

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Si allontana il banchinamento del nuovo terminal cemento di Marghera

Nicola Capuzzo · Thursday, July 6th, 2023

Una “scelta minimalista”.

Questo sarebbe stato, secondo il verdetto della Commissione tecnica del Ministero dell’Ambiente, sull’assoggettabilità a procedura di Valutazione di impatto ambientale del progetto di banchinamento del nuovo terminal cemento [inaugurato \(per ora a mezzo chiatta\)](#) da General Sistem a Marghera, dare la non-assoggettabilità con prescrizioni. Esito “impossibile in questa fase di screening alla luce delle molteplici e evidenti carenze progettuali relativamente agli impatti generati dal progetto”.

Minimalista del resto è stato anche l’approccio della società guidata da Mauro Barbetta al progetto, che prevede di banchinare i 250 metri di molo avuti in concessione dall’Autorità di Sistema Portuale e dragare fino a 9 metri di profondità i fondali antistanti, con rimozione della scarpata di terra che rende impossibile l’accosto delle navi: lo Studio di impatto ambientale è stato infatti redatto in proprio, non è firmato da nessuno specialista e in intestazione riporta solo il logo, oltre che di General Sistem, di Punto Confindustria, ente di formazione della filiale veneta.

E, infatti, è stato demolito sia dai tecnici della Regione Veneto che da quelli del Ministero, anche in considerazione “dell’entità dell’opera e, conseguentemente, dei possibili effetti sulle componenti ambientali”, afferma la Commissione tecnica citando al riguardo le [roboanti dichiarazioni](#) rilasciate da Barbetta a mezzo stampa.

Particolarmente problematico il capitolo dragaggio, con una documentazione prima priva di dati di caratterizzazione e poi integrata in modo confuso e carente, tanto che, scrive la Commissione, “non è chiaro se General Sistem intenda gestire come dragaggi anche gli scavi previsti in banchina, non meglio descritti. A fronte del dichiarato dragaggio finalizzato al livellamento del fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, non sono dichiarati i volumi attesi e gli impatti conseguenti alla gestione di detti materiali, considerato pure che la caratterizzazione allo stato eseguita in 6 punti, su campioni prelevati fino alla quota di -12,00 m s.l.m.m, parallelamente all’asse della banchina demaniale della lunghezza di 295 m, posta lungo il Canale Industriale Sud, ha evidenziato una diffusa contaminazione, relativamente ad Arsenico, Cadmio, Mercurio, Piombo, Rame, Zinco e idrocarburi totali C6-C40, rispetto ai limiti delle tre classi A, B, C del Protocollo per il dragaggio e il reimpiego dei sedimenti nei canali di Venezia del 1993, che indicano valori crescenti dei livelli

di contaminazione ammessi rispetto ai diversi reimpieghi in ambito lagunare. (...) Al riguardo, si rappresenta che detto riferimento del 1993 appare obsoleto e non in linea con le più recenti normative. (...) Nulla, inoltre, è rappresentato in ordine alle aree di deposito temporaneo e al trasporto eventuale a discarica o in stabilimenti di recupero dei rifiuti, sia che sessi derivino dal materiale dragato sia dalle attività di produzione”.

Quadro critico, quindi, quello legato allo smaltimento, anche senza considerare che Barbeta nel 2009 fu condannato in primo grado a 3 anni e mezzo di reclusione nell’ambito di un processo per traffico e smaltimento illecito di materiali pericolosi legati ad attività della C&C risalenti al 2003 (dopo il primo grado, la Corte d’Appello di Venezia derubricò i reati di “illecita gestione, trasporto e smaltimento in proprio di rifiuti” a colposi – revocando le statuizioni civili conseguenti – così da determinarne l’estinzione per prescrizione prima del primo grado, ma per prescrizione l’appello non si celebrò nemmeno per gli altri imputati).

Ma in generale la Commissione “rimarca che i possibili impatti sulle diverse componenti ambientali in sede di cantiere non sono adeguatamente trattati e quasi trascurati in sede di esercizio. Manca inoltre un adeguato esame della situazione ante operam”. Fra le altre cose: è “totale l’assenza di approfondimento” in materia di emissioni in atmosfera, “lacunoso e carente” l’approccio per quel che riguarda le emissioni sonore, la salute pubblica “non è stata affatto presa in considerazione”, “ignorato qualsiasi riferimento sulla qualità delle acque marine, marino costiere e lagunari in relazione agli scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo”, “assente qualsiasi informazione e analisi in merito alla qualità delle acque di transizione, superficiali e sotterranee”, “assente l’inquadramento della matrice ambientale suolo e sottosuolo”, “non esaminati i possibili effetti cumulativi in considerazione di altri progetti di sviluppo portuale che ricadono sulla medesima area”, “totale assenza di un Piano di monitoraggio preliminare ambientale in fase ante operam in corso d’opera e post operam”, “esclusa senza fornire alcuna motivazione la possibilità di rischi rilevanti” derivante dalla presenza all’intorno di stabilimenti classificati come Rir (Rischio di incidenti rilevanti).

Impossibile quindi per la Commissione condividere il parere di General Sistem “che il progetto di modifica presentato non possa produrre impatti sull’ambiente circostante tali da necessitare l’attivazione di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale”. E impossibile, a questo punto, che General Sistem possa chiudere pratica e lavori entro fine anno come preventivato dal progetto.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, July 6th, 2023 at 4:00 pm and is filed under [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.