

1 - Premessa. Piano regolatore portuale, Rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale, Tavolo per la Chimica di Porto Marghera

L'art. 5, comma 5, Legge 28 gennaio 1994, n. 84, stabilisce che "Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministero dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991".

L'Autorità Portuale sta provvedendo a redigere il nuovo Piano regolatore portuale (PRP) che andrà a sostituire quello vigente ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15 maggio 1965.

Nel frattempo l'Autorità Portuale di Venezia ha adempiuto agli obblighi di Legge relativi alla definizione del Piano operativo triennale, approvato dal Comitato Portuale nella riunione del 3 luglio 1996 con deliberazione n. 11 e la cui prima revisione annuale è stata approvata dallo stesso Comitato nella riunione dell'8 ottobre 1997 con deliberazione n. 27.

Per quanto riguarda il "Rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale", occorre sottolineare che, allo stato attuale, alcuni elementi impediscono una definizione chiara dei contenuti dello stesso. La problematica è già stata segnalata dall'Autorità Portuale di Venezia in più occasioni anche al Tavolo per la Chimica dell'Unità di progetto "Riconversione polo industriale di Marghera" (da ultimo in data 20 luglio 1998) e costituisce materia di lavoro in sede ministeriale (Ministero dei Trasporti e della Navigazione e Ministero dell'Ambiente).

In ogni caso l'Autorità Portuale di Venezia ha proceduto, parallelamente alla redazione del nuovo PRP, anche alla definizione di linee generali del *Rapporto* sempre più approfondite alla luce, anche, delle indicazioni provenienti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione e dal Ministero dell'Ambiente.

L'Autorità Portuale di Venezia ha preso l'impegno in occasione del Tavolo, per quanto di sua competenza, di presentare le linee generali del *Rapporto* in questione. Con il presente documento che costituisce un approfondimento delle linee guida per il *Rapporto* già presentate dall'Autorità Portuale di Venezia al Tavolo in data 20 luglio 1998 e valutate positivamente nella riunione del 21 luglio 1998 tenutasi presso il Ministero dell'Industria, si intende pertanto evadere tale iniziativa.

Va comunque ricordato che il “Rapporto sulla sicurezza dell’ambito portuale” è collegato esclusivamente all’iter di approvazione del PRP di cui costituisce un allegato.

Conseguentemente la relazione di seguito presentata non può costituire il *Rapporto*, ma rappresenta una definizione degli elementi che dovranno essere considerati, approfonditi ed anche integrati, nella stesura del *Rapporto* vero e proprio da allegare al PRP.

La presente relazione è stata pensata in funzione delle esigenze del Tavolo. In alcuni casi il dettaglio della definizione delle linee è sufficientemente approfondito anche con il ricorso a tabelle numeriche e a cartografie.

In altri si è preferito fare dei richiami generali, rimandando al *Rapporto* l’approfondimento degli argomenti trattati.

Per alcuni argomenti vengono presentati esclusivamente dei titoli: si tratta di capitoli completamente rimandati alla stesura del *Rapporto* in quanto la loro trattazione dipende da atti di altri soggetti (privati o pubblici) che l’Autorità Portuale di Venezia deve acquisire.

Alcune delle informazioni fornite non risultano, già ora, come necessarie alla redazione del *Rapporto* che dovrà essere quanto più “un documento agile e snello” ed assolutamente rispondente agli adempimenti previsti dalla Legge n. 84 del 1994. Molto dipenderà dai contenuti dell’atteso Decreto Ministeriale che dovrà definire con precisione i contenuti del *Rapporto*, ma molto dipenderà, sicuramente, anche dall’evoluzione che interesserà la normativa, in particolare quella ambientale, nei prossimi mesi.

Da ultimo va precisato che la presente relazione risulta “appesantita” di tutta una serie di informazioni (storiche, numeriche, in forma cartografica,...) che non troveranno spazio nel *Rapporto* la cui lettura non potrà prescindere da quella del PRP; al contrario, questo documento del tutto indipendente e finalizzato ad assolvere agli impegni assunti in sede di Tavolo necessita, per essere compreso, di maggiori elementi informativi sul sistema porto.

2 - Il Porto di Venezia: attuali aspetti territoriali, strutture e attività

1.1 TERRITORIO

Premessa: la dimensione geografica e storica

Il riferimento a coordinate storiche e geografiche appare essenziale per comprendere l'evoluzione degli spazi in cui trasporto marittimo, porto ed industria si sono strettamente associati nel corso degli anni. Anche nella stesura del "Rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale" si ritiene opportuno tenere nella giusta considerazione quelli che sono stati gli elementi che hanno caratterizzato l'evoluzione nello spazio e nel tempo del porto.

La posizione geografica del Porto di Venezia è data dalle coordinate latitudine 45° 26' Nord; longitudine 12° 20' Est Greenwich. Il porto è situato al centro della laguna di Venezia, separata dal mare da una striscia di terra interrotta in tre punti, corrispondenti alle bocche portuali di Lido, Malamocco, Chioggia (difese da dighe orientate per N-O).

Con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994 sono stati individuati i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Venezia, costituita "dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi tra la Bocca di Malamocco e la Bocca di Lido, inclusi i canali di grande navigazione".

L'area portuale non è concentrata ma, al contrario, si presenta come diffusa in più zone. Nella cartografia 1 è evidenziata l'area dell'ambito portuale di Venezia inserita nel contesto territoriale con particolare evidenziazione dei centri urbani più prossimi.

In centro storico troviamo la Riva 7 Martiri, la Riva San Biagio e la Riva Ca' di Dio (Bacino di San Marco): banchine destinate al traffico passeggeri. Alla stessa tipologia di traffico è riservata anche la zona della Marittima (comprendendo anche le aree di San Basilio e Santa Marta) in cui si sviluppa anche traffico commerciale.

Nella zona di Porto Marghera sono localizzati il porto commerciale (nella cosiddetta "insula") e quello industriale.

Nel Porto di San Leonardo si sviluppa l'attività petrolifera. Una pipeline per il trasporto del greggio collega il Porto di San Leonardo con la raffineria AGIP sita nella prima zona industriale di Marghera.

All'interno della circoscrizione territoriale soggetta alla giurisdizione dell'Autorità Portuale esiste un solo insediamento di particolare rilevanza

destinato a darsena da diporto: tale insediamento, che occupa una zona demaniale marittima di oltre 12.000 mq con una capienza complessiva di 200 imbarcazioni, è situato sul litorale del Cavallino nel canale di Treporti.

Le navi in attesa di recarsi agli ormeggi operativi del porto debbono ancorare in rada presso le bocche di porto di Lido e Malamocco. Zone predefinite sono assegnate per l'ancoraggio di navi trasportanti liquidi pericolosi e gas e per l'allibito delle petroliere.

L'ordinanza n. 74 del 1 agosto 1991 della Capitaneria di Porto di Venezia ha disciplinato gli ancoraggi del Lido, di Malamocco e degli ancoraggi per allibiti.

L'ordinanza n. 87 del 15 dicembre 1988 della Capitaneria di Porto di Venezia ha approvato il testo del Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, scarico e trasbordo nonché per la sosta ed il movimento delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso nel Porto di Venezia e Marghera e in rada.

Gli accessi al porto sono costituiti dalle bocche di porto di Lido e di Malamocco: le navi dirette a Porto Marghera devono utilizzare, di norma, la bocca di porto di Malamocco attraverso la quale transita la gran parte del traffico commerciale e la quasi totalità di quello industriale. Attraverso il canale di Malamocco accedono anche le navi dirette al Porto di San Leonardo.

Il canale del Lido, invece, costituisce la via principale di accesso alla zona portuale del centro storico: attraverso il canale del Lido passa quasi tutto il traffico passeggeri.

La laguna di Venezia è sottoposta all'onda di marea dell'alto Adriatico che arriva contemporaneamente alle tre bocche di porto e che ha un'ampiezza media annua in laguna di circa 50 cm.

La zona portuale di Venezia della città storica (Marittima, San Basilio e Santa Marta), sorta tra il 1869 ed il 1915, si estende per 53 ettari e dispone di 3850 m di banchine.

Risale agli anni '20 la realizzazione del porto in terraferma che aumenta la dimensione del Porto di Venezia ampliando la sezione commerciale e aggiungendo quella industriale; il successivo sviluppo della seconda zona industriale fece di Porto Marghera una delle maggiori aree di industrializzazione costiera.

I tempi e le modalità dello sviluppo di Porto Marghera (e la previsione di realizzare una terza zona industriale) sono a testimoniare la coerenza dell'evoluzione dell'area costiera veneziana alle logiche di sviluppo delle MIDAs

(Maritime Industrial Development Areas). La zona costiera veneziana è venuta a configurarsi nel corso degli anni come luogo ottimale per attività di trasformazione di materie prime: in questo quadro “l’autonomia funzionale” (fino al riordino della legislazione portuale -L. 84/1994-) costituisce un elemento decisivo per la distinzione tra traffico commerciale e traffico industriale.

Per quanto lo sviluppo del Porto di Venezia (commerciale ed industriale) risponda a logiche comuni ad altre realtà costiere (pur con tempistiche differenti), sono riscontrabili alcuni elementi di forte caratterizzazione.

In primo luogo il contesto ambientale in cui il porto è inserito: la laguna ed il suo delicato equilibrio interno ed esterno.

In secondo luogo la prossimità con i centri urbani: sia per quanto riguarda la città storica che per quanto riguarda la zona di Porto Marghera, rispetto a Mestre. Va riscontrato, però, che la crescita della città di terraferma è seconda rispetto alla presenza di massicci insediamenti industriali.

Porto Marghera si caratterizza, rispetto ad altre zone industriali costiere, per le sue dimensioni: i dati riportati negli studi per la Variante al PRG per Porto Marghera (Urbanistica Quaderni, anno II, ottobre 1996) descrivono l’area in questione con una ricca dotazione infrastrutturale: “18 km di canali marittimi, 32 km di canali industriali, 40 km di strade interne, 135 km di rete ferroviaria interna, almeno 100 accosti e 13.000 ml di banchina, servizi a rete”. Nel complesso un polo di 2000 ettari parte dei quali occupati da canali e specchi d’acqua (340), porto commerciale (120), strade, ferrovie e servizi (80), fasce demaniali (40).

Ragionare sull’unicum Porto di Venezia significa riconoscere l’esistenza di un sistema in cui si combinano due città e due porti. Gli elementi principali che vanno considerati, e tutti in maniera collegata, sono allora:

- il rapporto con la/e città e, conseguentemente, con la programmazione urbanistica;
- lo sviluppo del porto e il suo progressivo “spostamento” dalla città storica alla terraferma (Marghera);
- le dinamiche geo-economiche di localizzazione delle attività produttive;
- le dinamiche di crescita delle diverse tipologie di traffico (industriale, commerciale e petrolifero) e la conseguente modificazione della composizione del traffico totale;
- le problematiche/opportunità offerte dalle trasformazioni delle aree industriali-portuali costiere;

- il rapporto con l'ambiente lagunare;
- l'inserimento del porto in un'area più ampia economicamente attiva e infrastrutturalmente cardine per una parte importante del Paese.

Affrontare la questione della sicurezza, in rapporto allo sviluppo del nuovo PRP, implica, inoltre, la lettura di tutti questi elementi in un'ottica, che è quella della Legge n. 84 del 1994 di sviluppo della portualità italiana.

La trasformazione del porto passa attraverso un'evoluzione storica le cui tappe principali e più recenti (in questa sede solo richiamate in quanto oggetto di analisi nel redigendo nuovo PRP) sono:

- piano del 1867-1868 (sviluppo della Marittima in sostituzione dell'area portuale storica, il bacino di San Marco);
- piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1908 (ulteriore incremento delle attività portuali nella zona della Marittima e possibilità d'impianto di industrie in terraferma);
- il piano del 1917 che, sostanzialmente, comincia a delineare il porto attuale nella zona di Marghera ed il successivo piano del 1925 che va ad integrarlo con un programma di ulteriori ampliamenti nella zona industriale;
- la richiesta di aree industriali che sfocia nei piani del periodo 1953-1956;
- la Legge n. 397 del 1963 che autorizza la costruzione della IIIa zona industriale;
- il piano del 1965;
- la Legge n. 798 del 1984 (utilizzo a fini portuali della cassa di colmata A).

Il contesto urbanistico

Il Piano operativo triennale approvato dal Comitato portuale nella riunione del 3 luglio 1996 con deliberazione n. 11 e la cui prima revisione annuale è stata approvata dallo stesso Comitato nella riunione dell'8 ottobre 1997 con deliberazione n. 27, rappresenta lo strumento da cui partire nella rappresentazione del quadro programmatico in cui si inserisce lo sviluppo del Porto di Venezia. Il Piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, permane all'interno di uno schema di radicale coerenza con il Piano regolatore portuale (PRP): le previsioni di quest'ultimo, come è stabilito dall'art. 5, comma 2, Legge 84/1994, "non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti"; il PRP inoltre, come

definito dal comma successivo dello stesso art. 5, “è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati”.

In questo quadro, il Piano operativo triennale dell’Autorità Portuale di Venezia considera i seguenti strumenti urbanistici:

- Piano di area della laguna e dell’area veneziana (PALAV) approvato dal Consiglio regionale con provvedimento n. 70 del 9 novembre 1995;
- Progetto preliminare di piano territoriale provinciale (PTP) adottato con delibera del Consiglio provinciale prot. 10696/I di verb. del 10 marzo 1995;
- Variante al Piano regolatore generale per Porto Marghera, nel testo allegato all’atto deliberativo del Consiglio comunale n. 258 del 27/28 novembre 1995, Prot. gen. 95.VE.099976.

Il vigente Piano regolatore portuale del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia-Marghera fu approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15/05/1965 (cartografia 2).

Per quanto riguarda la I^a e la II^a zona il piano prevede, in sintesi, la sistemazione dei canali ed il completamento del banchinamento delle aree del porto commerciale. Rispetto alle aree è indicata una zonizzazione che divide le aree in I^a zona industriale commerciale e in II^a zona industriale.

Per quanto riguarda la III^a, mai peraltro realizzata, zona (cartografia 3), il Piano regolatore portuale riveste interesse solo per il terminal di San Leonardo e la Cassa di colmata A (la cui utilizzazione a fini portuali è ancora consentita dall’art. 12 della Legge 798/1984).

Per le aree portuali del centro storico bisogna fare riferimento al vigente Piano, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 maggio 1908.

Particolare importanza per la zona di Porto Marghera riveste il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV), approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale del Veneto il 9 novembre 1995 (cartografia 4).

Il PALAV, ex artt. 3 e 4 della Legge 171/73, costituisce il “riferimento pianificatorio essenziale per lo sviluppo, l’impianto e la trasformazione degli insediamenti produttivi” in tale zona rilevando i compiti originariamente affidati dalla legislazione speciale per Venezia al piano comprensoriale. Il PALAV, innovando profondamente le previsioni del vecchio PRP e di quello comunale per Marghera, individua le seguenti destinazioni d’uso:

- 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 I^a zona e tutta la II^a zona).

In relazione alle zone portuali del centro storico di Venezia il PALAV ammette, in sede di revisione degli strumenti urbanistici e d'intesa con gli enti interessati, "la variazione di destinazione d'uso delle stesse nel quadro di una redistribuzione delle attività portuali e prevista adozione degli specifici provvedimenti di declassificazione delle aree demaniali marittime che la costituiscono".

La Variante al Piano regolatore generale per Porto Marghera, attualmente in attesa di definitiva approvazione regionale, coerentemente al PALAV, prevede l'estensione a tutta l'insula della destinazione a porto commerciale e destina le rimanenti zone ad usi industriali e industriali portuali, terziarie, parco scientifico tecnologico e riqualificazione ambientale (cartografia 5).

La Variante al Piano regolatore generale per la città antica, adottata nel novembre 1996, inserisce le aree portuali del centro storico fra gli ambiti assoggettati a piano particolareggiato, piano, quest'ultimo, che non può contrastare con il Piano regolatore portuale. Si prevede la destinazione di Marittima a terminal passeggeri e la riorganizzazione delle aree di Santa Marta e San Basilio con la previsione di insediamenti di attività terziarie ed universitarie e mantenendo la possibilità di attracco per le navi.

L'Autorità Portuale e l'Amministrazione comunale di Venezia hanno già provveduto ad adottare alcuni provvedimenti inseriti nella programmazione urbanistica complessiva del territorio e anticipatori del PRP. In particolare si fa riferimento ai protocolli di intesa, approvati dalla Giunta Comunale con delibera del 9 ottobre 1997, che l'Autorità Portuale ha siglato con il Comune di Venezia in data 17 aprile 1997 (avente ad oggetto l'utilizzo per attività portuali dell'area Cipi-Sartori e la pedonalizzazione dell'area demaniale marittima di San Basilio), con il Ministero delle Finanze e il Comune di Venezia in data 29 maggio 1997 (in riferimento al recupero ad usi portuali di manufatti ed aree del Demanio Marittimo -molo Sali-), con l'Assessorato all'Urbanistica in data 5 giugno 1997 (avente ad oggetto la definizione della viabilità generale dell'isola portuale ed il dimensionamento di standard in zone industriali dismesse).

In data 17 marzo 1998 l'Autorità Portuale e l'Assessorato all'Urbanistica hanno proceduto alla sottoscrizione di un ulteriore protocollo d'intesa relativo alla variante al PRG per la città antica.

Il PALAV fornisce ulteriori indicazioni sia per la Cassa di Colmata A che per il terminal di San Leonardo (dismissione dell'attività petrolifera e riconversione degli impianti).

Il Piano regolatore generale del Comune di Mira (approvato definitivamente nel 1992) e che riveste interesse ai fini portuali in quanto nel territorio comunale sono comprese la Cassa di Colmata A ed il terminal di San Leonardo, consente per entrambe le strutture l'utilizzazione a fini portuali con molte limitazioni.

Aree urbane

Nella redazione del *Rapporto* va considerato con attenzione la contiguità geografica tra porto e centri urbani; con alcune necessarie precisazioni:

- la dinamica storica che, soprattutto per quanto riguarda la terraferma, ha caratterizzato lo svilupparsi di attività industriali costiere e la successiva crescita dei centri urbani;
- l'organizzazione dell'attività funzionale delle aree portuali in relazione agli elementi di rischio che questi producono.

Dalla cartografia 1 è possibile ottenere una visione d'insieme della contiguità territoriale tra le zone portuali e le zone urbane. Più in particolare le cartografie 6 e 7 mostrano la localizzazione della zona portuale di Marghera rispetto ai centri abitati di Marghera e di Malcontenta e della zona portuale di Marittima rispetto alla città storica.

Il *Rapporto* dovrà considerare con attenzione la popolazione residente in tali aree urbane e la relativa densità abitativa. Tale analisi avrà come riferimento, in particolare, le aree di:

- Malcontenta, zona urbana localizzata in prossimità della darsena del canale industriale sud (nel 1997 risiedevano 2.526 abitanti);
- quartiere Marghera-Catene (26.594 residenti al 31/12/1997). Di particolare interesse per le dinamiche del porto è la zona di via Fratelli Bandiera di cui si dirà in seguito per gli interventi che la Variante al PRG vi prevede;
- zona urbana di Mestre che si sviluppa oltre la stazione ferroviaria e "parallelamente" alla 1^a zona industriale oltre via Martiri della Libertà;

- Campalto;
- per quanto riguarda la zona della città storica contigua alla Marittima la zona di Santa Croce.

Quelle richiamate costituiscono le aree urbane che, in quanto più prossime agli ambiti portuali dovranno essere oggetto di considerazione nella stesura del piano di sicurezza. Allo stesso modo, il piano di sicurezza dovrà necessariamente considerare la presenza, in tali zone urbane, di edifici “vulnerabili” ad uso non industriale, in particolare: edifici scolastici ed universitari, stazioni ferroviarie, ospedali; va comunque fin da subito segnalato che tali edifici presentano, nella maggior parte dei casi e in quelli più importanti, distanze di assoluto rispetto nei confronti delle aree occupate da stabilimenti industriali soggetti agli obblighi previsti dal DPR 17 giugno 1988, n. 175 rivisto dalla Legge 19 maggio 1997, n. 137.

Si renderà necessario condurre tali analisi in relazione alle distanze di rispetto tra gli stabilimenti soggetti a notifica o dichiarazione e i centri abitati.

Una particolare attenzione dovrà, inoltre, essere dedicata al turismo, facendo riferimento ai dati del fenomeno e alle dinamiche, in termini di flussi turistici e di mobilità, che esso assume.

Aree industriali

Il *Rapporto* trova fondamento, come già segnalato in premessa, nell’art. 5, comma 5, Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e nella presenza di determinate attività industriali soggette alla disciplina del Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175.

L’area di Porto Marghera è area industriale di rilevanza nazionale ed internazionale che si estende per oltre 2.000 ha (comprendendo canali e specchi d’acqua e porto commerciale), attrezzata ottimamente dal punto di vista infrastrutturale e che garantisce occupazione ad oltre 11.000 lavoratori (anno 1995 e dato relativo esclusivamente ad aziende con più di 20 addetti).

Il settore chimico occupa, ancora nel 1995, 4.211 lavoratori; gli occupati nei settori industriali “raffinazione” e “deposito e commercializzazione prodotti petroliferi” sono, allo stesso periodo, 990.

A questi dati che, si riferiscono all’occupazione diretta, vanno aggiunti gli effetti sull’indotto.

Non è compito del *Rapporto* procedere ad una mappatura delle aree industriali, quanto piuttosto predisporre, sulla base degli atti di notifica e dichiarazione

previsti dalla Legge, gli accorgimenti necessari a coordinare, in termini di sicurezza, il PRP con le attività industriali che si svolgono nel polo industriale.

Le attività che si svolgono in porto sono disciplinate da normative ed ordinanze che coinvolgono diversi aspetti (dalla sicurezza per i lavoratori, alla movimentazione di merci pericolose, dalla circolazione in ambito portuale, alla norme sulla navigazione...).

Occorre considerare che:

- diversi sono i soggetti che intervengono con propri atti a disciplinare le diverse attività, anche in materia di sicurezza;
- alcuni di questi sono soggetti imprenditoriali autonomi la cui attività prevalente non è quella di impresa portuale (stabilimenti);
- il *Rapporto* non riguarda la sicurezza, ma la sicurezza in relazione a determinate lavorazioni industriali definite dalla Legge;
- conseguentemente il *Rapporto* non si occuperà “indistintamente” di sicurezza.

Come sottolineato in premessa lo scopo di questo rapporto è quello di rispondere alle esigenze del Tavolo per la chimica. A proposito occorre precisare che, a seguito dell'entrata in vigore della Legge 84/1994, EniChem S.p.A. ha ricevuto l'autorizzazione ad operare come impresa portuale (concessionaria per conto proprio) ai sensi dell'art. 16 della citata Legge in data 23 dicembre 1997 (precedentemente vigeva un regime di autonomia funzionale). L'autorizzazione riguarda prodotti alla rinfusa (zolfo e sale) destinati alla lavorazione e prodotti risultanti dalla lavorazione stessa (solfato alla rinfusa ed in sacchi, fusti paletizzati).

I lavoratori dedicati, come operativi o amministrativi, alle operazioni portuali risultano essere, dalle dichiarazioni eseguite, 35.

Sono registrati tutti i macchinari da piazzale e da banchina dedicati.

Le banchine utilizzate da EniChem S.p.A. sono localizzate in zona canale industriale ovest.

Pipeline collegano lo stabilimento di Marghera con gli stabilimenti di Mantova, Ferrara e Ravenna.

In riferimento alle questioni legate alle attività dei depositi e degli stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, più volte emerse nel corso delle riunioni del Tavolo, va precisato che il comma 7 bis, art. 16, Legge 84/1994,

sottolinea come “le disposizioni del presente articolo non si applicano ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido¹, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale”. Per quanto riguarda, invece, l’utilizzo di aree demaniali vige, anche per questi soggetti, la disciplina prevista dal successivo art. 18 della stessa Legge.

PRG: individuazione di altre aree

La definizione del nuovo Piano regolatore portuale avviene, dal punto di vista temporale, in un momento particolarmente favorevole alla luce del concomitante processo di pianificazione generale (comunale, provinciale e regionale): questo costituisce senza dubbio un elemento di vantaggio per coloro che sono chiamati a redigere il Piano regolatore portuale e l’allegato Rapporto di sicurezza.

Nel merito della Variante al PRG per Porto Marghera sono diversi gli interventi che dovranno essere oggetto di attenta considerazione, nella stesura del *Rapporto*; in particolare si richiamano gli interventi che hanno particolare incidenza sulla aree ad alta densità abitativa e relativi alle zone di:

- via Fratelli Bandiera (Marghera);
- via Torino;
- aree di localizzazione e di sviluppo del Parco Scientifico e Tecnologico;
- interventi nell’area di San Giuliano

Tutti questi interventi hanno ricadute anche sul sistema infrastrutturale.

Il sistema delle infrastrutture di collegamento con il territorio

Quello del sistema infrastrutturale costituisce l’altro grande aspetto da considerare con attenzione nella definizione del *Rapporto*.

Le considerazioni (in termini di dati statistici) sulla saturazione del sistema infrastrutturale che ruota attorno al polo industriale, e quindi anche al porto, son ben note.

Il *Rapporto* dovrà considerare:

- il quadro generale (reti di trasporto europee nell’ambito della politica dell’UE, la politica nazionale e quella regionale in materia di trasporti);
- il quadro di accessibilità al polo e all’area portuale;

¹ Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale parla, impropriamente, di “stato libero”.

- il rapporto tra traffico industriale ed altre tipologie;
- le scelte e gli interventi già fatti dall’Autorità Portuale e dagli altri enti per operare una separazione tra tipologie diverse di traffico;
- interventi di carattere urbanistico che andranno a modificare la situazione esistente (in particolare: passante e strada dei bivi, via del Commercio e via dell’Elettricità, collegamento del polo con la strada Romea);
- collegamento tra la rete infrastrutturale interna all’area portuale e sistema generale;
- impatto del traffico industriale e portuale sul traffico urbano.

1.2 ZONIZZAZIONE DELL’AMBITO PORTUALE

Canali di accesso al porto

La cartografia 8 presenta la situazione dei canali di accesso al porto conseguente alla Conferenza dei servizi del 19/12/1997.

Le successive cartografie 9, 10, 11, e 12 presentano la situazione relativa al canale del Lido e, nel dettaglio, quella relativa al canale di Malamocco con ulteriore definizione dei fondali del canale.

Bocca di porto di Lido. La canaletta di accesso al porto che attraversa la barra sabbiosa ha una larghezza in cunetta di 150 m con scarpata prevista di 1/5; dal 1970 in poi gli interventi di ripristino dei fondali sono stati effettuati limitatamente alla quota di -10,5/11 m., anziché alla quota di -12 m. precedente.

Il canale interno al porto di Lido, San Nicolò, bacino di San Marco, canale della Giudecca ha quota garantita di -11 m., con cunetta e pendenze variabili in quanto trattasi di canali naturali.

Il canale Venezia-Marghera (ex Vittorio Emanuele), è un canale artificiale. I lavori di escavo, iniziati nel 1909, furono ripresi dopo la prima guerra mondiale, anche per la realizzazione del porto industriale di Marghera. le dimensioni originarie di progetto erano di 50 m. di cunetta, con scarpate a pendenza 1/2 e profondità di -9 m.; negli anni ’50 il canale è stato poi portato a -11 m., riducendo la larghezza in cunetta a 42 m.

Bocca di Malamocco. La costruzione delle dighe foranee è stata portata a termine nel 1872 con un fondale utile di -10 m.

Dalla località Rocchetta inizia il canale Malamocco-Marghera, artificiale, che può essere distinto in quattro parti: la prima rettilinea, porta alla darsena di San

Leonardo con una cunetta di 140 m., scarpata a pendenza 1/2 e quota originaria di -14,5 m.; la seconda, dalla curva, di fronte a San Leonardo, alla strettoia, scavata nel 1966/68 a -12,5, con cunetta di 100 m. e scarpata con pendenza 1/2; la terza che conduce fino al bacino di evoluzione n. 4, scavata nel 1966/68 a -12,5, con cunetta di 60 m e scarpata con pendenza 1/2; la quarta, compresa fra i bacini di evoluzione nn. 3 e 4, scavata nel 1966 a -10 e successivamente portata a -12 m con cunetta di 60 m e pendenza alla scarpata di 1/2.

Aree funzionali: commerciale, industriale e petrolifera

La realtà portuale che oggi ci troviamo ad avere è caratterizzata da traffico commerciale, traffico industriale e petrolifero.

I dati dell'evoluzione dei traffici si possono così riassumere:

- nel 1997 il traffico totale ha interessato oltre 24 milioni di tonnellate, delle quali 8.195.000 costituito da traffico commerciale, 5.316.000 da traffico industriale e 10.606.000 da traffico petrolifero;
- il traffico petrolifero non ha sostanzialmente subito variazioni nel corso degli anni '90;
- nel 1995 si è realizzato il sorpasso del volume del traffico commerciale su quello industriale: nel 1987 traffico commerciale e traffico industriale corrispondevano al 15,5% e al 37,7% del traffico totale; nel 1997 tali valori erano completamente invertiti: 33,9% per il traffico commerciale e 22,04% per il traffico industriale.

Questi dati riassumono brevemente, ma con efficacia, la storia di un'area portuale caratterizzata da una forte struttura industriale, della crisi e della trasformazione di questa, e dello sviluppo della funzione commerciale.

Venendo alla rappresentazione cartografica delle aree funzionali va precisato come la distinzione tra commerciale ed industriale corrisponda, dal punto di vista geografico, sempre meno alla medesima distinzione in termini funzionali: per ragioni diverse, traffico commerciale viene svolto anche al di fuori dell'insula. E' abbastanza scontato, anche pensando all'evoluzione delle aree industriali costiere, che una rivisitazione, anche terminologica, si andrà imponendo nel prossimo futuro.

La cartografia 13 presenta la situazione generale della zona di Marghera con l'individuazione di:

- accosti petroliferi/petrochimici;

- accosti commerciali;
- accosti industriali;
- accosti non utilizzati/dismessi;
- Porto di San Leonardo.

E' chiaramente evidenziata:

- la destinazione dell'isola a traffico commerciale (prevalentemente ma non esclusivamente);
- le aree dei depositi petroliferi e della raffineria;
- la presenza di accosti commerciali esterni all'isola.

Per quanto riguarda la Marittima, la planimetria 14 presenta la situazione della zona, come detto, dedicata prevalentemente a traffico passeggeri.

Aree funzionali: di servizio passeggeri

Per quanto riguarda il traffico passeggeri va segnalato come successivamente al 1991, anno in cui si è raggiunto il livello più basso di traffico passeggeri (a causa della guerra del Golfo Persico), si è registrato la ripresa di un costante aumento di questa tipologia di traffico.

tab. 1: serie storica del traffico passeggeri			
anno	transiti	arrivi+partenze	totale
1997	106.482	601.565	708.047
1996	76.193	453.527	529.720
1995	51.187	410.163	461.350
1994	64.226	260.551	324.777
1993	59.206	259.149	318.355
1992	31.534	212.077	243.611
1991	28.380	138.106	166.486
1990	152.138	282.056	434.194
1980	115.648	214.836	330.484

La situazione relativa al traffico passeggeri per tipologia di navi è riassunta dalla tabella 2.

tab. 2: traffico passeggeri per tipologia di nave. Anno 1997				
	traghetto	crociera	navi veloci	totale
navi	440	206	451	1.097
passeggeri	331.950	299.450	76.647	708.047

Nel 1996 e nel 1995 si era registrato un traffico pari rispettivamente a 750 e a 704 navi.

Aree funzionali: turistica e da diporto

All'interno della circoscrizione territoriale soggetta alla giurisdizione dell'Autorità Portuale esiste un solo insediamento di particolare rilevanza destinato a darsena da diporto: tale insediamento, che occupa una zona demaniale marittima di oltre 12.000 mq con una capienza complessiva di 200 imbarcazioni, è situato sul litorale del Cavallino nel canale di Treporti.

1.3 TIPOLOGIA, MODALITÀ E VOLUMI DI MERCI MOVIMENTATE

La situazione del traffico totale del Porto di Venezia relativa all'anno 1997 è rappresentata nella tabella seguente.

tab. 3: traffico totale del Porto di Venezia			
assieme	sbarchi	imbarchi	assieme
cereali	1.074.911	41.656	1.116.567
semi oleosi	188.059	13.212	201.271
sfarinati	598.441	432.814	1.031.255
legname	32.392	-	32.392
combustibili solidi	1.642.831	-	1.642.831
oli minerali e derivati	9.984.633	621.769	10.606.402
minerali	1.205.667	11.155	1.216.822
fosfati e concimi	328.892	328.767	657.659
prodotti chimici	1.479.989	294.849	1.774.838
rottami e siderurgici	2.450.595	192.284	2.642.879
prodotti diversi	1.439.284	1.754.881	3.194.165
totale	20.425.694	3.691.387	24.117.081

Volendo scendere in un dettaglio ulteriore, possiamo distinguere tra il traffico che interessa il porto commerciale, quello che interessa il porto industriale ed, infine, quello che interessa il porto petroli (rispettivamente tabelle 4, 5 e 6).

tab. 4: porto commerciale			
merci in tonnellate	sbarchi	imbarchi	assieme
cereali	788.201	40.743	828.944
semi oleosi	11.840	14.125	25.965
sfarinati	598.441	63.963	662.404
legname	32.392	-	32.392
combustibili solidi	641.937	-	641.937
minerali	596.123	-	596.123
fosfati e concimi	316.997	27.867	344.864

rottami siderurgici	1.851.127	121.074	1.972.201
prodotti diversi	1.350.391	1.740.031	3.090.422
totale	6.187.449	2.007.803	8.195.252

tab. 5: porto industriale			
merci in tonnellate	sbarchi	imbarchi	assieme
cereali	286.710	-	286.710
semi oleosi	176.219	-	176.219
sfarinati	-	368.851	368.851
combustibili solidi	1.000.894	-	1.000.894
minerali	609.544	11.155	620.699
fosfati e concimi	11.895	300.900	312.795
prodotti chimici	1.479.989	294.849	1.774.838
rottami siderurgici	599.468	71.210	670.678
prodotti diversi	88.893	14.850	103.743
totale	4.253.612	1.061.815	5.315.427

tabella 6: porto petroli			
merci in tonnellate	sbarchi	imbarchi	assieme
olii greggi	5.364.655	-	5.364.655
derivati	4.619.978	621.769	5.241.747
di cui benzine	2.397.549	112.530	2.510.079
di cui gasolii	1.629.950	51.725	1.681.675
di cui olii combustibili	552.435	453.141	1.005.576
di cui altri prod. petr.	40.044	4.373	44.417
totale	9.984.633	621.769	10.606.402

La tabella 7 evidenzia il traffico del Porto di Venezia diviso per tipo di condizionamento.

tab. 7: porto di Venezia – merci per tipo di confezionamento			
merci in tonnellate	sbarchi	imbarchi	assieme
rinfuse liquide	11.555.490	914.491	12.469.981
rinfuse solide	6.302.764	442.044	6.744.808
colli	2.567.440	2.334.852	4.902.292
di cui contenitori	510.888	1.096.079	1.606.967
di cui in rotabili	327.448	425.871	753.319
di cui tradizionale	1.729.104	812.902	2.542.006
totale	20.425.694	3.691.387	24.117.081

Sempre relativamente alla tipologia di condizionamento possiamo approfondire la situazione relativa al porto commerciale (tabella 8).

tab. 8: porto commerciale – merci per tipo di confezionamento			
merci in tonnellate	sbarchi	imbarchi	assieme
rinfuse liquide	10.050	1.432	11.482
rinfuse solide	4.222.352	146.698	4.369.050
colli	1.955.047	1.859.673	3.814.720
di cui contenitori	510.888	1.096.079	1.606.967
di cui in rotabili	327.448	425.871	753.319
di cui tradizionale	1.116.711	337.723	1.454.434
totale	6.187.449	2.007.803	8.195.252

E' interessante considerare alcune serie storiche (periodo 1990-1997). In particolare la tabella 9 mostra la serie storica del traffico complessivo e diviso per area e la tabella 10 la serie storica del traffico contenitori (TEU's).

tab. 9: serie storica del traffico per area							
anno	comm.le	%	indus.le	%	petroli	%	assieme
1997	8.195	34,0	5.316	22,0	10.606	44,0	24.117
1996	7.150	29,7	6.445	26,8	10.459	43,5	24.054
1995	7.036	28,3	7.424	29,9	10.390	41,8	24.850
1994	6.142	26,9	6.780	29,6	9.947	43,5	22.869
1993	5.872	25,1	7.050	30,1	10.485	44,8	23.407
1992	4.751	19,4	8.504	34,7	11.252	45,9	24.507
1991	4.877	19,6	9.125	36,7	10.868	43,7	24.870
1990	4.865	20,2	9.190	38,0	10.116	41,7	24.171
1979	3.755	13,8	9.095	33,5	14.312	52,7	27.162

A causa del calo produttivo che ha interessato il polo industriale e, conseguentemente, il porto industriale, nel periodo 1979-1997 il volume complessivo del traffico è diminuito di circa 3 milioni di tonnellate: notevoli variazioni, però, si registrano nella composizione dello stesso. Il traffico commerciale, che nel 1979 corrispondeva al 13,8% del traffico complessivo, è arrivato, nel 1997, ad interessare il 34% (con un aumento del 20,2%); quello industriale è passato dal 33,5% al 22,0% (-11,5%); quello petrolifero dal 52,7% al 44,0% (con una diminuzione dell'8,7%).

Nel periodo di tempo più breve considerato (1990-1997), sempre rispetto alla composizione percentuale sul traffico complessivo, il traffico commerciale ha registrato un incremento del 13,8%, quello industriale è diminuito del 16,0% e quello petrolifero, che proprio nel 1990 ha toccato il suo minimo (in termini di quota percentuale) degli ultimi 19 anni, ha invece registrato un incremento del 3,2%.

Il Porto di Venezia ha raggiunto il suo massimo, in termini di volumi di merce movimentata, nell'anno 1979: per quanto riguarda le tre tipologie di traffico in esame i valori assoluti più elevati sono stati raggiunti per il traffico commerciale nel 1997, per quello industriale nel 1987 (oltre 9.800.000 tonnellate) e per quello petrolifero nel 1973 (14.369.000 tonnellate).

Nel 1996, per la prima volta, dalla nascita di Porto Marghera, il volume del traffico commerciale del Porto di Venezia ha superato quello del traffico industriale: un ulteriore indicatore dell'evoluzione dell'area portuale costiera veneziana rispetto alla sua fase di area costiera industriale.

Ci sembra utile concludere questa rappresentazione del traffico del porto con una tabella relativa al traffico di contenitori. Anche in questo caso la serie storica permette di leggere un fenomeno, quello della unitizzazione del carico, che ha fortemente condizionato il trasporto marittimo.

tab. 10: serie storica del traffico contenitori (TEU's)				
anno	vuoti	pieni	totale	% vuoti su pieni
1997	81.799	130.170	211.969	38,6
1996	62.457	106.348	168.805	37,0
1995	41.787	86.091	127.878	32,7
1994	33.099	81.557	114.656	28,9
1993	36.320	81.261	117.581	30,9
1992	30.223	76.285	106.508	28,4
1991	27.376	63.395	90.771	30,2
1990	29.322	60.531	89.853	32,6
1985	43.149	52.616	95.765	45,1
1980	32.102	59.042	91.144	35,2
1975	2.023	4.074	6.097	33,2

I 211.969 TEU's movimentati nel 1997 corrispondono a 157.873 pezzi: dal 1990 si registra un continuo incremento del numero di pezzi movimentati nel Porto di Venezia (tabella 11), salvo due flessioni nel 1991 e nel 1994.

tab. 11: serie storica del traffico contenitori (pz)							
1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
157.873	128.530	99.470	89.480	91.457	83.081	72.320	74.391

Nell'arco di tempo considerato il numero di contenitori movimentato è aumentato di oltre il 110%; nel 1985, tanto per avere una indicazione, il numero di pezzi movimentati era pari a 78.678: l'incremento significativo si è quindi registrato a partire dal 1996.

Un ulteriore e più approfondito commento dei dati presentati è riportato nel Piano operativo triennale-prima revisione annuale (pp. 3-15).

1.4 SERVIZI PORTUALI ED IMPRESE PORTUALI

I servizi di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio

Nel Porto di Venezia il pilotaggio, con inizio da due miglia dalla testata delle dighe di Lido e Malamocco, è obbligatorio per tutte le navi di stazza lorda superiore a 500 t: quelle con stazza inferiore alle 500 t possono utilizzare il pilotaggio con assistenza VHF.

Il servizio viene svolto dalla Corporazione piloti estuario veneto, composta da 22 capitani di lungo corso e che ha in dotazione una flottiglia composta da 6 pilotine di cui 4 Halmatic, con dotazioni di radar, ecoscandagli radiogoniometri VHF a ricerca automatica, da 1 Marchi ad alta velocità e da una pilotina motoscafo.

Tutte le navi devono contattare la stazione piloti due ore prima dell'arrivo in rada per istruzioni circa la bocca di porta di entrata o l'eventuale sosta di attesa. Il servizio è soggetto alla competenza della Capitaneria di porto.

Il servizio di rimorchio delle navi è in concessione alla Società rimorchiatori riuniti Panfido e C. La flotta della società è costituita da 13 rimorchiatori di potenza variabile tra 450 e 2.500 cv asse. Nel corso del 1998 la flotta si arricchirà di due nuovi rimorchiatori da 5.300 CV ciascuno (massima categoria per interventi di salvataggio in mare). Il servizio è soggetto alla disciplina della Capitaneria di porto.

Gli addetti risultano essere 109.

Il servizio di ormeggio e disormeggio da parte del gruppo ormeggiatori del Porto di Venezia è obbligatorio per le navi superiore a 500 tsl e per quelle inferiori a tale stazza se trasportano merci pericolose.

Il Gruppo, soggetto alla disciplina della Capitaneria di porto, conta un numero di addetti pari a 42.

Il servizio antincendio

Nei porti il servizio antincendio dipende, ai sensi della Legge 13 maggio 1940, n. 690, dal Comandante del porto ed è espletato dai Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco.

Al Comandante del porto è attribuita la direzione dei soccorsi ed il coordinamento delle risorse disponibili mentre, come ovvio, resta affidata al Comandante dei

reparti dei Vigili del Fuoco la direzione e la responsabilità tecnica dell'impiego dei mezzi e degli uomini delle squadre dei Vigili del Fuoco.

Il Comandante del porto può: obbligare i soggetti concessionari di aree demaniali, di manufatti o di altri impianti nell'ambito portuale, ad organizzare propri servizi di prevenzione ed estinzione incendi; requisire, in caso di incendio o altro sinistro, ogni mezzo nautico o terrestre esistente in ambito portuale; costituire, ove necessario, squadre ausiliarie antincendio formate da personale volontario appartenente alla gente di mare o alle maestranze portuali; disporre il mantenimento di un adeguato ed efficiente servizio di prevenzione antincendio a bordo delle navi a mezzo del personale di bordo e, nei casi previsti, del servizio integrativo antincendio (Guardie ai Fuochi) durante la sosta in porto; organizzare periodiche esercitazioni antincendio a bordo delle navi e a terra in tutto l'ambito portuale.

Le Forze Armate o di Polizia chiamate ad intervenire sul luogo del sinistro per il mantenimento dell'ordine pubblico e per il concorso dell'opera di soccorso, agiranno in conformità alle disposizioni impartite dal Comandante del Porto.

Il servizio di chimico di porto

Il servizio di chimico di porto è soggetto ad iscrizione in apposito registro ai sensi dell'art. 68 del Cod. Nav. (ordinanza 41/97 dell'Autorità Portuale di Venezia).

Attualmente, nel Porto di Venezia risultano iscritti due soggetti. I compiti riguardano: l'accertamento delle condizioni di pericolosità delle navi per quanto si riferisce alla presenza di vapori e gas esplosivi, infiammabili, velenosi, corrosivi o comunque nocivi o pericolosi; l'accertamento che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di scoppi, incendi, velenosità o corrosività; il rilascio di certificati attestanti i risultati degli accertamenti effettuati; l'espressione di pareri, su richiesta dell'autorità portuale, per quanto concerne la sicurezza nell'ambito portuale, in merito al deposito, imbarco, sbarco e transito delle merci pericolose e in tutti i casi previsti dai regolamenti del porto di Venezia; il rilascio di certificati di sicurezza per il lavaggio delle cisterne con il crude oil (C.O.W.) e/o con altri solventi.

Sanità marittima e presidi sanitari

L'Ufficio di sanità marittima dipende dal Ministero della Sanità e ha il compito della vigilanza igienico-sanitaria nell'ambito portuale sui passeggeri, equipaggi e merci delle navi in arrivo e in partenza.

Imprese operanti in porto ex art. 16 Legge 84/1994 ed altre imprese

Nel Porto di Venezia sono autorizzate ad operare, ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994, 19 imprese.

L'ordinanza n. 11/1996 ha provveduto all'istituzione del "Registro delle imprese portuali autorizzate" all'esercizio di attività portuali ai sensi della Legge 84/1994 nel quale sono iscritte tutte le imprese autorizzate ad operare.

Anche per i lavoratori (sia di imprese portuali che di "operatori portuali") sono istituiti appositi registri (ordinanza n. 12/1996).

Con apposita ordinanza, infine, l'Autorità Portuale provvede, di anno in anno e ai sensi dell'art. 16, comma 7, Legge 84/1994, a determinare il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese da rilasciare.

Si contano 12 imprese autorizzate ai sensi dell'ordinanza n. 20/1996 (autorizzate ad operare per conto terzi o per conto proprio).

Di queste, 7 operano in zona porto commerciale a Marghera:

- ERACLIT VENIER S.p.a.: conto proprio; "merce alla rinfusa (ossido e carbonato di magnesio);
- ILVA S.p.a.: conto proprio; "prodotti e semiprodotti siderurgici in colli, merci e materiali alla rinfusa (ad es. rottame, ghisa, ...) od a beni strumentali (ad es. cilindri di laminazione, gru, camion, cassoni,...)";
- MULTI SERVICE S.r.l.: conto terzi; "prodotti siderurgici alla rinfusa ed in colli, di impiantistica, di merci varie, di container, di rinfuse cerealicole, minerali e di fosfati"; opera anche a Marittima;
- SERVIZI PORTUALI S.r.l.: deposito e movimentazione conto terzi; "deposito e movimentazione in genere di merci in colli prevalentemente destinati o provenienti a/da container o trailer";
- T.I.V. S.r.l.: conto terzi; "prodotti siderurgici alla rinfusa ed in colli, di impiantistica, di merci varie, di container e rotabili, e di rinfuse altre"; opera anche a Marittima;
- T.M.B. S.r.l.: conto terzi; "merci alla rinfusa ed in colli, di container e di rotabili";
- VECON S.p.a.: conto terzi; "contenitori, nonché di rotabili, merci in colli e colli eccezionali";

Altre 5 imprese operano al di fuori "dell'insula" (porto commerciale di Marghera):

- CENTRO INTERMODALE ADRIATICO S.p.a.: conto terzi; “merci alla rinfusa ed in colli e di specializzati”;
- SILOS GRANARI DEL VENETO S.p.a.: conto terzi; “rinfuse cerealicole” (soggetta a sospensione di attività);
- T.R.M. S.r.l.: per conto terzi; “merci alla rinfusa”;
- FINTITAN GEIE: per conto proprio; “cemento sfuso”;
- PAGNAN S.p.a.: per conto proprio; “merci alla rinfusa (cereali, semi oleosi, sfarinati e prodotti della macinazione)”.

Sono complessivamente 7 le imprese autorizzate ai sensi dell’ordinanza 21/1996 (imprese industriali già in regime di autonomia funzionale) ed operanti al di fuori dell’isola:

- ENEL S.p.a. Marghera: “carbone e rinfuse secche”;
- ENEL S.p.a. Fusina: “carbone e rinfuse secche”;
- ENICHEM S.p.A.: “prodotti alla rinfusa (zolfo e sale) (...) (solfato alla rinfusa ed in sacchi, e fusti palettizzati)”;
- GRANDI MOLINI ITALIANI S.p.a.: “rinfuse cerealicole (...) farine e di prodotti della macinazione in sacchi”;
- IDROMACCHINE S.r.l.: “lamiere e semilavorati, da utilizzare per la costruzione, trasformazione ed assiemaggio di manufatti, impianti, serbatoi, caldaie, carpenterie ed altro”;
- ITALCEMENTI S.p.a.: “materie prime e prodotti semilavorati e finiti alla rinfusa da utilizzare per la produzione di leganti idraulici (...) imbarco di prodotti alla rinfusa od in sacchi”;
- NUOVA SIRMA S.p.a.: “rinfuse (chamotte, caolini, argille, bauxiti) (...) imbarco dei prodotti, in casse o palette”;

In fase di autorizzazione ex ordinanza 21 è anche ERIDANIA S.p.a. (“semi oleosi e di farine”).

T.M.B. S.r.l. ha incorporato (1/1/1997) Venice Intertrans S.r.l. che gestisce un deposito costiero per sostanze chimiche organiche ed inorganiche allo stato liquido (zona Marittima).

In termini di numero di occupati, le operazioni portuali interessano complessivamente 678 lavoratori (alla data del luglio 1998) di cui 454 direttamente impiegati in mansioni operative.

Il dato riassuntivo complessivo della situazione dal punto di vista dei mezzi meccanici (da banchina e da piazzale) iscritti all'apposito registro e dichiarati dalle imprese autorizzate è riassunto dalla tabella seguente.

tab. 12: mezzi da banchina			
portainer	4	gru di banchina	30
torri aspiranti	9	impianti d'imbarco a nastro	6
ponti di banchina	10	autogrù di banchina	9

tab. 13: mezzi da piazzale			
transtainer su rotaia	2	carrelli elevatori <12 t.	51
transtainer gommati	6	motrici-trattori	26
autogrù container	4	pianali-rimorchi	33
autogrù da piazzale	25	locomotori	6
carri ponte da deposito	11	carri ferroviari	69
pale meccaniche gommate	66	autocarri	9
pale meccaniche cingolate	18	dumper	1
escavatori	5	autocisterne	2
carrelli elevatori >12 t.	29	motospazzatrici	6

Sono inoltre operative altre 20 imprese definite "operatori portuali", autorizzate, fino alla revisione dell'art. 16 della Legge 84/1994, ad operare dall'ordinanza n. 22/1996 per conto delle imprese autorizzate. Complessivamente tali imprese occupano 595 persone (non tutte, ovviamente, addette ad operazioni portuali ma tutte autorizzabili ad entrare all'interno delle zone portuali). Anche queste imprese sono dotate di mezzi meccanici (esclusivamente mezzi da piazzale).

L'Autorità Portuale ha, ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav., autorizzato ad operare anche altri soggetti (ditte individuali o società): ad agosto 1998 questi risultano essere 81. Con apposita ordinanza (n. 41/1997) l'Autorità Portuale procede alla vigilanza delle attività in questione anche attraverso la tenuta di apposito registro.

1.5 REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Zone di ormeggio ed ancoraggio e movimentazione delle navi

Questa materia è regolamentata da numerosi atti. In particolare:

- decreto n. 132 (e successive modificazioni) della Capitaneria di Porto di Venezia Regolamento per il servizio marittimo nel Porto di Venezia;
- Regolamento per la disciplina della navigazione e degli ormeggi nella zona industriale di Marghera – Condizioni particolari per la navigazione nel canale Malamocco-Marghera e per la navigazione notturna (ordinanza n. 38/85 della Capitaneria di Porto di Venezia);
- con ordinanza n. 87/88 della Capitaneria di Porto di Venezia è stato approvato il Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, scarico e trasbordo nonché per la sosta ed il movimento delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso nel porto di Venezia e Marghera e in rada;
- le aree di ancoraggio sono definite dall'ordinanza n. 74/91 della Capitaneria di Porto di Venezia; l'ordinanza n. 71/93, invece, definisce gli schemi di separazione traffico.

L'ordinanza n. 38/85 ha subito delle modifiche da parte dell'ordinanza 7/97 della Capitaneria di Porto di Venezia che tiene conto dell'entrata in funzione del "sentiero luminoso" lungo il canale Malamocco-Marghera che permette la navigazione anche nelle ore notturne e nei giorni di scarsa visibilità.

Accessi e circolazione stradale e ferroviaria

L'Autorità Portuale ha disciplinato l'accesso da terra all'ambito portuale con una serie di ordinanze, l'ultima delle quali, che sostituisce ogni altro provvedimento in merito, è la n. 42/1997 (Titoli di ammissione per l'accesso di persone e veicoli nelle aree portuali). L'ordinanza, definito l'ambito portuale ai fini dell'accesso in porto (si tratta delle aree demaniali marittime custodite e recintate comprensive di banchine, aree di servizio e viabilità di S. Basilio e S.ta Marta, di Marittima e di Marghera), disciplina l'accesso in porto delle persone, l'accesso delle persone a bordo di navi (rimandando ad apposita ordinanza della Capitaneria di Porto), l'accesso in porto dei veicoli ed il parcheggio e la sosta. L'ordinanza individua con apposita cartografia i varchi attraverso i quali si permette l'accesso al porto: varchi Tronchetto ed Isonzo per la zona di Marittima, varchi S.ta Marta, S. Nicolò e ponte Molin per la zona San Basilio-S.ta Marta; per quanto riguarda l'insula sono individuati i varchi moli A e B ed il varco Vecon.

Per quanto riguarda la circolazione stradale e ferroviaria occorre fare riferimento a:

- ordinanza n. 60 del 24 luglio 1998 dell’Autorità Portuale di Venezia Disciplina della circolazione in ambito portuale;
- ordinanza n. 1719 del 17 giugno 1991 del Provveditorato al Porto di Venezia Norme per il contenimento della quantità di rifiuti e dell’inquinamento da polveri nelle aree portuali;
- ordinanza n. 1764 del 11 aprile 1994 del Provveditorato al Porto di Venezia-Autorità Portuale di Venezia Movimentazione e deposito merci su aree demaniali attrezzate esterne alla cinta doganale della zona portuale commerciale di Marghera;
- ordinanza n. 14 del 14 giugno 1996 dell’Autorità Portuale di Venezia Identificazione delle macchine operatrici e dei rotabili operanti nel porto commerciale;
- ordinanza n. 18 del 30 settembre 1996 dell’Autorità Portuale di Venezia Norme di sicurezza per il rifornimento a “ciclo aperto” di gasolio alle macchine operatrici in zona operativa mediante autocisterne.

Autorizzazioni all’esercizio di operazioni portuali e modalità di imbarco e sbarco dei prodotti.

Le autorizzazioni per l’esercizio di operazioni portuali di imbarco e sbarco dei prodotti sono regolate dalle ordinanze (del 24 ottobre 1996) nn.:

- 19. Autorizzazione all’esercizio diretto, da parte del vettore marittimo o impresa di navigazione o del noleggiatore, di operazioni portuali -nave in autoproduzione-;
- 20. Autorizzazione all’esercizio, da parte di imprese, di attività portuali per conto proprio o di terzi;
- 21. Autorizzazione all’esercizio di attività portuali da parte di imprese industriali già in regime di autonomia funzionale. Deroga transitoria per le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico.

Tali ordinanze fanno tutte riferimento alla Legge 84/1994 (e successive modifiche), al Decreto del ministero dei Trasporti e della Navigazione 31 marzo 1995, n. 585 e alle Direttive impartite con le Circolari serie VI, n. 32, del 5 gennaio 1996 e n. 33, 15 febbraio 1996.

L’ordinanza n. 19 disciplina le operazioni portuali svolte direttamente dal vettore marittimo, dall’impresa di navigazione o dal noleggiatore. La nave deve essere dotata di adeguati mezzi meccanici e personale per lo svolgimento delle

operazioni: adeguata autorizzazione va richiesta all'Autorità Portuale almeno 7 giorni prima dell'arrivo della nave; è compito dell'Autorità Portuale procedere all'istruttoria, autorizzare e verificare l'esecuzione delle operazioni. Per l'attività delle navi in autoproduzione sono riservate, come previsto dall'art. 18, comma 2, delle aree apposite: il posto 1 e 2 in banchina Piave a Marittima (ex ordinanza n. 38/1997) ed il posto 4 in banchina Veneto (Molo A a Marghera) come previsto dall'atto concessorio a T.I.V. S.r.l.

Previe intese con le imprese concessionarie, le navi in autoproduzione possono comunque operare anche in altre banchine.

L'ordinanza n. 20 disciplina l'esercizio di attività portuali per conto proprio o di terzi. Anche in questo caso si richiede una apposita autorizzazione per il rilascio della quale si subordina il possesso da parte del richiedente di "idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali" e "capacità finanziaria e tecnico-organizzativa adeguate alle attività da espletare". L'autorizzazione ha di norma efficacia annuale, salvo casi diversi legati al periodo di durata di eventuali concessioni demaniali.

L'ordinanza n. 21 trova fondamento nell'art. 19 della Legge 84/1994, che concerne il tema delle autonomie funzionali.

Si è già detto dei provvedimenti del 1929 del Provveditorato al Porto in materia di autonomia funzionale; nel 1964 e nel 1968 due Decreti Ministeriali istituivano aree di autonomia funzionale nella zona di porto Marghera.

L'Autorità Portuale di Venezia ha provveduto a disciplinare le attività portuali connesse all'attività imprenditoriale svolta dagli stabilimenti. La procedura per l'ottenimento dell'autorizzazione prevede, tra le altre cose e di interesse ai fini della presente relazione, la dichiarazione dell'attività imprenditoriale principale svolta (al fine di operare una verifica della tipologia di merci movimentata), una relazione tecnica su mezzi e personale ed una quantificazione degli occupati impiegati in operazioni portuali.

Con l'ordinanza n. 22 (Fornitori di servizi che prevedono l'esecuzione di operazioni portuali per conto delle imprese autorizzate) l'Autorità Portuale di Venezia ha provveduto a disciplinare l'attività di quelle imprese che intendono fornire servizi che prevedono l'esecuzione di movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, per conto delle imprese autorizzate ex ordinanze nn. 20 e 21.

La regolamentazione delle attività di sbarco e imbarco sono sottoposte, inoltre, ad una serie di ordinanze dell'Autorità Portuale di Venezia finalizzate a garantire particolari condizioni di sicurezza per particolari tipologie di merci:

- ordinanza n. 30 del 18 marzo 1997 Norme per la movimentazione di merci alla rinfusa di origine chimica e minerale;
- ordinanza n. 31 del 18 marzo 1997 Norme per la movimentazione di prodotti siderurgici confezionati in pacchi;
- ordinanza n. 57 dell'8 giugno 1998 Norme procedurali per lo scarico di rottami di ferro di provenienza extra comunitaria.

Resta inteso che l'Autorità portuale provvede a vigilare sul rispetto, da parte dei soggetti operanti in porto, delle Leggi dello Stato in materia di sicurezza.

1.6 PIANI DI INTERVENTO NELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA

Monografia per il servizio antincendio del Porto di Venezia

La Monografia per il servizio antincendio del Porto di Venezia è stata adottata dalla Capitaneria di Porto di Venezia con ordinanza n. 53 del 27 giugno 1994 che ha sostituito ed abrogato l'analogo documento edito nel 1980.

Nella prima parte si definisce l'ambito portuale veneziano interessato dalla Monografia: zona portuale di Marittima, zona commerciale, industriale e dei petroli.

Si evidenziano inoltre:

- le sistemazioni antincendio fisse per le zone di Marittima e Marghera (Molo A e Molo B) e la relativa rete antincendio;
- l'impianto antincendio al silo Piemonte;
- gli automezzi mobili per pronto intervento antincendio ed antinquinamento;
- le prescrizioni relative alla zona industriale e petrolifera: sulle società concessionarie grava l'obbligo di provvedere alla realizzazione di sistemazioni fisse e mobili antincendio;
- distaccamenti (Marghera e Marittima) dei Vigili del Fuoco e relative risorse;
- la dotazione dei rimorchiatori e della Marina Militare.

Nella seconda parte sono indicati:

- provvedimenti per le diverse "componenti portuali";

- metodologia di intervento in caso di incendio lieve, grave e gravissimo.

La Monografia comprende una serie di allegati ad ausilio dei provvedimenti assunti nella prima e nella seconda parte.

Piano provinciale di emergenza esterna relativa ai rischi industriali

L'ultima versione del Piano provinciale di emergenza esterna relativa ai rischi industriali è stato adottata dalla Prefettura in data 9 febbraio 1998. Esso costituisce l'annesso I al Piano Provinciale di Protezione Civile per quanto riguarda i rischi di tipo industriale; per la sua stesura si è tenuto conto delle nozioni tecniche e dei dati forniti dagli Enti Pubblici con compiti istituzionali nel particolare settore (Comando Provinciale Vigili del Fuoco, Ispettorato Provinciale del Lavoro, Presidio Multizonale di Prevenzione della U.L.S.S. di Venezia, Ufficio Ecologia del Comune di Venezia) e di categoria (Associazione Industriali della Provincia di Venezia e Organi della Protezione Ambientale e Sicurezza della Montefibre-Enichem).

Il piano ha lo scopo di:

- salvaguardare le popolazioni esposte a rischi derivanti da incidenti industriali mediante l'individuazione delle potenziali sorgenti di rischio, l'attuazione delle misure preventive e cautelative, la predisposizione del sistema di allarme e segnalazione, le modalità di allertamento ed intervento in caso di incidente, l'attribuzione di compiti e responsabilità, ai vari livelli, in ordine alla situazione segnalata, l'organizzazione e l'impiego delle risorse;
- conferire carattere di automaticità e tempestività alle segnalazioni di allarme ed agli interventi di Enti ed Organi responsabili in caso di incidente.

Il piano individua tre aree della Provincia di Venezia nelle quali sono concentrate attività di industrie connesse con trasporto, conservazione e lavorazione di sostanze pericolose: tra queste aree è ricompresa la zona industriale di Porto Marghera.

La prima parte del piano si occupa delle misure preventive e cautelative, delle situazioni di allarme e di emergenza, delle attribuzioni e delle competenze dei diversi Organi ed Enti, materiali e mezzi di possibile impiego, misure di evacuazione.

Nella seconda parte si analizzano conseguenze e provvedimenti di diverse tipologie di incidenti.

L'allegato G costituisce il Piano di evacuazione dei quartieri di Marghera e Malcontenta.

Altri piani prodotti dall'Autorità Portuale di Venezia

L'Autorità Portuale di Venezia ha provveduto a definire:

- le Procedure di emergenza per il Porto commerciale di Venezia illustrate alle imprese operanti ed agli altri Enti interessati. Le procedure si occupano di definire piani di intervento in caso di emergenze (definite come incendi, spandimenti di prodotti chimici pericolosi, calamità naturali, eventi esterni - rilascio di sostanze tossiche dagli stabilimenti adiacenti al Porto commerciale, caduta di aeromobili, ecc.-) e di guasti (elettrici, alla rete idrica e/o riscaldamento, telefonici);
- le Schede dei cicli di lavoro normalmente svolti nel Porto di Venezia: Marghera e Marittima. L'Area Sicurezza dell'Autorità Portuale di Venezia ha definito per tutti i cicli di lavorazione relativi alle operazioni portuali le dinamiche dei processi, la relativa identificazione dei rischi, dei mezzi di protezione e delle misure di prevenzione;
- il Piano generale di sicurezza per attività comportanti l'ingresso di ditte esterne in ambito portuale. Il piano individua ed analizza i rischi derivanti dall'ingresso in ambito portuale commerciale di ditte chiamate ad operare a diverso titolo nell'ambito portuale commerciale di Venezia per attività di manutenzioni e/o riparazioni di meccanismi o immobili, installazione e/o modifica di impianti, costruzioni o demolizioni in genere, altri servizi per l'ambiente (asporto rifiuti e pulizia aree, disinfestazione e derattizzazione, giardinaggio e sfalcio). Il piano definisce argomenti quali: ingresso e transito in area portuale; autorizzazione all'esecuzione dei lavori; transito in area portuale operativa di uomini, mezzi e materiali per il raggiungimento del cantiere di lavoro e costituzione dello stesso; rischi specifici dell'ambiente in cui è inserito il cantiere; procedure antincendio e di emergenza.

L'Autorità Portuale di Venezia ha provveduto, con ordinanza n. 59 del 17 luglio 1998 (Norme in caso d'incidente o d'infortunio presso le imprese autorizzate) a disciplinare i comportamenti da adottare nei casi in cui si verificano infortuni a persone operanti a qualsiasi titolo nelle aree portuali gestite dalle imprese portuali Multiservice Srl, Servizi Portuali Srl, Terminal Intermodale Venezia Srl, Terminal Molo "B" Srl, Vecon S.p.A. e per l'impresa Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

L'art. 24, comma 3, della Legge 84/1994, prevede che il Governo sia autorizzato ad "emanare (...) un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali". L'Autorità Portuale di Venezia, nell'attesa dell'emanazione del detto regolamento, ha comunque proceduto a definire un Regolamento concernente disposizioni in

materia di sicurezza e igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali svolte negli ambiti portuali di Venezia attualmente in fase di emanazione.

1.7 DESCRIZIONE DELLE AREE INDUSTRIALI E PETROLIFERE

La dotazione infrastrutturale con riferimento a: banchine, fondali, aree e piazzali

Dall'analisi dei dati del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Conto Nazionale dei Trasporti, anno 1997. Dati 1993) emerge che il Porto di Venezia si presenta come lo scalo nazionale con la maggior disponibilità complessiva di banchine: 25.226 metri lineari di banchina (dei quali 3.487 destinati a prodotti petroliferi).

La tabella 14 presenta la situazione delle banchine in relazione ai fondali.

tab. 14: Porto di Venezia-lunghezza banchine per fondali							
<5 m	5-8 m	8-10 m	10-12 m	12-14 m	14-18 m	>18	totale ml
2.272	3.154	12.991	5.716	453	640	-	25.226

La tabella conferma il fatto che quello di Venezia è tra i non pochi scali italiani a presentare problemi di fondali. La questione è ben presente all'Autorità Portuale di Venezia la quale, anche in occasione del primo Piano operativo triennale aveva segnalato come risultasse pregiudiziale per il conseguimento degli obiettivi esposti nel presente POT la rimozione in tempi brevi dei vincoli all'accesso delle navi più qualificate, vincoli derivanti non già da fatti contingenti ed imprevedibili, ma dalla mancanza di sistematico escavo manutentorio che si protrae da circa 15 anni. Ancora nella revisione del POT dell'ottobre 1997 si sottolineava, quello dell'adeguamento dei fondali, come uno tra i problemi principali della realtà portuale veneziana. Va detto che se la Legge n. 84 del 1994 nell'individuazione delle opere di grande infrastrutturazione, tra cui la "costruzione di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali" stabilisce che l'onere per la realizzazione di tali opere spetta allo Stato (anche se è previsto che "le regioni, il comune interessato o l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato,..."), la riforma avuta dalla stessa legge con la Legge 23 dicembre 1996, n. 647 ha permesso di avviare a soluzione il problema dei fondali in quanto ha affidato alle autorità portuali il compito della "manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali (...)" (art. 6. lettera 1, comma b, L. 84/1994).

La superficie complessiva del porto è pari a 2.045 ha dei quali 203 in area porto commerciale, 1.670 in area porto industriale e 172 in porto petroli.

Dei 203 ha relativi al porto commerciale, circa 53 sono in zona Marittima: circa 23 ha sono destinati a traffico passeggeri e ro-ro, mentre i restanti 30 sono utilizzati per traffico merci destinato, comunque, ad essere completamente trasferito nell'area di Marghera.

Infrastrutture di collegamento

Nella redazione del *Rapporto* si dovranno considerare:

- la notevole dotazione dell'area portuale di Venezia di reti interne, sia stradale che ferroviaria;
- i collegamenti tra rete stradale interna, che si estende per circa 70 km, e rete stradale esterna; nel merito va segnalato come il *Rapporto* dovrà tenere in adeguata considerazione gli interventi che la programmazione urbanistica prevede. Attualmente per la zona commerciale di Marittima è stata realizzata una bretella che consente l'immissione del traffico in uscita direttamente sul ponte della Libertà; la zona di Porto Marghera è invece raccordata direttamente alla tangenziale di Mestre.
- la localizzazione dei vasti parchi ferroviari di cui è dotato il porto;
- del notevole sviluppo della rete ferroviaria (complessivamente 205 km);
- che tutti i maggiori stabilimenti industriali di Porto Marghera dispongono di raccordo ferroviari;
- dei punti di raccordo tra rete esterna e rete interna;
- del soggetto gestore della rete.

Descrizione delle caratteristiche tecniche delle opere di accosto e delle attrezzature per la movimentazione delle merci

Il *Rapporto* dovrà contenere una dettagliata descrizione delle opere di accosto e delle attrezzature per la movimentazione delle merci. La situazione, in continua evoluzione, è descritta nelle tabelle 15, 16 e 17 per quanto riguarda le zone del centro storico, di Marittima e di Marghera "insula". Il *Rapporto* conterrà anche un quadro aggiornato sulla situazione di Marghera zona industriale.

Informazioni relative agli stabilimenti non soggetti agli obblighi di cui agli artt. 4 e 6 del DPR 175/88 ed informazioni relative agli impianti, attività o

depositi presenti interessati dagli obblighi di cui agli artt. 4 e 6 del DPR 175/88.

Il *Rapporto* dovrà considerare:

- impianti, attività o depositi presenti nell'area portuale esclusi dagli obblighi di cui agli artt. 4 e 6 del DPR 175/88;
- denominazione;
- tipologia, modalità e volumi di merci movimentate.

Ai sensi del DPR 175 del 17 maggio 1988, così come modificato dalla Legge 19 maggio 1997, n. 137, i soggetti fabbricanti che rientrano nel campo di applicazione dell'art. 1, DPR 175/1988, sono tenuti agli obblighi di cui all'art. 4 (notifica) e 6 (dichiarazione).

Preso atto, presso i soggetti destinatari delle notifiche e delle dichiarazioni, il *Rapporto* dovrà procedere a:

- considerare gli impianti, le attività o i depositi presenti interessati dagli obblighi di cui agli artt. 4 e 6 del DPR 175/88;
- procedere ad una descrizione degli stessi;
- indicare le sostanze movimentate e comprese negli allegati II e III di cui al DPR 175/88.

I soggetti chiamati ad adempiere all'art. 4, devono altresì procedere ad allegare alla notifica un rapporto di sicurezza così come previsto e definito dall'art. 5 dello stesso DPR.

Tali informazioni costituiscono atti che l'Autorità Portuale di Venezia dovrà acquisire presso gli organi competenti ai fini della redazione del *Rapporto*.

Allo stato risulta la situazione di seguito riportata.

Soggetti che hanno proceduto a NOTIFICA (area Porto Marghera, aggiornato al 19 febbraio 1998):

- ABIBES, deposito GPL;
- AGIP RAFFINAZIONE, (pratica n. 59);
- AGIPGAS, deposito GPL;
- AGIP RAFFINAZIONE, (pratica n. 50);

- AGIP RAFFINAZIONE, (pratica n. 81);
- AMBIENTE SPA;
- AUSIMONT, (pratica 48);
- AUSIMONT, impianto algofrene;
- AUSIMONT HFC, impianto meforex;
- CALOR GAS;
- CAVAREALE;
- CHIMICA PORTO MARGHERA;
- DECAL SPA;
- EVC;
- ELF ATOCHEM;
- ENICHEM;
- IES, DEPOSITO COSTIERO;
- MARGHERA BUTADIENE;
- MONTEFIBRE;
- SIMAR.

Soggetti che hanno proceduto a DICHIARAZIONE (area Porto Marghera, aggiornato a settembre 1998):

- DEPOSITO DI PECE LIQUIDA;
- AMBIENTE SPA, trattamento chimico e fisico biologico delle acque;
- API SPA, deposito oli minerali;
- AUSIMONT, bollate produzione CFC serie 100;
- CRION SRL, nuovo impianto di produzione gas tecnici mediante frazionamento dell'aria;
- ELETTRONICA SORDON & FRANCESCONI SPA, deposito costiero acido solforico, fosforico e soda caustica nuova installazione;

- ENICHEM, stabilimento completo;
- ENIMONT ANIC SRL, produzione acetilene;
- ERIDANIA SPA-DIVISIONE CEREOL ITALIA, lavorazione dei semi oleosi e degli olii ad uso alimentare;
- ESSO ITALIANA SPA, Deposito costiero;
- EVC, magazzino generale perossidi;
- ICIP SPA, deposito costiero oli minerali;
- INDUSTRIE CHIMICHE BARBINI SPA, deposito di sostanze pericolose non connesso ad alcun impianto;
- CHIMICA SRL, deposito di ammoniaca;
- ITALIANA PETROLI, deposito costiero doganale e nazionale di oli minerali – deposito costiero fiscale con reparto ad accisa ex nazionale oli minerali;
- MONTEDIPE, produzione metatoluendiammina;
- MULTIGAS INDUSTRIE SPA, compressione gas tecnici;
- NUOVA ITALIANA COKE, distillazione a secco di carbon fossile e lignite;
- PRAOIL SPA, deposito nord;
- SAN MARCO PETROLI, deposito di benzina;
- SAPIO PRODUZIONE IDROGENO OSSIGENO SRL-DIV. MULTIGAS IND., compressione gas tecnici;
- SERVIZI COSTIERI SRL, stoccaggio residui industriali e di pretrattamento acque e di inertizzazione rifiuti con recupero solventi;
- SNAM SPA, odorizzazione gas naturale a mezzo tetraidrotiofene (THT);
- VECON SPA, deposito temporaneo di contenitori per merci pericolose in transito;
- VENEZIANA GAS SPA, odorizzazione gas naturale a mezzo tetraidrotiofene (THT).

1.8 INCIDENTALITA'

Eventi incidentali verificatisi al di fuori degli impianti nell'area portuale negli ultimi 5 anni, che hanno coinvolto prodotti di cui agli allegati II e III del DPR 175/88; tipologia, cause accertate ed effetti.

Il Rapporto potrà prendere in considerazione gli eventi incidentali verificatisi al di fuori degli impianti nell'area portuale negli ultimi 5 anni, che hanno coinvolto prodotti di cui agli allegati II e III del DPR 175/88 procedendo ad una descrizione di:

- tipologie;
- cause accertate;
- effetti.

3 – Lo sviluppo del nuovo Piano regolatore portuale

3.1 Nuovo Piano regolatore portuale e territorio

Il contesto in cui si viene a delineare il nuovo PRP del Porto di Venezia (o un intervento attraverso variante sul quadro esistente) può essere riassunto nei termini seguenti:

- la zona industriale di Porto Marghera ha subito negli ultimi anni dinamiche, ben note, di trasformazione e di crisi. Il riflesso di queste trasformazioni sul traffico portuale (commerciale, industriale e petrolifero) è stato evidenziato anche in questo rapporto;
- la crisi di attività produttive industriali giunte alla fine del loro ciclo di vita ha coinciso anche con lo sviluppo di una cultura che vedeva come incompatibili tra loro lo sviluppo di nuove attività produttive e la salvaguardia della laguna;
- si è creato un connubio tra zona industriale e porto per il quale, alla crisi della prima doveva corrispondere il ridimensionamento anche del secondo;
- la crisi della zona industriale ha, talvolta, impedito di evidenziare le dinamiche positive del traffico portuale commerciale;
- negli ultimi anni, infatti, alla flessione del traffico industriale conseguente alla crisi di Porto Marghera, ha fatto riscontro una forte espansione del traffico commerciale;
- la chiusura di lavorazioni industriali ha aperto ed apre la possibilità di nuovi insediamenti (compatibili con il sistema laguna) in aree e banchine attrezzate;
- la compatibilità tra attività economiche ed ambiente lagunare. La chiusura di attività produttive giunte alla fine del loro ciclo di vita, significa la messa a disposizione di aree attrezzate (banchine, raccordi ferroviari, servizi...): aree riconvertite a nuove attività (compatibili con l'ambiente) al posto di nuova espansione e bonifica in cambio di infrastrutture e servizi pregiati;
- in questi anni la portualità ha rappresentato una controtendenza al trend negativo di Porto Marghera anche a livello occupazionale. Nonostante la massiccia introduzione di nuove tecnologie e la fortissima tendenza alla terziarizzazione dei servizi il settore portuale mostra una sostanziale tenuta occupazionale con la nascita di nuove imprese ad effetto del processo di privatizzazione e liberalizzazione della Legge 84/1994; in questo senso la funzione portuale è venuta a configurarsi come una risorsa: si ha conferma di ciò in numerosi casi di riconversione industriale (con passaggio da produzioni manifatturiere a quelle di servizio portuale commerciale).

Alcuni di questi elementi costituiscono sicuramente una peculiarità del Porto di Venezia (anche se tutte le zone industriali costiere hanno subito trasformazioni, anche se ogni ambiente naturale costituisce un habitat delicato, ...). A questi è necessario aggiungerne altri di carattere decisamente più generale (con specifiche ricadute, però, nella realtà veneziana) e che contribuiscono a definire le coordinate all'interno delle quali si muove lo sviluppo del nuovo PRP:

- la questione dei fondali rimane prioritaria;
- la Legge 84/1994 inserisce la programmazione portuale in un contesto di stretto coordinamento con la programmazione urbanistica dei comuni interessati: il piano regolatore portuale, adottato dal comitato portuale previa intesa con il comune o i comuni interessati, non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti (art. 5, commi 2 e 3, Legge 84/1994). A Venezia, la ricerca obbligatoria di un'intesa fra Comune e Autorità Portuale pone le premesse di un confronto costruttivo che storicamente è spesso mancato. Abbiamo già segnalato il “vantaggio” di sviluppare la programmazione in un contesto di concomitante presenza della rinnovata pianificazione generale (comunale, provinciale, regionale);
- a conferma del punto precedente l'art. 2 delle Norme di attuazione della Variante al PRG per Porto Marghera recita: “L'attuazione della disciplina della variante di Porto Marghera, rispetto alle aree appartenenti al demanio marittimo ed a quelle appartenenti al demanio stradale di enti diversi dal Comune, potrà avvenire solo d'intesa con le autorità rispettivamente competenti. Sono comunque consentiti -su iniziativa o previa autorizzazione dell'Autorità portuale- gli interventi volti a mantenere, consolidare, allargare o rimodellare le sezioni dei canali portuali, anche con la formazione di nuovi specchi acquei, ovvero volti alla realizzazione, all'ampliamento od alla modifica di banchine portuali”;
- “La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti” (art. 1, Legge 84/1994). Coerentemente al dettato della Legge, il PRP del Porto di Venezia si vuole configurare non esclusivamente come uno strumento finalizzato ad aumentare e a realizzare infrastrutture portuali di base, peraltro presenti; esso vuole mettere il Porto di Venezia, e quindi i soggetti economici che in esso operano, nella condizione di godere di elementi di vantaggio competitivo di sistema (ad esempio i collegamenti con le reti stradali e ferroviarie, di cui il territorio nazionale è povero, sono elementi assolutamente decisivi nelle scelte di localizzazione);

- l'attenzione ai Piani nazionali e regionali e quella nei confronti dell'Unione Europea in materia di reti transeuropee (Corridoio Adriatico) evidenziano come il Piano regolatore del Porto di Venezia "sia improntato a rispondere alle esigenze che la portualità mostra anche in tendenza, offrendo dimensioni ed orizzonti certi alle imprese che hanno cominciato ad investire decisamente nella portualità locale ed anche nel comparto di quella che oggi viene definita logistica";
- uno scenario di sviluppo dei traffici marittimi nel Mediterraneo con un conseguente forte interessamento della portualità dell'Adriatico.

Il nuovo PRP intende definire un quadro in cui si avviino delle azioni atte a:

- trasformare elementi di debolezza in punti di forza: costituisce "una debolezza" la dismissione di un'attività (fatto da verificare, tra l'altro) e costituisce un punto di forza la disponibilità di banchine attrezzate per nuove attività ecologicamente compatibili;
- favorire la creazione di certezze per i soggetti chiamati ad investire nell'area (affidabilità in termini di accessibilità al porto, di collegamento logistico con il territorio, di efficienza dei servizi e dei fattori produttivi, di quadro di regolamentazione...);
- garantire vantaggi competitivi di rete e di localizzazione;
- coordinare lo sviluppo del Porto di Venezia alle azioni degli altri soggetti pubblici e privati;
- anche attraverso il *Rapporto* garantire lo sviluppo di attività produttive compatibili con la difesa dell'ambiente e con la presenza di centri urbani ad alta densità abitativa.

3.2 Planimetrie di previsione del nuovo PRP per le aree di Marghera

Le planimetrie nn. 15 e 16 rappresentano rispettivamente alcune linee di PRP relative all'area di Marghera (zona commerciale e zona industriale) e, nel dettaglio, l'area della cosiddetta insula compresa tra il canale industriale nord ed il canale industriale ovest.

Nella cartografia n. 15 sono distinguibili in particolare:

- le aree di possibile trasformazione ad uso terziario e tecnologico;
- le aree destinate allo sviluppo della cantieristica e/o di servizi portuali;
- le aree destinate ad espansione del porto commerciale.

La planimetria n. 16 rappresenta il quadro previsionale relativo alla cosiddetta insula; accanto all'attuale area destinata a traffico commerciale sono individuate:

- le aree di espansione del traffico commerciale (Molo Sali ed area Cipi Sartori)
- le aree di espansione del traffico commerciale interessate da attività industriali;
- le aree di espansione del porto commerciale con attività industriali in dismissione;
- area destinata a servizi comuni;
- aree destinate ad attività collaterali al porto commerciale (retroporto);
- fascia di rispetto per usi portuali.

3.3 Marittima e Venezia centro storico

Trattasi di aree non interessate agli obblighi di cui all'art. 5, comma 5, Legge 84/1994.

3.4 PRP e nuovi insediamenti industriali

Premesso quanto richiamato al punto 3.1, il nuovo PRP ed il *Rapporto* allegato si svilupperanno valutando:

- eventuali modifiche (da parte di soggetti terzi) agli impianti presenti;
- nuove localizzazioni per gli impianti soggetti agli obblighi di cui agli artt. 4 e 6 del DPR 175/88;
- disponibilità di nuove aree a seguito di dismissioni di attività produttive;
- aree attrezzate per lo stazionamento di merci pericolose, per la fumigazione, per carichi pericolosi danneggiati o rifiuti contaminati con carichi pericolosi.

A questo scopo appaiono essenziali:

- il risultato dei lavori del Tavolo per la Chimica di Porto Marghera;
- le decisioni degli operatori privati e pubblici;
- gli interventi legislativi in materia di ambiente.

Questi elementi permetteranno al *Rapporto* di:

- descrivere e censire i fattori di impatto (rischio industriale e ambientale²;
- valutare, ai fini della pianificazione portuale, gli effetti delle sorgenti di impatto censite;
- individuare le azioni di rimedio sviluppando, così, una pianificazione portuale coerente ai vincoli posti dalla Legge ed ispirata ad una logica di assoluta compatibilità tra le attività portuali e l'ambiente.

² Nel contesto definito dall'art. 5, Legge 84/1994 e con il necessario coordinamento con le Amministrazioni comunali e provinciali.

4 – Cartografia