PROGETTO DI RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE PER L'AREA DI PORTO MARGHERA E ZONE LIMITROFE

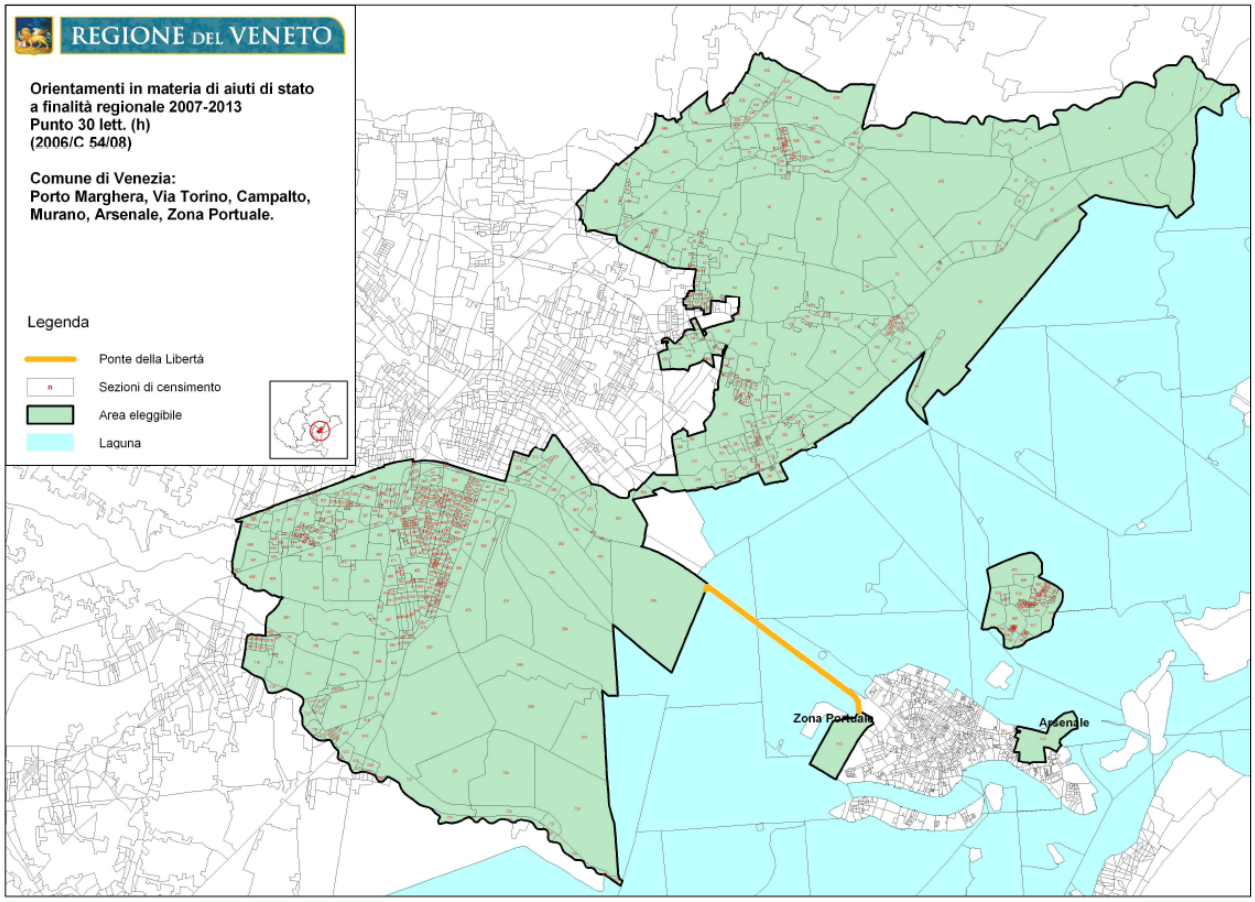
Premessa 2
1. Caratteristiche specifiche dell'area di Porto Marghera e aree limitrofe funzionali allo sviluppo della stessa 5
1.1 Collegamenti 8
1.2 Dotazione energetica 9
1.3 Fornitura idrica e trattamento 10
1.4 Scarichi idrici e trattamento 10
1.5 Emissioni atmosferiche e trattamento 11
1.6 Trattamento Rifiuti 11
1.7 Sicurezza 11
1.8 Trasporto di Fluidi 12
1.9 Servizi Portuali 12
2. Le infrastrutture esistenti a supporto dell'area 14
2.1 Progetto Integrato Fusina - Piattaforma Integrata Ambientale di Fusina 14
2.2 Progetto Vallone Moranzani 16
2.3 SIMAGE 17
2.4 Impianti di produzione di CDR e Stazione di Travaso del Polo Integrato di Fusina 17
2.5 Impianto RTN di inertizzazione di rifiuti del Comune di Venezia 18
3. Porto Marghera come Sito di Interesse Nazionale 19
5. I fabbisogni di riqualificazione dei comparti interessati dalla crisi 30
6. I settori e le imprese interessati dalla crisi: una panoramica dei casi specifici di chiusura o crisi 31
7. I settori produttivi verso i quali indirizzare la riconversione dell'area di crisi 38
8. Le azioni da intraprendere per la riqualificazione/riconversione dell'area di crisi 42
8.1 Promozione di nuovi investimenti 43
8.2 Sostegno della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale 44
8.3 Riqualificazione del personale e allocazione degli addetti in esubero 44
8.4 Realizzazione delle opere infrastrutturali 45
9. La strumentazione e le risorse finanziarie regionali e nazionali attivabili 47
10. Proposte normative ed amministrative strettamente funzionali alle azioni proposte 49
11. I soggetti da coinvolgere nell'Accordo di Programma 59
11.1 Partecipazione delle società regionali 60
12. Le modalità attuative del PRRI 62

Premessa

Il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 24 marzo 2010 individuava come **situazioni di crisi industriale complessa**, nonché con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, quelle che non risultassero risolvibili in via ordinaria con gli strumenti e le risorse di competenza regionale e che coinvolgessero una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto; che riguardassero aree o distretti fortemente specializzati in un settore produttivo che manifestasse una crisi prodotta dalla domanda internazionale; che coinvolgessero le imprese di una filiera produttiva localizzata in due o più regioni.

La Regione del Veneto, ritenendo che l'area di Porto Marghera e le limitrofe zone individuate dalla Carta degli Aiuti di Stato potessero essere qualificate come un'unica grande area di crisi industriale complessa, ha assunto la deliberazione n. 2203 del 21.09.2010 e presentato in questo senso apposita istanza al competente Ministero dello Sviluppo Economico per ottenerne il formale riconoscimento.

Con l'assunzione di apposito decreto da parte del Dirigente Generale della Direzione generale per la politica industriale e la competitività, in data 5 maggio 2011, sono state accertate le condizioni per il riconoscimento di crisi complessa, nonché con impatto significativo sulla politica industriale nazionale dell'area di Porto Marghera e zone limitrofe funzionali allo sviluppo della stessa.



Ora, l'art. 27 del decreto legge 22 giugno 2012, n .83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, reca le disposizioni di riordino della disciplina in materia di **riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa**, con impatto

significativo sulla politica industriale nazionale, superando, di fatto, quanto già previsto dall'art. 2 della legge 23 luglio 2009, n. 99 e il già citato relativo decreto attuativo.

Le aree di crisi industriale complessa sono adesso definite come quelle che, a seguito dell'istanza di riconoscimento della Regione interessata, riguardano specifici territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale derivante da una crisi di una o più imprese di grande o media dimensione, con effetti sull'indotto, o da una grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione nel territorio.

Il comma 2 dell'art. 5 del Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 31 gennaio 2013: Attuazione art. 27, c. 8, del DL 22 giugno 2012, n. 83 recante: «Misure urgenti per la crescita del Paese», pubblicato in Gazzetta Ufficiale –Serie Generale n. 111 del 14 maggio 2013 consente tuttavia, per le aree già riconosciute ai sensi della previgente normativa, di presentare istanza da parte della Regione, entro un anno dall'entrata in vigore del decreto stesso, limitata alla presentazione della proposta di massima dei contenuti del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) in ordine:

- alla riqualificazione produttiva del comparto interessato dalla crisi ovvero alla sua riconversione in attività alternative, nel rispetto degli indirizzi di politica industriale nazionale;
- alla strumentazione regionale attivabile, con particolare riferimento agli interventi di natura non rotativa cofinanziati dall'Unione europea o con risorse proprie, e della eventuale partecipazione delle società regionali.

Definiti gli obiettivi strategici dell'intervento in coerenza con le proposte della Regione, viene affidato a Invitalia l'incarico di elaborare una proposta di PRRI, che indichi:

- i fabbisogni di riqualificazione del comparto o dei comparti interessati dalla crisi;
- i settori produttivi verso i quali indirizzare la riconversione dell'area di crisi;
- le azioni da intraprendere per la riqualificazione ovvero riconversione dell'area di crisi, per la promozione di nuovi investimenti, per il sostegno della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale, per la riqualificazione del personale, per l'allocazione degli addetti in esubero, per la realizzazione delle opere infrastrutturali;
- la strumentazione e le risorse finanziarie regionali e nazionali attivabili;
- le eventuali proposte normative ed amministrative strettamente funzionali alle azioni proposte;
- i soggetti da coinvolgere nell'Accordo di Programma ivi compresa l'eventuale partecipazione delle società regionali:
- le modalità attuative del PRRI.

Nel termine massimo di cinque mesi è avviata dalla stessa Invitalia la seconda fase di definizione del PRRI con la promozione e l'individuazione delle proposte di investimento. Le proposte di investimento vengono individuate anche attraverso una procedura dì evidenza pubblica. Ciascuna proposta di investimento deve essere vincolante e condizionata esclusivamente alla realizzazione dei Progetto di riconversione e riqualificazione industriale, deve fornire l'indicazione dei tempi e dei costi di realizzazione, dei benefici attesi e delle ipotesi di copertura finanziaria.

Dalla Relazione tecnica di accompagnamento al decreto, si ricava che gli interventi nelle aree di crisi industriali complessa sono finanziati con le risorse di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 23 del predetto D.L. n. 83/2012, che risulta destinato, sulla base di obiettivi e priorità periodicamente stabiliti e nel rispetto dei vincoli derivanti dall'appartenenza all'ordinamento comunitario, al finanziamento di programmi e interventi con un impatto significativo in ambito nazionale sulla competitività dell'apparato produttivo.

Dalle stime fornite con la predetta Relazione tecnica le risorse finanziarie a disposizione sono quantificate in 630 milioni di euro e compete al Ministro provvedere al loro riparto nei programmi e obiettivi di cui al predetto comma 2.

A queste risorse si dovrebbero aggiungere anche quelle rivenienti dai rientri del piano di promozione industriale di cui alla legge 181 del 1989, che, a mente dell'articolo 27, comma 2, del Decreto, si applica esclusivamente per l'attuazione dei progetti di riconversione e riqualificazione industriale.

Con specifico decreto del 8 marzo 2013 il Ministro dello Sviluppo Economico ha quindi definito le modalità operative per l'utilizzo del "Fondo per la crescita sostenibile", individuando le priorità, le forme e le intensità massime degli aiuti concedibili dal Fondo, che, nel caso specifico, interviene a sostegno di programmi a carattere strategico volti, tra l'altro, a riqualificare e riconvertire aree che versano in una situazione di crisi industriale complessa, di cui all'art. 27 del decreto legge n. 83/2012.

Inoltre, in base a quanto stabilito dal comma 3 dello stesso art. 27, i Progetti di riconversione e riqualificazione industriale sono adottati mediante appositi accordi di programma che disciplinano gli interventi agevolativi, l'attività integrata e coordinata di amministrazioni centrali, regioni, enti locali e dei soggetti pubblici e privati, le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate.

L'accordo di programma determina la durata del PRRI, che in ogni caso non può essere superiore a tre anni, salvo proroga espressamente concessa sulla base di motivate ragioni oggettive.

1. Caratteristiche specifiche dell'area di Porto Marghera e aree limitrofe funzionali allo sviluppo della stessa

L'area industriale di Porto Marghera si sviluppa su un'area di 3.690 ha, dei quali circa 2.250 all'interno della zona industriale - portuale, con più di 1.300 ha destinati all'industria, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale ed il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali). Le aree demaniali occupano circa 40 ha (*fonte: Progetto Strategico Speciale*)

Le attività in essa insediate occupano oltre 14.000 addetti ed all'interno di essa è ricompreso anche il Porto di Venezia, nel quale arrivano ogni anno oltre 5000 navi, 450.000 container, 28 milioni di tonnellate di merci. A questa si aggiungono 2 milioni di passeggeri/anno in arrivo a Marittima.

La composizione dei traffici del Porto di Venezia sono da tempo in profonda ricomposizione dovuta, tra l'altro, all'impoverirsi dei traffici petroliferi e industriali destinati ad alimentare le attività industriali di porto Marghera. Questo ha comportato che negli ultimi 10 anni i traffici merci del Porto di Venezia hanno subito un calo in valore assoluto di circa il 14% ed una profonda modificazione nella composizione.

I cambiamenti dello scenario macroeconomico, l'evoluzione della struttura produttiva del Veneto e in particolare il ridimensionamento dell'attività in-dustriale di base nell'area di Porto Marghera, hanno profondamente modificato le caratteristiche dei traffici portuali, con un aumento della quota dei flussi di merci sbarcati "conto terzi", cosiddetti "commerciali", rispetto a quelli direttamente destinati alla trasformazione in stabilimento, indicati come "industriali".

ATTIVITÁ	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Commerciale	12.475	12.716	13.016	12.722	14.542	14.620	15.040	11.532	12.898	13.632	11.818
Industriale	5.799	5.971	5.994	5.835	5.033	4.452	4.347	3.310	3.048	2.774	3.743
Petroli	11.274	11.440	10.746	10.542	11.361	11.142	10.860	10.350	10.445	9.916	9.861
TOTALE	29.551	30.129	29.758	29.101	30.939	30.217	30.247	25.192	26.391	26.322	25.422

Fonte: Autorità Portuale di Venezia – Piano Operativo Triennale 2013-2015
serie storica composizione per settori del traffico del porto di Venezia, 2002-2012 (migliaia di tonnellate)

Nel 2012 sono stati 2,3 milioni i passeggeri transitati per il Porto di Venezia, di cui 1 milione 765 mila i crocieristi, valore che si attesta sostanzialmente sullo stesso livello dell'anno precedente, dopo otto anni di crescita costante.

La struttura insediativa del sito di Porto Marghera può essere suddivisa in tre differenti ambiti territoriali:

- la prima zona industriale, situata a nord dell'area industriale e corrispondente al complesso degli insediamenti di primo impianto che, essendo più datati e in prossimità del centro urbano, hanno subito i primi significativi interventi di riconversione funzionale;
- il porto commerciale e gli insediamenti della cantieristica e della logistica, che configurano il complesso delle attività produttive più vitali della zona di Porto Marghera;
- la seconda zona industriale, che ospita gli insediamenti prevalentemente legati alla chimica di base, che, segnati dalle problematiche congiunturali ed ambientali di tale settore produttivo, necessitano di una profonda riqualificazione o di una decisa riconversione.

Porto Marghera si presenta come una realtà produttiva in continua trasformazione che sempre più si configura come un possibile grande cantiere strettamente connesso ed integrato all'area di Marghera e Mestre, ma anche, attraverso il suo waterfront, a Venezia.

Caratteristiche Specifiche dell'Area Marittima: la sezione portuale di Venezia-Marittima è una delle ultime testimonianze delle attività portuali in centro storico. Essa è composta dalle aree demaniali di marittima, Sant'andrea, Santa Marta e San Basilio-Zattere, nonché da un'ulteriore area più a est, lungo Riva Sette Martiri.

La Marittima ospita attualmente i terminal passeggeri, i servizi ad essi connessi e altre *facilities* per i traghetti e gli *yacht*. Grazie ai 2 milioni di crocieristi/anno che vi transitano, il porto di Venezia è il primo *home port* del Mediterraneo e le attività legate alla crocieristica contano un numero di addetti pari a 1.600 unità con un PIL pari al 6% di quello del Comune di Venezia.

Alcune aree di marittima e alcuni magazzini portuali, un tempo adibiti al traffico merci, sono stati oggetto di un progressivo recupero, sia dal punto di vista ambientale che architettonico. Questo ha permesso la riconversione di alcuni spazi dismessi, come ad esempio l'area dell'ex platea lavaggi ferroviaria (nell'area è prevista la realizzazione di un "garage multifunzione"), o il *restyling* della fascia prospicente i canali di grande navigazione con la realizzazione di un nuovo *waterfront*, che oggi ospita anche la nuova sede dell'autorità portuale.

Descrizione delle caratteristiche dell'isola di Murano

Inquadramento territoriale e accessibilità

L'isola di Murano è collocata nella laguna nord di Venezia, a breve distanza dalla città antica ed è una delle isole più abitate della laguna, nonostante i processi di calo demografico abbiano ridimensionato nel tempo, come altre parti del territorio insulare, la popolazione stabile. Le connessioni con il resto del territorio comunale sono assicurate dai soli collegamenti acquei, pubblici e privati. Collegamenti dedicati consentono di connettere Murano con l'aeroporto Marco Polo, in tempi relativamente contenuti.

Produzione vetraria

La realtà economica dell'isola di Murano è storicamente caratterizzata dalla produzione del vetro artistico. Il settore vetrario in laguna ha assunto le connotazioni di un vero e proprio distretto produttivo che si concentra quasi esclusivamente nell'isola. Il Distretto del vetro artistico di Murano (riconosciuto con L.R. n.8 del 04 aprile 2003) comprende una ricchissima articolazione produttiva che spazia in tutte le forme del vetro, alcuni dei prodotti caratteristici prodotti nell'isola sono: vetri di prima lavorazione, articoli per l'illuminazione, vetri incisi, vetri decorati, vetri decorati per acidatura e sabbiatura, vetri molati, lavorazioni murrine, specchi e vetri a lume e perle.

Appare interessante sottolineare come alla filiera del vetro spesso concorrano imprese manifatturiere attive nella lavorazione e produzione del vetro che "completano" il ciclo produttivo attraverso l'apertura di unità locali per la commercializzazione dei prodotti.

La localizzazione delle imprese evidenzia una concentrazione nella zona a sud di Murano ed in particolare lungo le due fondamenta che costeggiano il canale. Un numero minore di aziende sono invece localizzate nella zona centrale dell'isola con una diversa distribuzione tra le aziende appartenenti al commercio (più concentrate sulle rive) e le aziende appartenenti al settore della lavorazione e produzione (localizzate nelle aree più interne).

L'analisi della natura giuridica delle imprese del comparto muranese evidenzia la prevalenza di ditte individuali e società di persone.

Il marchio vetro artistico® murano

Con l'approvazione della Legge Regionale n. 70 del 23.12.1994 la Regione Veneto ha istituito il Marchio Vetro Artistico® Murano, disciplinandone puntualmente le caratteristiche, le modalità di accesso nonché la sua protezione e tutela. La gestione del marchio è affidata al Consorzio Promovetro di Murano, realtà consortile istituita nel 1985 al fine di sostenere e valorizzare il vetro artistico di Murano e promuoverne una corretta commercializzazione.

Dal 2002 ad oggi sono 78 in totale le aziende che sono diventate concessionarie del marchio Vetro Artistico® Murano. Nel corso degli anni molte hanno perso lo status sia a causa della chiusura dell'azienda stessa, sia per la perdita dei requisiti. Al 1 marzo 2013 le aziende risultano essere 42, con altre 2 aziende in fase istruttoria.

Attualmente sono 25 le aziende di prima lavorazione (che comprendono produttori di illuminazione, scultura, oggettistica) e 17 quelle di seconda lavorazione (che comprendono produttori di vetro fusione, specchi, lumisti). Le aziende sono soggette, nell'utilizzo del marchio Vetro Artistico® Murano al regolamento d'uso previsto dalla Regione del Veneto.

Istituzioni e iniziative a sostegno dell'attività vetraria

Da tempo soggetti pubblici e privati promuovono azioni ed iniziative finalizzate allo sviluppo, al sostegno e alla promozione delle attività che si svolgono nell'isola di Murano, in particolare:
Il Consorzio Promovetro con attività di promozione e tutela del vetro di Murano oltre che con la gestione del marchio della Regione del Veneto Vetro Artistico® Murano.
www.promovetro.com

Il Museo del vetro di Murano è stato fondato nel 1861 per conservare il patrimonio di conoscenze e far risorgere l'arte vetraria dopo la caduta della Repubblica di San Marco (1797) e i lunghi anni di dominazioni straniere.

All'interno del museo si trova la più vasta rassegna storica del vetro muranese con importanti pezzi prodotti tra il Quattrocento e il Novecento. Anche oggi le collezioni del Museo, oltre che per mezzo di acquisti, vengono incrementate da donazioni da parte delle fornaci dell'isola.

Il Museo del Vetro costituisce un'importante risorsa culturale presente sull'isola di Murano in grado di intercettare un'ampia domanda di fruizione: al 2010 il Museo ha registrato 139.411 visitatori.
www.museicivicivenezianiit

La Scuola del Vetro "Abate Zanetti", erede della Scuola di Disegno per Vetrai fondata nel 1862 dall'abate Vincenzo Zanetti, si propone come un centro di formazione e di ricerca, nato dalla tradizione di Murano ma aperto a tutto il mondo. La scuola, attiva tutto l'anno, offre corsi di riqualificazione professionale, corsi strutturati in collaborazione con associazioni professionali e istituzioni scolastiche italiane ed estere e corsi a vari livelli su specifiche tecniche di lavorazione del vetro.
www.abatezanetti.it

Nell'isola di Murano opera, dal 1956 la Stazione Sperimentale del Vetro, unico ente in Italia che si occupa istituzionalmente dei problemi tecnici e scientifici di tutta l'industria del vetro (cavo, piano, fibre, tecnico, a mano, materie prime, refrattari, forni ecc.) che, dal 2 maggio 2013, con inalterate funzioni, è costituita in forma di società consortile per azioni con partecipazione della Camera di Commercio di Venezia al 75% e di Assovetro Servizi srl al 25%

(in forza dell'articolo 20 comma 7 della legge n. 122/2010 e del successivo Dl di attuazione del 1° aprile 2011)
La Stazione Sperimentale del Vetro ha promosso il trasferimento dei risultati della ricerca in numerosi progetti di innovazione tecnologica allo scopo di risolvere prevalentemente questioni di carattere ambientale e al contempo promuovere nuove produzioni.
www.spevetro.it

Altre attività
Le altre attività (produzione cantieristica, agricoltura e pesca, pubblici esercizi, ricettività, trasporti ed altri servizi) sembrano maggiormente legate alle tipiche funzioni urbane dell'abitato di Murano. Si tratta di attività comunque in parte funzionali all'economia caratteristica dell'isola, soprattutto per quel che concerne:
- le attività di trasporto, che assumono rilevanza nella logistica aziendale delle imprese di produzione vetraia in ragione della necessità di approvvigionamento delle materie prime;
- le imprese attive nell'ospitalità la cui diffusione nell'isola è connessa alla fruizione turistica legata alle specificità del contesto lagunare (all'interno dell'itinerario Murano, Burano e Torcello) e alla specializzazione produttiva artistico-vetraria.

1.1 Collegamenti
L'area industriale di Porto Marghera si trova inserita nel più vasto sistema della Laguna di Venezia, della Provincia e del suo entroterra, che, con la sua area costiera, gode di caratteristiche favorevoli generali per effetto di posizione geografica, condizioni meteoclimatiche, correnti e maree, accessi al porto, rete di canali interni e disponibilità di aree, sia nell'avanmare che nel retroterra.
La laguna è separata dal mare da una sottile e lunga striscia di terra interrotta in tre punti che corrispondono alle tre bocche di porto, Lido, Malamocco e Chioggia, tutte difese da dighe orientate a NW.
L'avanmare è rappresentato dalle Regioni italiane che si affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio, dai paesi mediterranei, da quelli del Medio Oriente, da quelli dell'Africa Orientale e da quelli del Sud-est dell'Asia: pertanto, Venezia e la sua Laguna si collocano lungo direttrici di notevole interesse socie-economico nello scenario attuale e futuro, in quanto elemento di connessione tra paesi sviluppati, in via di sviluppo e di nuovo sviluppo.
L'entroterra della Laguna di Venezia e quindi dell'area di Porto Marghera, attraverso i collegamenti ferroviari, le idrovie, e le autostrade, garantisce i collegamenti con l'Italia del Nord e il resto d'Europa.
Gran parte del territorio del nord-est Veneto, del Trentino Alto Adige, del Friuli Venezia Giulia e della Lombardia, rappresentano un mercato esclusivo per le aziende dislocate nel sito industriale di Porto Marghera.

Il SIN di Porto Marghera, come del resto Venezia e la sua area vasta, è posto al centro di un sistema infrastrutturale, articolato ed integrato con tutti i modi di trasporto possibili. A supporto di tale sistema, sono attualmente in fase di progettazione e saranno realizzate infrastrutture per il potenziamento delle reti stradali, ferroviarie, idroviarie, portuali e aeroportuali esistenti.
Le infrastrutture che garantiscono i collegamenti all'area lagunare e alle aziende insediate a Porto Marghera sono[1]:

- L'**aeroporto intercontinentale** "Marco Polo" di Tessera: terzo scalo italiano, con quasi 9 milioni di passeggeri;
- Il **porto di Venezia**: secondo nell'Adriatico per *container* movimentati, dopo Koper e primo nel Mediterraneo per numero di passeggeri. Il Porto è stato riconosciuto dall'UE quale nodo prioritario all'interno della rete TEN-T (COM – 2011 650);

[1] Fonte: Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia _ Relazione di Progetto

- Oltre alle attività portuali più tradizionali (traffico, rinfuse liquide, solide e container) per alimentare le industrie regionali, alla logistica, ai Project Cargo ed ai movimenti legati al servizio dei traghetti e alla croceristica, il Porto di Venezia sta realizzando dei progetti di intermodalità legati all'autostrada del mare (Terminal Fusina) e allo sviluppo combinato ro-ro, nonché la definizione della progettazione di uno scalo off-shore con la riconversione, già in atto, di 90 ettari in Petrolchimico (la bonifica dell'aera è già in corso);
- Il porto di Venezia è, inoltre, funzionalmente collegato con gli **interporti** di Padova e Verona, nodi dai quali si generano importanti moli di traffico.;
- Il Porto di Venezia è inserito nel **sistema idroviario padano-veneto**, che consente di giungere con chiatte fluviali importanti centri come Ferrara, Cremona, Mantova, realizzando rilevanti economie sia in termini di costi operativi, che di costi esterni. Il Po rappresenta l'asse fondamentale di questo sistema: navigabile sino a Cremona, è collegato al porto di Venezia tramite il canale Po-Brondolo e tramite idrovia;
- L'area di **Fusina**, destinata ad ospitare un punto di snodo del Corridoio Adriatico, per il trasporto con traghetti merci. I lavori per la realizzazione del Terminal sono già in corso e la struttura sarà operativa a partire dal 2014;
- Il **Passante autostradale di Mestre**, lungo 32 Km, che connette i due rami di A4 verso Padova e verso Trieste e la cui realizzazione ha consentito di separare il traffico urbano da quello di attraversamento e, per i flussi di traffico, sta acquisendo l'identità di tangenziale dell'area metropolitana;
- **Rete ferroviaria**: da Venezia si diparte una fitta rete ferroviaria, quasi tutta a doppio binario ed elettrificata, che garantisce collegamenti diretti con le principali città italiane ed europee. Il servizio verso i centri maggiori regionali è frequente e, nella provincia di Venezia e in quelle contermini sta assumendo carattere metropolitano. Tutti i più importanti insediamenti industriali di Porto Marghera sono raccordati alla ferrovia. Lungo alcune linee ferroviarie del Veneto, verrà realizzato il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR): si propone di garantire un servizio ad elevata frequenza (ogni 15/30 minuti) ed è, inoltre, prevista la realizzazione della TAV per l'alta velocità e capacità.
- Oltre a questi interventi fondamentali occorre tener presente la prossima realizzazione di nuovi casello autostradali di accesso al territorio e il riferimento internazionale al **Corridoio Plurimodale n. 5 Lisbona – Kiev**: a questo scenario si ricollegano numerosi interventi, tra i quali la creazione della linea ferroviaria AV/AC per il trasporto rapido di persone o cose da Torino a Venezia, con l'estensione della linea AV/AC verso il Friuli.

1.2 Dotazione energetica[2]

La produzione di energia, elettrica e termica, all'interno del petrolchimico, avviene prevalentemente ad opera della EDISON (centrale termoelettrica di Marghera Levante e centrale Azotati) e dell'ENEL (centrale di Marghera e centrale di Fusina) a cui vanno aggiunte il Cracking di Versalis e la Raffineria, in quanto dotate di proprie centrali. Ogni anno sono prodotti complessivamente più di 3 milioni di TEP di energia, corrispondenti alla somma di circa 12 milioni di kWh di energia elettrica e 12 miliardi di kJ di energia termica.

A Porto Marghera è stato, inoltre, istituito il consorzio Hydrogen Park, con l'obiettivo di utilizzare le potenzialità dell'area industriale ed energetica per sperimentare una serie di applicazioni dimostrative utili a far penetrare gradualmente questo vettore energetico nei diversi settori della società e, con tale finalità, sollecitare l'impegno della Regione Veneto e del Ministero dell'Ambiente per il raggiungimento di Accordi di Programma finalizzati a perseguire

[2] Per questo e i paragrafi fino ai Servizi Portuali, fonte: *Stato di fatto matrici ambientali*, "Rapporto Ambientale d'Area di Porto Marghera – Bilancio Ambientale 1998-2007" – ARPAV, 2010;

concretamente gli obiettivi di sperimentazione integrata delle varie tematiche che compongono lo scenario dell'idrogeno.

Il 25 marzo del 2005, Regione Veneto e Ministero dell'Ambiente hanno siglato il primo "Accordo di Programma per l'Idrogeno": con lo stanziamento di 10 milioni di Euro, di cui metà a carico del Ministero dell'Ambiente e l'altra metà a carico della Regione Veneto, è stata realizzato a Porto Marghera di un distretto per l'idrogeno, con la finalità di sperimentare tecnologie innovative per la produzione, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno, e per la produzione e impiego delle celle a combustibile, nei settori della generazione di elettricità e dei trasporti.
Nell'ambito di tale accordo, sono stati realizzati i seguenti progetti:

- Sistemi innovativi di accumulo dell'idrogeno (ENEL);
- Sviluppo di tecnologie innovative di produzione di idrogeno ed elettricità da carbone e biomasse (ENEL);
- Sviluppo di cicli "zero emission" a combustione di idrogeno (ENEL);
- Attività sperimentali per l'allestimento di un vaporetto ad idrogeno (Venezia Tecnologie);
- Sperimentazione all'interno di stabilimenti produttivi di: tecnologie di microcogenerazione di energia elettrica e calore con celle a combustibile PEM Da 5 kW e di mini impianti di rifornimento per mezzi alimentati ad idrogeno (Sapio);
- Centro Idrogeno (Veneto Innovazione).

Nella seconda fase, resa possibile da un Addendum all'Accordo, sottoscritto il 22.12.2009, sono stati avviati ulteriori progetti per:

- Sviluppo di un combustore ultra low NOx per H2 (ENEL);
- Sviluppo, sperimentazione e validazione di diversi processi di bonifica dei suoli (terreno e falda acquifera) (Sapio);
- Realizzazione di un prototipo di Fuel cell powered Sideloader (Baumann);
- Sviluppo di sistemi di stoccaggio in bombole (Veneto Nanotech);
- Sviluppo di sistemi di adsorbimento/desorbimento allo stato solido (Veneto Nanotech);
- Sviluppo di sensori ad elevata sensibilità(Veneto Nanotech);

1.3 Fornitura idrica e trattamento

Il fabbisogno idrico delle attività e delle produzioni localizzate nell'area industriale di Porto Marghera è soddisfatto mediante prelievi diretti dai Canali della Laguna Veneta e dal fiume Brenta, oppure indirettamente, tramite le reti di distribuzione Veritas e S.P.M.. Veritas gestisce l'acquedotto della zona industriale di Porto Marghera per conto del Consorzio Utenti Acquedotto Industriale (C.U.A.I. S.p.A)

1.4 Scarichi idrici e trattamento

Tutte le acque reflue prodotte dalle aziende di Porto Marghera vengono inviate nei diversi canali della Laguna attraverso 19 scarichi permanentemente attivi; di queste, la maggior parte viene inviata direttamente, senza trattamenti, poiché si tratta di acque di raffreddamento e, in misura ridotta, di acque meteoriche non contaminate o acque di altro tipo. Le acque reflue inquinate (acque di processo e acque per usi diversi, potabili e semipotabili) o potenzialmente inquinate prima di essere rilasciate in Laguna, subiscono diversi tipi di trattamento interno e/o esterno all'azienda che li produce.

Dopo questi trattamenti, quasi tutte le aziende inviano i reflui di processo a depurazione chimico-fisico-biologica presso il **Centro di Trattamento Polifunzionale Regionale PIF**, l'impianto Veritas di **Fusina** (acque prevalentemente civili, classificate come "acque di altro tipo"). La raffineria ENI di Venezia mediante una specifica condotta di collegamento, invia le proprie acque reflue al centro di trattamento regionale.

1.5 Emissioni atmosferiche e trattamento

I principali inquinanti atmosferici emessi dalle aziende di Porto Marghera sono ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx), ossido di carbonio (CO), polveri, composti organici volatili (COV).

Altre sostanze caratteristiche delle produzioni chimiche di Marghera sono cloro e composti inorganici del cloro, cloruro di vinile monomero (CVM), acrilonitrile, ammoniaca.

Nel 2007 tutti gli obiettivi di riduzione delle emissioni, previsti nel 1998 dall'Accordo sulla Chimica, sono stati raggiunti; inoltre, con l'obiettivo di attivare e mantenere nel tempo azioni e modalità di gestione degli impianti produttivi finalizzati alla riduzione delle proprie emissioni di polveri totali e/o di ossidi di azoto, in un'ottica di coesistenza tra tutela dell'ambiente e della salute e sviluppo nel settore termoelettrico e industriale, è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa (siglato il 22.06.2006) per l'"attuazione di misure di contenimento delle emissioni di polveri e ossidi di azoto degli impianti produttivi siti nel comune di Venezia".

1.6 Trattamento Rifiuti

Parte dei rifiuti prodotti è smaltita negli inceneritori di Porto Marghera (CS28 di Syndial, Peabody di Dow fino alla chiusura del 2006, SG31 ex S.P.M. ora di proprietà regionale), che trattano soprattutto rifiuti pericolosi da processi chimici organici, oppure è messa in riserva per successive operazioni di recupero; la maggior parte invece è inviata all'esterno del polo industriale, soprattutto per operazioni di recupero delle sostanze inorganiche o smaltimento in discarica. Dal 2004 vengono smaltite anche diverse tonnellate di soluzioni acquose derivanti dalle attività di messa in sicurezza di emergenza della falda.

1.7 Sicurezza

A.R.P.A.V. (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto) svolge attività di valutazione e prevenzione dei rischi d'incidente rilevante, connessi con determinate attività industriali di cui al D.Lgs. 334/99 e s.m.i..

L'art. 75 della Legge Regionale n. 11 del 2001 e s.m.i. affida ad ARPAV l'attività di controllo e di vigilanza in materia di prevenzione di incidenti rilevanti.

Allo scopo di accertare il mantenimento e il miglioramento dei livelli di sicurezza degli stabilimenti industriali, l'agenzia:

- svolge l'attività istruttoria dei rapporti di sicurezza (documenti presentati dalle ditte al vaglio delle autorità competenti) e indica le conseguenti prescrizioni per il continuo miglioramento impiantistico/gestionale;
- verifica l'integrità e la conduzione dei recipienti a pressione contenenti sostanze pericolose e la manutenzione dei relativi dispositivi di sicurezza e controllo;
- verifica gli impianti elettrici nelle zone critiche con potenziale atmosfera esplosiva e gli impianti di protezione contro le scariche atmosferiche;
- verifica i sistemi di gestione della sicurezza implementati nelle aziende a rischio di incidente rilevante, mediante audit tese a riscontrare l'adeguatezza delle modalità operative e gestionali sia preventive che mitigative;

ARPAV, inoltre, svolge attività di supporto tecnico-scientifico in particolare:

- offre supporto tecnico ai Prefetti nella redazione dei Piani di emergenza esterna per stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- partecipa alla predisposizione di pareri di compatibilità territoriale su richiesta dei Comuni;
- offre ai Comuni supporto tecnico per l'informativa alla popolazione;
- collabora con le Università italiane per approfondire tematiche inerenti l'analisi del rischio;
- promuove e realizza studi e ricerche sull'analisi di rischio;

- partecipa ai gruppi di lavoro ISPRA/ARPA sul tema rischio industriale;

ARPAV con il SIMAGE (Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale e Gestione delle Emergenze) garantisce il monitoraggio continuo e un adeguato sistema di allertamento. dell'area di Porto Marghera.

Scopo del SIMAGE è garantire un efficace flusso d'informazioni in caso di emergenza e fornire supporto tecnico al Decisore Pubblico (Prefetto, Sindaco, …), al fine di ridurre i tempi di intervento ed eventuale comunicazione alla popolazione.

Il SIMAGE si compone di:

- una sala operativa h24, presidiata giorno e notte da personale esperto di rischio industriale;
- sistemi di comunicazione interna/esterna;
- una rete di strumenti per la misura "in continuo" ed il campionamento "a comando".
- In presenza di una segnalazione di allarme, la sala operativa SIMAGE si attiva raccogliendo informazioni, interfacciandosi costantemente con il personale delle aziende di Porto Marghera, i Vigili del Fuoco e gli altri possibili enti coinvolti.
- Si affianca a tale sistema un servizio di pronta disponibilità per l'intervento sul posto con possibilità di compiere campionamenti, analisi chimiche e valutazioni critiche sugli eventi incidentali.

Il SIMAGE è preso in considerazione dal Piano di emergenza esterna relativo ai rischi industriali di Marghera, elaborato dalla Prefettura di Venezia nel 2011.

Per la redazione di tale Piano, è stato costituito un apposito gruppo tecnico di lavoro composto dai rappresentanti della Regione del Veneto, della Provincia di Venezia, del Comune di Venezia, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, dell'ARPAV, delle Forze di Polizia, del SUEM, della Autorità Portuale, della Capitaneria di Porto di Venezia e dell'Ente Zona Industriale.

Con il Piano di Emergenza Esterno, vengono previste le misure di sicurezza e definite le procedure di intervento per fronteggiare e limitare gli effetti dannosi alla popolazione e all'ambiente al verificarsi di una emergenza industriale, sulla base dei diversi scenari di rischio previsti.

1.8 Trasporto di Fluidi

La maggior parte delle materie prime destinate ai processi produttivi proviene dall'esterno di Porto Marghera ed arriva soprattutto via mare (circa il 90%) e pipeline (circa il 10%).

I prodotti sono destinati per metà ad altre aziende di Porto Marghera, che li utilizzano come intermedi di produzione (principalmente etilene, dicloroetano, toluene, cloro, acido cloridrico), o come gas tecnici, oppure sono inviati ai depositi costieri, che li stoccano prima di spedirli all'esterno; il restante 50% dei prodotti è invece destinato direttamente all'esterno del polo industriale, per il mercato nazionale e internazionale.

Per gli scambi all'interno del polo industriale e con altri siti industriali, ad esempio quelli di Ferrara, Mantova, Ravenna, sono utilizzate principalmente pipeline (per circa il 70% del totale prodotti movimentati); il trasporto su strada (14%), quello via mare (11%) e quello su ferrovia (1%), è utilizzato soprattutto per i prodotti destinati all'esterno di Porto Marghera.

1.9 Servizi Portuali (Ex Lege 84/1994) e attività all'interno dell'ambito portuale

L'Autorità Portuale di Venezia, garantisce i seguenti servizi:

- Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con potere di regolamentazione ed ordinanza;
- Manutenzione ordinaria e straordinaria della parti comuni (canali, strade e binari ferroviari all'interno dell'ambito demaniale portuale);
- Escavo dei canali di grande navigazione: l'attività, oltre a garantire la sicurezza nelle fasi di navigazione marittima all'interno della laguna, ha permesso di bonificare i fondali lagunari. I sedimenti dragati, classificati come oltre C del Protocollo 1998, sono stati bonificati, mentre per gli altri è stato possibile il riutilizzo nelle casse di colmata all'interno della laguna;
- Fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
- Sbarco/imbarco merci da/su nave e da/su mezzi terrestri;
- Gestione dei rifiuti da nave;
- **Servizio Integrativo Antincendio**: Il servizio di prevenzione incendio a bordo delle navi nel porto di Venezia viene esercitato dalle Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia, la cui attività è volta a garantire la sicurezza e la salute di tutti, dei clienti e della popolazione, dei dipendenti e dei soci, assicurando che ogni eventuale effetto negativo sull'ambiente sia ridotto ai minimi livelli di pericolosità ed impatto.
- **Perizie e servizi alle merci**: servizio finalizzato alla sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto nel suo complesso, che consiste nell'eventuale accertamento delle condizioni di pericolosità delle navi, relativamente alla presenza di vapori generati da gas pericolosi (infiammabili, tossici, corrosivi, ecc.), nell'accertamento delle condizioni di pericolosità per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, serbatoi, doppi fondi, depositi o casse di combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante, e nell'accertamento delle condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo o con fonti termiche .
- **Prevenzione interramento/inquinamento**: l'attività consiste nella prevenzione dell'interramento dei fondali e dell'intorbidimento e inquinamento delle acque durante le operazioni di carico e scarico, su e da navi di materiali pulverulenti (come carbone, caolino, clinker, sfarinati).
- **Trattamento contenitori**:
  - *Riempimento/svuotamento contenitori* -consiste nel riempimento e nello svuotamento di contenitori all'interno di magazzini/depositi/aree coperte, appositamente destinati: qui la merce viene raggruppata per poi essere spedita direttamente o "in consolidata";
  - *Movimentazione a piazzale, riparazione e manutenzione di contenitori vuoti* – l'attività di riparazione e manutenzione viene svolta in appositi spazi officina dotati di tutti i requisiti necessari di operatività e sicurezza (macchinari, attrezzature, piani di valutazione dei rischi, indagini fonometriche, documento di valutazione dei rischi d'incendio).
- **Pulizia celle/magazzini/depositi**: si fa riferimento all'Ordinanza dell'Autorità Portuale di Venezia n. 308 del 29.06.2009 "Nuova organizzazione del settore del lavoro portuale nel porto di Venezia. Disciplina concernente la definizione, anche ai fini della sicurezza, dei segmenti di operazioni portuali appaltabili e dei servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi ai soggetti autorizzati ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84/1994".
- **Punto Franco**: con D.M. del 22 marzo 3013, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha decretato la rideterminazione della delimitazione del Punto Franco (la precedente delimitazione era stata individuata con Decreto Interministeriale del 18 febbraio 1993). L'area individuata si trova all'interno degli spazi doganali del porto commerciale di Marghera, occupa una superficie complessiva di 8.080 mq compresa tra il varco d'accesso al Porto-Molo A e la rotatoria situata nelle aree comuni, confinante:
  - a nord, con le aree demaniali destinate a parcheggio automezzi confinanti con via dell'Azoto;

- ad est, con le aree comuni interne del porto destinate a viabilità e con la prosecuzione di via del Commercio nel tratto compreso tra il varco d'accesso molo A e la rotatoria presente nelle aree comuni interne al porto;
- ad ovest con via dell'Azoto, con il nuovo varco doganale e l'area demaniale destinata alla viabilità pubblica d'accesso al porto;
- a sud, con le aree comuni interne al porto destinate alla viabilità e, in particolare, occupate da rotatoria stradale.

Il Punto Franco verrà attivato con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e consentirà vantaggi doganali ai traffici con destinazioni e origini extracomunitarie, attraverso l'esenzione delle merci che vi transiteranno dai dazi doganali.

2. Le infrastrutture esistenti a supporto dell'area

2.1 Progetto Integrato Fusina - Piattaforma Integrata Ambientale di Fusina

Uno degli interventi principali individuati dal Piano Direttore 2000 è il Progetto Integrato Fusina (P.I.F.) che si sviluppa nell'ambito territoriale del SIN di Porto Marghera come elemento di raccordo con il MasterPlan per la Bonifica dei Siti inquinati di Porto Marghera e il Modello strutturale degli acquedotti del Veneto (Mo.S.A.V.), con la finalità di coordinare gli interventi per la depurazione spinta dei reflui e di rigenerazione delle acque usate, favorendo il risanamento e la tutela della laguna di Venezia.
La Regione Veneto, al fine di procedere alla realizzazione del "Progetto Integrato Fusina", ha avviato un Project Financing, e, in esito alla procedura di licitazione privata europea, ha affidato alla Società di Progetto denominata S.I.F.A. s.c.p.a. la concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione e gestione del Progetto Integrato Fusina – Project Financing.

L'impianto integrato di Fusina costituisce il "filtro artificiale" nei riguardi della laguna dello scarico puntuale più rilevante del bacino scolante nella Laguna di Venezia ed è conforme alle direttive e prescrizioni del P.A.L.A.V. Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana – approvato con P.C.R. 09.11.1995, n. 70 e successiva D.C.R. 21.10.1999, n. 70.
L'iniziativa deve essere peraltro inserita in un quadro complessivo che vede al centro il Progetto Integrato Fusina (PIF), intervento di competenza Regionale, la cui rilevanza strategica in termini di Salvaguardia Ambientale è contenuta negli atti di Programmazione Regionale, che costituisce di fatto una piattaforma ambientale che rappresenta l'infrastruttura di base per la trasformazione dell'area del SIN di Porto Marghera in "area ecologicamente attrezzata" in grado di fornire servizi connessi alle varie esigenze di bonifica e riqualificazione delle aree interessate, quali:

- gestione e post-trattamento delle acque reflue di origine civile (reflui A);
- gestione e trattamento delle acque reflue di origine industriale, di dilavamento superficiali, di prima pioggia; delle acque di drenaggio/aggottamento della falda, provenienti sia dai marginamenti che dagli interventi di bonifica (reflui B);
- produzione acqua da riuso industriale;
- fornitura di acqua demineralizzata per fini industriali;
- realizzazione dello scarico finale in Mare Adriatico, a 10 km circa al largo di Lido - Malamocco, dei reflui depurati di tipo B e dei reflui di tipo A eccedenti la capacità di riuso dell'impianto.
- smaltimento dei sedimenti di dragaggio dei canali portuali, delle terre di scavo, dei fanghi provenienti dalla depurazione e di rifiuti;

La depurazione spinta dei reflui in ingresso consentirà di ottimizzare la gestione delle risorse idriche fornendo alle aziende all'interno dell'area di Porto Marghera acque di riuso e

demineralizzate per scopi non potabili, liberando importanti risorse idriche derivate dal fiume Sile da destinare alle aree sofferenti del basso Veneto connettendosi con il MO.S.A.V..
Oltre all'impianto di depurazione realizzato in adiacenza all'esistente impianto di trattamento delle acque reflue urbane di Fusina, sono riconducibili alla **Piattaforma Integrata Ambientale di Fusina** i seguenti impianti:

- **SG 31**

L'impianto SG31 è entrato a far parte della Piattaforma Integrata di Fusina con l'acquisizione da parte del Concessionario Regionale di un ramo d'azienda di S.P.M. S.c.a r.l.. S.P.M. S.c.a r.l., di una piattaforma ambientale costituita da:
Impianto di trattamento delle acque reflue;
Impianto di incenerimento;
L'acquisizione si traduce in una migliore elasticità operativa, anche dovuta ad una ottimizzazione della filiera di depurazione, in un incremento della capacità di trattamento anche in termini di tipologia di reflui inizialmente previsti in ingresso al P.I.F., nella possibilità di produrre acqua demineralizzata da utilizzare nei processi produttivi dell'area industriale, liberando risorse idriche di buona qualità da utilizzare a fini potabili, ed in una integrazione con l'impianto di incenerimento che consentirà di smaltire anche i fanghi prodotti dalle varie sezioni impiantistiche. Per tali fanghi, originariamente, era previsto lo smaltimento in discarica.
Inoltre, la società VERITAS ha manifestato il proprio interesse a conferire all'impianto di incenerimento SG31 sia i fanghi biologici, prodotti nell'area metropolitana veneziana dagli impianti di depurazione appartenenti al gruppo societario, sia il CDR (Combustibile Da Rifiuto) prodotto dal Gruppo VERITAS, per la parte che non trova collocazione presso la centrale Enel di Fusina e, in tale prospettiva, che consentirà da un lato di saturare la potenzialità dell'impianto SG31 con rifiuti provenienti dall'area metropolitana veneziana, dall'altro potrà essere avviata la chiusura dell'esistente impianto inceneritore di rifiuti urbani, detti "tal quali", di proprietà VERITAS.
In data 15.10.2010 è stato sottoscritto da Regione del Veneto e Comune di Venezia, il "protocollo d'intenti preliminare relativo al conferimento di fanghi biologici e di CDR all'impianto di incenerimento SG31 del Progetto Integrato Fusina", con il quale si prevede la chiusura del vecchio inceneritore di rifiuti tal quali (i più nocivi fra gli urbani) approvato ancora nel 1993 dalla Regione e il conferimento di rifiuti trasformati in combustibile, dopo apposito trattamento, all'SG31, nel frattempo ammodernato.

- **Fitodepurazione in cassa di colmata**

Il PIF prevede che i reflui di origine civile, prima del loro invio a riutilizzo duale-industriale, vengano ulteriormente affinati mediante fitodepurazione in un'area umida all'interno della Cassa di Colmata A.
Oltre alla finalità strettamente depurativa, tale area consente anche di creare un habitat per diverse specie vegetali e animali, favorendo il ripristino di ambienti preesistenti, di realizzare di un polo naturale con forte valenza ricreativa ed educativa e diventerà un punto di riferimento per lo sviluppo della fitodepurazione a livello italiano ed europeo, in virtù delle notevoli estensione (120 ettari) e della visibilità offerta dal contesto in cui si inserisce, all'interno della laguna veneta, a ridosso sia della Città di Venezia, sia della realtà industriale di Porto Marghera.

- **Area 23 ettari**

L'intervento si inserisce tra le attività svolte dal Concessionario Regionale del P.I.F. a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma del 31.03.2008, di seguito descritto.
Gli impianti e le vasche nell'area 23 ha permetteranno di gestire circa 2.500.000 m^3 di sedimenti e terre da scavo anche pericolosi.
I dispositivi previsti sono:

- vasche di accettazione (12×1.500 m³) e verifiche analitiche; verifica quantità (pesi e volumi)
- serbatoi acque contaminate
- trattamento di fosfatazione sui pericolosi (utile per la formazione degli argini nella nuova discarica)
- vagli e presse
- trattamento di pellettizzazione sui pericolosi (utile per la formazione dei dreni nella nuova discarica Moranzani)
- impianti e logistica
- verifiche prima del trasferimento alla nuova discarica
- vasche provvisorie di stoccaggio (200.000 m³ per sedimenti anche pericolosi)

- **Discarica Moranzani**

L'intervento si inserisce tra le attività svolte dal Concessionario Regionale del P.I.F. a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma del 31.03.2008, di seguito descritto.
L' intervento in progetto prevede:

- la messa in sicurezza permanente (MISP) dell'area Moranzani B con estensione all'area ex Montedison ad est;
- la realizzazione del sistema di controllo delle acque di falda;
- la realizzazione della discarica Vallone Moranzani per "rifiuti non pericolosi o pericolosi stabili non reattivi" (DM 03.08.05 e Decreto 27.09.11) per volume di circa 2'000'000 mc
- caratteristiche tecniche, funzionali, gestionali della nuova discarica definite dal D.Lgs 36/2003
- coordinamento con interventi di interramento linee alta tensione TERNA e media/bassa tensione ENEL
- ricomposizione ambientale dell'area compresa fra il terminal Fusina e Malcontenta: parco lineare Moranzani

- **Molo Sali**

L'intervento si inserisce tra le attività svolte dal Concessionario Regionale del P.I.F. a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma del 31.03.2008, di seguito descritto.
La realizzazione di una cassa di una colmata in area portuale, denominata "Molo Sali" per il refluimento di sedimenti di dragaggio con caratteristiche chimiche "oltre C" Protocollo 1993, classificati come non pericolosi.
La gestione della cassa di colmata comprende:

- Accettazione e caratterizzazione in apposite vasche allestite all'interno del sito.
- Refluimeto all'interno della cassa di colmata dei sedimenti non pericolosi;
- Conferimento in area 23 ha dei sedimenti pericolosi.

2.2 Progetto Vallone Moranzani

L'"Accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera" sottoscritto il 31 Marzo 2008, conosciuto anche come Progetto Vallone Moranzani, già richiamato ai punti precedenti; sono previste una serie di iniziative e interventi sul territorio di Porto Marghera, che garantiranno all'Autorità Portuale di Venezia la riqualificazione del territorio e la creazione di siti di recapito per i materiali contaminati e dragati dai canali portuali con un ingente beneficio per la qualità dell'ambiente.
Le soluzioni individuate riguardano la progettazione e la realizzazione di interventi relativi alla gestione dei fanghi di dragaggio (banchine, impianti di inertizzazione e disidratazione, impianti di smaltimento definitivo, cassa di colmata), all'interramento di linee elettriche, al potenziamento della viabilità (con separazione dei flussi civili da quelli produttivi). Sono

previsti inoltre interventi sulla rete idraulica dell'area di Porto Marghera nonché la realizzazione di parchi urbani, il trasferimento del deposito costiero della San Marco Petroli S.p.A. e interventi sulla rete fognaria.
Come richiamato nel dettaglio ai punti precedenti, alcune delle attività poste in capo alla Regione del Veneto con l'Accordo di Programma, sono state affidate al Concessionario del P.I.F. nell'ambito del contratto in essere.

2.3 SIMAGE

In coerenza con quanto indicato fra gli obiettivi dell'Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera, siglato nel 1998, la Regione Veneto ha promosso e finanziato la realizzazione del Sistema Integrato per il Monitoraggio Ambientale e la Gestione delle Emergenze in relazione al rischio industriale nell'area di Marghera (SIMAGE). Il suo scopo è quello di garantire un efficace flusso di informazioni in caso di emergenza e fornire supporto tecnico al Decisore Pubblico (Prefetto, Sindaco, …), al fine di ridurre i tempi di intervento ed eventuale comunicazione alla popolazione (http://simage.arpa.veneto.it).

Il Sistema garantisce il monitoraggio continuo dell'area e un adeguato sistema di allertamento: in presenza di una segnalazione di allarme, la sala operativa SIMAGE si attiva raccogliendo informazioni riguardo la segnalazione, interfacciandosi costantemente con il personale delle aziende di Porto Marghera, i Vigili del Fuoco e gli altri possibili enti coinvolti, al fine di fornire un supporto tecnico utile al decisore pubblico. Inoltre, allerta il Referente ARPAV in Pronta Disponibilità, che organizza l'uscita "a campo" della squadra operativa per il monitoraggio, al di fuori dell'eventuale zona di competenza dei Vigili del Fuoco.

2.4 Impianti di produzione di CDR e Stazione di Travaso del Polo Integrato di Fusina

L'impianto di produzione di combustibile da rifiuti (CDR) è entrato in funzione con la linea n. 1 (CDR1) nel 2002, autorizzata al trattamento di una quantità massima di rifiuti urbani e speciali non pericolosi pari a 160.000 tonnellate all'anno.

Nel corso del 2010 è entrata in funzione una seconda linea operativa, denominata CDR2, attualmente in collaudo funzionale.

Il processo di produzione del CDR consiste nell'inserire i rifiuti in ingresso (frazione secca residua da raccolta differenziata) all'interno delle cosiddette biocelle, nelle quali vengono sottoposti a deumidificazione, igienizzazione e stabilizzazione della quota di materiale organico ancora presente; questo processo ha una durata compresa tra sei e otto giorni. Un sistema informatizzato consente di regolare automaticamente l'andamento del processo all'interno delle biocelle.

Successivamente il materiale stabilizzato viene trasferito a sistemi di ulteriore trattamento e separazione che permettono di ottenere la Frazione combustibile (CDR) vera e propria, composta prevalentemente da sostanza organica stabilizzata, carta, cartone, legno, plastica, tessili, le diverse frazioni recuperabili (materiali ferrosi e non ferrosi) e gli scarti (inerti come ghiaia, sabbia, vetro, ceramica, ecc.).

Il CDR, destinato principalmente alla centrale termoelettrica dell'ENEL a Fusina, viene sottoposta a dei processi di confezionamento che lo rendono disponibile al cliente in varie forme, a seconda delle necessità di trasporto o utilizzo:

- sotto forma di «balle» facilmente caricabili su automezzi bilici;
- sotto forma di bricchette (addensato) di qualche cm di lunghezza per l'utilizzo di container sfusi;
- sotto forma di fluff (pezzatura tal quale) per un trasporto alla rinfusa.

Il prodotto finito, a seconda della sua pezzatura e forma fisica, viene stoccato in aree diverse adeguatamente attrezzate in attesa di essere trasferito agli impianti di destino.

Il Polo Integrato di trattamento dei rifiuti è sito in prossimità del Canale Industriale Sud di Porto Marghera ed è dotato di una banchina per l'attracco delle chiatte che trasportano i rifiuti prodotti dal Centro Storico di Venezia ed Estuario. Vicino alla banchina è presente la Stazione di Travaso dei rifiuti; questo impianto ha lo scopo di stoccare le diverse tipologie di rifiuti provenienti dalla città al fine di comporre carichi omogenei di rifiuti da inviare agli appositi impianti di trattamento.

Attualmente la Stazione di Travaso, ampliata come previsto dal progetto approvato nell'agosto 2005, consiste di un piazzale dell'estensione di ca. 11.100 m2 . Tutti i piazzali sono completamente pavimentati in cemento e sono dotati di caditoie collegate alla fognatura interna che recapita tutte le acque meteoriche ad apposita vasca per l'invio in fognatura consortile al fine di essere depurate.

2.5 Impianto RTN di inertizzazione di rifiuti del Comune di Venezia

In data 28 giugno 2010, con decreto del Presidente della Giunta Regionale della Regione Veneto n. 34, l'impianto RTN - VERITAS di Fusina ha ottenuto l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) sostituendo l'Autorizzazione precedentemente in vigore.

L'impianto è autorizzato a trattare diverse tipologie di rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi. Nel 2010 l'impianto ha ricevuto soprattutto ceneri/polveri, (classificati come "pericolosi") in uscita dagli impianti di depurazione dei fumi dell'inceneritore di rifiuti urbani (RU) di Fusina e "terre e rocce da scavo" (generalmente "non pericolose") provenienti da lavori di sbancamento e/o bonifica del sito di interesse nazionale di Porto Marghera.

L'impianto di inertizzazione consiste in una fossa di scarico e premiscelazione per rifiuti solidi dotata di un carroponte con benna, di silos di stoccaggio (per rifiuti polverosi e reagenti) e di un tamburo mescolatore all'interno del quale i rifiuti vengono miscelati con acqua e leganti in proporzioni diverse a seconda della pericolosità o meno del rifiuto.

Le miscele vengono estratte dal tamburo di miscelazione per mezzo di un nastro trasportatore e vengono trasportate alla fossa di maturazione da dove, dopo alcuni giorni di permanenza necessari perché si sviluppi l'azione dei leganti, vengono prelevate dalla benna e caricate sui mezzi per il conferimento alle discariche autorizzate. Le operazioni sono condotte in discontinuo, mantenendo distinte le partite di rifiuti pericolosi da quelli non pericolosi. Sia le vasche che i silos di stoccaggio dei rifiuti in ingresso e in uscita sono gestiti curandone la tracciabilità.

Il risultato dell'operazione di inertizzazione viene controllato sulle matrici in uscita dal miscelatore attraverso le analisi di laboratorio che accertano l'accettabilità del rifiuto da parte delle discariche di destinazione.

Le terre/rocce ed i fanghi arrivano all'impianto mediante trasporto su automezzi e da questi scaricate nelle fosse di ricevimento e stoccaggio.

Le ceneri/polveri dell'inceneritore vengono trasportate all'impianto di Fusina in contenitori stagni per evitare possibili fuoriuscite, denominati "cipolle" per la loro forma e scaricate in silos con un trasporto pneumatico; da qui sono inviate al tamburo miscelatore con coclea chiusa. Le manipolazioni dei contenitori vengono eseguite da operatori muniti di idonei mezzi di protezione.

2.6 Dotazione infrastrutturale dedicata alle attività portuali-logistiche

Per Porto Marghera la consolidata rete di sottoservizi ed infrastrutture (banchine, piazzali, viabilità, ecc.), nonché gli ingenti investimenti da parte dello Stato per esempio per i marginamenti, oltre all'ampia disponibilità di collegamenti viabilistici e l'ampia disponibilità di superfici prossime ai terminal portuali, possono rappresentare un asset fondamentale in grado di attrarre iniziative ed imprese.

Oltre infatti ad utilizzare le banchine e i servizi connessi possono, attraverso operazioni di trasformazione e lavorazione, garantirsi un alto valore aggiunto dalle merci. Tale opportunità è inoltre rafforzata dalla centralità che Porto Marghera ha rispetto ad aree altamente urbanizzate ed industrializzate che rappresentano il luogo primario di consumo e produzione delle merci.

Questa configurazione di sistema logistico complesso, sviluppato attorno ad un porto, permette di mettere in stretta relazione banchina, stoccaggio, lavorazione e distribuzione, massimizzando l'efficienza, diminuendo i costi e riducendo al minimo la catena distributiva "origine-destinazione".

Il D.L. 6 dicembre 2011 n.201 "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito con L. 22 dicembre 2011 n. 214, (c.d. Salva Italia) prevede all'art. 46: "Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie".

Nel caso specifico del sistema logistico veneto tale disposizione di legge consente la messa a sistema delle infrastrutture logistiche già presenti nel territorio regionale, in primo luogo i nodi di Venezia, Padova e Verona nonché l'asta fluviale del fiume Po. In tale scenario il Porto di Venezia rappresenta la base portuale di un sistema logistico oggi sostanzialmente composto da due corridoi: l'asse ferroviario Venezia-Padova-Verona e l'asse fluviale Venezia-Chioggia/Porto Levante-Rovigo-Mantova, sia per gli aspetti infrastrutturali ma soprattutto gestionali e regolatori. E' di tutta evidenza che lo sviluppo futuro deve prevedere l'adeguata organizzazione anche dell'asse ferroviario Venezia-Treviso-Udine-Tarvisio-Villach (ma anche Venezia-Portogruaro-Cervignano del Friuli-Udine-Tarvisio) con l'individuazione e valorizzazione di adeguati nodi logistici ai quali affidare funzioni di retro-porto.

Si potranno ad esempio promuovere, per i servizi di collegamento ferroviario, l'avvio di treni "shuttle", dai terminali portuali agli interporti. Servizi di inoltro diretto, ad alta regolarità e frequenza, per la distribuzione nel territorio e per il rilancio nei mercati di riferimento e viceversa.

Allo stesso modo il porto di Venezia costituisce il terminale marittimo per i servizi sulle vie navigabili interne dell'asta fluviale del Po con la potenzialità di servizi di collegamento, la cui regolarità possa garantire la piena affidabilità agli utenti consolidandone l'uso al pari delle altre modalità.

3. Porto Marghera come Sito di Interesse Nazionale

La legge "Nuovi interventi in campo ambientale" del 9 dicembre 1998, ha previsto il concorso pubblico nella realizzazione di interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati ed ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale.
Il decreto del Ministero dell'Ambiente del **23 febbraio 2000** ha definito il perimetro del **Sito di Interesse Nazionale** (S.I.N.) e ha stabilito i criteri, le procedure e le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale.

Con il successivo decreto del **18 settembre 2001** è stato approvato il *Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale dei siti inquinati di interesse nazionale* che ha destinato, tra gli altri, al Veneto, un importo di 144,4 milioni di lire, per il finanziamento degli interventi per la messa in sicurezza d'emergenza e di caratterizzazione, relativi ad aree o beni pubblici o effettuati in danno di soggetti inadempienti da parte delle pubbliche amministrazioni.

Il **7 aprile 2006** è stato sottoscritto dai Ministeri dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, dell'Economia e delle Finanze, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Magistrato alle Acque di Venezia e dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione, l'**Accordo di programma quadro per l'attuazione degli interventi di confinamento, tramite marginamento delle sponde, delle aree a terra incluse nel perimetro del sito di interesse nazionale di Venezia- Porto Marghera e di gestione dei sedimenti più inquinati presenti nei canali industriali e portuali**.

L'Accordo prevede di realizzare il marginamento delle sponde dei canali industriali e portuali e di isolamento del lato terra (retromarginamento) finalizzati al confinamento dell'area industriale del SIN – Venezia Porto Marghera, nonché la gestione dei sedimenti a più elevato inquinamento presenti nei canali.

Esso dà concreta attuazione a quanto già indicato dal precedente Protocollo per la progettazione ed il riparto dei costi delle opere di messa in sicurezza d'emergenza del SIN del 21 maggio 2002, che prevedeva la realizzare le opere di marginamento dei canali industriali coerentemente con quanto richiesto all'ultimo capoverso del punto 1 dell'art. 3 dell'Atto Integrativo, al fine di contenere efficacemente la diffusione degli inquinanti in Laguna, con la partecipazione finanziaria delle aziende sottoscrittrici.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 58 del 21 gennaio 2013 è stata proposta la **ridefinizione del perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera**, ai sensi dell'art. 36bis della legge 7 agosto 2012, n. 134.

Con decreto del 24 aprile 2013 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pubblicato il 14.05.2013 sulla G.U. n.111, serie generale, è stata approvata la nuova perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, assegnando alla competenza dell'Amministrazione regionale le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica della porzione di territorio già compresa nella precedente perimetrazione del SIN.

Perimetri del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera – Venezia
Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 aprile 2013
G.U. n.111, serie generale, del 14.05.2013

4. Il processo di riqualificazione produttiva per il riequilibrio tra attività industriale e tutela della salute e dell'ambiente (dall'Accordo di Programma per la chimica all'Accordo di Programma per la bonifica)

Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera e Atto Integrativo dell'Accordo

L'**Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera** è stato firmato il **21 ottobre 1998** e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 febbraio 1999 con l'obiettivo di costituire e mantenere nel tempo le condizioni ottimali di coesistenza tra la tutela dell'ambiente e lo sviluppo produttivo nel settore chimico.

Con l'Accordo è stato portato avanti un percorso di interventi, anche finanziario, per l'adeguamento degli impianti, le misure di sicurezza e le bonifiche finalizzati alla riqualificazione e riconversione dell'area produttiva, e fondati su una serie di azioni:

- scavo canali,
- marginamenti,
- dismissione impianti,
- messa in sicurezza d'emergenza e progetti di bonifica,
- adeguamento degli scarichi in laguna,
- piano della sicurezza in ambiti portuali,
- riduzione dei rischi nella movimentazione delle merci,
- controllo a distanza della movimentazione,
- certificazioni ambientali,
- Sistema integrato per il Monitoraggio Ambientale e la Gestione del Rischio Industriale e delle Emergenze per l'area di Marghera - SIMAGE,
- allestimento area ecologicamente attrezzata,
- investimenti da parte delle aziende,
- salvaguardia dell'occupazione,
- riduzione delle distanze di danno.

Per integrare le azioni previste dall'Accordo con la specifica normativa successivamente intervenuta in materia di bonifiche dei siti inquinati, è stato stipulato in data 15 dicembre 2000 un Atto Integrativo dell'Accordo, poi approvato con DPCM del 15 novembre 2001. L'atto definisce i 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, nonché la necessità di elaborare un Master Plan come strumento di governo delle attività di bonifica.

L'Accordo e l'Atto Integrativo sono stati stipulati da Ministeri, Regione, Enti Locali, dalle Organizzazioni Sindacali e dalle più importanti aziende che operano nell'area al fine di "costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente e sviluppo produttivo nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali". Negli anni seguenti sono anche avviate, anche grazie ai finanziamenti dei Ministeri, importanti opere per la messa in sicurezza del sito rispetto alla diffusione degli inquinanti.

Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera

Per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di programma integrativo del 2001 è stato predisposto **il Master Plan** per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera i cui obiettivi hanno previsto l'implementazione delle seguenti azioni:

1. confinamento strategico dell'area industriale tramite il completamento del marginamento dei canali industriali e di isolamento verso il lato terra;
2. attivazione di interventi di messa in sicurezza di emergenza necessari per

eliminare il trasferimento di inquinanti in Laguna e per rimuovere condizioni di rischio igienico-sanitario e ambientale presenti nelle terre emerse;
3. dragaggio dei canali portuali ed industriali;
4. ampliamento del quadro conoscitivo attraverso l'estensione e l'integrazione della caratterizzazione della qualità del suolo e del sottosuolo al fine di consentire la progettazione degli interventi di bonifica adeguati;
5. risanamento ambientale dei canali industriali e delle terre emerse, mediante interventi di bonifica, bonifica con misure di sicurezza, messa in sicurezza permanente, con livelli di priorità differenziati sulla base di praticabilità tecnica, sostenibilità economica, di riqualificazione socio-economica e di rischio sanitario;
6. riqualificazione paesaggistica dell'area in un contesto generale di riqualificazione della stessa.

Dichiarazione di stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia

L'Autorità Portuale di Venezia, sulla base delle competenze attribuitele dalla Legge 28 gennaio 1994 n. 84, ha proceduto negli anni alla manutenzione dei canali lagunari che danno accesso al porto mantenendo il pescaggio utile per il transito delle navi a 31'06'' (9.6 m).
In funzione delle loro caratteristiche qualitative e d'intesa con il Magistrato alle Acque di Venezia, i sedimenti provenienti dall'escavo dei canali sono stati ricollocati all'interno della conterminazione lagunare in interventi di recupero morfologico per la frazione di sedimenti rientranti in colonna A e B del Protocollo d'Intesa '93 o conferiti all'isola delle Tresse per la frazione entro colonna C del medesimo Protocollo.
A causa della riduzione del pescaggio utile delle navi in transito, nel marzo 2004 la Capitaneria di Porto ha emanato un'ordinanza che ha ridotto il pescaggio massimo consentito da 31'6'' (9,60 m) a 30' (9,14 m). Ciò ha comportato una pesante riduzione del traffico mercantile3.
In relazione alla crisi socio economica ambientale determinatasi nella Laguna di Venezia in ordine alla rimozione dei sedimenti inquinati nei canali portuali di grande navigazione, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha decretato lo stato di emergenza (3 dicembre 2004), che ha comportato la nomina di un **Commissario Delegato** con il compito di individuare e realizzare tutte le iniziative finalizzate alla sollecita attuazione degli interventi necessari, eliminando le situazioni di pericolo e pregiudizio per il normale svolgimento delle attività che interessano il Porto di Venezia.
In attuazione di quanto disposto dall'art. 3, comma 2 del D.L. 59/2012, convertito nella legge 100/2012, la gestione commissariale ha operato fino al 31.12.2012, a cui è subentrata quella, in regime ordinario, della Regione del Veneto.

Intesa per Porto Marghera

Conseguentemente alla stipula dell'Accordo di Programma (21 ottobre 1998) e dell'Atto integrativo (15 dicembre 2000), presso il Ministero per lo Sviluppo Economico è stato attivato un Tavolo di Lavoro che ha portato alla condivisione, in data 14 dicembre 2006, del **Protocollo d'Intesa su Porto Marghera**.
Il documento, sottoscritto da Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Unindustria di Venezia, Ineos Vinyls Italia SpA, Sapio Srl, Solvay Fluor Italia SpA, Arkema Srl, Eni SpA, e le

[3] Stime dell'Autorità Portuale hanno portato a considerare una diminuzione di 50.000 TEU's (tonnellate equivalenti unitarie) su base annua.

Organizzazioni Sindacali Nazionali e Territoriali, preso atto degli impegni previsti dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, ha impegnato puntualmente i sottoscrittori al perseguimento dei seguenti obiettivi comuni:

- mantenere a Porto Marghera condizioni di certezza gestionale per le imprese operanti, che si coniughino con le esigenze di tutela dell'ambiente a partire dal ciclo integrato della petrolchimica;
- garantire una politica di sviluppo sostenibile in grado di produrre una significativa riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive del territorio;
- garantire la continuità produttiva e la competitività delle attività chimiche a partire dal ciclo del cloro attraverso il bilanciamento cloro CVM-PVC;
- mantenere i livelli occupazionali.

Protocollo di condivisione delle Linee Strategiche

Il **Gruppo di Lavoro "Nuovo Patto per Marghera"**, istituito nel 2006 e coordinato dalla Regione del Veneto, attraverso un percorso condiviso con gli enti locali, le organizzazioni sindacali, i rappresentanti delle Imprese e delle piccole e medie imprese (Unindustria, Apindustria), ha identificato le strategie per la riqualificazione e lo sviluppo dell'area.
Le azioni di sostegno sono state indicate nel **Protocollo di Condivisione delle linee strategiche** per la riqualificazione e lo sviluppo di Porto Marghera, firmato il 30 ottobre 2007. Il documento, sottoscritto con l'obiettivo di mantenere gli impegni presi con il Protocollo di Intesa per Porto Marghera (14 dicembre 2006), prevedeva, fra gli altri, i seguenti obiettivi:

- la valorizzazione delle aree libere o che si rendano tali, in funzione di una diversa composizione produttiva nell'area di Porto Marghera;
- garantire una politica di sviluppo sostenibile, con l'effetto di una significativa riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive del territorio e l'ottenimento di una migliore qualità del lavoro e della vita sociale;
- offrire al mercato un'area strategica dal punto di vista territoriale tenendo conto delle implicazioni occupazionali e dei nessi funzionali esistenti tra le varie attività;
- favorire un incremento occupazionale che non escluda movimenti all'interno della composizione strutturale delle professioni o delle specializzazioni, e possa prevedere una dinamica convenientemente governata e orientata attraverso adeguate proposte formative;
- ritenere prioritario che le aziende adottino piani occupazionali certi e, soprattutto con riferimento all'indotto, favoriscano il congruo utilizzo di ditte locali aventi caratteristiche di certificata qualità, in particolare nel rispetto dei livelli di sicurezza e regolarità contributiva nonché di rapporti di lavoro, al fine di garantire l'ottimizzazione delle prestazioni e dell'occupazione;
- organizzare le fonti finanziarie e gli impegni per gli investimenti, per definire utilmente le scelte di priorità;
- definire, con l'impegno di tutte le amministrazioni firmatarie del Protocollo, relativamente alle proprie competenze, procedure e tempi certi per il rilascio delle autorizzazioni;
- stabilire che le Aziende operanti nell'area di Porto Marghera conferiscano, nel rispetto delle norme vigenti, con tariffe definite in base alla qualità delle acque conferite, i propri reflui nell'impianto centralizzato di Fusina (PIF);
- stabilire che le aziende, per le necessità di processo, riutilizzino le acque depurate provenienti dal PIF, quando accertata la loro compatibilità tecnica, economica e di qualità in accordo con l'Ente gestore;
- considerare prioritario il progetto di riqualificazione ambientale, paesaggistica,

idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta Marghera, in relazione agli effetti positivi che mediante la realizzazione dello stesso si otterranno a favore del territorio sia dal punto di vista ambientale che socioeconomico.

Accordo di Programma "Vallone Moranzani"

L'Accordo di Programma per la riqualificazione delle aree di Porto Marghera, Malcontenta e Fusina prevede, oltre al recupero ambientale di vecchie discariche per i rifiuti speciali ubicate in località Moranzani di Fusina, in Comune di Venezia, da utilizzarsi per la messa a dimora dei sedimenti "oltre C" - Prot. '93, dopo eventuale trattamento di inertizzazione, la realizzazione di una serie di interventi:

- interramento di quattro elettrodotti da 230 - 380 KV;
- interventi sulla viabilità comunale, provinciale, regionale e statale;
- interventi sulla rete idraulica che presenta situazioni di insufficienza e sofferenza, con creazione di bacini di espansione attrezzati a bosco;
- realizzazione di un parco urbano sopra ad una vecchia discarica dismessa a ridosso dell'abitato di Malcontenta;
- bonifica di altre discariche dismesse;
- creazione di una più ampia cintura verde nel quadrante sud occidentale di Marghera, da punta Fusina al casello di Villabona;
- delocalizzazione del deposito di carburanti della San Marco Petroli, ubicato a ridosso dell'abitato di Malcontenta.

Accordo di Programma per la "Piattaforma logistica Fusina – Terminal Autostrada del Mare

Con Decreto del Presidente della Giunta Regionale del Veneto n. 184 del 26 settembre 2007, Autorità Portuale di Venezia, Regione Veneto, Comune di Venezia hanno sottoscritto un Accordo di Programma finalizzato all'approvazione del progetto relativo all'opera pubblica denominata " Piattaforma logistica Fusina- Terminal Autostrada del Mare", a Fusina-Porto Marghera, nel Comune di Venezia in variante al Prg. Variante al Piano Regolatore Generale come prescritto al punto 2 del su citato Accordo di Programma.

Progetto Strategico Speciale

Con deliberazione n. 480 del 4 marzo 2008, la Giunta Regionale ha espresso la volontà di focalizzare il proprio interesse sul sito di Porto Marghera, nel quale, vista:

- la presenza di una contaminazione ambientale causata da eventi antecedenti al 30 aprile 2006;
- la presenza di piani di riconversione industriale e di sviluppo economico.

è possibile attuare progetti di riparazione ambientale di terreni e acque contaminate, unitamente a interventi di sviluppo e rilancio economico, come introdotto dall'articolo 252 bis al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152: "Siti di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale".
Nel Documento di Progetto - Allegato A alla deliberazione della Giunta regionale n. 2358 dell'8 agosto 2008 (con i sottoallegati A1, A2, A3, A4), sono state raccolte le informazioni richieste dal Ministero per lo Sviluppo Economico per l'individuazione dei siti ammissibili al Programma, tenendo conto del contesto socio-economico e ambientale dell'area, per l'accesso ai fondi previsti dal CIPE per le Aree Sottoutilizzate (FAS).

Riconoscimento di Area di Crisi Industriale Complessa e Accordo di Programma per la Bonifica e il Ripristino Ambientale di Porto Marghera (16 aprile 2012)

Data la situazione di crisi dell'industria chimica e delle attività di produzione elavorazione del vetro a Murano, a partire dal 12 ottobre 2010, la Regione Veneto ha istituito un Tavolo Permanente, rinnovando la composizione del Tavolo di Lavoro del 2006 e riunendo i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Municipalità di Murano, Organizzazioni datoriali e sindacali e dell'Autorità Portuale di Venezia, con l'obiettivo di ritrovare una linea di condotta unitaria tra i diversi portatori di interesse per la reindustrializzazione di Porto Marghera e Murano, mettendo assieme tutti gli attori, non per un singolo settore, ma per tutti quelli che possono essere attivati per una ripresa delle attività economiche.
Per la preparazione del Programma complessivo di intervento i partecipanti al tavolo sono stati suddivisi in gruppi di lavoro tematici:

- GdL "Bonifiche"
- GdL "Destinazione d'uso delle aree"
- GdL "Progetti di investimento"
- GdL "Occupazione"
- GdL "Murano"

L'attività del Tavolo Permanente ha condotto, dopo il **riconoscimento di Porto Marghera** e aree limitrofe, emanato dal Ministero dello Sviluppo economico in adempimento a quanto disposto dall'articolo 2, comma 7, della legge 23 luglio 2009, n. 99, come **Area di Crisi Industriale Complessa ai sensi del D.M. 24 marzo 2010** (pubblicato in Gazzetta Ufficiale 11 giugno 2010, n. 134), alla sottoscrizione dell'**Accordo di Programma per la Bonifica e il Ripristino Ambientale di Porto Marghera, del 16 aprile 2012** e prosegue per la sua attuazione e la creazione delle condizioni per la riqualificazione, la reindustrializzazione e riconversione del sito, supportata anche dalla volontà di creare un'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (A.P.E.A.).
Il nuovo Accordo di Programma per la Bonifica e il Ripristino Ambientale di Porto Marghera, del 16 aprile 2012, prevede le seguenti azioni:

a) accelerazione e semplificazione delle procedure di bonifica e riqualificazione ambientale da attuarsi attraverso il rispetto dei principi fondamentali dell'azione amministrativa fissati dalla legge 241/1990 (art. 1), e delle disposizioni contemplate negli articoli 14 e seguenti della medesima legge sulle conferenze dei servizi, allo scopo di dare certezza ai rapporti giuridici tra privati interessati e pubbliche amministrazioni competenti in materia di bonifiche, applicando in modo puntuale le disposizioni normative dettate nella Parte IV, titolo V del d. lgs. 152/2006, articoli 239-253, con riferimento anche alla predisposizione di Protocolli Operativi sito-specifici concordati tra le amministrazioni procedenti ed i privati operatori, anche per verificare le condizioni di fattibilità del progetto;
b) agevolazioni di programmi di investimenti e sviluppo produttivo che consentano in via prioritaria il riuso dei siti produttivi e l'assorbimento dei lavoratori interessati da programmi di sostegno al reddito;
c) coordinamento degli strumenti urbanistici, ove necessari per il rilancio produttivo ed occupazionale dei siti;
d) attivazione di percorsi di riqualificazione professionale dei lavoratori.

Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia

Il Comune di Venezia nell'ambito delle proprie specifiche competenze urbanistiche e di governo del proprio territorio ha definito il nuovo assetto fisico e infrastrutturale

dell'area industriale di Porto Marghera. Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 5 del 30/31 gennaio 2012), considerando le caratteristiche e le specificità dell'area, ha confermato la funzione produttiva-industriale di Porto Marghera definendo le destinazioni d'uso e le funzioni da sviluppare nei diversi ambiti territoriali del polo industriale.

Accordo con Syndial per cessione aree libere

Con la sottoscrizione, il 15 maggio 2012 di un Accordo specifico e di dettaglio, Syndial ha dichiarato la propria disponibilità alla cessione delle aree libere assumendosi l'impegno di sopportare i costi per quanto riguarda gli oneri ambientali relativi alla bonifica delle acque di falda pertinenti le aree (Decreto Falda e al Protocollo di intesa per le opere di marginamento del MAV), nonché i costi connessi con le attività svolte dalla Regione Veneto per tramite del proprio concessionario, per un periodo di 10 anni.

In un incontro tenutosi in data 22 gennaio 2013, gli Enti pubblici interessati hanno proposto alla Società, alla luce della particolari caratteristiche delle aree oggetto di cessione, gravate da obblighi di bonifica, di definire un percorso che consenta di effettuare la cessione trasferendo alla nuova società controllata dai due enti pubblici le somme necessarie per sostenere gli oneri ambientali, anche in considerazione delle finalità pubblicistiche dell'operazione complessiva, finalizzata ad un rilancio degli insediamenti industriali nell'area in crisi di Porto Marghera.

Tenuto conto che le aree in oggetto sono gravate da oneri di bonifica e ripristino ambientale che interessano sia i suoli che le acque di falda, si prevede che il corrispettivo di cessione andrà quantificato detraendo dal valore delle aree stesse gli oneri ambientali e altri costi connessi, compresi i costi di eventuali demolizioni degli impianti, delle infrastrutture e dei fabbricati esistenti nonché di smaltimento dei materiali e dei rifiuti di risulta.

Protocollo operativo per la caratterizzazione dei siti ai sensi del d. lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'Accordo di programma per la chimica di Porto Marghera

Revisione ai sensi dell'Accordo di Programma del 16 Aprile 2012 - (art.5, comma 3)

Il Protocollo sostituisce il "Protocollo Operativo per la caratterizzazione dei siti ai sensi del D.Lgs. 152/06 e dell'Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera (revisione Gennaio 2008)", definendo i criteri e i metodi per la redazione e realizzazione dei Piani di Caratterizzazione.

Tali Piani, redatti in conformità al Protocollo Operativo, non necessitano di preventiva approvazione da parte della Conferenza di Servizi del SIN.

Vengono definite, altresì, le modalità per mezzo delle quali Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia e ARPAV, con i tempi indicati procedono a:

1. verificare i contenuti del Piano di Caratterizzazione;
2. verificare l'ubicazione dei punti di campionamento;
3. comunicare alla ditta interessata e alla Conferenza di Servizi i risultati delle verifiche effettuate.

A conclusione della fase 3 la ditta procede alla esecuzione del Piano di Caratterizzazione, con verifica dei risultati da parte di ARPAV.

Le modifiche introdotte sono mirate alla semplificazione delle procedure tecnico-amministrative ed a garantire tempi certi nelle attività di controllo.

Protocollo per determinazione delle garanzie finanziarie ex art. 242, comma 7 del d.lgs. 152/2006 (21 gennaio 2013)

Stabilisce che:

Per le bonifiche eseguite da Enti pubblici (punto A):

- esenzione dalla presentazione della fideiussione in quanto l'ente pubblico è

comunque soggetto chiamato ad intervenire sulla bonifica ex art. 250 D.Lgs. 152/2006.

Per le bonifiche eseguite da aziende pubbliche partecipate al 100%(punto B):

- esenzione dalla presentazione della fideiussione in quanto soggetto equivalente ad ente pubblico (punto A);

Per le bonifiche eseguite da soggetti privati che intendono procedere alla riconversione/reindustrializzazione delle aree in disponibilità (punto C):

- Esenzione dalla garanzia finanziaria se il soggetto ha effettuato la transazione con il Ministero competente, nei limiti delle opere e degli interventi relativi alla m.i.s.e. della falda;
- Fideiussione pari al 10% del costo della bonifica se il soggetto non ha effettuato la transazione.

Per le bonifiche eseguite da aziende con partecipazione pubblica (anche se maggioritaria) e privata (punto D):

- Fideiussione calcolata in quota parte di quanto stabilito al punto C) calcolata sulla base della quota di partecipazione privata alla società.

Nei casi diversi da quelli indicati in lettera C), i soggetti privati dovranno corrispondere una garanzia finanziaria del 50%.

Modalità di presentazione delle proposte inerenti le attività sperimentali di bonifica dei siti contaminati. accordo di programma del 16.04.2012, art. 5, comma 21 (21 gennaio 2013)

Definisce i contenuti minimi della comunicazione che i soggetti interessati ad effettuare attività di sperimentazione di nuove modalità di bonifica o di messa in sicurezza dovranno trasmettere ai componenti la Conferenza di Servizi del SIN. ARPAV e ISPRA effettueranno i controlli necessari.

Effettuata la comunicazione, l'attività sperimentale può essere attuata, senza necessità di approvazione preventiva

Modalità di intervento di bonifica e di messa in sicurezza dei suoli e delle acque di falda. accordo di programma 16.04.2012, art. 5, comma 5.

Si compone di quattro parti.

- Ricognizione del percorso procedurale ordinario sia per gli inquinamenti successivi all'entrata in vigore della disciplina delle bonifiche, sia per gli inquinamenti storici;
- Standardizzazione delle tecniche di bonifica e messa in sicurezza;
- Dossier di progetto e varianti in corso d'opera;
- Interventi realizzati dalla pubblica amministrazione.

Con il documento vengono fornite indicazioni su quali tecnologie di bonifica sono ritenute applicabili al SIN di Venezia – Porto Marghera.

Vengono definite le modalità di esecuzione delle messe in sicurezza, volte a proteggere la salute umana interrompendo i percorsi di possibile migrazione degli inquinanti presenti nel sito.

Vengono fornite indicazioni per individuare le varianti in corso d'opera dei progetti di bonifica e messa in sicurezza che necessitano di nuova approvazione, le modalità di realizzazione delle fondazioni profonde che non danno origine a fenomeni di cross – contamination

- Vengono definite, altresì, le modalità di bonifica delle acque di falda che i soggetti interessati possono adottare.

Union Guidelines for the Development of The Trans-European Transport Network (COM 2011 650)

Il meccanismo per collegare l'Europa attraverso una rete "TEN-T" prevede un investimento di 31,7 miliardi di euro per ammodernare le infrastrutture di trasporto, costruire i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature. Ciò comprende 10 miliardi di euro accantonati nel Fondo di coesione per progetti di trasporto nei paesi

della coesione, mentre i rimanenti 21,7 miliardi sono stati messi a disposizione di tutti gli Stati membri per investimenti nelle infrastrutture di trasporto. L'obiettivo è di migliorare i collegamenti tra le diverse parti dell'UE, per facilitare gli scambi di merci e la circolazione delle persone tra i paesi.
Gli investimenti mirati nelle principali infrastrutture contribuiranno a creare posti di lavoro e a rafforzare la competitività dell'Europa nel momento in cui ne ha più bisogno.
Nel 2011 l'unione Europea ha riconosciuto Il Porto di Venezia Quale Infrastruttura Strategica (Core Node) della Rete TEN-T.
Porto Marghera rientra quindi all'interno del Programma Europeo sulle Reti di Trasporto Internazionali, e quale “Core Node” sarà collegato, sia su strada che su ferrovia, ai Corridoi Transnazionali.
Questo rappresenta la possibilità di ricevere Finanziamenti per migliorare il sistema Portuale nel suo complesso.
Dal 2006 fino ad oggi il Porto di Venezia ha ricevuto:
- un contributo complessivo di 18.681.000 € dai progetti TEN-T, distribuiti come segue:
    - Escavo dei canali Sud e Ovest contributo del 10%,
    - Adeguamento funzionale (stradale e ferroviario) di via dell’elettronica contributo del 15%,
    - Progettazione del nuovo parco ferroviario di via della Chimica contributo del 50%,
    - Potenziamento del parco ferroviario nell’isola portuale contributo del 10%,
    - Sperimentazione piattaforma ICT comune tra i Porti del Nord Adriatico contributo del 50%,
    - Sviluppo e sperimentazione di un sistema ICT per il monitoraggio della navigazione fluviale contributo del 50%,
    - Darsene terminal di Fusina contributo del 20%,
    - Studi a supporto del Piano Portuale Pluriennale per sistema portuale offshore contributo del 50%;
- con il Programma Operativo Regionale (POR VENETO) un contributo di 5.037.500 € pari al 65% del budget totale, per il raddoppio della rete stradale e ferroviaria nel tratto Malcontenta-Fusina a servizio del terminal di Fusina;
- con i Progetti di Cooperazione Territoriale contributi complessivi di 4.630.500 € pari al 21,5% del budget totale, per iniziative a sostegno del miglioramento della catena logistica, dell’intermodalità, della sicurezza del Porto.

5. I fabbisogni di riqualificazione dei comparti interessati dalla crisi

La macroarea definita come area di crisi industriale complessa è composta dalle zone riconosciute ai sensi della Carta degli aiuti di stato a finalità regionale 2007/2013, collegate funzionalmente:

- il polo industriale di Porto Marghera;
- l'isola di Murano;
- la Marittima;
- l'Arsenale;
- l'area di Tessera.

Alcune zone presentano, in virtù delle diverse specializzazioni industriali, delle varianti rispetto alle dinamiche generali dell'insieme, che verranno evidenziate nella presente analisi.

L'area del polo industriale di Porto Marghera, tradizionalmente, ha visto come principali comparti produttivi la chimica, il settore meccanico, il settore metallurgico, il vetro, la ceramica e i materiali da costruzione.

Il trend di progressivo abbandono da parte delle grandi imprese si è acutizzato a fronte della presente crisi industriale, in particolare per i settori della chimica e della siderurgia.

Unità locali nel 1965 (anno di massima occupazione), 2009, 2010, 2011:

SETTORI	**1965**	**2009**	**2010**	**2011**
Alimentare	9	6	5	4
Acqua, gas, Energia elettrica	14	9	9	7
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	16	12	11	7
Chimico	23	8	7	7
Meccanico	57	30	29	25
Metallurgico o siderurgico	15	6	6	4
Petrolifero	23	11	9	8
Altri settori	72	676	652	628
TOTALE GENERALE	229	758	728	690

Numero addetti nel 1965 (anno di massima occupazione), 2009, 2010, 2011:

SETTORI	**1965**	**2009**	**2010**	**2011**
Alimentare	419	141	128	126
Acqua, gas, Energia elettrica	1.088	558	484	428
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	2.595	365	381	258
Chimico	14.233	977	903	765
Meccanico	4.645	1.913	1.483	1.420
Metallurgico o siderurgico	6.487	517	652	586
Petrolifero	1.460	529	562	491
Altri settori	1.963	8.750	8.605	7.317
TOTALE GENERALE	32.890	13.750	13.198	11.391

Percentuale degli addetti nel 1965 (anno di massima occupazione), 2009, 2010, 2011:

SETTORI	**1965**	**2009**	**2010**	**2011**
Alimentare	1.27	1.03	0.97	1.11
Acqua, gas, Energia elettrica	3.31	4.06	3.67	3.76
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	7.89	2.65	2.89	2.26
Chimico	43.27	7.11	6.84	6.72
Meccanico	14.12.	13.91	11.24	12.47
Metallurgico o siderurgico	19.72	3.76	4.94	5.14
Petrolifero	4.44	3.85	4.26	4.31
Altri settori	5.97	63.64	65.20	64.23
TOTALE GENERALE	100	100	100	100

Fonte:Elaborazione su dati Ente Zona Industriale di Porto Marghera

Maggiori e più aggiornate informazioni sono ricavabili dall'allegato rapporto "Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industriale di Porto Marghera - *gennaio 2013*", elaborato da Autorità Portuale di Venezia; Comune di Venezia; Ente della Zona Industriale di Porto Marghera.

6. I settori e le imprese interessati dalla crisi: una panoramica dei casi specifici di chiusura o crisi

Breve inquadramento e indicazione dei lavoratori coinvolti

Nel periodo 2009/gennaio 2013, l'Ufficio Vertenze della Provincia di Venezia ha concluso 123 pratiche di crisi aziendali relative a Porto Marghera e zone limitrofe; di queste, 29 concernenti le aziende operanti nel settore della chimica, 58 nel settore metalmeccanico, 10 nel settore trasporti, 8 nel settore terziario e 18 nel settore del vetro. Questi accordi si riferiscono ad un totale di 82 aziende. Il totale dell'organico locale delle aziende di Porto Marghera e zone limitrofe che hanno concluso trattative di crisi avvalendosi dell'intermediazione della Provincia di Venezia è stato pari a 6.978 unità, di cui il 37% - corrispondente a 2.560 lavoratori - è stato colpito dalla crisi con messa in CIGS o in mobilità ex lege 223/91. Del totale dei lavoratori colpiti, n. 1.522 (59%) sono stati posti in CIGS, n. 889 (35%) sono stati messi in mobilità ex lege 223/91 e per n. 149 (6%) sono stati applicati entrambi gli ammortizzatori sociali.

Chimica (Vinyls, CFM S.p.A., Energy Project S.p.A., ENI ADFIN S.p.A., ENI S.p.A., ENISREVIZI S.p.A., EUROCOINBENTI s.r.l., MONTEFIBRE S.p.A., PETROVEN s.r.l., POLIMERI EUROPA S.p.A., SAIMI Spettoli s.r.l., SAPIO PRODUZIONE IDROGENO OSSIGENO s.r.l., SERVIZI Porto Marghera s.c.a r.l., SYNDIAL S.p.A., TECNOMARE S.p.A., PANSAC)

Il totale delle pratiche concluse di crisi aziendali del settore chimico nel periodo 2009-gennaio 2013 ha raggiunto 29 casi, relativi a 14 aziende con un organico locale pari a 2.387 lavoratori, di cui il 25% è stato posto in CIGS (333 lavoratori) o in mobilità L. 223/91 (254) oppure in entrambi gli istituti (11 lavoratori). Complessivamente è stata chiesta CIGS per 72 mesi.
Le aziende di maggior importanza per l'organico locale interessato ovvero per il numero dei lavoratori colpiti dagli istituti di CIGS o mobilità L. 223/91, sono le seguenti:

Vinyls Italia S.p.A. la società in amministrazione straordinaria - già in CIGS dal 23.11.2009 per tutta la durata delle attività dei Commissari Straordinari e per n. 176 lavoratori relativi all'unità produttiva di P. Marghera - ha ottenuto l'estensione del trattamento di integrazione fino a giugno 2010, a favore di tutto il personale in quel momento in forza.

Sulla base della vigente normativa e sulla base di specifica delibera della Regione Veneto, parte dei lavoratori sospesi in CIGS sono stati avviati in attività finalizzate a garantire la sicurezza degli impianti chimici ed evitare rischi di natura ambientale.
La situazione aziendale, nel suo complesso, è in continuo aggiornamento (ad es. il 6 marzo 2013 si è tenuta un'udienza nel tribunale di Venezia nel corso della quale i commissari giudiziari hanno chiesto la proroga all'amministrazione per concludere gli eventuali progetti per la ricollocazione dei dipendenti). Quindi si rimane in attesa di comprendere gli sviluppi futuri dell'azienda.
POLIMERI EUROPA S.p.A., società che comprende 428 lavoratori assunti nella zona di Porto Marghera, già nel marzo 2009 ha concluso procedura di mobilità per i primi 14 lavoratori. Successivamente, nel novembre 2009, ha posto in mobilità ulteriori 12 lavoratori. Nel 2010 ha prospettato la chiusura dell'azienda ed ha attivato la procedura di crisi a livello nazionale con altri 80 esuberi. Nel 2011 l'azienda ha dichiarato di dover ridurre il personale per crisi di mercato di ulteriori 35 lavoratori a livello nazionale.
MONTEFIBRE S.p.A.: lo stabilimento Montefibre di P. Marghera (circa 300 addetti) ha interrotto le attività produttive da dicembre 2008 e, nel marzo 2009, il Consiglio di Amministrazione ne ha deciso la fermata irreversibile.
A partire dal 06.04.2009 è stata attivata una procedura di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per chiusura di attività, articolata su 12 mesi più altri 12 mesi, autorizzati sulla base degli accordi stipulati presso il Ministero del Lavoro in data 24.04.2009.
Da sottolineare come, durante i 24 mesi di CIGS, siano state attivate numerose iniziative per il ricollocamento e la riqualificazione professionale del personale interessato.
Questi i dati più significativi:

- 1.700 ore di consulenza individuale
- 1.300 ore di orientamento
- 14.000 ore di formazione eseguita per ca. 450 unità lavorative
- 5.000 ore di formazione programmata per altre 50 unità
- 65 corsi, di cui ca. la metà con attestato di qualifica e/o patentino

Attraverso queste attività, circa un centinaio di lavoratori hanno potuto cessare il rapporto di lavoro con Montefibre per rioccuparsi diversamente e altrettanti, sospesi dalla CIGS, si sono impiegati in rapporti di lavoro temporanei presso altre realtà produttive.
Montefibre S.p.A. fino al 31.12.2011 ha beneficiato della Cassa Integrazione in deroga al fine di ricollocare nel frattempo quanti più lavoratori possibile, anche presso la nuova area portuale di P. Marghera. Purtroppo, tra aprile e settembre 2012 si è resa necessaria la messa in mobilità di ulteriori 25 lavoratori. Quindi, tra aprile 2009 e settembre 2012, Montefibre S.p.A. ha applicato gli ammortizzatori sociali complessivamente per 326 lavoratori, di cui 201 sono stati posti in CIGS e 125 in mobilità.
EURO COINBENTI S.R.L. nel marzo 2012 ha proceduto con CIGS per crisi della durata di 12 mesi, per il totale dell'organico locale corrispondente a 105 lavoratori.

Altre società importanti per il numero di organico locale interessato a procedure di crisi sono:

- ENI S.p.A. nel 2010 ha dichiarato un esubero a livello nazionale di 1.130 unità. Il personale assunto a Porto Marghera rappresenta 433 lavoratori;
- TECNOMARE S.p.A. nel dicembre 2010 ha posto in mobilità i primi 10 lavoratori del totale dell'organico locale, pari a 355 unità;
- SYNDIAL S.p.A. nel marzo 2009 ha messo in mobilità 15 dei 314 lavoratori assunti nell'unità locale, successivamente nel luglio 2009 ne ha posti in mobilità altri 20, mentre a novembre 2010 ha dichiarato ulteriori esuberi di 30 unità a livello nazionale;

- SERVIZI PORTO MARGHERA S.C. A R.L. nel novembre 2009 ha posto in mobilità 25 dei 208 lavoratori assunti nell'unità locale.

Anche ENI ADFIN S.p.A. e ENISERVIZI S.p.A. hanno dichiarato esuberi a livello nazionale di, rispettivamente, 120 e di 50 unità. CFM S.p.A. ha ridotto del 39% l'organico locale (67 unità). Inoltre, le aziende che hanno applicato gli ammortizzatori sociali al 100% dell'organico locale sono state SAIMI SPETTOLI s.r.l. e ENERGYPROJECT S.p.A..

Petrolifero (Riconversione Raffineria Oli Minerali Eni in Bioraffineria) Imprese di appalto

Metalmeccanica (AFV ACCIAIERIE BELTRAME S.p.A., ALCOA SERVIZI S.R.L., ALCOA TRASFORMAZIONI S.R.L., ALENIA AERMACCHI S.p.A., ALENIA AERONAUTICA S.p.A., BERENGO S.p.A., C.P. S.R.L. CON TROL OF POLLUTION, CIMES S.R.L., COIME METALMECCANICA BERTOLA S.R.L., COOP LAT, CTI S.R.L., DUE EMME S.R.L., ELETTRA S.R.L., FEI S.R.L., FINCANTIERI ITALIANI S.p.A., FIREMA TRASPORTI S.p.A., FISIA ITALIMPIANTI S.p.A., HAYAMA TECH SERVICE S.R.L., IDROMACCHINE S.p.A., ILVA S.p.A., INGECOS S.R.L., INNOVA TECHNOLOGY SOLUTIONS S.p.A., MARAZZATO S.p.A.,METALMONT, MIDA COSTRUZIONI, NAVICOLOR S.R.L., OMA NORD S.R.L., PALOMAR S.R.L., S.B.S. IMPIANTISTICA S.R.L., SAIMI SPETTOLI S.R.L., SCAL S.R.L., SIRAM S.p.A., SLIE S.R.L., SMS SITI. CEM MAINTENANCE SERVICES S.R.L., SONDA S.R.L., TARGA FLEET MANAGEMENT S.R.L., TMT ITALIA S.p.A., TUBIMAR S.R.L., VALTER S.R.L., ZABATINOX S.R.L.)

Nel periodo 2009 – gennaio 2013 la Provincia di Venezia ha concluso 58 accordi relativi a crisi per n. 40 aziende operanti nel settore metalmeccanico operanti a Porto Marghera. Il numero dell'organico locale è pari a 3.670 unità, di cui il 34% è stato posto in mobilità o in CIGS. Complessivamente sono stati applicati 276 mesi di CIGS.

AFV ACCIAIERIE BELTRAME S.p.A., con accordo del giugno 2011 ha posto, per 24 mesi, tutti i 146 lavoratori dell'organico locale in CIGS per ristrutturazione. Successivamente, nel luglio 2011 ha ridotto il personale di 25 lavoratori applicando l'istituto della mobilità. Nell'ottobre 2012 ha dichiarato nuovi esuberi accordando l'applicazione sia di mobilità che di CIGS per 24 mesi, crisi che ha coinvolto 119 lavoratori. In seguito alla chiusura di un ramo d'azienda, a dicembre 2012, la società ha applicato nuovamente la mobilità per altri 20 lavoratori.

Un'altra azienda di particolar rilievo, sia per il numero dell'organico locale che per il numero di lavoratori coinvolti da crisi, è ALCOA TRASFORMAZIONI S.R.L.. Infatti, già nel marzo 2009 l'azienda ha ridotto il proprio personale locale ponendo in mobilità 45 lavoratori. Successivamente, nel giugno 2010, ha dichiarato ulteriori esuberi di 75 unità ricorrendo sempre all'istituto di mobilità ex lege 223/91.

FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI S.p.A. com'è noto, la crisi della società deriva da quella più generale del settore della cantieristica. Su 1.100 occupati presso la sede di P. Marghera (ai quali si sommano i quasi 3.000 occupati presso ditte appaltatrici, la maggior parte delle quali in regime di monocommittenza), si è aperta una procedura di CIGO dal 28.02.2011, per circa 400 dipendenti .

Purtroppo, con l'andare del tempo, l'attività di Fincantieri si è ridotta, considerato che non sono state acquisite nuove commesse importanti. Quindi, nel maggio 2012, l'azienda ha ridotto l'organico locale di ulteriori 80 lavoratori (in mobilità).

Tante aziende - tra le quali Marazzato, Fisia Italimpianti, Firema Trasporti, Innova Technology Solutions, Metalmont - hanno ridotto pressoché completamente il personale locale. Coime Metalmeccanica ha licenziato, ponendo in mobilità il 90% dei dipendenti locali.

Altre aziende che hanno dichiarato crisi e hanno alla proprie dipendenze un numero elevato di lavoratori sono:

- ALENIA AERMACCHI S.p.A. (320 tot. dip. loc.) che ha ridotto il personale di 22 unità nel dicembre 2011;
- ALENIA AERONATICA S.p.A. (449 tot. dip. loc.) nel novembre 2010 ha accordato la mobilità per 10 lavoratori;

- BERENGO S.p.A. (149 tot. dip. loc.) nel luglio 2010 ha messo in mobilità i primi 5 lavoratori e nell'ottobre 2011 ulteriori 5 lavoratori;
- ILVA S.p.A. (91 tot. dip. loc.) nel novembre 2010 ha chiesto CIGS per 12 mesi per 78 operai;
- PALOMAR s.r.l. (130 tot. dip. loc.) ha attivato in maggio 2010 CIGS per 50 lavoratori, poi nel giugno 2010 ha licenziato 5 lavoratori e ad ottobre ne ha licenziati altri 5 applicando sempre la mobilità ex 223/91;
- SIRAM S.p.A. (205 tot. dip. loc.) nell'aprile 2011 ha posto i primi 15 lavoratori in mobilità, nel settembre 2011 altri 4 e nel dicembre 2011 altri 6.
-

Numerose sono le aziende che cercano di superare i periodi più difficili ricorrendo a CIGS, ma successivamente, alla scadenza di questa, si vedono costrette a licenziare i propri dipendenti. Ad es.

- HAMAYA TECH SERVICE s.r.l. nel maggio 2010 ha avviato la CIGS per tutto l'organico locale (19 unità) e poi nel settembre 2011 ha messo in mobilità n. 5 lavoratori;
- MIDA COSTRUZIONI s.r.l. nel febbraio 2010 ha avviato CIGS per 26 del totale dei 27 lavoratori locali, successivamente ha avviato un'altra procedura di mobilità che è stata revocata per l'applicazione di cassa in deroga;
- SAIMI SPETTOLI s.r.l. opera sia nel settore chimico che metalmeccanico. Nell'ambito del settore produttivo chimico tra il 2009 e il 2010 ha posto in CIGS 27 lavoratori. Il ramo di produzione metalmeccanico ha messo in mobilità ex 223/91, n. 12 del totale di 19 lavoratori e nel settembre 2011 ha ridotto l'organico di ulteriori 5 lavoratori, sempre posti in mobilità;
- SONDA s.r.l. nel febbraio 2010 ha messo in CIGS 4 lavoratori, nel dicembre 2010 ne ha licenziati 5 applicando la mobilità 223/91 e nell'aprile 2012 ha accordato CIGS per 17 lavoratori;
- TMT ITALIA S.p.A. nel maggio 2009 ha chiesto CIGS per tutti 28 dipendenti locali e nel marzo 2010 ne ha posto in mobilità 12 unità;
- TUBIMAR s.r.l. già a dicembre 2009 ha avviato la procedura di mobilità che ha successivamente revocato. In gennaio 2010 ha invece accordato CIGS per 16 lavoratori e in dicembre 2010 ne ha licenziati 13 applicando la mobilità.

Altri settori produttivi in difficoltà, presenti a Porto Marghera, sono quelli dei trasporti e terziario.

Trasporti (SO.GES. TER. ITALIANA s.r.l., GENERALE SERVIZI s.r.l., I.VE.P. s.r.l., LOGISTICA PORTUALE s.r.l., T.B. SERVICES s.r.l., TRABASCO s.r.l., VENEZIANA CONTENITORI s.r.l.)

Nel periodo di osservazione – anno 2009, fino a gennaio 2013 - sono stati stipulati 10 accordi per 7 aziende che avevano alle proprie dipendenze 166 lavoratori di cui tutti sono stati coinvolti dall'applicazione di ammortizzatori sociali: n. 82 da CIGS, n. 80 da mobilità e per 7 lavoratori è stata applicata sia mobilità che CIGS. Complessivamente, nel periodo di riferimento, sono stati concessi 48 mesi di CIGS.
SO.GES. TER. ITALIANA s.r.l. ha aperto la procedura di crisi a livello nazionale e tra settembre 2009 e luglio 2010 ha licenziato tutto il personale dipendente nella sede di Porto Marghera.
GENERALE SERVIZI s.r.l. nel marzo 2011 ha messo 11 lavoratori in CIGS.
I.VE.P. s.r.l. a seguito della decisione di chiusura aziendale, tutti i dipendenti in forza a novembre 2009 (10 unità) sono stati posti in mobilità.
LOGISTICA PORTUALE s.r.l. nel novembre 2012, per 25 del totale di 26 lavoratori è stata applicata CIGS.
T.B. SERVICES s.r.l. in febbraio 2010 ha accordato CIGS per il 50% (20 unità) dei dipendenti locali. Terminato il periodo di CIGS, in febbraio 2011 l'azienda ha applicato licenziamenti con in seguito la messa in mobilità per 9 unità. In gennaio 2012 ha chiesto CIGS per 22 lavoratori e "CIGS+mobilità" per altri 7 lavoratori.

TRABASCO s.r.l. a seguito della decisione di chiusura aziendale, tutto l'organico locale alle dipendenze a maggio 2012 (37 lavoratori) è stato messo in mobilità.
VENEZIANA CONTENITORI s.r.l. a novembre 2010, n. 6 di 29 lavoratori sono stati messi in mobilità.

Terziario (ARTCO SERVIZI SOC. COOP., CEVA LOGISTICS ITALIA S.R.L., GZ GESTIONI S.R.L., IDELASERVICE SOC. COOP., PULITECNICA FRIULANA S.R.L., SERVICES GENERAL CONTRACTORS S.R.L.)

Nel periodo 2009/gennaio 2013 sono state concluse 8 procedure di crisi aziendali relative a 6 aziende del settore terziario che operano a Porto Marghera. Le suddette aziende impiegano 94 lavoratori, dei quali la quasi totalità è stata coinvolta dalla crisi: n. 61 con la messa in CIGS e n. 42 con la messa in mobilità ex lege 223/91. Complessivamente sono stati autorizzati 60 mesi di CIGS.
La prevalenza delle aziende lavorava come committenti per FINCANTIERI NAVALI.
ARTCO SERVIZI SOC. COOP., uno dei committenti di FINCANTIERI, nel maggio 2012 ha messo tutti i 15 dipendenti di Porto Marghera in CIGS per 12 mesi.
CEVA LOGISTICS ITALIA S.R.L. a seguito di apertura di procedure di mobilità a livello nazionale ed a seguito di cessazione d'appalto nel novembre 2011, ha applicato per tutti gli 11 lavoratori la mobilità ex 223/91.
Anche GZ GESTIONI S.R.L. ha licenziato 7 dei 16 lavoratori occupati a Porto Marghera a causa di cessazione d'appalto avvenuta nel settembre 2012.
IDEALSERVICE SOC. COOP. nel novembre 2012 ha licenziato tutto il personale locale (6 lavoratori) ricorrendo alla mobilità ex 223/91, sempre a causa di cessazione d'appalto.
Un altro committente di FINCANTIERI - PULITECNICA FRIULIANA S.R.L. - nel giugno 2012 ha accordato CIGS per 24 mesi per tutto il personale locale, corrispondente a 28 lavoratori.
GENERAL CONTRACTORS S.R.L., uno dei committenti di FINCANTIERI, in giugno 2012 ha chiesto CIGS della durata di 24 mesi per tutto il personale locale di 18 unità. Successivamente ha aperto la procedura di mobilità, che è stata revocata avviando la CIG in deroga. Ciò nonostante, alla fine dell'anno 2012, la ditta ha dichiarato il fallimento con la conseguente messa in mobilità di 18 lavoratori.

Vetro Per Murano la crisi del settore vetrario ha iniziato a dare i primi segnali a partire dal 1998, a seguito del problema legato agli sgravi fiscali ed in concomitanza con l'adeguamento degli impianti delle vetrerie in materia di sicurezza ed ambiente (fumi, scarichi acque, ecc.), ripercussioni che si sono manifestate con la chiusura di alcune realtà produttive anche storiche, la perdita di posti di lavoro e l'aumento della richiesta di cassa integrazione da parte delle aziende del settore; con la recente recessione economica e si è avuta una notevole contrazione del numero delle sedi di impresa attive nel settore legate alla produzione e lavorazione di vetro. Rilevanti le tematiche connesse alla concorrenza sleale legate all'utilizzo della dicitura "Vetro di Murano" da parte di produttori esteri.

Il settore del vetro artistico di Murano, già caratterizzato da una profonda crisi, ha manifestato effetti particolarmente evidenti a partire dal 2009 a seguito della crisi congiunturale che caratterizza l'attuale fase economica.

L'instabilità dei mercati e le ripercussioni della recente crisi economica globale infatti hanno duramente colpito il comparto del vetro artistico di Murano, comportando una notevole contrazione del numero delle aziende (anche storiche) e la conseguente crisi occupazionale (da 5.000 addetti negli anni '60 ai circa 800 attuali. Fonte COSES 2012)
In generale, tra le cause di tale crisi si possono individuare:

- gli alti costi della produzione, legati tra l'altro agli alti costi dei trasporti, delle materie prime e dei prodotti e delle forniture energetiche;

- le criticità gestionali quali la piccola dimensione aziendale, il mancato ricambio generazionale e il problema del reperimento e della formazione della manodopera;
- l'assenza di regole a tutela della produzione artistica, con conseguente concorrenza di prodotti a basso prezzo provenienti dai paesi dell'est asiatico, affiancata ad una massiccia presenza di prodotti contraffatti;
- l'alto costo per l'adeguamento e/o gestione degli impianti nel rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza ed ambiente.

Nonostante questo Murano continua a rappresentare un valore aggiunto per la città di Venezia e a richiamare visitatori da tutto il mondo: l'immagine del Vetro di Murano, per l'unicità della combinazione artistico-artigianale-industriale, è tuttora riconosciuta globalmente come sinonimo di originalità e qualità.

(Carlo Moretti s.r.l., Effetre S.p.A., Pilkington Italia S.p.A., AV Mazzega s.r.l., Vetreria Soiva s.r.l., Angelo Orsoni s.r.l., Ferro Murano s.r.l., Venini S.p.A., Nason Moretti s.r.l., Cenedese s.r.l., La Murrina S.p.A., Mazzucato s.r.l., Componenti Donà s.r.l., Andromeda International s.r.l., Formia International s.r.l.)

Da gennaio 2009 a gennaio 2013 sono state concluse 18 pratiche di crisi aziendali gestite dalla Provincia di Venezia che hanno coinvolto le aziende operanti nel settore del vetro, di cui 16 relative alle aziende operanti nei settori a soffio e 2 relative a quelle operanti nei settori meccanizzati.
Il totale dell'organico locale delle aziende coinvolte operanti nel settore di vetro è di 661 lavoratori. Di questi, 396 unità sono state coinvolte da pratiche di CIGS e 46 da procedure di mobilità ai sensi della L. 223/91. Ciò significa che il 67% del personale delle unità locali è stato coinvolto dalle procedure di crisi aziendali.
Come si evince dalla tabella allegata, il 67% delle aziende ha coinvolto in procedure di crisi il 100% dei lavoratori assunti nelle unità locali.
La crisi che ha colpito il settore del vetro induce le aziende di Murano a ricorrere agli ammortizzatori sociali anche più di una volta. Ad esempio, la ditta Carlo Moretti già nel 2009 aveva avviato procedura di crisi (CIGS) per tutti i lavoratori assunti nelle unità locali. La procedura è stata alla fine revocata optando per l'applicazione di CIGO. Ma nel 2010 la ditta si è trovata di nuovo costretta a riattivare le trattative terminate, con la messa in CIGS per 12 mesi di tutto il personale presente nelle unità locali in quel momento (27 lavoratori).
Anche la ditta Mazzuccato s.r.l. ha avviato le trattative due volte, nel 2011 mettendo l'intero personale dell'unità locale (20 lavoratori) in CIGS per crisi per 12 mesi e successivamente, nel 2012, riattivando di nuovo la CIGS per tutto il personale di unità locale, che nel frattempo si era ridotto a 18 lavoratori.
Altre aziende che hanno coinvolto un numero di lavoratori rilevante per una zona così limitata come Murano sono:

- VENINI S.p.A. che ha concluso le trattative nel marzo 2010 mettendo in CIGS 60 dei 93 lavoratori assunti nelle unità locali;
- LA MURINA S.p.A. con sede legale in Varese, che ha posto tutti i 48 lavoratori di unità locali site a Murano e Marcon in CIGS per crisi;
- FORMIA INTERNATIONAL s.r.l. ha accordato nel 2011 CIGS per crisi di durata di 12 mesi per 48 dei 53 lavoratori assunti dalle unità locali;
- EFFETRE S.p.A. nel giugno 2009 ha messo tutto il personale locale, comprendente 46 lavoratori, in CIGS per crisi.

Le aziende che hanno ridotto il personale per la crisi di mercato ricorrendo all'istituto di mobilità ai sensi della L. 223/91, sono PILKINGTON ITALIA S.p.A. operante nel settore del vetro meccanizzato nel polo chimico di Marghera (12 lavoratori messi in mobilità), AV MAZZEGA s.r.l. (21 lavoratori posti in mobilità), FERRO MURANO s.r.l. (5 lavoratori messi in mobilità) e ANGELO ORSONI s.r.l. SOCIETA' UNIPERSONALE che ha inizialmente, nel 2009,

ridotto il personale di 8 lavoratori posti in mobilità e successivamente, nel 2012, ha applicato la CIGS per ulteriori 13 lavoratori.

				N° lavoratori coinvolti			
Cod. pratica	Data accordo	Azienda	Organico Locale	solo in CIGS	solo in mob. L. 223/91	Durata CIGS (in mesi)	% dei lavoratori coinvolti sul totale organico locale
124/09	01/06/2009	EFFETRE SPA	46	46	0	12	100,00%
136/09	08/06/2009	PILKINGTON ITALIA SPA	183	0	12	0	6,56%
132/09	31/07/2009	AV MAZZEGA SRL	34	0	21	0	61,76%
262/09	02/11/2009	VETRERIA SOIVA SRL	21	19	0	12	90,48%
244/09	05/11/2009	ANGELO ORSONI SRL SOCIETA' UNIPERSONALE	24	0	8	0	33,33%
033/10	22/02/2010	CARLO MORETTI SRL	27	27	0	12	100,00%
016/10	29/01/2010	FERRO MURANO SRL	20	0	5	0	25,00%
051/10	01/03/2010	VENINI SPA	93	60	0	12	64,52%
104/10	02/05/2010	NASON MORETTI SRL	18	18	0	12	100,00%
144/10	31/05/2010	CENEDESE SRL	29	29	0	12	100,00%
230/10	13/09/2010	LA MURRINA SPA	48	48	0	12	100,00%
328/10	11/01/2011	MAZZUCCATO SRL	20	20	0	12	100,00%
66/11	21/03/2011	COMPONENTI DONA' SRL	19	19	0	12	100,00%
196/11	05/09/2011	ANDROMEDA INTERNATIONAL SRL	31	31	0	12	100,00%
247/11	24/10/2011	FORMIA INTERNATIONAL SRL	48	48	0	12	100,00%
007/12	23/01/2012	ANGELO ORSONI SRL SOCIETA' UNIPERSONALE	17	13	0	12	76,47%
265/12	08/10/2012	MAZZUCCATO SRL	18	18	0	12	100,00%
Totale		**15**	**661**	**396**	**46**	**156**	

7. I settori produttivi verso i quali indirizzare la riconversione dell'area di crisi

Riconfermati gli accordi, gli atti, e le intese poste in essere nel corso degli anni, dal 1998 ad oggi, è necessario ridefinire il percorso di riconversione, operando a favore dei settori che possono rappresentare il futuro dell'area.

Con l'Accordo di Programma stipulato il 16 aprile 2012 (art 8, comma 4), alla luce dell'evoluzione in corso nell'area, "si conviene che le aree strategiche sulle quali sviluppare l'integrazione dell'azione delle parti aderenti al presente Accordo, favorendo in tal senso i progetti d'investimento, riguardano i settori:

- della chimica sostenibile;
- dell'energia;
- dell'industria;
- della logistica
- della portualità;
- della nautica;
- della cantieristica;
- dell'innovazione/ricerca.

In considerazione del mutamento delle dinamiche asiatiche ed in particolare quelle cinesi, impegnate in una conversione da centro produttivo di delocalizzazione mondiale a basso costo a mercato di consumo, grazie alle quali inizia a svilupparsi un domanda di prodotto "made in Italy", ma con varianti e quantità condizionate da logiche e tradizioni alle quali i produttori italiani non sono ancora abituati e, di conseguenza, non ancora compiutamente attrezzati ad affrontare, si ritiene necessario prevedere una valorizzazione anche dei sistemi produttivi tradizionali del territorio veneto-friulano, che sono storicamente parte significativa del made in Italy, includendo quindi:

- agroindustria
- ambiente (polo del riciclaggio - bioraffinazione)
- apparecchiature (elettriche ed elettroniche) e macchine utensili
- metalmeccanico
- mobile – legno
- nautica da diporto, imbarcazioni a propulsione elettrica a basso impatto/moto ondoso
- tessile moda
- chimica tradizionale (gomma/plastica)

In generale, appare necessario consolidare le attività industriali esistenti favorendo, allo stesso tempo, l'attrazione di nuovi investimenti finalizzati alla riconversione industriale degli impianti e alla valorizzazione delle professionalità presenti nell'area.

Relativamente ai settori da sostenere in via prioritaria, è necessario promuovere processi di sviluppo dell'area industriale anche considerando le opportunità offerte dalla Green Economy e dalla produzione energia da fonti rinnovabili.

In particolare, si ritiene che lo sviluppo delle produzioni di biocarburanti e della biochimica da biomasse no food (green chemistry) oltre che ad essere funzionale ad una prospettiva di rilancio delle produzioni presenti nell'area possa rappresentare una possibile soluzione alla crisi che da tempo investe le produzioni chimiche tradizionali presenti nel polo industriale.

L'Autorità Portuale di Venezia in quest'ottica, ha riavviato i lavori di escavo dei canali di grande navigazione (dal 2005) per migliorare l'accessibilità marittima al porto. questo, insieme ai lavori di potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria, consente di ottimizzare le attività attualmente esistenti all'interno dell'ambito portuale, ma soprattutto crea le premesse per lo sviluppo futuro del porto, anche a servizio dell'industria manifatturiera di Porto Marghera.

Per un quadro puntuale degli interventi previsti per il prossimo triennio dall'Autorità Portuale, in parte già finanziati dalla stessa Autorità, si vedano le seguenti tabelle, tratte dal piano operativo triennale 2013-2015:

TABELLA 1: OPERE INFRASTRUTTURALI				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato attuazione	finanziamento
4	Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia lato canale Nord compresi sbancamenti, banchinamenti ed escavi	10.300.000	p.d.	
6	Marginamento con rettifica Molo Sali lato Canale Nord compreso consolidamento dell'area - incluso contributo AdP Moranzani	25.000.000	p.d.	
10	Manutenzione straordinaria della banchina Palazzo a Marittima	2.500.000	p.e.	
11	Infrastrutture per nuovi terminal cabotaggio Fusina (1^ fase)	50.000.000	in corso	25.000.000 MIT 4.300.000 UE
18	Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Marghera	2.500.000	p.p.	
28	Interventi di ristrutturazione degli impianti elettrici, idrici, di illuminazione nei settori comuni. Da realizzarsi per stralci funzionali.	2.000.000	in corso	APV
61	Manutenzione straordinaria per adeguamento e ripristino banchina Emilia-Molo B	12.400.000	p.d.	
66	Rete di trattamento acque piovane a Marittima	2.000.000	s.f.	
76	Manutenzione straordinaria per adeguamento strutturale delle banchine portuali della zona di Marittima. Da realizzarsi per stralci funzionali (ban. S.Marta)	6.500.000	p.e.	
80	Completamento interventi per vasche prima pioggia in isola commerciale a Marghera	5.000.000	in corso	APV
95	Consolidamento banchina Aosta	3.500.000	p.e.	
103	Intervento di manutenzione straordinaria degli impianti termici	3.000.000	s.f.	
109	Interventi per il completamento della messa in sicurezza ambientale dell'Isola Portuale (marginamenti)	86.400.000	s.f.	
114	Demolizione "scassa" Ro-Ro e ricostruzione tratto banchina Isonzo	16.000.000	p.d.	
117	Progettazione e interventi per il "Porto Verde"	5.000.000	s.f.	
121	Piano di Gestione dei Rifiuti	11.000.000	in corso	11.000.000 PRIVATI
131	Porto d'Altura (diga, terminal petrolifero, pipeline, molo container)	2.450.000.000	p.p.	100.000.000 MIT
132	Bonifica ed infrastruttrazione a terminal area ex Montefibre ex Syndial AS	388.310.000	in corso	
136	Demolizioni scasse banchina Piave	2.000.000	s.f.	
140	Realizzazione nuovi approdi per la nautica da diporto	5.000.000	p.e.	5.000.000 PRIVATI
142	ICT e tecnologie per l'accessibilità nautica	2.500.000	s.f.	UE
	TOTALE	3.090.910.000		

TABELLA 2: EDIFICI ED AREE				
POT	**Descrizione**	**Valori POT (€)**	**Stato attuazione**	**finanziamento**
70	Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico-fase 2 (fab. 11)	**3.500.000**	s.f.	
84	Potenziamento dei piazzali al Molo A	**5.000.000**	s.f.	
85	Potenziamento dei piazzali al Molo B	**10.000.000**	s.f.	
86	Potenziamento dei piazzali al Molo Sali	**5.000.000**	s.f.	
99	Ampliamento area portuale in area ex Monopoli	**5.000.000**	p.d.	
137	Collegamento del porto Crociere con la rete tramviaria e opere connesse	**30.000.000**	s.f.	14.500.000 COMUNE DI VENEZIA 15.500.00 PRIVATI
	TOTALE	**58.500.000**		

TABELLA 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI				
POT	**Descrizione**	**Valori POT (€)**	**Stato attuazione**	**finanziamento**
67	Ristrutturazione viabilità nel porto commerciale di Marghera	**9.000.000**	in corso	APV
77	Adeguamento tratto viabilità tra Via Volta e Via Galvani	**2.000.000**	p.e.	
100	Ampliamento del parco ferroviario - lato via dell'Azoto	**11.000.000**	in corso	900.000 UE
101	Contributo per viabilità per AdP "Morandi"	**12.000.000**	in corso	APV
115	Adeguamento e ampliamento di via dell'Elettronica	**10.000.000**	in corso	5.500.000 UE
123	Progettazione nuove soluzioni di collegamento ferroviario tra porto ed il PP6	**5.000.000**	in corso	1.200.000 UE
124	2° binario elettrificato in uscita da Porto Marghera	**1.000.000**	s.f.	
138	Collegamento SR11 – via dell'Elettricità	**2.000.000**	p.d.	APV
139	Nuovo collegamento stradale/autostradale al Porto di Venezia-Sezione di Marghera	**30.000.000**	s.f.	
141	Realizzazione autoparchi a servizio del porto commerciale	**5.000.000**	s.f.	
143	Collegamento ferroviario bivi/penisola del Petrolchimico e scalo	**100.000.000**	p.p.	
	TOTALE	**187.000.000**		

TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato attuazione	finanziamento
7	Bacino Molo A - Intervento rafforzamento Banchine con escavo a -12 m	40.000.000	in corso	14.000.000 MIT
68	Spostamento sottoservizi Marghera	6.310.000	p.p.	
74	Escavo canali navigabili e accosti, inclusi conferimenti per smaltimento. Da realizzarsi per stralci funzionali	42.000.000	in corso	2.000.000 COMMISSARIO DELEGATO
82	Interventi di manutenzione, integrazione, ampliamento e ammodernamento degli ausili luminosi per la navigazione nel canale Malamocco - Marghera e presso la stazione Marittima	5.000.000	s.f.	UE E FONDI PRIVATI
93	Escavo canali portuali alla quota di -11m AdP Moranzani	36.500.000	in corso	
94	Escavi canali portuali alla quota di -12m	45.000.000	In corso	
120	Contributo per opere di caratterizzazione e stabilizzazione fanghi - AdP Moranzani	24.000.000	s.f.	
133	Protezione del canale Malamocco-Marghera connesso all'escavo manutentorio	70.000.000	s.f.	
134	Realizzazione di una cassa di colmata e nuova banchina presso molo A	10.000.000	s.f.	
	TOTALE	278.810.000		

s.f. = studio di fattibilità;
p.p. = progettazione preliminare
p.d. = progetto definitivo;
p.e. progetto esecutivo;
in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

intervento prioritario

8. Le azioni da intraprendere per la riqualificazione / riconversione dell'area di crisi

In una realtà economica caratterizzata da dinamiche delocalizzative**,** è necessario porre le condizioni più favorevoli per:

- il mantenimento (ed insediamento) di attività produttive sostenibili;
- il miglioramento dei processi, della compatibilità ambientale e, in generale, delle condizioni di esercizio delle attività;
- la promozione di progetti a carattere strategico che consentano di rilanciare il sistema produttivo.

Vengono così garantite l'occupazione e la valorizzazione delle forze lavorative dell'area.

In Porto Marghera le logiche di riconversione derivanti dal nuovo sistema di incentivi devono necessariamente essere viste alla luce del processo di recupero ambientale in atto.

La semplificazione delle procedure derivanti dai Protocolli attuativi dell'Accordo di Programma del 16.04.2012 è stata seguita dalla richiesta da parte della Regione del Veneto della riperimetrazione del SIN.

Rendere più certo il quadro legislativo e regolamentare significa accelerare la bonifica o restituzione agli usi legittimi dei terreni, diminuendo il rischio ambientale e nel contempo liberando aree per utilizzi produttivi.

Il riutilizzo dei brownfields (siti inquinati compresi in ambito urbano o di immediata periferia, già dotati delle opere di urbanizzazione), rappresenta inoltre un principio cardine per un utilizzo consapevole della risorsa territorio.

Il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico dell'8 marzo 2013, relativo alle modalità operative del "Fondo per la crescita sostenibile", individua le azioni che possono essere sostenute:

- la promozione di progetti di rilevanza strategica per il rilancio della competitività del sistema produttivo, anche tramite il consolidamento dei centri e delle strutture di ricerca e sviluppo delle imprese;
- il rafforzamento della struttura produttiva del Paese, al riutilizzo degli impianti produttivi e al rilancio di aree che versano in situazioni di crisi complessa di rilevanza nazionale;
- la promozione della presenza internazionale delle imprese e l'attrazione di investimenti dall'estero.

Per i programmi di riqualificazione e riconversione di aree che versano in situazioni di crisi industriale complessa, il Fondo interviene a sostegno degli interventi previsti dai Progetti di riconversione e riqualificazione industriale, per la quota parte a carico del Ministero nell'ambito degli appositi Accordi di programma.

Il Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 31 gennaio 2013: Attuazione art. 27, c. 8, del DL 22 giugno 2012, n. 83 recante: «Misure urgenti per la crescita del Paese», pubblicato in Gazzetta Ufficiale –Serie Generale n. 111 del 14 maggio 2013, relativo al riordino della disciplina in materia di riqualificazione e riconversione di aree di crisi industriale complessa, individua cinque tipi di azione:

- la promozione di nuovi investimenti;
- il sostegno della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale;
- la riqualificazione del personale;
- l'allocazione degli addetti in esubero.
- la realizzazione delle opere infrastrutturali.

8.1 Promozione di nuovi investimenti

Occorre operare per una valorizzazione delle aree libere o che si rendano tali, in funzione della mutata composizione produttiva nell'area di Porto Marghera, attraverso l'attivazione di risorse finanziarie a sostegno delle imprese, con particolare attenzione ai settori individuati come prioritari.

La possibilità di avviare investimenti industriali non può prescindere dalla capacità di attirare capitali d'investimento proprio da quelle aree del mondo con le quali Venezia si candida ad essere partner privilegiato, facilitando l'insediamento di nuove attività, anche da parte di investitori esteri (impegno delle istituzioni a garantire tempi certi per le pratiche autorizzative, attuazione di attività di promozione delle possibilità di investimento in Porto Marghera).

E' necessario, infatti, che si sviluppi e si consolidi un programma di promozione di Porto Marghera come luogo di opportunità d'investimento industriale e logistico.

A tal proposito nell'Area di MonteSyndial la società partecipata dell'Autorità Portuale, Venice Newport Container and Logistics, sta lavorando per la bonifica dei 90 ettari di terreno.

L'obiettivo è quello di ottenere, il prima possibile, la disponibilità dell'area per mettere a gara la realizzazione del nuovo terminal. Su 36 ettari è già stata avviata la bonifica, con una spesa di 12 milioni messi a disposizione dall'Autorità Portuale, che terminerà nel 2013.

Attualmente sono in fase di studio le modalità di effettuazione della gara per attirare capitali da investire nella nuova infrastruttura.

Nella sezione di marittima, è già stato approvato il progetto definitivo per il garage multipiano, che grazie ai diversi servizi contenuti nella struttura (auditorium, hotel, parking, piazze, etc.) Diventerà la nuova porta di Venezia nell'area portuale di Marittima. La gara consisterà nella redazione del progetto esecutivo e la successiva realizzazione dell'opera.

E' inoltre indispensabile costruire un programma di attività di contatti e di consolidamento di rapporti con le istituzioni ed i capitali dei Paesi, dei porti e delle industrie medio asiatiche, del sud est asiatico e della Cina; è necessario, inoltre, massimizzare il peso di Venezia nell'ambito di Expo 2015 e sviluppare un rapporto attivo con Expo 2017 che sarà incentrato sul tema della green economy e si terrà in Kazakhstan.

8.2 Sostegno della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale

Il rafforzamento del comparto industriale passa attraverso il miglioramento dei processi esistenti e la creazione di nuovi prodotti.

Porto Marghera, è storicamente luogo di innovazione e sede di distretti nelle tecnologie più avanzate (idrogeno, nanotecnologie, ecc…) ed è quindi necessario favorire il collegamento tra imprese, Centri di ricerca, Università e sostenere il trasferimento tecnologico e la protezione dei risultati della ricerca.

É essenziale realizzare facilities e laboratori per la ricerca di nuovi materiali, di nuove applicazioni, di processi alternativi e di nuovi approcci al mercato; per questo motivo sarebbe opportuno prevedere una rivalutazione e razionalizzazione di tutto il sistema attualmente attivo di trasferimento tecnologico, potenziando il Parco scientifico con specifici laboratori, integrandolo all'interno di un sistema di programmazione strategica, che preveda la partecipazione attiva di università e agenzie di sviluppo e innovazione non solo a livello locale e regionale; sarebbe opportuno, inoltre, che tale programmazione strategica supportasse anche lo sviluppo di incubatori d'impresa, secondo tutte le linee di indirizzo che emergono dal tavolo permanente, e secondo i "principi/valori" espressi dallo "small business act", già atto di indirizzo operativo della commissione europea, dal 2009.

8.3 Riqualificazione del personale e allocazione degli addetti in esubero

La salvaguardia dell'occupazione è obiettivo prioritario. Devono essere poste in essere politiche attive per il contrasto alla crisi occupazionale, con il reinserimento dei lavoratori espulsi e percorsi di formazione e di riqualificazione professionale.

1. Progettazione e finanziamento di un pacchetto di misure finalizzate alla salvaguardia dell'occupazione e destinate ai lavoratori investiti dalla grave crisi industriale di Porto Marghera, zone limitrofe e Murano, sviluppando tre linee di intervento, anche integrate tra loro:

- proroga degli ammortizzatori sociali e sviluppo di politiche di sostegno al reddito;
- sviluppo e adeguamento delle competenze e delle risorse dei lavoratori;
- potenziamento della diffusione delle informazioni e delle possibilità di accesso alle opportunità occupazionali del territorio.

2. Istituzione di un Tavolo permanente per la gestione delle crisi, che consenta di incidere significativamente sulle predette linee d'intervento.

3. Potenziare la diffusione territoriale, anche a livello comunale, delle strutture che possono erogare delle informazioni in merito alle politiche attive del lavoro e delle possibilità di accesso alle opportunità occupazionali del territorio, nonché costituzione di un Osservatorio - a livello almeno provinciale - per il coordinamento dei soggetti in possesso degli indicatori riferiti alla domanda delle aziende ed alla potenzialità di assorbimento della manodopera, anche in relazione ai bisogni formativi.

Un esempio: nel disciplinare della gara per la bonifica dell'area MonteSyndial, messa a bando da Venice Newport, l'assunzione di personale in cassa integrazione di Montefibre è stato inserito quale criterio più importante, tra i sei previsti, per l'attribuzione del punteggio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

In questo modo, 28 ex dipendenti sono stati riallocati nella ditta vincitrice e altri hanno avuto la possibilità di essere riassorbiti all'interno di altre realtà presenti in porto.

8.4 Realizzazione delle opere infrastrutturali

L'area veneziana, caratterizzata dalla presenza di tutte le funzioni modali di trasporto (con caratteristiche di intermodalità), nodo di transito di flussi ovest – est e nord – sud, ma anche origine e destinazione di traffici specialistici e punto d'arrivo dei traffici marittimi provenienti da sud e diretti al nord Europa, rappresenta uno dei più importanti nodi logistici del Triveneto.

Appare necessario favorire una maggior specializzazione delle strutture dedicate (aeroporti, porti, interporti, scali ferroviari, ecc.) e il potenziamento della loro capacità di movimentazione.

Occorre inoltre promuovere il coordinamento delle attività in modo da favorire il riconoscimento del sistema logistico locale veneziano come parte di un sistema veneto, fortemente integrato, capace di rapportarsi in modo competitivo con i poli di pari livello del nord Europa.

A questa logica possono essere riferite anche le politiche e le azioni che il sistema locale può attivare per relazionarsi alla piattaforma logistica che si sta strutturando come risultato atteso delle politiche comunitarie (Corridoio 5, Corridoio 8, Corridoio Adriatico, ecc.).

Il Porto costituisce la parte centrale del sistema logistico veneziano e pertanto vanno assicurate le condizioni di funzionamento e sviluppo delle sue attività (escavo dei canali, bocche di porto, relazioni intermodali, marginamenti e banchine, ecc.).

In particolare, è prioritaria la messa in sicurezza delle sponde delle macroisole, che deve procedere con criteri di omogeneità riferiti alla singola macroisola, a cui deve corrispondere la necessaria realizzazione delle opere di drenaggio e collettamento per l'adduzione delle acque emunte agli impianti di trattamento del P.I.F.

L'adeguamento infrastrutturale in atto deve rappresentare anche un'azione funzionale al riordino del traffico merci. Questo, specialmente nell'ambito urbano, deve essere separato il più possibile da quello delle persone, non solo nel perseguimento di una logica puramente funzionalista ma, soprattutto, come occasione di riqualificazione urbana ispirata a principi di sostenibilità, qualità e vivibilità.

In una logica di efficienza di rete e di ottimizzazione delle diverse modalità di trasporto merci vanno formati quegli interventi mirati ad un maggior peso sul complesso delle movimentazione del trasporto ferroviario ed una valorizzazione delle potenzialità del trasporto fluviale.

La logica sottesa per il rafforzamento della dimensione metropolitana del sistema veneziano va anche riferita all'area metropolitana centro veneta. In questo caso, però, lo sviluppo rimanda alla necessità di promuovere una gestione coordinata di servizi che insistono su un'area di riferimento almeno interprovinciale.

Le funzioni per le quali si può avviare l'esercizio coordinato sono essenzialmente quelle legate alle specializzazioni strategiche quali il porto, l'aeroporto e l'interporto.

Con la messa in funzione del MOSE, in caso di chiusura delle paratie, il traffico marittimo diretto al porto di Venezia subirà delle restrizioni. per questo motivo l'Autorità Portuale di Venezia, in collaborazione con il Magistrato alle Acque di Venezia, ha proposto, quale opera compensativa alla realizzazione della diga mobile alle bocche di porto, la realizzazione di una piattaforma d'altura atta a ricevere le navi petroliere (come previsto dalla Legge Speciale per Venezia del 1983) e le portacontainer transoceaniche, che fungerà anche da porto rifugio in caso di temporanea chiusura del porto. L'investimento minimo per la messa in opera del sistema è stimato in due miliardi di euro.

Il terminal offshore è già stato riconosciuto quale infrastruttura strategica nazionale Ex Lege 413/2001 dagli organismi dello stato, secondo questo iter autorizzativo:

- il 5 Maggio 2011 il CIPE ha deliberato l'avvio della progettazione del Terminal d'altura anche al fine dell'estromissione dei petroli dalla Laguna di Venezia;
- il 19 Giugno 2011 è stata firmata l'Intesa Stato/Regione Veneto per le opere in legge Obiettivo 443/2001 che riconosce il Terminal d'altura e le sue connessioni a Marghera come Infrastruttura Strategica Nazionale;
- il 21 Luglio 2011 la delibera del "Comitatone" ex L. 794/84 21/07/2011 ha individuato la conca di navigazione a Malamocco e il Terminal d'Altura come strutture combinate di accesso permanente al Porto di Venezia;
- il 27 Ottobre e il 24 novembre 2011 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare della diga foranea e del terminal petrolifero offshore.
- Il 29 marzo 2012 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare relativo al terminal plurimodale offshore al largo della costa di Venezia comprensivo della diga foranea, terminal petrolifero e terminal container.

La realizzazione della piattaforma d'altura, oltre ad essere una necessità per la salvaguardia ambientale (grazie all'estromissione dei petroli), sociale ed economica di Venezia e delle attività portuali, rappresenta quindi una grande opportunità per il potenziamento del porto di Venezia, ma soprattutto per il rilancio di Porto Marghera, sia in termini di riconversione delle aree a terra sia in termini occupazionali.

La realizzazione della nuova infrastruttura si propone quindi come elemento di valorizzazione dell'asset portuale-industriale di Porto Marghera.

Non meno importanti risultano le infrastrutture immateriali, cioè quegli interventi finalizzati alla creazione di stabili e permanenti reti tecnologiche o organizzative tra soggetti istituzionali ed eventuali soggetti privati, che favoriscono l'accessibilità dei cittadini e dei privati a servizi e funzioni pubbliche, o che sostengono il trasferimento tecnologico e facilitano lo scambio tra ricerca e imprese, o che favoriscono la formazione a distanza.

9. La strumentazione e le risorse finanziarie regionali e nazionali attivabili

Il co-finanziamento da parte della Regione del Veneto delle progettualità che saranno inserite nell'Accordo di Programma potrà essere orientato ad azioni che afferiscono alle tematiche relative alla riconversione del Polo Industriale di Porto Marghera, nel rispetto delle priorità e modalità stabilite dalle specifiche disposizioni.

Fondo di rotazione per la bonifica
Allo scopo di incentivare la bonifica delle aree comprese nel bacino scolante in Laguna, comprensivo del Sito di interesse nazionale di Porto Marghera – e conseguentemente gli investimenti per attività economiche - la Regione del Veneto ha costituito un apposito fondo di rotazione, in favore delle piccole e medie imprese, disciplinato con norma regionale, avvalendosi di somme messe a disposizione dalla Legge Speciale per Venezia (art. 43 della legge Finanziaria 2012), con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro.

Contributi alle imprese in tema di qualità L.R. n. 3/1997
La legge regionale n.3/1997 favorisce iniziative volte a promuovere, nelle Piccole e Medie Imprese e nelle imprese artigiane, la diffusione di strumenti, metodologie e sistemi finalizzati a migliorare e garantire la qualità dei servizi aziendali e dei prodotti, anche al fine di ottenere le certificazioni e di elevare il livello tecnologico.

Politiche a sostegno dei processi di reindustrializzazione
La legge regionale 5 aprile 2013, n. 3, all'art. 23, prevede che, per sostenere i processi di riconversione del tessuto produttivo e imprenditoriale, la Regione promuova specifiche politiche per i settori in crisi o per le aree territoriali caratterizzate da declino industriale, con il coinvolgimento delle istituzioni locali e delle parti sociali, avvalendosi dell'assistenza di soggetti pubblici e privati accreditati, anche attraverso specifici accordi di area.

A tale scopo è istituito un elenco regionale di soggetti che, in possesso di una documentata esperienza nei processi di reindustrializzazione, di competenze specialistiche industriali, in particolare nel settore manifatturiero veneto e conoscano gli aspetti, anche normativi, delle operazioni di ristrutturazione, possano offrire strumenti utili alle operazioni di reindustrializzazione, in particolare in materia di formazione, riqualificazione, ricollocazione professionale, valutazione dei piani industriali e ingegneria finanziaria.

Promozione e coordinamento della ricerca scientifica, dello sviluppo economico e dell'innovazione
La legge quadro regionale n. 9/2007 detta norme, per la diffusione dell'innovazione, del trasferimento tecnologico e degli start-up d'impresa nel sistema produttivo regionale.

Particolare attenzione potrà essere posta per la creazione di imprese giovanili ad alto contenuto di ricerca e innovazione, anche attraverso la creazione di spin-off universitari o da altre aziende, utilizzando, a tal fine, gli strumenti messi a disposizione dalla Regione attraverso Veneto Sviluppo SpA., come di seguito riportato:

1. ***Fondo di rotazione ex LR 5/2001***

Il fondo concede finanziamenti agevolati, anche relativi ad operazioni di leasing, alle PMI: sono finanziabili PMI e loro consorzi finanziariamente ed economicamente sani con sede operativa nel Veneto. Il tasso agevolato varia dal 30% al 50% del tasso bancario applicato dalle banche.

2. ***Fondo di Venture Capital per imprese innovative; azione 1.2.2 del POR 2007-13***

Il fondo viene utilizzato per la partecipazione minoritaria e temporanea al capitale di rischio delle PMI innovative che pur disponendo di un elevato potenziale di crescita non hanno

sufficiente accesso ai mercati dei capitali. A favore di tale fondo sono stati messi a disposizione 15 milioni di euro di risorse pubbliche, cui si aggiungono 20 milioni di euro di risorse private. Sono escluse le mere operazioni finanziarie non supportate da investimenti innovativi.

3. Fondo Private Equity

Il Fondo di Private Equity, denominato "Patrimonio Destinato", sempre gestito da Veneto Sviluppo S.p.A.", è stato approvato con DGR n. 3238 del 27 ottobre 2009, che ha messo a disposizione risorse per circa 30 milioni di Euro (di cui 10 MEuro di risorse regionali) in favore di partecipazioni minoritarie e temporanee al capitale di rischio nelle PMI. Tale fondo risulta quindi complementare a quello sopra riportato previsto dal POR azione 1.2.2, che è specifico per le imprese innovative.

4. Fondo di rotazione per imprese innovative; azione 1.2.3 del POR 2007-13

Il fondo favorisce l'accesso al credito delle PMI per finanziare investimenti a carattere innovativo sia in beni materiali che immateriali. La strumentazione adottata è quella: dei finanziamenti agevolati, dei prestiti partecipativi e delle operazioni di leasing agevolato.
Le risorse messe a disposizione ammontano a circa 45 milioni di euro.

10. Proposte normative ed amministrative strettamente funzionali alle azioni proposte

L'Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe, sottoscritto il 16.4.2012, rappresenta un punto di riferimento importante per l'azione di semplificazione delle relative procedure e degli adempimenti amministrativi, a legislazione invariata, anche per le conseguenti attività di riconversione e riqualificazione industriale.

Nel seguito vengono indicate alcune attività da attuare in applicazione di tali previsioni anche nell'attuazione dei progetti del PRRI; suggeriti eventuali aspetti da inserire nell'Accordo di Programma con il Ministero dello Sviluppo Economico, integrativi e migliorativi di quanto già previsto dal suddetto AdP, e formulate proposte per modifiche alle normative da introdurre nell'ordinamento nazionale o regionale, per migliorare/semplificare il quadro di riferimento attualmente vigente.

<u>Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale</u>
<u>Articolo 5</u>
In base al comma 7 *"La documentazione tecnica deve essere disponibile nei tempi e nei modi adeguati all'esercizio delle funzioni di ciascun componente la Conferenza dei Servizi. A tale scopo, presso la Regione del Veneto, Direzione Progetto Venezia, sarà realizzato un apposito sito telematico, dove le imprese dovranno far pervenire la documentazione di progetto in formato elettronico, non sostitutiva della documentazione cartacea. In ogni caso, copia integrale della documentazione deve essere fatta pervenire a tutte le amministrazioni competenti."*

La Regione deve istituire il sito e fornire agli interessati le modalità di accesso. Stante la possibilità di integrazione tra le procedure di bonifica e quelle di riconversione e riqualificazione produttiva, l'Accordo di Programma, previsto dalle vigenti norme in capo al Ministero dello Sviluppo Economico, potrà definire le modalità dell'azione tecnica congiunta dei diversi soggetti che intervengono nei procedimenti.

Il comma 11 prevede che "*Le Aziende presenti nel SIN, con atto separato di adesione al presente Accordo, si impegnano a corrispondere, al Concessionario Regionale SIFA S.c.p.a., le tariffe specifiche per il conferimento e trattamento delle acque reflue(acque meteoriche, acque di falda, scarichi industriali) agli impianti del PIF,inerenti le aree di competenza.*"

La predisposizione del testo di un "atto separato di adesione" dovrà essere effettuato dalla Regione, sentiti i rappresentanti delle aziende insediate nel SIN.

Il comma 14 , lettera c) consente che "*nelle aree nelle quali sono in corso interventi di bonifica possono coesistere le legittime attività d'uso, previa attestazione della insussistenza di rischi da parte di ARPAV.*

La Regione deve definire con ARPAV le modalità di attestazione previste.

Secondo il comma 18 "*Tutti i soggetti dovranno impegnarsi alla bonifica delle acque di falda presenti nel sottosuolo di spettanza, conferendo le stesse al sistema di drenaggio del marginamento dei canali industriali al sistema PIF, corrispondendo il relativo costo di allacciamento, gestione e trattamento, per mezzo di una tariffa come definita nel regolamento che sarà predisposto dalla Regione del Veneto*".

Per l'avvio delle attività di convogliamento reflui e depurazione acque del PIF ed i conseguenti allacciamenti impiantistici e pagamento della tariffa è necessario predisporre la versione definitiva del regolamento di fognatura.

Articolo 6

Secondo quanto previsto dal comma 1, "*La Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia, in collaborazione con l'ARPAV e sentiti l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera e le Organizzazioni imprenditoriali, provvedono alla mappatura delle aree libere e di quelle interessate da attività aventi un certo grado di incompatibilità, individuando un disegno complessivo per le destinazioni delle aree - in modo da poter sviluppare progetti in aree da riconvertire o di cui attualmente non si conosce la disponibilità o la fruibilità - e per la localizzazione dei sottoservizi, ipotizzando anche lo spostamento di alcune aziende per la loro concentrazione in aree omogenee, sia ai fini della compatibilità che della sicurezza.*"

La Regione definisce, con ARPAV, Provincia, Comune e APV, i criteri di indagine e di attuazione e li condivide con EZI e Confindustria/Apindustria per la costituzione di una "centrale di monitoraggio" che raccolga e faccia sintesi delle informazioni esistenti presso soggetti diversi sullo stato dell'area riguardanti gli usi, le caratteristiche ambientali ed in particolare la disponibilità di aree.

Il comma 2 stabilisce che "*La Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia adottano procedure di valutazione e di coerenza dei progetti, anche tenendo conto delle destinazioni d'uso di aree contigue, in considerazione delle prospettive future.*"

Vanno concordate tra Regione, Comune e APV delle modalità operative (checklist) per la valutazione dei progetti che tengano conto dei vincoli dettati dalle destinazioni d'uso delle aree contigue (es. industrie grandi rischi).

Articolo 7

In base al comma 3 "*Il Comune di Venezia procede alla verifica di conformità degli interventi presentati e rilascia le relative autorizzazioni, dandone periodica comunicazione alla Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera.*"

Tali verifiche potranno essere utili anche come informazioni relative alle modalità attuative del PRRI e si dovranno inserire nel sito di cui al comma 7, art. 5, stabilendo la periodicità delle comunicazioni (trimestrale – semestrale).

Articolo 8

Il comma 2 prevede che "*Per la definizione delle nuove progettualità, a partire dalla verifica dell'attualità di quelle già evidenziate dal PSS (Progetto Strategico Speciale), e allo scopo di stabilire una tempistica certa per la realizzazione degli investimenti, si individua nelle schede di cui all'allegato, confermate con l'adesione al presente Accordo delle aziende interessate, un primo nucleo delle idee-progetto che fanno parte del programma complessivo degli interventi.*"

Le aziende di cui all'elenco allegato all'Accordo di Programma che intendono entrare nel novero di quelle ammissibili alla seconda fase della procedura del PRRI devono presentare le richieste schede-progetto e le lettere di intenti nel termine massimo di trenta giorni consecutivi dalla richiesta della Regione del Veneto.

Il comma 7 prevede infatti che "*L'adesione formale al programma complessivo d'intervento di cui al presente Accordo è aperta e la registrazione della volontà delle parti sarà curata dalla Regione del Veneto, attraverso la repertoriazione degli atti.*"

Si può immaginare una serie di atti conseguenti all'AdP, sottoscritti tra la Regione (Direzione Progetto Venezia) e le aziende interessate, che definiscano gli aspetti attuativi del progetto e il

relativo iter e che vengano repertoriati come un contratto (prevedendo eventuali penali o sanzioni, come da comma 2, art. 11 dell'A.d.P.), in modo che, con riferimento alle sottostanti modalità attuative del PRRI, la Regione eserciti un ruolo di coordinamento e controllo.

Secondo il comma 8 "*A seguito dell'approvazione del presente Accordo di Programma il Presidente della Giunta Regionale può promuovere, secondo le procedure di cui alla deliberazione della Giunta Regionale n. 2943 del 14 dicembre 2010, la conclusione di specifici accordi di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, e le Amministrazioni deputate attueranno le verifiche di compatibilità delle azioni proposte nel più breve tempo possibile."*

Si ritiene opportuno applicare le procedure di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 2943 del 14 dicembre 2010, anche per accelerare eventuali varianti urbanistiche che si rendessero necessarie, accentrando presso la Regione l'indizione delle Conferenze di Servizi necessarie per l'autorizzazione dei progetti.

Sviluppo della Green Economy in raccordo con il presente PRRI.

Il settore energetico ha un ruolo fondamentale nella crescita dell'economia del Paese, sia come fattore abilitante (avere energia a costi competitivi, con limitato impatto ambientale e con elevata qualità del servizio è una condizione essenziale per lo sviluppo delle imprese e per le famiglie), sia come fattore di crescita in sé (potenziale della Green economy).

La nuova Strategia Energetica Nazionale si incentra su quattro obiettivi principali:

1. **Ridurre significativamente il gap di costo** dell'energia per i consumatori e le imprese, allineando prezzi e costi dell'energia a quelli europei al 2020, e assicurando che la transizione energetica di più lungo periodo (2030-2050) non comprometta la competitività industriale italiana ed europea.
2. **Raggiungere e superare gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione** definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020, ed assumere un ruolo guida nella definizione ed implementazione della *Roadmap 2050*.
3. **Continuare a migliorare la nostra sicurezza ed indipendenza** di approvvigionamento.
4. **Favorire la crescita** economica sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico.

Alcune azioni che possono essere sviluppate anche in ambito locale riguardano:

- il riciclo e la valorizzazione dei rifiuti, che rappresentano un'occasione significativa per lo sviluppo sostenibile e va considerata sistematicamente in tutte le iniziative in corso di definizione nei diversi ambiti di intervento (ad esempio nel settore delle rinnovabili);
- le misure rivolte al settore della raffinazione, che mirano a facilitare la ristrutturazione o riconversione della capacità produttiva, orientandola verso prodotti di migliore qualità, ad assicurare condizioni paritarie con Paesi extra-UE, a facilitare la competitività del mercato dello stoccaggio dei prodotti petroliferi e a sviluppare i biocarburanti, in particolare quelli di seconda generazione;
- l'introduzione di una "*green label*" per i prodotti raffinati in Europa, stabilendo che solo i prodotti ottenuti con processi industriali che soddisfano gli stessi standard ambientali applicati in Europa possano essere utilizzati in Europa;
- attenzione agli strumenti dedicati alla realizzazione degli obiettivi di contenimento delle emissioni.

Modifica dell'art. 19 della L.R. 30.01.2004, n. 1

Si può ipotizzare una modifica della normativa regionale vigente (L.R. 30.01.2004, n. 1), in coerenza con le previsioni della disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa, per promuovere un Accordo di Programma tra la Regione del Veneto, Comune di Venezia, Provincia di Venezia, Autorità Portuale di Venezia,

Magistrato alle Acque di Venezia e Ente Zona Industriale di Porto Marghera, nonché con altre imprese e società presenti nell'area, per la realizzazione di infrastrutture per l'area produttiva di Porto Marghera nonché per la sua gestione unitaria quale area ecologicamente attrezzata.

A tale scopo, si può prevedere una serie di azioni e interventi, quali, tra i più significativi:

- l'individuazione del Soggetto Gestore, focalizzandone e limitandone i compiti alla gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi;
- la definizione delle funzioni e competenze della Regione e del Comune;
- le semplificazioni e le agevolazioni previste per le aziende e i soggetti privati che sono localizzati in aree A.P.E.A. (servizi comuni efficienti ed economici e facilitazioni amministrative);
- la definizione dell'ambito territoriale di riferimento dell'A.P.E.A. valutando costi e benefici delle diverse soluzioni (aree ricomprese nell'A.P.E.A. di Porto Marghera, un'unica A.P.E.A. per Murano e Porto Marghera, due A.P.E.A. distinte ma con un unico ente di gestione, due A.P.E.A. distinte e due enti di gestione separati);
- la definizione delle modalità di realizzazione dell'A.P.E.A. di Porto Marghera, a partire dall'individuazione delle aree interessate e nei due casi di nuovi insediamenti in aree libere ovvero di insediamenti esistenti per i quali si realizza una migliore integrazione dei servizi e si migliorano le prestazioni ambientali;
- la realizzazione di impianti ed infrastrutture; la progettazione e realizzazione di singoli interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza, bonifica, trasformazione, valorizzazione e commercializzazione delle aree;
- la partecipazione della popolazione alle scelte secondo la metodologia ed i principi di Agenda 21;
- la realizzazione e gestione degli impianti di acquedotto, fognatura e depurazione, e altri servizi.

Proposta di inserimento nella Legge Finanziaria Regionale

In considerazione dell'ultimazione delle opere e del conseguente avvio della gestione, è quanto mai opportuno evidenziare la valenza strategica dell'intervento "Progetto Integrato Fusina".

L'iniziativa Regionale deve essere inserita in un quadro complessivo che vede al centro il Progetto Integrato Fusina (PIF), che costituisce di fatto una piattaforma ambientale che rappresenta l'infrastruttura di base per la trasformazione dell'area del SIN in "area ecologicamente attrezzata", in grado di fornire servizi connessi alle varie esigenze di trattamento delle acque, di bonifica, digestione e trattamento di rifiuti ed in generale di riqualificazione delle aree interessate.

Le attività connesse alla gestione del PIF sono dì competenza della Regione Veneto e saranno poste in essere dalla Regione stessa per tramite del proprio Concessionario. Il Concessionario è stato individuato con procedura di Project Financing a seguito di gara Europea.

L'emendamento proposto consentirà un opportuno chiarimento in ordine alle procedure connesse all'approvazione di progetti di opere fognarie ed al rilascio dì autorizzazioni allo scarico nell'ambito territoriale di riferimento, che pertanto dovranno essere coerenti e conformi con gli obiettivi di protezione ambientale posti alla base dell'intervento regionale.

Secondo quanto indicato, la Regione del Veneto individua i soggetti insediati nelle aree del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera che si avvalgono delle infrastrutture presenti nell'area, anche mediante la predisposizione di un apposito "Regolamento del Progetto Integrato Fusina".

Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020

In data 28.01.2011 il Dipartimento Politiche Comunitarie ed il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica del Ministero per lo Sviluppo Economico d'intesa hanno avviato le consultazioni con gli organismi di Governo delle Regioni e con le Autorità di gestione al fine di acquisire dati e informazioni per il successivo negoziato con la Commissione europea per l'adozione dei nuovi orientamenti comunitari a finalità regionali 2014 – 2020.

Gli Orientamenti stabiliscono le condizioni alle quali la Commissione europea dichiara compatibili con il mercato comune gli aiuti concessi alle PMI ed alle grandi imprese per favorire lo sviluppo economico di determinate zone svantaggiate all'interno dell'Unione Europea al fine di riequilibrare disparità regionali.

Per designare le regioni ammissibili a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), le autorità italiane, nel periodo di programmazione 2007-2013 hanno dato la priorità alle aree in cui vi era maggiore probabilità che eventuali investimenti contribuissero efficacemente allo sviluppo regionale, privilegiando la continuità delle politiche economiche in corso.

Nel precedente periodo di programmazione 2007-2013, le autorità italiane hanno notificato una zona contigua di 50 070 abitanti comprendente un'area situata nella NUTS-III ITD35 – Venezia.

L'area proposta, denominata "Veneto – VEN1.H10.VE" era già ammissibile ex articolo 87, paragrafo 3, lettera c) per il periodo 2000-2006.

La Regione del Veneto aveva ritenuto necessario, ai fini della continuità delle proprie politiche di sostegno di tale area, riproporla integralmente, considerato che il Patto territoriale dell'area centro sud della provincia di Venezia (2002) interessava interamente l'area selezionata.
L'area era sottoposta a notevoli cambiamenti strutturali e quali indicatori del disagio economico dell'area si erano riportati i seguenti dati.

Innanzi tutto, la variazione del valore aggiunto nel settore industriale era pari a -2,9% nella NUTS-III contro un + 8,1% a livello della NUTS-II (1999-2003); inoltre, il numero di addetti nell'area proposta era diminuito del 6,6% (da 13 274 a 12 404) nel periodo 2001-2005.

Le autorità italiane hanno spiegato il declino dell'area imputandolo al fatto che l'economia dipendeva in maniera considerevole da tre principali settori, più precisamente dal settore chimico, da quello siderurgico e da quello petrolifero.

Ciò trovava conferma anche guardando la distribuzione degli addetti in questi settori rispetto al totale a livello NUTS-III; in quest'area infatti si trovava il 64,1% del numero totale di addetti del settore chimico, il 26,5% del numero totale di addetti del settore petrolifero ed il 6,5% del numero totale degli addetti del settore siderurgico.

Tutti e tre questi settori erano (e sono) in declino. Infatti, il settore metallurgico/siderurgico registrava una contrazione del numero di unità locali (-16,7%) e di addetti (- 22,5%) (2002-2005); il settore petrolifero registrava un calo del numero di unità locali (- 13,3%) (1999-2005) e il settore chimico un calo sia delle unità locali (- 25%) che degli addetti (- 34,6%) (2000-2005).

Inoltre, un numero elevato di imprese in crisi apparteneva a questi settori.

Nell'ambito dell'area in questione 3 imprese del settore petrolifero su 6 a livello NUTS-III e 13 del settore chimico su 48 a livello NUTS-III erano in crisi. Di conseguenza, la zona presentava sia un numero elevato di lavoratori in mobilità per licenziamento (43,8% nel comune di Venezia rispetto al 23,8% a livello della NUTS-III – 2000-2006) che un aumento del 91,3% a livello di NUTS-III delle ore CIG (2000-2004).

Da quanto analizzato nei capitoli precedenti, la situazione attuale riguardante tutti gli indicatori è ulteriormente peggiorata e si rende, pertanto, oltremodo necessario che la nuova Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale rinnovi il riconoscimento della criticità dell'area in questione.

Revisione Legge 84/1994 sul riordino della Legislazione in materia portuale concretizzata nel Disegno di Legge 5453 17/09/2012

La proposta di legge dispone una complessiva riforma della legislazione in materia portuale di cui alla legge n. 84/1994.

La legislazione vigente
La legge n. 84/1994 ha riordinato la legislazione portuale in precedenza disciplinata dal Codice della navigazione, in particolare sopprimendo il regime monopolistico di cui beneficiavano le compagnie portuali (per le imprese di carico-scarico le imprese armatoriali erano obbligate ad avvalersi delle maestranze facenti capo a tali compagnie). Si è previsto inoltre l'obbligo di trasformazione delle compagnie portuali in società o in cooperative ed è stata affermata la separazione tra funzioni di programmazione e controllo, affidate ad un soggetto pubblico, le Autorità portuali, e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali affidate alle società e cooperative sopra richiamate. Le imprese che esercitano attività portuali devono essere autorizzate da parte delle Autorità portuali. Le aree portuali possono essere utilizzate da più imprese autorizzate oppure essere assegnate in concessione ad una specifica impresa . In base all'articolo 6, della legge n. 84/1994 le Autorità portuali sono soggetti di diritto pubblico e sono istituite nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia. Sono state successivamente istituite le Autorità portuali di Augusta, Gioia Tauro, Manfredonia, Olbia, Piombino, Trapani, Salerno. Con due DPR del 2007 le autorità di Manfredonia e di Trapani sono state soppresse. Il successivo articolo 7 definisce come organi delle Autorità il presidente; il comitato portuale; il segretario generale ed il collegio dei revisori dei conti. L'articolo 8 prevede che il Presidente dell'Autorità portuale sia nominato con una procedura che coinvolge il Ministro competente e gli enti territoriali, nonché le Camere di commercio, interessati .

Ambiti di intervento
In questo quadro, la proposta di legge, nel mantenere ferma la distinzione tra funzioni di programmazione e controllo attribuite a soggetti pubblici quali sono le autorità portuali e funzioni economiche svolte dalle imprese, si muove lungo cinque direttrici principali:

- rivedere il riparto di competenze in materia tra Stato e regioni alla luce del nuovo Titolo V della Costituzione intervenuto dopo l'approvazione della legge n. 84/1994 e conseguentemente rivedere la classificazione dei porti ed i requisiti per l'istituzione delle Autorità portuali (art. 1, 2 , 7 e 12);
- rivedere la procedura di adozione del piano regolatore portuale (art. 3 e 4);
- operare alcune modifiche nell'organizzazione dell'Autorità (art. 8, 9, 10 e 11);
- intervenire sulla disciplina delle concessioni da parte delle Autorità (art. 17)
- intervenire sulle fonti di finanziamento delle Autorità (art. 14, 18 e 19)

Coordinamento con lavori legislativi in corso
Il 12 aprile 2012 la Camera ha approvato in prima lettura una proposta di legge-quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche, ora all'esame del Senato (S. 3257). L'articolo 1 della proposta di legge definisce gli "interporti" come "il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici"

Documenti all'esame delle istituzioni dell'UE

Comunicazione sulla politica portuale europea
Il 18 ottobre 2007 la Commissione ha adottato una comunicazione sulla politica portuale europea (COM(2007)616) volta ad individuare le misure necessarie per promuovere un sistema portuale efficiente a livello UE.

La comunicazione traccia un quadro della situazione del sistema portuale UE caratterizzato dall'esistenza di circa 1.200 porti commerciali, sottolineandone, in particolare, il grande contributo ai fini della coesione territoriale, dello sviluppo regionale e della creazione di posti di lavoro. Sebbene i maggiori porti europei possano essere considerati in linea di massima efficienti sotto il profilo economico e dei servizi offerti, continuano a registrarsi strozzature in numerosi porti dovute principalmente al divario tra le capacità di stoccaggio e quelle di carico e scarico, all'insoddisfacente gestione dei terminal, all'inefficienza degli itinerari e degli accessi marittimi, ai lunghi tempi di attesa, alle cattive condizioni di lavoro, alle formalità amministrative lunghe ed onerose.

In particolare i porti si trovano ad affrontare una serie di sfide: la crescita della domanda di trasporto internazionale; la necessità di una gestione dei porti più rispettosa dell'ambiente; il ricorso sempre più frequente alle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni con la conseguente necessità di una più adeguata formazione del personale; la diversificazione modale a vantaggio della ferrovia, delle vie navigabili interne e del trasporto marittimo che richiede una gestione più oculata delle capacità portuali esistenti; la necessità di stabilire un dialogo con le parti in causa e le amministrazioni locali; l'esigenza di conciliare lo sviluppo e la gestione dei porti con la normativa UE, in particolare per quanto riguarda le regole in materia di trasparenza e di concorrenza.

Dopo aver sottolineato l'importanza di collegamenti affidabili e sostenibili con l'entroterra per lo sviluppo dei porti, la comunicazione individua una serie di opzioni per fare fronte all'aumento della domanda di capacità portuali:

- lo sfruttamento ottimale delle capacità portuali esistenti e, solo in seconda istanza, la costruzione di nuove capacità;
- una migliore applicazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico al fine di ridurre lo scarico di rifiuti in mare;
- la gestione sana delle acque e dei sedimenti mediante la partecipazione dei porti alle consultazioni sulle questioni connesse alla gestione dei bacini idrografici;
- la riduzione delle emissioni inquinanti delle navi e degli altri mezzi di trasporto in provenienza o a destinazione dei porti;
- il miglioramento dell'interfaccia tra le navi e la terraferma grazie all'applicazione di sistemi di identificazione automatica delle navi e di scambi di dati sulla sicurezza marittima basati sul ricorso alle nuove tecnologie;
- la semplificazione delle procedure amministrative e doganali mediante il ricorso alle operazioni on-line e la creazione di uno sportello unico per il trattamento dei dati;
- il miglioramento dell'efficienza dei porti e l'elaborazione di indicatori di prestazione validi per tutte le modalità di trasporto;
- la definizione a livello locale delle modalità per la gestione dei porti, evitando un'armonizzazione delle pratiche a livello UE e garantendo un adeguato grado di autonomia alle autorità portuali, anche sotto il profilo finanziario;
- l'adozione di orientamenti in materia di aiuti di Stato a favore dei porti per stabilire un quadro giuridico per il finanziamento pubblico;
- la diffusione delle migliori prassi sulla trasparenza degli oneri portuali, incentivando il ricorso a tali oneri anche per favorire l'uso di navi meno inquinanti;

- la trattazione dei problemi in materia di concorrenza con i porti dei paesi terzi nell'ambito delle relazioni esterne dell'UE, incoraggiando la cooperazione con i paesi vicini al fine di stabilire regole di concorrenza più armoniose;
- l'avvio di un dialogo strutturato tra i porti e le città per consentire una maggiore integrazione tra queste due dimensioni;
- l'istituzione di un comitato europeo di dialogo settoriale per il settore portuale anche al fine di favorire la partecipazione delle parti sociali all'ammodernamento ed alla creazione di posti di lavoro più numerosi e di migliore qualità;
- l'elaborazione di un quadro per il reciproco riconoscimento della formazione dei lavoratori portuali per favorirne la mobilità sull'intero territorio dell'UE;
- un controllo rigoroso dell'applicazione nei porti delle regole comunitarie in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Consultazione sulla politica portuale dell'UE
Il 19 giugno 2012 la Commissione europea ha lanciato una consultazione online per acquisire il parere delle parti interessate sulla necessità di potenziare il ruolo dei porti e di sfruttarne le potenzialità ai fini del miglioramento della crescita, dell'occupazione e della concorrenza nell'UE. I risultati della consultazione saranno discussi nel corso di una conferenza ad alto livello che si svolgerà a Bruxelles il 25 e 26 settembre prossimi.

La conferenza sarà articolata in una serie di workshop dedicati a specifiche questioni quali: gli aspetti sociali (prospettive per la creazione di nuovi posti di lavoro, necessità di lavoratori specializzati, condizioni di salute e sicurezza sul lavoro); l'incremento dell'efficienza, della produttività e della crescita sostenibile dei porti da qui al 2020; le concessioni ed i contratti pubblici anche in vista della prossima adozione di una specifica direttiva sulle concessioni (COM(2011)897) che dovrebbe applicarsi anche ai porti; il finanziamento pubblico e privato dei porti; il ruolo dei porti nell'ambito del nuovo impianto TEN-T (vedi oltre); l'applicazione delle regole del mercato interno ai servizi portuali al fine di garantire una concorrenza leale tra i porti UE e all'interno di ogni singolo porto; la semplificazione delle procedure amministrative anche attraverso il ricorso alle nuove tecnologie delle informazioni e delle comunicazioni.
I porti nell'ambito delle reti TEN-T

La comunicazione e la consultazione precedentemente richiamate si inseriscono nell'ambito della riflessione in corso sulla revisione della politica dell'UE in materia portuale, anche alla luce del ruolo centrale che viene riconosciuto ai porti dai futuri orientamenti per le reti transeuropee di trasporto[1] (COM(2011)650) e dal Meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe facility) (COM(2011)665).

Tale meccanismo definisce la dotazione finanziaria necessaria per la realizzazione di infrastrutture prioritarie nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile definiti dalla Strategia Europa 2020.

In base a quanto prospettato dalla Commissione, la rete TEN-T dovrebbe essere articolata in due livelli:

- una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale. Tale rete sarebbe essenzialmente di competenza dei singoli Stati membri e dovrebbe contribuire a rafforzare la coesione territoriale, economica e sociale;
- una rete centrale a livello UE o core network, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto in quanto comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore valore strategico per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore valore aggiunto europeo quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali, necessari per garantire la libera circolazione di merci e passeggeri all'interno dell'UE. La rete centrale permetterà collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini e dovrà

rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale.

La rete centrale interesserà, tra l'altro, 83 porti europei principali mediante collegamenti ferroviari e stradali; inoltre, ogni corridoio della rete centrale dovrà includere porti marittimi e loro accessi. Nel promuovere i progetti di interesse comune, al fine di favorire l'intermodalità, gli Stati membri, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture dovranno garantire che:

- i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria della rete globale e offrano almeno un terminale merci;
- i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie, strade o vie navigabili della rete globale;
- i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o dispongano delle attrezzature necessarie a garantire le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti e i residui del carico delle navi.

Sempre con riferimento alla dimensione portuale, nella proposta sugli orientamenti TEN-T si annette grande importanza alla realizzazione delle autostrade del mare che comprendono i collegamenti tra porti marittimi della rete globale nonché impianti portuali, tecnologie di informazione e comunicazione come i sistemi elettronici di gestione della logistica, procedure doganali, amministrative e di sicurezza, infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.

I progetti di interesse comune per le autostrade del mare dovranno essere proposti da almeno due Stati membri e dovranno costituire: 1) la componente marittima di un corridoio o tra due corridoi della rete centrale; 2) un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti di tale rete; 3) un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale. Tali progetti potranno anche comprendere attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come quelle destinate a migliorare le prestazioni ambientali, garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, il rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione di processi, procedure e dell'elemento umano, le piattaforme ICT e i sistemi di informazione, tra cui i sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

Il 7 giugno 2012 il Consiglio trasporti ha avviato l'esame in prima lettura delle due proposte riguardanti gli orientamenti TEN-T e il Meccanismo per collegare l'Europa, che seguono la procedura legislativa ordinaria.

Le Commissioni Trasporti e Industria del Parlamento europeo approveranno una relazione sulla proposta relativa al Meccanismo per collegare l'Europa il 27 novembre 2012, in vista dell'esame da parte della plenaria in prima lettura presumibilmente a gennaio 2013. Anche la proposta sugli orientamenti TEN-T dovrebbe essere esaminata dalla Commissione Trasporti del PE a novembre in vista del successivo esame in prima lettura da parte del PE.

Nel documento finale sulla proposta di regolamento approvato l'11 luglio 2012 dalla IX Commissione trasporti della Camera si sottolinea, tra le altre cose, l'esigenza di:

- valorizzare il ruolo dell'Italia come piattaforma ideale per le connessioni mediterranee e trasversali in Europa, con una particolare attenzione, nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, alle realtà portuali ed ai collegamenti con le Isole;
- considerare il ruolo strategico, nell'ambito della rete centrale, che potrebbero assumere la realizzazione di un asse multimodale in grado di raccordare i porti dell'Alto Tirreno con quelli dell'Adriatico e lo sviluppo delle opere collegate al corridoio Baltico-Adriatico, lungo la dorsale Adriatica

Emendamento proposto sul risarcimento per amianto L. 84/1994, art. 28

L'Autorità Portuale di Venezia continua ad essere interessata dalle continue azioni legali di risarcimento danni promosse:

- da ex lavoratori portuali affetti da placche pleuriche;
- da eredi di ex lavoratori portuali per l'indennizzo di ogni danno, sia *iure hereditatis* sia *iure proprio*, patito in conseguenza della malattia e del conseguente decesso per mesotelioma o microcitoma polmonare.

Malattie, queste, strettamente collegate all'esposizione prolungata a polveri d'amianto durante lo svolgimento di attività portuali in ambito portuale. A fronte di detti contenziosi (sono oltre 30 le cause ad oggi pendenti in vari gradi di giudizio), l'Autorità Portuale di Venezia rischia di dover risarcire - senza la compartecipazione del Ministero delle Infrastrutture da cui l'ex Provveditorato al Porto dipendeva direttamente - danni per oltre a € 2 milioni. Oltre alla rifusione delle spese di lite, di CTU e CTP.

A tutto ciò si aggiungano le garanzie fideiussorie che l'Ente ha rilasciato per un totale di € 800.000,00 a favore di INAIL.

Alla luce di quanto sopra, è facile intuire l'enorme danno economico che la scrivente Amministrazione (così come altre Autorità Portuali colpite dal medesimo problema, ad es.: Trieste e Genova) sta patendo da diversi anni.

Un danno che ha evidentemente un grave peso sul bilancio dell'Autorità Portuale per la quale, come noto, la Legge n. 84/1994 ha definito l'autonomia finanziaria senza prevedere alcuna entrata ordinaria da parte dello Stato.

Ciò detto, si ritiene necessario un intervento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione anzitutto del fatto che le pretese risarcitorie si riferiscono a periodi previgenti la Legge n. 84/1994, di talché i relativi oneri dovrebbero far carico allo Stato, così come del resto è avvenuto per tutti i debiti pregressi dei cessati Enti Portuali.

D'altra parte non ci si può dimenticare che l'istituzione del Fondo per le vittime dell'amianto (Finanziaria 2008) ha di fatto riconosciuto il particolare rilievo sociale dei danni da asbesto, rispetto ai quali è stata estesa la copertura assicurativa INAIL, e ciò a tutela delle singole imprese che, diversamente, si troverebbero a sopportare per intero l'indennizzo del danno.

In tal senso è auspicabile la modifica proposta all'art. 28 (al primo comma dell'art. 28 della L. 84/94, dopo le parole "maturati alla medesima data," sono aggiunte le seguenti "nonché gli importi maturati successivamente per risarcimento danni derivante dall'esposizione ad amianto di lavoratori portuali"): tale disposizione, disciplinante di fatto la copertura finanziaria nel passaggio da organizzazioni portuali ad Autorità Portuali, potrebbe essere opportunamente integrata:

a) prevedendo espressamente all'interno dello stanziamento dell'epoca (1.000 miliardi di lire) anche la copertura per il risarcimento dei danni da esposizione all'amianto eventualmente accertati in capo a lavoratori delle organizzazioni portuali (anche già cessati) oppure

b) prevedendo successivi rifinanziamenti in relazione a sopravvenienze passive ricollegabili ai rapporti di lavoro in essere (o già cessati) alla data del passaggio da Provveditorati ad Autorità.

11. I soggetti da coinvolgere nell'Accordo di Programma

In presenza di una situazione di crisi economica generale, la Giunta regionale ha ritenuto di dover ripensare le prospettive del modello di sviluppo economico e sociale del Veneto, per affrontare i cambiamenti in corso, e ha provveduto, con proprio provvedimento n. 1949 del 27 luglio 2010, a istituire il "Tavolo regionale per lo sviluppo del Veneto" che prevede la partecipazione del Presidente della Regione, dei componenti della Giunta Regionale, degli Enti Locali e delle Parti Sociali, con l'obiettivo di individuare e promuovere gli elementi di crescita dell'economia, per lo sviluppo della Regione.

La finalità che si è proposta il Tavolo è quella di innovare i metodi tradizionali di approccio alla programmazione, attraverso il coinvolgimento di tutte le rappresentanze del territorio, per tracciare una strada condivisa di obiettivi da raggiungere e di azioni concrete immediatamente attivabili, per consentire la crescita socio-economica del territorio.

In linea con il principio della concertazione che caratterizza l'attività programmatoria della Regione, l'obiettivo dell'Amministrazione è stato quello di mettere insieme le forze istituzionali e di rappresentanza sociale, elaborare un'analisi della situazione e fare sintesi delle proposte operative concrete per lo sviluppo del territorio, individuando i settori sui quali concentrare prioritariamente l'attenzione e selezionando gli strumenti regionali che possano favorire e accelerare la ripresa produttiva e occupazionale.

I lavori del Tavolo hanno portato alla stesura di un documento denominato "Patto per il Veneto", illustrato nel corso di una riunione tenutasi in data 13 aprile 2012 alla presenza dei componenti del Tavolo per lo Sviluppo. Tale documento descrive i principali interventi che l'Amministrazione intende porre in essere a livello regionale per favorire la ripresa socio - economica del territorio.

Con successivo provvedimento n. 687 del 2 maggio 2012, la Giunta Regionale ha formalmente approvato il "Patto per il Veneto" e nella stessa giornata il documento è stato sottoscritto dalle parte sociali che ne hanno condiviso i contenuti.

Tale documento è stato integrato con nuove proposte dalla deliberazione della Giunta regionale n. 2296 del 20 novembre 2012.

In tale contesto, il superamento della situazione di forte compromissione ambientale e di declino delle attività industriali tradizionali nell'area di Porto Marghera, richiede strategie condivise e azioni sinergiche tra tutti gli attori coinvolti.

Il giorno 12 ottobre 2010, convocati dal Presidente della Regione del Veneto, si sono riuniti a Venezia i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Organizzazioni datoriali e sindacali e dell'Autorità Portuale di Venezia, per l'istituzione del Tavolo Permanente per Porto Marghera e aree limitrofe.

Scopo del Tavolo di lavoro è stato quello di rinnovare una linea di condotta unitaria tra i diversi portatori di interesse, già articolatasi nel tempo attraverso la definizione di specifici documenti di indirizzo, più sopra ricordati, per la reindustrializzazione di Porto Marghera, mettendo assieme tutti gli attori, non per un singolo settore, ma per tutti quelli che possono essere attivati per una ripresa delle attività economiche.

Le fasi successive del lavoro sono state organizzate dalla Direzione Progetto Venezia attraverso il coordinamento di quattro Gruppi di lavoro (Bonifiche; Destinazione d'uso delle aree; Progetti d'investimento; Occupazione).

Il lavoro ha condotto, da un lato, a formalizzare, attraverso l'adozione della deliberazione Giunta regionale n. 2203 del 21.09.2010, la richiesta al Governo nazionale della dichiarazione di crisi industriale complessa per Porto Marghera e zone limitrofe, in particolare dell'isola di Murano, ai sensi del Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 24 marzo 2010, e, dall'altro, a pervenire all'Accordo di programma del 16 aprile 2012 con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Sono individuati come soggetti portatori di interessi collettivi, per la sottoscrizione dell'Accordo di programma, e per intervenire per la definizione degli accordi di dettaglio, operando come uno "sportello unico", le Istituzioni di governo del territorio **la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia e/o Città Metropolitana[4], e il Comune di Venezia**, e, in specifici e limitati casi che investono la specifica sfera di competenze, il Magistrato alle Acque di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia.

Gli altri soggetti interessati agli effetti dell'Accordo di Programma con il Ministero dello Sviluppo Economico, posto che la Regione del Veneto svolga un ruolo di coordinamento in sede locale, e il Tavolo svolga una funzione di Comitato di Sorveglianza sugli interventi, possono essere individuati tra:

- ARPAV
- Camera di Commercio Industria Artigianato di Venezia
- Ente Zona Industriale di Porto Marghera
- Confindustria Venezia
- Apindustria Venezia
- Confartigianato Venezia
- CGIA Mestre
- CNA Venezia
- Camera del lavoro CGIL Venezia
- UST - CISL Venezia
- CSP - UIL Venezia
- C.I.S.A.L. Venezia
- categorie sindacali interessate per materia;
- soggetti che operano per il rilancio del settore del vetro di Murano (Consorzio Promovetro Murano).

11.1 Partecipazione delle società regionali

La Regione del Veneto, ai sensi dell'art. 50 del proprio Statuto, **può costituire o partecipare a società** "per attività e servizi inerenti allo sviluppo economico e sociale che, per loro natura, non possano essere delegati a enti locali o espletati avvalendosi dei loro uffici".

Attualmente **le società di capitali partecipate** dalla Regione del Veneto, direttamente o tramite la Veneto Sviluppo S.p.A., svolgono la loro attività in campi ritenuti essenziali per lo sviluppo economico e sociale, quali la ricerca e l'innovazione, la finanza, le infrastrutture, i trasporti, la gestione patrimoniale, l'internazionalizzazione.

Veneto Sviluppo SpA è la società finanziaria, partecipata al 51% dalla Regione del Veneto e per il restante 49% da undici gruppi bancari nazionali e regionali, che contribuisce ad attuare le linee di programmazione economica dell'ente regionale attraverso l'attivazione e la gestione di specifici strumenti finanziari a favore delle piccole e medie imprese venete appartenenti a pressoché tutti i settori di attività.

[4] L. 5 maggio 2009, n. 42 , art. 18, comma 7 del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, L. 7 agosto 2012 , n. 135

L'attività della Società consiste nell'assicurare alle PMI l'accessibilità agli strumenti finanziari messi a diposizione, nel rafforzare l'operatività degli intermediari che in Veneto operano a favore della crescita del sistema produttivo e nel realizzare progetti di supporto allo sviluppo regionale in settori strategici.

Veneto Sviluppo realizza, inoltre, interventi sul capitale di rischio delle imprese, agendo con il duplice ruolo di holding di partecipazioni e di finanziaria di investimento e avendo come obiettivi sia la promozione del tessuto economico veneto, costituito principalmente da PMI, sia la creazione di condizioni di competitività complessiva del sistema territoriale e infrastrutturale regionale. Su questo fronte, Veneto Sviluppo interviene con operazioni condotte sia con risorse proprie sia attraverso lo strumento del Patrimonio Destinato.

Veneto Innovazione SpA è un'agenzia in house della Regione del Veneto ed è stata istituita con la legge regionale del 6 settembre 1988 n.45, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare la ricerca applicata e l'innovazione all'interno del sistema produttivo veneto, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese orientate a perseguire un accentuato livello tecnologico, un miglioramento della situazione ambientale e la qualificazione delle risorse umane.

Veneto Innovazione raccoglie e coordina le risorse scientifiche, organizzative e finanziarie esistenti o confluenti nel Veneto, con l'obiettivo di diffondere le informazioni acquisite sui processi innovativi e sui risultati di ricerca conseguiti e di stimolare la crescita tecnologica delle piccole e medie imprese.

Veneto Nanotech Scpa ha come scopo l'istituzione di una organizzazione comune tra i partecipanti finalizzata al coordinamento, la promozione e lo svolgimento delle attività di ricerca e sviluppo nel settore delle nanotecnologie e delle attività connesse e funzionali alle applicazioni industriali di tali tecnologie.

La ***Società Venezia Edilizia Canalgrande Spa*** ha come oggetto sociale la realizzazione, ristrutturazione, gestione, acquisizione e vendita di beni immobili.

Veneto Lavoro è stato istituito dalla legge regionale n. 31/98, quale Ente strumentale della Regione con personalità giuridica di diritto pubblico, dotato di autonomia organizzativa, amministrativa, contabile e patrimoniale.

Veneto Lavoro, nell'esercizio delle sue funzioni prevalentemente di natura tecnico-strumentale, si pone come organo di supporto delle istituzioni e degli altri organismi, assicurando qualificati servizi in tema di programmazione, gestione e valutazione delle politiche del lavoro.

Veneto Promozione è la società che ha assorbito le competenze del Centro Estero delle Camere di Commercio del Veneto e che gestisce tutte le iniziative e i finanziamenti per la promozione del turismo, dei prodotti del settore manifatturiero e dell'internazionalizzazione delle imprese.

Veneto Acque SpA. ha come mission quella di garantire ai cittadini piena e sicura disponibilità di un prodotto indispensabile quale l'acqua potabile.

La società ha per oggetto la realizzazione del Modello Strutturale degli Acquedotti del Veneto, schema Veneto centrale.

La società ha ottenuto la concessione dalla Regione Veneto relativamente alla progettazione, l'esecuzione e la gestione delle reti, delle strutture e delle opere connesse al servizio idrico integrato, secondo lo Schema Acquedottistico del Veneto Centrale (S.A.VE.C), offrendo inoltre servizi di consulenza, studio e ricerca nell'ambito della riorganizzazione del sistema acquedottistico regionale.

Sistemi Territoriali Spa ha per scopo la realizzazione e la gestione di infrastrutture civili, industriali, ferroviarie, idroviarie e l'esercizio dei servizi di trasporto di persone e/o cose.

12. Le modalità attuative del PRRI

Con la sottoscrizione dell'Accordo di programma, di cui all'art. 27, comma 3, del decreto legge 22 giugno 2012, n .83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, sono disciplinati:

- gli interventi agevolativi,
- l'attività integrata e coordinata delle amministrazioni centrali, della regione, degli enti locali e dei soggetti pubblici e privati,
- le modalità di esecuzione degli interventi,
- la verifica dello stato di attuazione del PRRI
- la verifica del rispetto delle condizioni fissate.

Il Gruppo di coordinamento, di cui all'art. 1, comma 6 del D.M. in materia di riconversione e riqualificazione produttiva delle aree di crisi complessa, e le Direzioni Generali del Ministero dello Sviluppo Economico competenti per materia, individuano gli strumenti agevolativi idonei all'attuazione degli interventi del PRRI, che sono disciplinati dallo stesso Accordo di programma.

La conferenza di servizi relativa agli interventi di bonifica nel S.I.N. è indetta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che costituisce l'amministrazione procedente.

La conferenza di servizi relativa all'intervento di reindustrializzazione, il cui termine per la conclusione è compreso fra novanta e trecentosessanta giorni, è indetta dal Ministero dello Sviluppo Economico, che costituisce l'amministrazione procedente.

Le conferenze di servizi sono indette a Venezia, ai sensi dell'articolo 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ad esse partecipano i soggetti pubblici coinvolti nell'Accordo di Programma e i soggetti privati proponenti le opere e gli interventi.

L'assenso espresso dai rappresentanti degli enti locali, sulla base delle determinazioni a provvedere degli organi competenti, sostituisce ogni atto di pertinenza degli enti medesimi.

Alle conferenze dei servizi sono ammessi gli enti, le associazioni e le organizzazioni sindacali interessati alla realizzazione del programma.

Fatta salva l'applicazione delle norme in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Autorizzazione Ambientale Integrata, all'esito delle due conferenze di servizi, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con la Regione, si autorizzano rispettivamente la bonifica e la eventuale messa in sicurezza nonché la costruzione e l'esercizio degli impianti e delle opere annesse.

La stipula dell'Accordo di programma costituisce riconoscimento dell'interesse pubblico generale alla realizzazione degli impianti, delle opere e di ogni altro intervento connesso e funzionale agli obiettivi di risanamento e di sviluppo economico e produttivo.

La definizione delle modalità di monitoraggio per il controllo dell'adempimento degli impegni assunti e della realizzazione dei progetti sono demandate alla Regione del Veneto, in collaborazione con il Tavolo Permanente per Porto Marghera.

I soggetti privati che non rispettino il cronoprogramma approvato per l'esecuzione degli interventi possono essere sanzionati con misure economiche (es. sospensione o revoca dei finanziamenti pubblici).

È opportuno sostenere tutti gli investimenti in linea con gli obiettivi del PRRI, che forniscono adeguate garanzie finanziarie, industriali e occupazionali e che perverranno entro i 3 anni di validità dell'accordo.

Le agevolazioni e i benefici previsti dal PRRI vanno estesi anche alle realtà esistenti, presenti entro il perimetro dell'area di crisi complessa, qualora queste dovessero procedere a investimenti per potenziare il business e che rispondano al criterio dello sviluppo sostenibile.

OSSERVATORIO PER PORTO MARGHERA
Autorità Portuale di Venezia
Comune di Venezia
Ente della Zona Industriale di Porto Marghera

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE ATTIVITÀ ECONOMICHE PRESENTI NELL'AREA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA

gennaio 2013

1. PORTO MARGHERA: ATTIVITÀ INSEDIATE E ANDAMENTO OCCUPAZIONALE

1.1 Risultati del censimento 2012

Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi. Secondi i dati dell'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, nel 2011 nel polo di Porto Marghera lavoravano 13.991 addetti diretti suddivisi in 690 aziende.

I settori cosiddetti "tradizionali" dell'area sono quelli industriali, che interessano ancora 62 aziende e circa il 40% degli addetti. Tra i settori industriali prevalgono la meccanica (con 1.420 addetti) e la chimica (con 765 addetti).

Tra il 2009 e il 2011 i settori con le più pesanti perdite occupazionali in termini di unità sono stati in settore meccanico (493 unità che significa il 25,77%) e il settore chimico (212 unità che significa il 21,69%). Una sofferenza particolare nel settore ceramica, vetro, refrattari, edili e materiali da costruzione con 107 unità, ma con una percentuale di ben il 29,31% in meno.

Si ricorda inoltre come l'attività petrolchimica fosse la funzione prevalente del polo di Marghera a metà degli anni Sessanta (circa 14 mila addetti sui 33 mila complessivi nel 1965).

Gli addetti del settore metallurgico e siderurgico sono aumentati del 13,34 % rispetto al 2009, ma calati del 10,58% rispetto al 2010.

Il 64,23% degli addetti e ben il 91% delle aziende del polo produttivo di Marghera appartiene agli "Altri settori", voce che comprende comparti terziari che hanno caratterizzato la riconversione produttiva del polo industriale negli ultimi 15 anni: logistica, trasporti, attività professionali e di servizio alle imprese, Pubbliche Amministrazioni. Tra il 2009 e il 2011, gli addetti sono diminuiti del 16,37%.

Anno	**2009**			**2010**			**2011**		
Settori	n. unità operative	n. addetti	%	n. unità operative	n. addetti	%	n. unità operative	n. addetti	%
ALIMENTARE	6	141	1,03	5	128	0,97	4	126	1,11
ACQUA,GAS, ENERGIA ELETTRICA	9	558	4,06	9	484	3,67	7	428	3,76
CERAMICA, VETRO, REFRATTARI, EDILI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	12	365	2,65	11	381	2,89	7	258	2,26
CHIMICO	8	977	7,11	7	903	6,84	7	765	6,72
MECCANICO	30	1913	13,91	29	1483	11,24	25	1420	12,47
METALLURGICO E SIDERURGICO	6	517	3,76	6	652	4,94	4	586	5,14
PETROLIFERO	11	529	3,85	9	562	4,26	8	491	4,31
ALTRI SETTORI	676	8750	63,64	652	8605	65,20	628	7317	64,23
TOTALE GENERALE	758	1 3.750	100	728	13.198	100	690	11.391	100

Tabella 1 : aziende di Porto Marghera – andamento occupazionale per settori merceologici

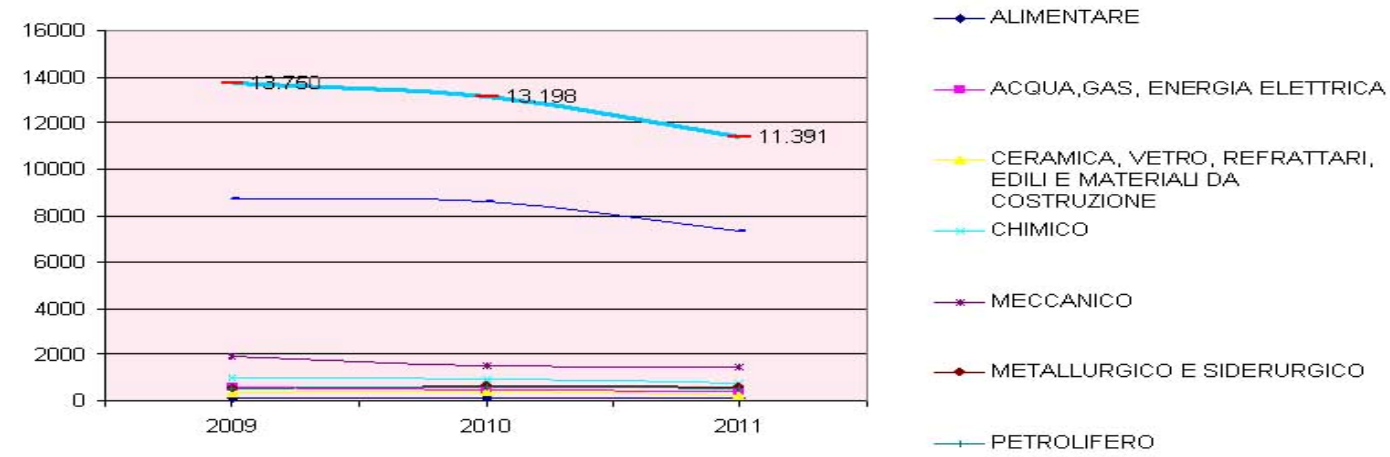


Figura 1: variazione del numero di addetti a Porto Marghera per settori merceologici

Anno	2009		2010		2011	
Classi	n. aziende	n. addetti	n. aziende	n.addetti	n. aziende	n. addetti
da 1 a 50	717	6885	681	6313	646	5461
da 51 a 100	20	1548	29	2110	27	1881
da 101 a 250	14	1987	12	1828	12	1670
da 251 a 500	6	2144	5	1739	4	1338
oltre 500	1	1186	1	1200	1	1041

Tabella 2: aziende di Porto Marghera – andamento occupazionale per classi di addetti

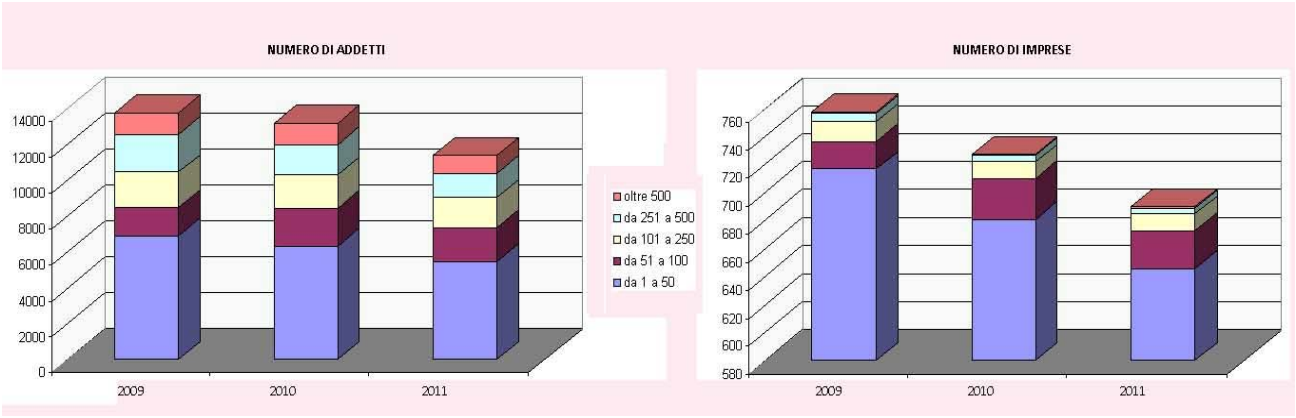


Figura 2: variazione del numero di addetti a Porto Marghera per classi di addetti

1.2 L'impronta occupazionale del porto di Venezia

Il monitoraggio delle attività economiche e degli occupati nel porto di Venezia misura, attraverso la definizione del parametro occupazionale, il valore del porto all'interno del sistema economico locale.

La rilevazione si è conclusa il 31 ottobre 2012. I dati raccolti, successivamente elaborati, formano il database dell'impronta occupazionale del Porto di Venezia.

Da una prima analisi dei dati emerge come l'impronta occupazionale e produttiva del Porto di Venezia sia di 1.178 aziende, per un totale di 16.886 addetti.

I risultati riflettono le trasformazioni in atto, che vedono una progressiva diminuzione delle lavorazioni industriali, compensate in parte da una sostanziale tenuta dei prodotti petroliferi e da un aumento del settore commerciale, così come rappresentato in figura 3.

Totale generale addetti	**16.886**
Servizi alla nave	**1.494**
Servizi alla merce	**1.657**
Servizi ai passeggeri	**1.535**
Servizi di banchina conto terzi	**1.317**
Servizi di banchina conto proprio	**292**
Altre attività portuali	**1.088**
Totale attività strettamente portuali	**7.383**
Attività industriali portuali	**1.654**
Totale attività portuali e industriali portuali	**9.037**
Altre attività di interesse portuale	**1.348**
Attività industriali	**1.736**
Altre attività non di interesse portuale	**3.826**
Totale altre attività produttive	**6.910**
Attività istituzionali	**939**

Tabella 3: Addetti occupati nel porto di Venezia

Totale generale imprese	**1.178**
Servizi alla nave	**174**
Servizi alla merce	**230**
Servizi ai passeggeri	**88**
Servizi di banchina	**55**
Altre attività portuali	**82**
Totale attività strettamente portuali	**629**
Altre attività di interesse portuale	**44**
Attività industriali	**9**
Altre attività non di interesse portuale	**482**
Totale altre attività produttive	**535**
Attività istituzionali	**14**

Tabella 4: Imprese operanti nel porto di Venezia

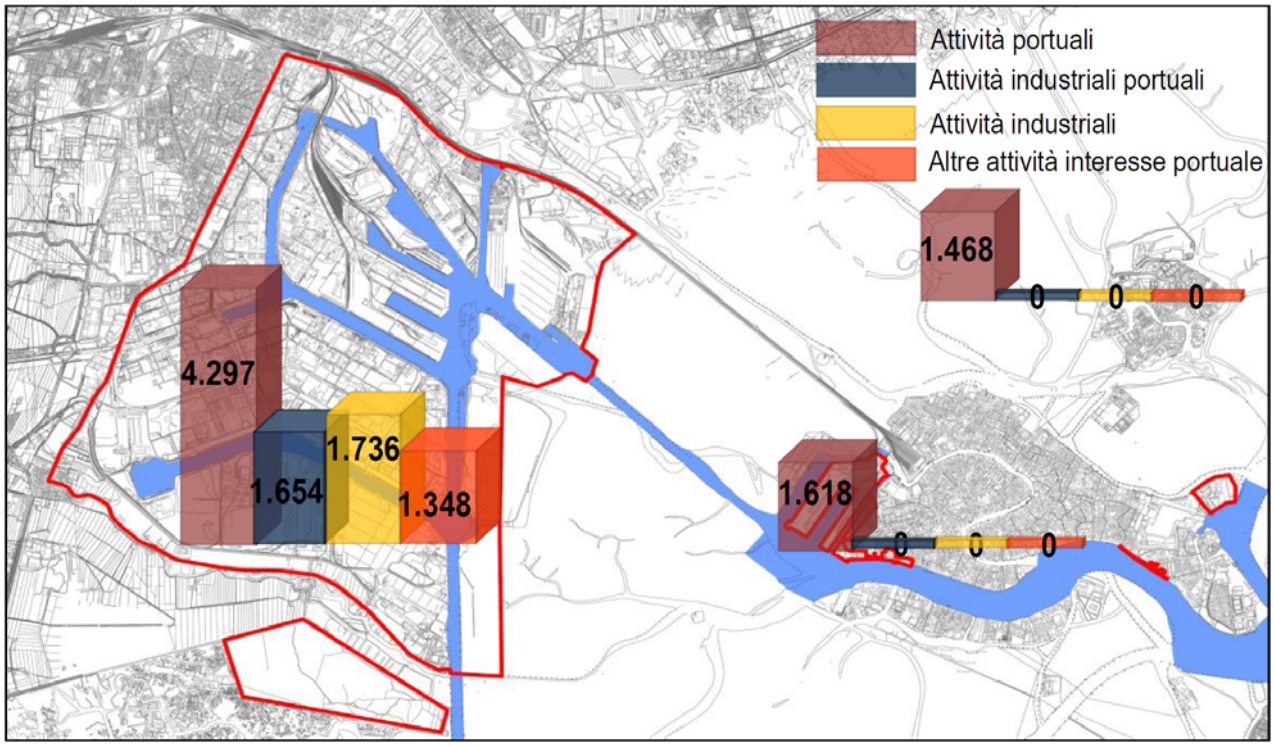


Figura 3: Ripartizione degli addetti nei due sottosistemi portuali e nelle aree non portuali