da impianti produttivi dismessi di cui è certa la disponibilità. Non sono stati considerati liberi gli spazi, che, pur essendo attualmente non occupati, sono interessati da progetti concreti di utilizzazione, né quelli inutilizzati, ma di pertinenza di aziende che operano nel polo produttivo.

1 I soggetti titolari di poteri pianificatori a Porto Marghera

Stato

Ministero dell' Ambiente
Ministero dell' Industria
Ministero dei Lavori Pubblici

Autorità Portuale
Magistrato alle acque

Regione

Regione Veneto

Provincia

Provincia di Venezia

Comune

Comune di Venezia
Promomarghera
Immobiliare Veneziana
Vega- Parco Scientifico e Tecnologico

2 Soggetti e competenze

Soggetti	Competenze
Stato	
Ministero dell’Ambiente Ministero dell’Industria Ministero dei Lavori Pubblici	<p>Il Ministro dell’ambiente, avvalendosi dell’Agenzia nazionale per la protezione dell’ambiente (ANPA), di concerto con i Ministri dell’industria, del commercio e dell’artigianato e della sanità, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, definisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>i limiti di accettabilità della contaminazione dei suoli, delle acque superficiali e delle acque sotterranee in relazione alla specifica destinazione d’uso dei siti;</i> • <i>le procedure di riferimento per il prelievo e l’analisi dei campioni;</i> • <i>i criteri generali per la messa in sicurezza, la bonifica del ripristino ambientale dei siti inquinati, nonché per la redazione dei progetti di bonifica;</i> • <i>tutte le operazioni di bonifica di suoli e falde acquifere¹.</i> <p>Inoltre, spettano allo Stato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>la definizione dei criteri generali e delle metodologie per la gestione integrata dei rifiuti, nonché l’individuazione dei fabbisogni per lo smaltimento dei rifiuti sanitari, anche al fine di ridurre la movimentazione;</i> • <i>l’individuazione dei flussi omogenei di produzione dei rifiuti con più elevato impatto ambientale, che presentano le maggiori difficoltà di smaltimento o particolari possibilità di recupero sia per le sostanze impiegate nei prodotti base sia per la quantità complessiva dei rifiuti medesimi;</i> • <i>la determinazione dei criteri per individuare gli interventi di bonifica che, in relazione al rilievo dell’impatto sull’ambiente connesso all’estensione dell’area interessata, alla quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, rivestono interesse nazionale.</i> • <i>la determinazione e la disciplina delle attività di recupero dei prodotti di amianto e dei beni e dei prodotti contenenti amianto²;</i> • <i>l’individuazione dell’ambito territoriale di interesse nazionale della Zona industriale di Porto Marghera;</i>

¹ Art. 17 del D. Lgs 5 febbraio 1997, n. 22

² Art. 18 del D. Lgs 5 febbraio 1997, n. 22

Autorità Portuale	<ul style="list-style-type: none"> • Pianificazione e gestione del demanio marittimo portuale; • In collaborazione con il Magistrato alle acque effettua: <ul style="list-style-type: none"> - interventi di marginamento delle sponde dei canali portuali e di dragaggio dei loro fondali; - le opere di con terminazione dei siti, eventualmente con l'integrazione di opere di banchinamento; • Acquisizione di nuove aree per l'espansione delle attività portuali; • Attività di promozione del Porto; • Attività di vigilanza di determinate attività svolte attività svolte nell'ambito del demanio portuale (art. 68 del Codice della Navigazione); • Vigilanza e controllo attività imprese portuali
Magistrato alle acque	<ul style="list-style-type: none"> • Secondo la legislazione speciale per Venezia ha la responsabilità di attuare gli interventi necessari alla salvaguardia della città e della laguna • In collaborazione con l'Autorità Portuale effettua: <ul style="list-style-type: none"> - interventi di marginamento delle sponde dei canali portuali e di dragaggio dei loro fondali. - le opere di con terminazione dei siti, eventualmente con l'integrazione di opere di banchinamento. • Effettua interventi, diretti ed indiretti, di sistemazione ambientale, arresto ed inversione del degrado lagunare all'interno della con terminazione lagunare.
Regione	
Regione Veneto	<p>Sono di competenza delle Regioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>la predisposizione, l'adozione e l'aggiornamento, sentiti le Province ed i Comuni, dei piani regionali di gestione dei rifiuti;</i> • <i>l'elaborazione, l'approvazione e l'aggiornamento dei piani per la bonifica di aree inquinate;</i> • <i>l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di smaltimento e di recupero dei rifiuti, anche pericolosi;</i> • <i>le linee guida ed i criteri per la predisposizione e l'approvazione dei progetti di bonifica e di messa in sicurezza, nonché l'individuazione delle tipologie di progetti non soggetti ad autorizzazione;³</i> • il finanziamento della redazione del "master plan"; • la definizione delle migliori tecnologie disponibili da applicare agli impianti esistenti e l'approvazione dei progetti di adeguamento alle migliori tecnologie disponibili individuate. • la realizzazione di opere volte al controllo ed alla

³ Art. 19 del D. Lgs 5 febbraio 1997, n. 22

	<p>tutela, diretta ed indiretta, delle risorse idriche del bacino scolante.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Regione congiuntamente al Comune deve coordinare il gruppo di lavoro incaricato all'elaborazione del master plan per il risanamento ambientale dell'intera area di Porto Marghera
Provincia	
Provincia di Venezia	<p>Spettano alla Provincia</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>le funzioni amministrative concernenti la programmazione e l'organizzazione dello smaltimento dei rifiuti a livello provinciale;</i> • <i>il controllo e la verifica degli interventi di bonifica e del monitoraggio ad essi conseguenti.</i>⁴
Comune	
Comune di Venezia	<p>Spetta all'Amministrazione Comunale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificare la perimetrazione dell'area industriale di interesse regionale; • Promuovere il consolidamento o le trasformazioni così come l'insediamento di nuove attività che possano utilizzare i fattori di localizzazione specifici di Porto Marghera; • Individuare le limitazioni tecniche ed infrastrutturale dell'area e quelle esterne al suo perimetro; • Prevedere la delocalizzazione delle attività incompatibili, proponendone le eventuali localizzazioni alternative; • Indicare e programmare la realizzazione di tutte le opere di controllo degli effluenti nocivi e molesti al fine di garantire adeguati standard ambientali; • Favorire l'insediamento di attività innovative; • Programmare le necessarie operazioni di riassetto degli spazi pubblici e privati, l'espansione delle funzioni portuali e commerciali, nonché l'insediamento di centri di ricerca; • Effettuare il censimento dei manufatti di archeologia industriale ed indicare adeguate norme per la loro tutela; • Il Comune congiuntamente alla Regione deve coordinare il gruppo di lavoro incaricato all'elaborazione del master plan per il risanamento ambientale dell'intera area di Porto Marghera • Effettuare gli interventi relativi al monitoraggio ambientale (Sistema Informativo ambientale Suoli-SIS) in grado di fornire un quadro conoscitivo dello stato di

⁴ Art. 20 del D. Lgs 5 febbraio 1997, n. 22

	contaminazione di suolo, sottosuolo e acque sotterranee dell'area
Promomarghera	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicare e promuovere delle iniziative in atto a Porto Marghera presso gli imprenditori italiani e stranieri; • Individuare aziende che si insedino nelle aree di proprietà pubblica; • Individuare i terreni privati disponibili; • Predisporre il risanamento, l'apprestamento ed il trasferimento dei terreni alle aziende interessate; • Cercare investitori per iniziative nel terziario e nel campo delle infrastrutture; • Reperire i mezzi finanziari pubblici e privati allo scopo di agevolare gli investimenti;
Immobiliare Veneziana	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisire e gestire le aree libere; • Attivare progetti di investimento produttivo ed infrastrutturale; • Effettuare attività di consulenza, progettazione e gestione dei progetti di riqualificazione.
Vega- Parco Scientifico e Tecnologico	<ul style="list-style-type: none"> • Offrire spazi attrezzati dotati di servizi tecnologici alle aziende; • Promuovere lo sviluppo di Porto Marghera attraverso la creazione di Centri, attività e servizi che promuovono l'innovazione tecnologica.

3 Gli strumenti di pianificazione vigenti

3.1 Regione

3.1.1 Il Programma Regionale di Sviluppo 1988-19905 (P.R.S.)

La lettura del P.R.S. 1988-90 ha fatto emergere la scarsità di riferimenti espliciti relativi al polo industriale di Porto Marghera.

Nel definire il fattore ambiente il P.R.S. fa riferimento ad un'ampia serie di elementi per cui è possibile supporre che in esso siano compresi anche gli insediamenti produttivi.

In particolare sembrano riferirsi all'oggetto di studio le indicazioni relative alla tutela ed alla conservazione delle risorse ambientali che la Regione si propone di perseguire⁶ e la necessità di puntare su, non meglio specificati, "nuovi e corretti comportamenti"⁷ in grado di garantire la prevenzione degli impatti negativi sull'ambiente.

Nel capitolo relativo al fattore innovazione invece si trovano riferimenti espliciti alle aree per insediamenti produttivi.

Coerentemente con quanto rilevato nel capitolo relativo al fattore ambiente, il P.R.S. punta alla formazione di una cultura imprenditoriale dell'ambiente che favorisca l'introduzione di attività non inquinanti e l'adozione di tecnologie a minor impatto ambientale.

Altre indicazioni di carattere generale e quindi riconducibili anche al polo industriale di Porto Marghera si ritrovano nei capitoli relativi alle:

- Politiche di animazione e di sostegno delle piccole imprese;
- Politiche per la ricerca e l'innovazione;
- Politiche di organizzazione delle condizioni esterne.

Il P.R.S. definisce attraverso i "Progetti" le azioni che la Regione e le altre amministrazioni devono intraprendere per il perseguimento degli obiettivi prefissati. In particolare il "Progetto Venezia" prevede:

- La riconversione di Porto Marghera secondo un disegno di integrazione a valle dei processi produttivi di trasformazione industriale e terziaria;
- Una progressiva riduzione dell'inquinamento prodotto dai processi industriali e l'eventuale sostituzione con attività manifatturiere, commerciali e di servizio.

3.1.2 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento⁸ (P.T.R.C.)

Dalla lettura della relazione del P.T.R.C. non sono emerse particolari indicazioni relative al polo industriale di Porto Marghera, sottolineando la mancanza di un quadro approfondito ed unitario dei problemi dell'area industriale di Porto Marghera il piano si limita a evidenziare la necessità di definire azioni volte a:

⁵ L.R. 31 gennaio 1989, n.6 "Programma Regionale di Sviluppo 1988-90".

⁶ La regione si propone "estendere, approfondire e rendere sempre più efficace la propria azione rivolta alla salvaguardia, tutela e valorizzazione delle diverse categorie di risorse e beni, in tutti i settori di sua competenza". Regione Veneto, 1990. *op. cit.* pag 87

⁷ Il Prs evidenzia la necessità di puntare "su nuovi e corretti comportamenti dei diversi soggetti pubblici e privati nelle loro ordinarie attività, comportamenti che devono essere orientati, fin dalla loro ideazione, a prevenire gli impatti negativi sulle risorse stesse". Regione Veneto, 1990. *op. cit.* pag 87.

⁸ Approvato dal Consiglio regionale con D.R.G. n. 462 in data 18.11.1992

- Individuare e promuovere l'insediamento di nuove attività in grado di contribuire, in un quadro di tenuta complessiva dell'occupazione, a sostenere l'efficienza di Porto Marghera;
- Introdurre settori nuovi di produzione e ricerca ad alto contenuto di innovazione tecnologica;
- Promuovere il riordino e la riconversione di parte delle aree industriali esistenti, operando sulle aree di frangia per ricercare anche un nuovo rapporto con la città;
- Rimuovere le strozzature tecniche ed infrastrutturali entro e fuori Porto Marghera che riducono l'efficienza e limitano il ritmo dei processi di ristrutturazione produttiva;
- Completare le opere di controllo ambientale, verso l'esterno dell'area e all'interno di essa, programmando anche efficaci operazioni di riassetto degli spazi pubblici e privati.

3.1.3 Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana⁹ (P.A.L.A.V.)

Il P.A.L.A.V. riconosce la valenza regionale della zona industriale di Porto Marghera e ne descrive le caratteristiche relative al suo assetto produttivo, alla sua capacità occupazionale ed alla sua organizzazione spaziale.

Pur sottolineando la centralità di Porto Marghera nel mercato del lavoro industriale in tutta l'area veneziana il P.A.L.A.V. riconosce la crisi che ha investito il polo industriale, proponendo una serie di azioni finalizzate al recupero ambientale e produttivo dell'intera area di Porto Marghera.

In particolare il P.A.L.A.V. prevede che:

- *“Dovranno essere promossi il consolidamento o le trasformazioni, così come l'insediamento di nuove attività che utilizzano i fattori di localizzazione specifici di Porto Marghera, con particolare riferimento alla concentrazione di aree di ricerca tecnologica ed alle disponibilità portuali, e siano in grado di contribuire a sostenerne l'efficienza complessiva;*
- *Si dovrà favorire l'introduzione di settori nuovi di produzione e ricerca ad alto contenuto di innovazione tecnologica;*
- *Dovranno essere individuate le strozzature tecniche ed infrastrutturali entro Porto Marghera, e quelle esterne al suo perimetro, che riducono l'efficienza e limitano l'uso razionale di tutta la potenzialità produttiva e il processo di ristrutturazione, individuando altresì adeguate soluzioni;*
- *Si dovrà indicare e programmare la realizzazione di tutte le opere di controllo degli affluenti nocivi e molesti per garantire più adeguati standards ambientali;*
- *Dovrà essere promosso il riordino e la riconversione di parte delle aree industriali esistenti, con particolare riguardo alle aree di frangia, al fine di favorire l'integrazione fra il contesto urbano e quello industriale;*
- *Dovranno essere programmate le necessarie operazioni di riassetto degli spazi pubblici e privati, e affrontando il tema del miglioramento del quadro ambientale anche delle aree esterne, limitrofe alla zona industriale;*
- *Dovrà essere effettuato un censimento dei manufatti di archeologia industriale più significativi”¹⁰.*

Per l'area di Porto Marghera il P.A.L.A.V. individua le seguenti destinazioni d'uso:

⁹ Approvato con PCr 9 novembre 1995, n. 70.

¹⁰ Regione Veneto. Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, 1995. Relazione. pag. 118.

- porto commerciale esistente (Moli A e B, aree di via del Commercio);
- porto commerciale di espansione (il resto della c.d. insula);
- aree di possibile trasformazione ad uso terziario e tecnologico (zona limitrofa a via Fratelli Bandiera e al cavalcavia di Mestre; zona limitrofa a via della Libertà prima del cavalcavia di San Giuliano);
- Fasce di riqualificazione ambientale (zona limitrofa alla raffineria Agip- ex Irom- prima del ponte della Libertà, zona adiacente al naviglio Brenta);
- Zone industriali di interesse regionale (tutto il resto della prima zona e tutta la seconda zona).

3.1.4 Il Piano Direttore¹¹

Il piano Direttore 2000 definisce lo stato dell'ambiente lagunare e del bacino idrografico in esso immediatamente sversante, fissa gli obiettivi di disinquinamento, individua le linee guida e le strategie operative relativamente agli interventi proposti nei settori civile ed urbano diffuso, industriale, anche con riguardo all'abbattimento delle emissioni gassose, alla gestione dei rifiuti ed alla bonifica dei siti inquinati.

Nel Piano Direttore 2000 si trovano una serie di indicazioni relative alla:

- Applicazione delle migliori tecnologie di processo;
- Applicazione delle migliori tecnologie dei sistemi di uso e scarico delle acque;
- Riorganizzazione dei processi industriali che potrebbero comportare la riduzione dei fabbisogni e degli scarichi industriali.

Per l'ambito di Porto Marghera l'azione primaria prevista dal Piano è il "Progetto Integrato Fusina", che prevede l'ampliamento della rete di collettamento e un'analisi della migliore collocazione del punto di scarico finale, il progetto prevede inoltre la creazione di un bacino di finissaggio per la riduzione degli inquinanti e per la deposizione dei solidi localizzata nella cassa di colmata "A".

3.2 Provincia

3.2.1 Il Piano Territoriale Provinciale di Venezia¹² (P.T.P.)

Considerata la presenza di alcuni recenti strumenti che, a diversi livelli, si propongono di programmare il futuro di Porto Marghera il P.T.P. non prevede nessun intervento particolare per tale ambito produttivo .

Tuttavia nella relazione del P.T.P. si trovano alcune indicazioni relative allo scenario strategico previsto dal piano per l'area industriale di Porto Marghera, in particolare viene sottolineata la necessità di una riqualificazione ambientale dell'area che dovrebbe essere alla base delle scelte di riqualificazione produttiva.

Nelle N.T.A¹³, pur definendo l'ambito di Porto Marghera come Ambito produttivo strategico, il piano si limita a confermare la funzione strategica del porto commerciale ed a

¹¹ Approvato con PCr 01 marzo 2000, n. 24

¹² Adottato con Delibera Consiglio Provinciale n 51195/I del 17 febbraio 1999

¹³ P.T.P. Norme di Attuazione. art.44.

recepire le direttive della legislazione nazionale vigente¹⁴ e le indicazioni e gli obiettivi dell'Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera sottoscritto il 21 ottobre 1998.

3.3 Comune

3.3.1 La Variante al Prg¹⁵ per la zona industriale di Porto Marghera

Dai primi anni '90 l'Amministrazione Comunale, con la partecipazione di tutti i soggetti, sia pubblici che privati, con competenze in materia, presenti nell'area, ha dato avvio ad un progetto unitario di riqualificazione e riconversione industriale del polo industriale.

L'Amministrazione Comunale ha deciso di utilizzare una Variante al Prg per consentire il rilancio dell'area industriale di Porto Marghera.

L'obiettivo principale perseguito dalla Variante al Prg per Porto Marghera, infatti, è la ristrutturazione e riqualificazione produttiva e ambientale del polo industriale.

Gli obiettivi che la Variante si propone di perseguire sono finalizzati a:

- Valorizzare la funzione portuale, commerciale ed industriale;
- Creare condizioni di compatibilità, e non di conflitto, tra la zona industriale e la città circostante;
- Riorganizzare il sistema relazionale: collegamenti ferroviari, raccordi stradali, separazione del traffico industriale da quello urbano;
- Riscrivere le regole insediative, distinguendo e favorendo le vocazioni delle diverse parti dell'area;
- L'uso strategico delle risorse disponibili (finanziamenti, incentivi, aree);
- La promozione di protocolli d'intesa tra più soggetti pubblici e/o portatori di interessi;
- La definizione di interventi di carattere infrastrutturale di rilevanza territoriale;
- Una zonizzazione delle aree del polo industriale funzionale alla valorizzazione delle potenzialità specifiche di Porto Marghera;
- La definizione di modi d'uso delle aree in grado di assicurare la flessibilità necessaria ai processi di riqualificazione che si intendono promuovere e, allo stesso tempo, capaci di fornire le certezze richieste dalle forze imprenditoriali.

In merito alle destinazioni d'uso, la variante al Prg, coerentemente a quanto previsto dal P.A.L.A.V., prevede un'articolazione della zona industriale in :

- zona industriale di interesse regionale:
 - zona industriale portuale di completamento;
 - zona industriale portuale di espansione;
 - zona dell'industria cantieristica di interesse nazionale;
 - zona di trasformazione a porto commerciale.
- Aree di possibile trasformazione industriale:
 - commerciale, direzionale, ricettiva, artigianato di servizio di completamento;
 - commerciale, direzionale, ricettiva, artigianato di servizio di espansione;
 - zona Parco scientifico tecnologico;
 - attività petrolifere in esercizio in zona di trasformazione per il recupero urbano.
- Impianti speciali:
 - impianto tecnologico;
 - servizi di pubblica sicurezza;

¹⁴ Relativamente alla prospettiva di una graduale eliminazione del traffico petrolifero dall'ambiente lagunare e agli interventi di bonifica delle aree industriali inquinate.

¹⁵ Approvata con Delibera CC n. 350 del 9 febbraio 1999

- zona porto commerciale esistente.
- Zone a servizi per attività produttive:
 - aree a standard esistenti e di progetto;
 - verde urbano;
 - verde urbano attrezzato, ambiti di riqualificazione ambientale, verde di arredo stradale.

La variante al Prg è il frutto di incontri e di mediazioni avvenute in un particolare momento storico, oggi sembra essere superata e datata, nonostante poco di quanto previsto sia stato realizzato i suoi contenuti necessitano di un aggiornamento.

3.4 Autorità portuale

3.4.1 Il Piano Regolatore Portuale per la sezione di Porto Marghera (P.R.P.)

Il P.R.P. è stato redatto ai sensi della l. 84/94¹⁶ che oltre a definire nuovi obiettivi e linee guidare la redazione dei Piani Regolatori Portuali affida all’Autorità portuale il compito della pianificazione portuale.

Il P.R.P. si propone di :

- Porsi in un’ottica di coordinamento ed integrazione con i piani nazionali e regionali dei trasporti e con la pianificazione delle attività industriali;
- Rappresentare uno degli strumenti fondamentali per lo svolgimento e lo sviluppo delle attività portuali;
- Rappresentare uno strumento per la riqualificazione di vaste aree deindustrializzate.

Nel P.R.P. sono state individuate le aree destinate alle funzioni commerciale, industriale e cantieristica. Al fine di conseguire una maggior definizione delle destinazioni d’uso ammesse ogni funzione è stata articolata in subzone.

¹⁶Legge 28 gennaio 1994, n. 84 “Riordino della legislazione in materia portuale”

4 Il quadro legislativo in materie ambientali

La legislazione quadro in materia di acque

- Decreto Legislativo 152/99, integrato dal Decreto Legislativo 258/00;
- Nel 2000 il parlamento Europeo ha emanato la Direttiva 2000/60/CE, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria a livello di acque. I contenuti della legislazione vigente in Italia sono in linea con quanto previsto dalla direttiva, la quale è stata integrata con un elenco di sostanze pericolose prioritarie, attualmente in fase di riesame, per le quali si prevede di arrestare o eliminare gradualmente gli scarichi, le emissioni e le perdite nell'arco di vent'anni.

La legislazione quadro in materia di gestione dei rifiuti

- Decreto Legislativo 22/97-“Decreto Ronchi”, che ha dato attuazione alle direttive 91/156/CEE, 91/689/CEE e 94/62/CEE.

La legislazione quadro in materia di bonifica dei siti inquinati

- legge 426/98 sui “Nuovi interventi in campo ambientale” definisce i siti nei quali gli interventi di bonifica sono di interesse prioritario a livello nazionale: fra tali aree è compresa quella di Venezia -Porto Marghera. Nella legge è contenuta anche l'indicazione alla redazione di un apposito “Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati”¹⁷.
- D. M. 471/99 è il “regolamento recante criteri, procedure, modalità per la messa in sicurezza ed il ripristino ambientale dei siti inquinati”. Il regolamento detta la precisa definizione di sito inquinato, messa in sicurezza d'emergenza, bonifica, bonifica con misure di sicurezza, ripristino ambientale, messa in sicurezza permanente.

La legislazione quadro in materia di bonifica di qualità dell'aria

- D.P.R. 203 del 1988 legge quadro in materia di qualità dell'aria in relazione a specifici agenti inquinanti e di controllo delle emissioni prodotte da impianti industriali e da impianti termici inseriti in un ciclo di produzione industriale;
- D.M. 12 luglio 1990, che definisce le linee guida per il contenimento delle emissioni di sostanze inquinanti dagli impianti industriali e fissa i valori minimi, in taluni casi anche in relazione alla tipologia di attività. Tali valori sono indicati per concentrazione, flusso di massa e fattore di emissione.
- D.M.503/97 e D.M. 124/00, che riguardano rispettivamente le emissioni provocate da incenerimento di rifiuti urbani e speciali, e le emissioni da incenerimento di rifiuti pericolosi;
- Direttive Europee 2001/80 e 2001/81 che saranno in vigore dal 27 novembre 2002 impongono limiti più restrittivi ai fumi dei grandi impianti di combustione e riduzioni a tutte le emissioni in atmosfera di biossido di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili e ammoniacale, provocate da qualsiasi fonte sono previsti da due nuove.

¹⁷ Emanato con D.M. 468 del 18 settembre 2001 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 16 gennaio 2002.

5 Quadro di riferimento per la redazione del Master Plan ai fini del disinquinamento di Porto Marghera

5.1 Accordo di Programma sulla chimica di Porto Marghera

Il 21 ottobre 1998 Stato, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale, parti sociali ed aziende¹⁸ hanno siglato un Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera, in seguito approvato con DPCM del 12 febbraio 1999.

L'Accordo di Programma sulla chimica è nato come reazione ai fenomeni in atto nell'area di Porto Marghera: la crisi delle produzioni legate al settore della chimica di base, la conseguente crisi occupazionale e l'evidente situazione di compromissione dell'ambiente.

L'obiettivo principale che l'Accordo dichiara di perseguire è di *“costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente, sviluppo e trasformazione produttiva nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali”*¹⁹.

Il primo obiettivo generale perseguito dall'accordo, si concretizza in azioni per il risanamento di terra, acqua ed aria²⁰ e per la salvaguardia futura dell'ambiente²¹.

Il secondo macro obiettivo prevede l'evoluzione del polo industriale verso un diverso modello di sviluppo economico, l'Accordo infatti si propone di indurre adeguati investimenti industriali per dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e di processo e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l'economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell'occupazione.

In relazione a questi obiettivi l'Accordo definisce le procedure e le strategie da adottare per il risanamento e la riqualificazione ambientale di Porto Marghera, nonché i piani degli interventi pubblici e privati giudicati coerenti con gli obiettivi ed idonei a ristabilire progressivamente un compiuto quadro di compatibilità ambientale.

L'Accordo sulla Chimica a Marghera prevede:

- L'escavo e bonifica dei canali industriali e portuali con la conterminazione dei siti;
- La messa in sicurezza e bonifica di circa 90 ettari con dismissione degli impianti esistenti;
- La confluenza al depuratore consortile di Fusina di tutti gli scarichi industriali rispettando i limiti definiti dal decreto Ronchi-Costa significativamente più restrittivi rispetto a tutte le altre aree del paese;
- La predisposizione ed attuazione del piano di sicurezza portuale, adeguamento della mobilità stradale e ferrovia dedicata in modo specifico al traffico industriale al fine di ridurre i rischi di movimentazione delle merci;
- Lo sviluppo di un sistema integrato per una gestione del monitoraggio ambientale e la gestione del rischio di incidenti e delle emergenze;

¹⁸ In particolare i soggetti firmatari sono: il Ministero Dell'industria, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei Lavori Pubblici, la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia, l'Autorità Portuale, Unindustria di Venezia, la Federchimica, le Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisi, e Uil (nazionali, regionali e provinciali), l'EniChem S.p.A., la EVC European Vinyls Corporation, la Edison Termoelettrica, la Elf Atochem, la Crion, la Sapio, la Agip Petroli, la Esso Italiana, la Api, la Ausimont, la Montefibre, la San Marco Petroli, la Decal, la Agip gas, la Ambiente S.p.A., l'Esercizio Raccordi Ferroviari, l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera .

¹⁹ Regione Veneto, 1999, Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera. pag. 7

²⁰ Disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, riduzione degli scarichi in laguna, riduzione delle emissioni in atmosfera.

²¹ Attraverso interventi a garanzia della sicurezza dei cicli produttivi, della prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti legati alle lavorazioni ed al trasporto di merci pericolose.

- La valutazione dell'evoluzione dei più importanti parametri ambientali con redazione di un bilancio ambientale e la gestione del rischio di incidenti e delle emergenze;
- La certificazione volontaria ambientale delle imprese;
- Una serie di investimenti da parte delle imprese coinvolte per circa 1600 miliardi di lire indirizzati al miglioramento competitivo degli impianti e delle performance ambientali in termini di:
 - emissioni in atmosfera;
 - riduzione degli approvvigionamenti di acque e di reflui;
 - riduzione dei rischi di incidenti;
 - miglioramento della sicurezza in azienda.

5.1.1 Stato di attuazione dell'Accordo

Il quadro degli interventi principali

Scavo canali.

Entro il 2005 il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia devono effettuare gli accertamenti sullo stato dei fondali, avviare e concludere l'opera di scavo. Inoltre, per evitare ulteriori contaminazioni delle acque a causa del contatto con suoli inquinati, l'area del petrolchimico sarà soggetta ad un intervento di marginamento²² ad opera del Magistrato alle Acque; l'opera sarà portata a termine entro il 2005.

Fissazione dei limiti per gli scarichi in laguna.

Dall'Ottobre del 1996, con il Decreto Legge del Ministro dell'Ambiente Ronchi, sono stati fissati nuovi limiti per lo scarico in laguna di sostanze inquinanti derivate dalle produzioni industriali di Porto Marghera. Al primo decreto ne sono seguiti altri quattro che hanno definito una serie di normative specifiche per Venezia, confluite ad oggi nel Dlgs 152/99.

Il Sistema Integrato per il Monitoraggio Ambientale e la Gestione del rischio industriale e delle Emergenze - SIMAGE.

La progettazione del sistema era stata affidata dal Ministero dell'Ambiente al Centro Comune di Ricerca di Ispra con un accordo triennale, che tuttavia non ha mai avuto seguito. Pertanto la Regione Veneto ha deciso di realizzare il progetto autonomamente, avvalendosi dell'ARPAV, ed integrandolo con il Piano di Monitoraggio della Qualità dell'Aria a Porto Marghera e nel bacino scolante lagunare, previsto dal Piano Direttore 2000. Data la complessità del programma, ne è stata decisa l'articolazione in tre lotti, il primo prevede la stima del carico atmosferico di microinquinanti diretti in laguna da Porto Marghera e dal bacino scolante ed il monitoraggio pilota delle emergenze e del rischio industriale connessi all'inquinamento atmosferico. Il lotto è stato già finanziato dalla Regione con tre miliardi di lire e lo stanziamento per il lotto successivo è stato già deliberato in ulteriori tre miliardi.

Piani delle imprese

²² L'operazione consiste nella recinzione con palancole antierosione ed impermeabili alla diffusione di inquinanti, che saranno collocate sulle sponde del Canale S. Leonardo-Marghera, lungo la sponda sud del Canale Industriale Ovest, e su quella del Canale Industriale Sud.

Nell'Accordo di Programma sono state presentate le azioni previste dalle imprese firmatarie per migliorare l'impatto sull'ambiente delle produzioni e ridurre il rischio industriale. Il documento presenta per ogni singola impresa una descrizione analitica degli interventi di investimento, miglioramento e dismissione descrivendo gli effetti positivi su ambiente e sicurezza che ci si propone di ottenere tramite tali interventi. Le imprese firmatarie hanno confermato gli impegni per l'ottenimento della certificazione ambientale. Attualmente sono state certificate secondo gli standard ambientali ISO EniChem, Agip Petroli, Edison, Atofina, Ambiente e la joint-venture Petroven; solo Edison è certificata EMAS.

Al 31 ottobre 2001 le aziende firmatarie avevano realizzato il 67% del totale degli investimenti previsti dall'Accordo pari ad un importo di oltre 1000 miliardi di lire²³.

5.2 Atto Integrativo dell'Accordo di Programma

Le modifiche intervenute nel panorama normativo nazionale sono state tali che il 15 dicembre 2000 i firmatari dell'Accordo di Programma hanno ritenuto necessario integrare il testo siglato nell'ottobre del 1998. L'atto integrativo all'Accordo di Programma contiene la definizione dei criteri per l'armonizzazione delle procedure di approvazione dei progetti di investimento presentati dalle aziende firmatarie con le direttive relative agli interventi di messa in sicurezza e bonifica dei suoli dettate dalle leggi 22/97, 426/98 e 471/99.

L'atto integrativo, valutata la natura e la complessità dei problemi connessi alla bonifica del sito di Porto Marghera, ha previsto la predisposizione di un Master Plan per le bonifiche *“al fine di orientare la redazione di progetti coerenti con un programma di riqualificazione ambientale dell'intera area interessata dall'Accordo di Programma, che abbia caratteri di generalità e coerenza e garantisca l'approntamento delle soluzioni più adeguate e tempestive in ragione della specificità dei luoghi”*²⁴.

5.3 Master plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera²⁵

Il Master Plan si configura come strumento per l'individuazione e la pianificazione degli interventi di risanamento dei suoli dell'area industriale di Porto Marghera.

Tale strumento è finalizzato a fornire un contributo sostanziale alla risoluzione delle criticità ambientali e di sviluppo dell'intera area.

L'elaborazione e la redazione del Master Plan²⁶ è stata affidata ad un gruppo di lavoro coordinato dalla Regione Veneto e dal Comune di Venezia e costituito da rappresentanti di tali enti, della Provincia di Venezia, dell'ARPAV, dell'ANPA, dell'Istituto Superiore di Sanità, del Magistrato alle Acque, dell'Autorità Portuale, dei Ministeri dell'Ambiente, dell'Industria e della Sanità.

La redazione materiale del Master Plan è stata affidata ad un gruppo operativo costituito da funzionari dei servizi tecnici delle due Amministrazioni responsabili del coordinamento, che si avvale del supporto tecnico operativo specialistico di:

- Consorzio Venezia Ricerche
- Amav
- Istituto Battelle (istituto internazionale con sede a Ginevra)

²³ fonte: Il sole 24 ore, 24 novembre 2001

²⁴ Regione Veneto, 2001, Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera.

²⁵ Questo capitolo si basa sul documento *“Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, Documento preparatorio dell'incontro con il gruppo di lavoro per l'elaborazione e la redazione del Master Plan”* che, attualmente, rappresenta l'unico documento ufficiale relativo al Master plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera.

²⁶ Ai sensi dell'Atto integrativo e della delibera di giunta della Regione Veneto n. 2386/2001

- Thetis
- Palomar (consociata Consorzio Venezia Nuova)

Il Master Plan per le bonifiche si propone di individuare:

1. Un preciso quadro conoscitivo relativo al grado ed alla qualità delle contaminazioni presenti;
2. Le tipologie degli interventi di risanamento ritenute tecnicamente ed economicamente praticabili applicando le migliori tecnologie disponibili, garantendo comunque il mantenimento delle produzioni industriali e privilegiando gli interventi che favoriscono il trattamento nel sito ed il riutilizzo del suolo, del sottosuolo e dei materiali sottoposti a bonifica;
3. Le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio, il trattamento e lo smaltimento dei materiali che dovranno essere sottoposti a bonifica;
4. La temporalizzazione degli interventi;
5. La valutazione di massima dei costi;
6. I criteri per il monitoraggio dell'attuazione del Master Plan;
7. I criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati.

Inoltre il Master Plan si propone di perseguire ulteriori obiettivi, che includono:

- La definizione di un quadro di riferimento, condiviso e fondato su solide basi tecniche, per l'individuazione di programmi di investimento e modernizzazione del sistema produttivo di Porto Marghera, inclusa la proposizione di alcune regole generali, da recepire negli strumenti urbanistici, circa uso/riuso del suolo.
- La definizione di un quadro di riferimento, condiviso e fondato su solide basi tecniche, per l'individuazione di strategie ed interventi finalizzati a minimizzare le condizioni di rischio per i lavoratori e gli abitanti delle aree limitrofe.

In sintesi, lo schema secondo cui è stato sviluppato il master plan comprende:

- La definizione del quadro conoscitivo;
- La definizione degli obiettivi di risanamento e delle strategie per il conseguimento di tali obiettivi;
- Lo sviluppo del piano degli interventi, attraverso:
 - L'identificazione degli interventi;
 - La pianificazione e prioritizzazione degli interventi individuati;
 - L'elaborazione di schede progetto degli interventi prioritari.
- L'individuazione delle esigenze per l'attuazione degli interventi previsti.

6 Quadro generale dell'opera di bonifica e risanamento ambientale²⁷

Allo stato attuale le aree complessivamente interessate da indagini ambientali e interventi di risanamento ambientale coprono circa 1450 ettari, corrispondenti al 40% dell'intero sito nazionale di "Venezia - Porto Marghera" ed al 50 % delle superfici emerse in esso presenti.

Nell'ambito della sola zona industriale invece, sono state finora considerati circa 1166 ettari pari a circa il 66% delle aree emerse.

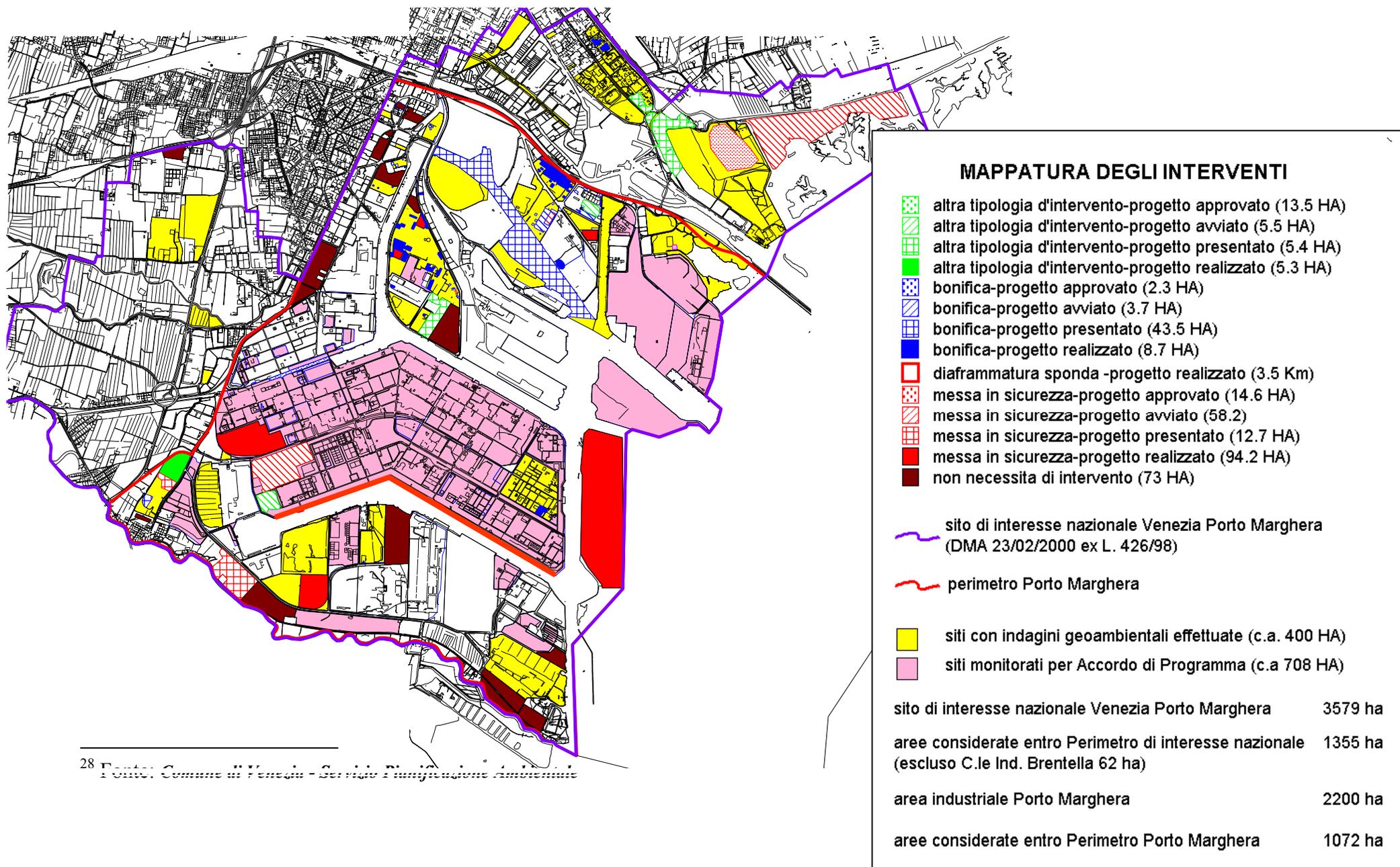
Circa 700 ettari sono stati caratterizzati per l'Accordo di Programma per la Chimica, 400 ettari sono stati indagati in ottemperanza all'art. 17 del Dlgs 22/97 ed al DMA 417/99, 73 ettari sono già risultati come non contaminati e quindi non necessitano d'intervento, circa 227 ettari sono interessati da interventi di bonifica e risanamento ambientale. Fra questi ultimi si ha che per 34 ettari gli interventi sono ancora in fase progettuale, per 78 ettari i lavori sono già stati avviati,

²⁷ Fonte: Comune di Venezia, servizio Pianificazione Ambientale

mentre per 112 ettari gli interventi sono già stati ultimati.

A questi interventi va aggiunta l'imponente opera di diaframmatura dell'intera zona industriale, in corso di realizzazione da parte del Magistrato alle Acque e dell'Autorità Portuale di Venezia, con lo scopo di intercludere l'intera zona ed evitare che le acque di percolazione dell'area entrino in contatto con quelle lagunari.

Quadro generale dell'opera di bonifica e risanamento ambientale²⁸



²⁸ Fonti: Comune di Venezia - Servizio Pianificazione Ambientale

7 Quadro degli interventi programmati ed in atto

7.1 Progetto PETROVEN

Il progetto PETROVEN prevede la costituzione di una joint-venture tra Agip Petroli, Esso Italiana ed Api, con la concentrazione delle attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti petroliferi un unico polo caratterizzato da attrezzature con elevati standard di sicurezza che permette:

- l'arretramento delle attività petrolifere con conseguente dismissione di 24 ha, in prossimità di Via Righi;
- la riduzione del 50% del traffico navale petrolifero in laguna (da 160 a 80 navi/anno) e l'eliminazione del traffico navale nel canale Brentella;
- l'utilizzo di una flotta con maggiori dimensioni ed elevate caratteristiche di sicurezza (doppia chiglia, tank inertizzate);
- la programmazione centralizzata dei viaggi via terra e l'adozione di carichi lavorativi tali da consentire una significativa riduzione (30-40%), a regime, dell'intensità media di traffico nelle ore di maggior traffico veicolare;
- la riduzione del rischio industriale;
- la riduzione delle emissioni in atmosfera.

7.2 Il Progetto urbano Porto Marghera²⁹ del Comune di Venezia

L'Amministrazione Comunale ha predisposto un progetto unitario complessivo che prevede azioni di natura economica ed urbanistica finalizzate ad avviare processi riconversione e recupero dell'area industriale di Porto Marghera.

Sul piano urbanistico l'Amministrazione ha approvato alcuni strumenti che hanno come obiettivo quello di creare le condizioni infrastrutturali e ambientali indispensabili allo svolgimento del processo di riconversione produttiva da cui dipende il rilancio economico dell'intera area. In particolare le azioni promosse dall'amministrazione riguardano: il risanamento ambientale dei siti, il recupero di edifici e la riqualificazione funzionale dell'area attraverso la ristrutturazione del sistema di viabilità interna e di quella di connessione con il resto del territorio.

Altre azioni puntano invece alla rivitalizzazione della realtà economica di Porto Marghera ed a una sua riqualificazione attraverso l'ingresso di nuove iniziative imprenditoriali in particolar modo attraverso l'insediamento di imprese provenienti dai settori economici della piccola e media industria e da quelli del terziario avanzato.

Il progetto urbano prevede l'articolazione in quattro subprogetti:

1. *Parco Scientifico e Tecnologico*³⁰

²⁹ Fonte Carta delle trasformazioni urbane Comune di Venezia. www.comunevenezia.it/trasformazioni

³⁰ Il sub progetto prevede la riconversione di alcune aree industriali in strutture destinate ad attività di ricerca nel settore produttivo. Le aree interessate sono l'ex Cargo System, l'ex Deposito AGIP, l'ex Agrimont Complessi e l'ex Agrimont Ceneri - ex CRAL. La posizione dell'insediamento è strategica: l'area interessata si trova infatti a ridosso della zona industriale e prospiciente alla principale via di collegamento della terraferma con il centro storico di Venezia.

Obiettivo principale è la realizzazione di un polo in grado di attrarre iniziative imprenditoriali a elevato contenuto tecnologico e di promuovere e sostenere i processi di riconversione dell'intera area industriale di Porto Marghera.

Gli interventi "Porta dell'Innovazione", "Insediamento centri di ricerca e attività produttive" e "Insediamento attività produttive ad alta tecnologia" sono localizzati nell'area "ex Agrimont Ceneri - ex CRAL" e costituiscono un primo, consistente nucleo del Parco Scientifico e Tecnologico (Pst); inoltre sempre nella stessa area è prevista la realizzazione della "Città della Musica" e di un nuovo edificio a iniziativa di Nova Marghera S.r.l.

- Porta dell'Innovazione;
- Insediamento attività produttive ad alta tecnologia;
- Insediamento centri di ricerca e attività produttive;
- Città della Musica;
- Ponte su via Torino;
- Intervento su Area ex deposito AGIP;
- Intervento su area ex Cargo System.

Gli interventi "Porta dell'Innovazione", "Insediamento centri di ricerca e attività produttive" e "Insediamento attività produttive ad alta tecnologia" sono stati ultimati. Per gli interventi localizzati nelle altre aree si è in attesa della redazione del Piano Particolareggiato della viabilità. Sono in corso di redazione i piani di recupero di iniziativa privata per le aree "Cargo System" e "AGIP Depositi Costieri".

2. *Via dell'Elettricità:*

- Ponte strallato sul canale industriale ovest,
- Asta viaria,
- Area Pos containers³¹;

L'intervento relativo all'area Pos containers ha ultimato la fase di progettazione, ed è in corso di definizione l'accordo, tra la proprietà e il Comune di Venezia, per la riconversione dell'area; sono in fase di progettazione esecutiva gli interventi di ristrutturazione dell'Asta viaria.

3. *Marghera Sud:*

- Area 43 ettari;
- Area Alcoa;
- Area Abibes;
- Area Alumix;
- Area Enichem

Attualmente l'Area 43 ettari è interessata da opere di bonifica (sono stati bonificati 10 dei 43 ettari dell'area); sono in corso di redazione i piani attuativi delle due aree Abibes e Alcoa; per le aree Enichem ed Alumix invece sono in corso di definizione le modalità di trasformazione.

4. *Porto commerciale di Venezia:*

- Ponte strallato sul canale industriale ovest,
- Scalo merci ferroviario.

A febbraio 2002 dovevano iniziare i lavori per la realizzazione del Ponte strallato sul canale industriale ovest di cui si prevede la conclusione entro il dicembre del 2005; in fase di progettazione gli interventi per la realizzazione dello Scalo merci ferroviario.

Nell'area denominata ex Agrimont Complessi, la VEGA Pst e la Veneziana Immobiliare stanno sviluppando un progetto che prevede l'utilizzazione di una superficie pari al 50% per la realizzazione di un cantiere navale per il rimessaggio di yacht di grandi dimensioni o panfili. Il resto della superficie sarà utilizzato per l'ampliamento del Pst. Un'ulteriore estensione del Pst riguarderà l'area ex Deposito AGIP e l'area Cargo System.

³¹ L'intervento che interessa una superficie totale di 125.180 mq prevede la realizzazione di un centro terziario, nell'area prospiciente la parte sud di via fratelli Bandiera. L'intervento insiste sull'area del vecchio stadio littorio e si pone come elemento di un processo finalizzato alla connessione e ricucitura di insiemi urbani di diversa caratterizzazione e allo scopo di rispondere ad un rinnovato bisogno di spazi direzionali e commerciali. Una parte dell'area verrà destinata a verde pubblico.

7.3 Progetto Terminal di Fusina ³²

Il progetto del nuovo Terminal di Fusina si sviluppa in un'area di 30 ettari, dove il canale Brentelle si immette nella laguna, ai margini meridionali di Marghera. Esso è inserito all'interno di un ridisegno complessivo del sistema infrastrutturale e rappresenta uno degli elementi fondamentali per il potenziamento dell'organizzazione della mobilità e dell'organismo urbano nel suo complesso. Al Terminal viene affidato principalmente il compito di intercettare i flussi turistici diretti verso la città insulare alleggerendo così l'unica polarità oggi esistente costituita dalla testa di ponte veneziana. Dal punto di vista funzionale il terminal è caratterizzato da un'estrema diversificazione del suo utilizzo nei vari periodi dell'anno.

L'intervento prevede: parcheggi a raso per 1500 posti auto, parcheggio coperto per 350 posti auto e parcheggio per 150 autocorriere, darsena per vaporette e approdo mezzi privati, albergo diurno, campeggio, edifici per servizi informativi, negozi e ristoranti.

Nel 1998 è stato portato a termine un concorso internazionale per la progettazione preliminare del Terminal. Il progetto prescelto pone particolare attenzione alle peculiarità ambientali del sito e mira alla riqualificazione paesaggistica dell'ambiente lagunare ispirandosi al contesto storico ambientale per la scelta delle soluzioni compositive.

Nel progetto il Terminal si articola in più parti: un corpo allungato con i parcheggi e una testa estesa sull'acqua composta da due edifici che ospitano i servizi di supporto al terminal e racchiude una darsena per mezzi pubblici e privati; uno spazio pedonale coperto da una grande vela situato nel punto di incontro tra la darsena d'acqua e il terminal di terra; un corpo esteso lungo il corso del fiume contenente i moduli di parcheggio multipiano differenziati in altezza e, infine, un vasto sistema di parcheggi scoperti.

L'intero progetto è stato redatto in forma preliminare. Il Piano Particolareggiato è stato adottato e sono state controdedotte le osservazioni presentate. Attualmente è in corso la procedura per l'approvazione.

³² Fonte: Carta delle trasformazioni urbane Comune di Venezia

8 Le attività economiche insediate nell'area industriale di Porto Marghera³³

L'elenco delle attività economiche insediate a Porto Marghera è stato realizzato dall' Ente della Zona Industriale di Porto Marghera che ha utilizzato:

- l'indagine diretta;
- il catasto elettrico dell'Enel;
- le indicazioni fornite dall'ufficio demografico del Comune di Venezia per le attività interessate dagli effetti della modifica della toponomastica di Porto Marghera.

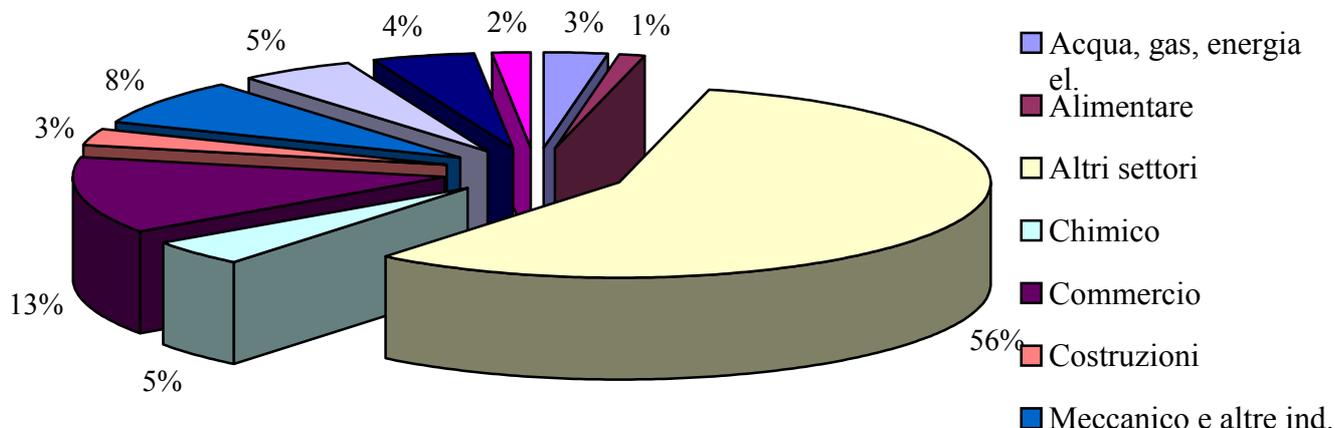
Secondo i dati a disposizione nell'area industriale risultano localizzate 349 unità produttive; va sottolineato che nell'elaborazione dell'elenco non sono state considerate solo le attività economiche propriamente industriali ma l'insieme di tutte le attività presenti a Porto Marghera.

Nell'elenco inoltre sono comprese anche le aziende localizzate lungo via Fratelli Bandiera, un ambito territoriale che, nonostante la presenza di alcune attività industriali di tipo tradizionale, esprime una forte vocazione per insediamenti commerciali e terziari.

La disaggregazione delle aziende per settore di attività evidenzia il peso degli "altri settori" che comprendono anche servizi alle imprese e logistica, attività che sembrano caratterizzare la riconversione del polo industriale.

I settori tradizionalmente presenti a Porto Marghera, il chimico, il petrolifero, la cantieristica e l'energia elettrica, rappresentano un limitato numero di aziende, ciò nonostante tali settori risultano avere un elevato peso in termini di occupati e di occupazione delle aree.

Le attività economiche presenti a Porto Marghera per settore di attività



³³ Fonte: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, 2001, Elenco delle attività economiche di Porto Marghera

9 L'offerta di aree

La definizione dell'offerta di aree libere si è basata sull'indagine diretta e sulle indicazioni offerte dalla rassegna stampa e dall'Ente zona industriale.

Nel definire il quadro della disponibilità di aree per nuovi insediamenti produttivi sono state considerate nel loro insieme solo le aree effettivamente libere e quelle aree occupate da impianti produttivi dismessi di cui è certa la disponibilità. Le aree che, pur essendo attualmente libere, sono interessate da concreti progetti di utilizzazione e le aree inutilizzate di pertinenza di aziende attive sono state ritenute occupate.

Nell'indagine, sono state considerate solamente le aree libere presenti nella prima e seconda zona industriale tralasciando le aree localizzate all'interno dell'isola portuale.

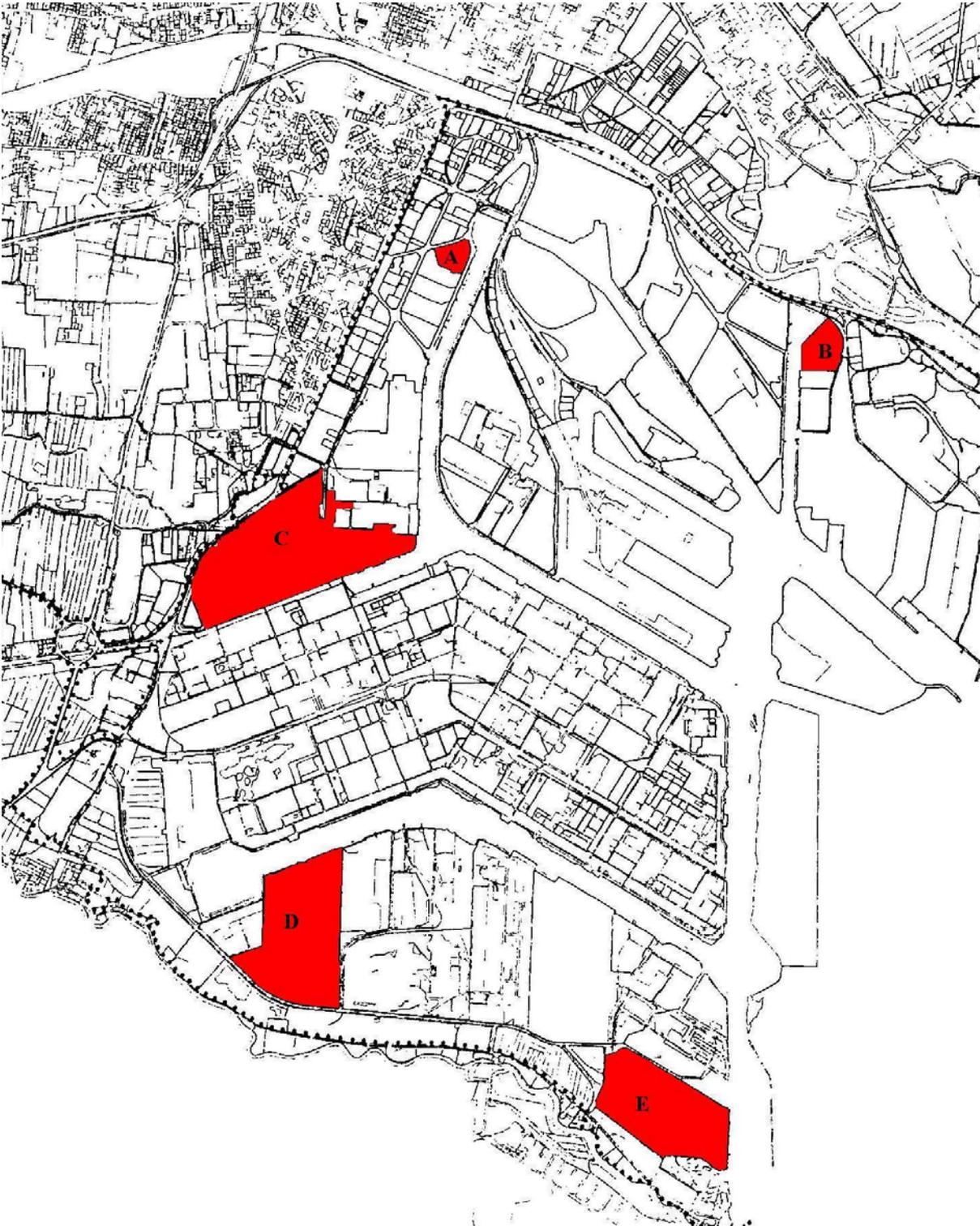
In sintesi le aree che risultano libere o liberabili nel breve periodo risultano essere quelle richiamate dall'Accordo di Programma sulla Chimica per Porto Marghera, l'area dei "43 ettari" di proprietà del Comune di Venezia e l'area "ex Alumix" di Fusina ("ex SAVA") in liquidazione coatta amministrativa.

I risultati dell'indagine evidenziano la scarsa disponibilità di aree libere localizzate nell'area industriale di Porto Marghera, l'offerta di aree inoltre risulta penalizzata da una serie di fattori che rendono incerta l'effettiva utilizzazione delle aree. In particolare si possono sottolineare:

- i lunghi tempi che caratterizzano i processi di riconversione ed occupazione delle aree;
- lo stato di contaminazione dei suoli;
- i costi di bonifica;
- la difficoltà di coordinamento tra i diversi soggetti istituzionali che operano a Porto Marghera;
- i limiti della Variante al Prg per Porto Marghera;
- il prezzo delle aree³⁴.

³⁴ Considerando i dati forniti da alcuni operatori immobiliari il valore medio delle aree industriali a Porto Marghera è di 300-350.000£ al mq con valori massimi che superano le 500.000 £al mq.

Le aree libere a Porto Marghera



Schede sulle aree libere

Area “A”

Dimensioni

Proprietario

Dotazione infrastrutture e servizi

- ✓ Rete acquedotto industriale
- ✓ Rete metano
- ✓ Rete elettrica

Cablatura fibre ottiche

Depuratore

- ✓ Piattaforma logistica
- ✓ Area attrezzata sosta mezzi pesanti

Banchina

Situazione bonifica

Destinazione d’uso prevista dalla Variante al Prg

Sede stradale e area verde

Zona industriale portuale di completamento (art.25 delle N.T.A.)

Stato di fatto

Area occupata dagli impianti produttivi dismessi

Stima del prezzo

£ 350.000 al mq

Note

Parte dell’area sarà utilizzata nella realizzazione del nuovo ponte strallato sul canale industriale ovest

Sono iniziate le operazioni di smantellamento degli immobili presenti nell’area

Area “B”

Dimensione

Proprietario

Agip

Dotazione infrastrutture e servizi

- ✓ Rete acquedotto industriale
- ✓ Rete metano
- ✓ Rete elettrica

Cablatura fibre ottiche

Depuratore

Area attrezzata sosta mezzi pesanti

- ✓ Piattaforma logistica

Banchina

Destinazione d’uso prevista dalla Variante al Prg

Verde urbano attrezzato (art. 33 N.T.A.)

Stato di fatto

Area occupata dagli impianti produttivi dismessi

Note

L’area costituisce una porzione dei circa 21 ettari totali liberabili in attuazione del progetto PETROVEN.

Area “C” “AREE EX PETROLCHIMICO ED EX SAN MARCO”

Dimensione

Circa 52 ettari

Proprietario

Enichem

Dotazione infrastrutture e servizi

- ✓ Rete acquedotto industriale
- ✓ Rete metano
- ✓ Rete elettrica

Cablatura fibre ottiche

Depuratore

- ✓ Piattaforma logistica
- ✓ Area attrezzata sosta mezzi pesanti
- ✓ Banchina

Stato di compromissione del suolo

In corso di caratterizzazione (assunta a priori nel master plan con contaminazione pari al 40% della superficie)

Destinazione d'uso prevista dalla Variante al Prg

Zona industriale portuale di completamento (art.25 delle N.T.A.)

Stato di fatto

Area occupata dagli impianti produttivi dismessi

Stima del prezzo

Area “Ex San Marco”- all’asta 130.000€/mq a rilancio nello stato di fatto

Note

La dismissione dell’area era prevista dall’Accordo di programma per la chimica.

All’interno dell’area sono localizzate alcune attività economiche ancora attive.

Enichem ha dato inizio alle trattative a partire dall'area denominata ex San Marco la quale presenta un grado di dismissione quasi totale e quindi si presta, prima di altre parti del territorio dei 52 ettari, a progetti di nuovo utilizzo. Enichem intende procedere alla dismissione dell'area tramite procedura pubblica di vendita. Si sta attendendo l'esito della gara e le decisioni prese da Enichem.

Enichem ha posto la condizione che le operazioni di bonifica dovevano essere poste a carico della parte acquirente, dichiarandosi peraltro disponibile ad eseguire tutte quelle indagini che l’acquirente ritenesse necessarie per acquisire la più completa conoscenza delle condizioni del sito.

Area “D”- “43 ETTARI”

Dimensione

Circa 43 ettari

Proprietario

Comune di Venezia

Dotazione infrastrutture e servizi

- ✓ Rete acquedotto industriale
- ✓ Rete metano
- ✓ Rete elettrica

Cablatura fibre ottiche

Depuratore

- ✓ Piattaforma logistica
- ✓ Area attrezzata sosta mezzi pesanti

Banchina

Stato di compromissione del suolo

Presenza di Inorganici, Ipa, Metalli, clorurati

Situazione bonifica

10 ettari sono in messa in sicurezza “finalizzata”

Destinazione d’uso prevista dalla Variante al Prg

Zona industriale portuale di espansione (art.26 delle N.T.A.)

Stato di fatto

10 ettari-Area libera urbanizzata

La parte rimanente-Area libera non urbanizzata

Note

Area “E”-“ ex SAVA- ex ALUMIX”

Dimensione

Circa 20 ettari

Proprietario

Società Alumix S.p.A. in liquidazione coatta amministrativa

Dotazione infrastrutture e servizi

- ✓ Rete acquedotto industriale
- ✓ Rete metano
- ✓ Rete elettrica

Cablatura fibre ottiche

Depuratore

- ✓ Piattaforma logistica
- ✓ Area attrezzata sosta mezzi pesanti

Banchina

Stato di compromissione del suolo

Ipa, Metalli, PCB

Destinazione d’uso prevista dalla Variante al Prg

Zona industriale portuale di completamento (art.25 delle N.T.A.)

Stato di fatto

L’ area è occupata dagli impianti produttivi dismessi

Stima del prezzo

Note

Nelle date del 17, 28, 29 luglio 2000 i Commissari Liquidatori hanno pubblicato su tre diversi quotidiani “l’invito ad offrire per la vendita dell’area” cui è seguita la possibilità per i soggetti interessati di visitare l’immobile.

La documentazione relativa ai risultati del monitoraggio ambientale dell’area, che sono stati distribuiti non sono in grado di fornire un quadro sufficientemente certo dello stato dell’inquinamento e dei costi necessari per le bonifiche.

Bibliografia

- Autorità Portuale di Venezia, 1998, *Relazione annuale*;
- Autorità Portuale di Venezia, 2001, *La moderna portualità, l'interazione col territorio*;
- Autorità Portuale di Venezia, 1999, *Piano Regolatore Portuale per la sezione di Porto Marghera*, relazione;
- Coses-Autorità Portuale di Venezia, 2000, *Il Porto di Venezia negli anni novanta* (sintesi). Rapporto n. 48;
- Coses, 1997, *Analisi della funzione portuale veneziana* (Bozza). Rapporto n. 20;
- Carmela Gargiulo (a cura di), 2001, *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*. Atti dei convegni AUDIS 1999/2000;
- Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, 2001, *Relazione del Presidente all'Assemblea dei soci- anno 2000*.
- Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, 2001, *Elenco delle attività economiche di Porto Marghera*;
- Provincia di Venezia. 1999, *Piano Territoriale Provinciale*. Relazione e Norme Tecniche di Attuazione;
- Regione Veneto. 1990. *Le leggi e i regolamenti della Regione Veneto. Anno 1989*. Arti Grafiche Gasparoni. Venezia;
- Regione Veneto. *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*. 1992. Relazione e Norme Tecniche di Attuazione;
- Regione Veneto. *Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana*, 1995. Relazione e Norme Tecniche di Attuazione;
- Regione Veneto- Comune di Venezia, 2002, *Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera*, Documento preparatorio dell'incontro con il gruppo di lavoro per l'elaborazione e la redazione del Master Plan;
- Regione Veneto, 1999, *Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera*;
- T. Pugliese, (a cura di), 1996, "La pianificazione urbanistica come strumento di politica industriale. La Variante al Prg per Porto Marghera". In *Urbanistica quaderni* n.9/1996;