

2

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 FEBBRAIO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

**Audizione del ministro dell'ambiente,
senatore Giorgio Ruffolo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dell'ambiente e desidero innanzitutto ringraziare il ministro Ruffolo per aver accolto il nostro invito. L'indagine conoscitiva che stiamo conducendo dovrebbe fornirci gli elementi per una valutazione da parte della Commissione in merito a ciò che si dovrebbe fare in termini sia di flussi finanziari sia di coordinamento legislativo fra le varie iniziative esistenti e le leggi già operanti, nonché sugli elementi tecnici che consentano di dare una forte spinta ai programmi per il risanamento ed il rilancio di Venezia.

Il Ministero, di cui il senatore Ruffolo è responsabile, è particolarmente impegnato sul fronte dell'ambiente, materia alla quale la nostra Commissione è particolarmente interessata sia per ragioni istituzionali sia perché Venezia vive da vicino il problema della salvaguardia dell'ambiente, della sua laguna e delle aree attigue; pertanto, le dichiarazioni del ministro relative ai programmi già approntati saranno vagliate con grande attenzione.

Il Parlamento ed in particolare la nostra Commissione hanno intenzione di collaborare con il Governo per fornire in tempi brevi suggerimenti alle istituzioni preposte alla tutela di Venezia. Da ora la parola al ministro Ruffolo.

GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e la Commissione per l'odierno invito, che ho accolto molto positivamente. Cercherò di contenere il mio intervento per le esigenze del calendario della Commissione e del mio stesso lavoro. Del resto, voi conoscete perfettamente i dati fondamentali del problema, che possono essere schematicamente riepilogati, nonché la situazione attuale e le prospettive secondo l'ottica del Ministero per l'ambiente, con tutte le parzialità che potrete poi giudicare.

Devo premettere che per quanto riguarda il « progetto Venezia » purtroppo non posso esprimere il mio ottimismo di fondo, ma devo esternare una particolare preoccupazione, come ho fatto anche pubblicamente più volte; si tratta di uno di quei progetti che fanno emergere la contraddizione che spesso si manifesta nel nostro paese tra l'ampiezza e la complessità di determinati problemi – che richiederebbero direzioni integrate e lunghi orizzonti di tempo – e la frammentazione nello spazio e la precarietà nel tempo dei soggetti e delle durate. Certamente la pluralità dei soggetti preposti e delle competenze non agevolano il compito fondamentale di affrontare un problema di grandissima complessità come quello di Venezia in un quadro organico, con direzioni coerenti e lungo durate continue. Siamo invece di fronte ad una dispersione di soggetti, a continui mutamenti, interruzioni e modificazioni di indirizzi, di amministrazioni locali e nazionali; tutta questa frammentazione non lascia ben sperare per quanto riguarda la soluzione di uno dei problemi più critici, che non riguarda soltanto l'Italia, ma che investe il mondo

intero, cioè la salvezza di una grande città storicamente importante come Venezia.

Detto questo, passo ora ad illustrare i programmi già esistenti e quanto stiamo facendo con le relative difficoltà che si incontrano; come è mio dovere, mi esprimerò con grande franchezza.

È noto che l'atto fondamentale dell'attuale legislazione per Venezia è rappresentato dalla legge speciale n. 798 del 1984, che trae la propria origine da una catastrofe lagunare. È noto altresì che questa legge affronta il problema di Venezia con una certa unilateralità, che ne ha in qualche modo limitato l'efficacia e ne ha ritardato la funzione; l'affronta soprattutto, ma non esclusivamente, dal lato della salvaguardia, che è certamente il più critico, perché la minaccia della sommersione è reale ed incombente. L'ultima alluvione ha dato un segno sinistro per quanto riguarda le possibili sorti della città e non vi è dubbio che il nostro compito fondamentale sia quello di salvaguardare Venezia da una sommersione che ne provocherebbe la catastrofica distruzione.

Esiste inoltre il problema dell'inquinamento della laguna, nonché quello – che né la legge n. 798 né il progetto attuale affrontano – della delocalizzazione, della ristrutturazione e della nuova articolazione delle attività produttive, sociali ed economiche. Venezia è una città che muore: non occorre che vi ricordi che nel 1300 contava 150 mila abitanti mentre oggi ne ha 70 mila. Si tratta forse dell'unico esempio di una città del mondo industriale che abbia registrato un dimezzamento della sua popolazione dal Medioevo ad oggi.

La legge n. 798 provvedeva, in quanto provvedimento speciale, ad un'azione straordinaria di salvaguardia dalle acque attraverso barriere che furono definite dal consiglio superiore dei lavori pubblici prima in un modo e poi in un altro. In pratica, si passò dall'ipotesi di barriere fisse a quella più articolata, più moderna e più duttile delle barriere mobili, che è attualmente alla base del progetto che si sta ancora soltanto sperimentando, dopo

molti anni dall'approvazione di questa legge. All'indomani di tale approvazione sorsero polemiche e discussioni che vertevano soprattutto sulla necessaria contemporaneità delle operazioni fondamentali rappresentate dalla salvaguardia della laguna – difesa dalle acque e difesa delle acque (depurazione) – e dai tempi da osservare. Era del tutto evidente, da un punto di vista logico, che le due operazioni dovessero procedere simultaneamente, eppure non era facile realizzare questa contemporaneità per le ragioni di cui ho parlato all'inizio del mio intervento, cioè per la frastagliata gamma dei soggetti, per l'orizzonte estremamente limitato degli interventi nell'ambito delle loro competenze e, naturalmente, per la scarsità di mezzi. Ma se tale scarsità di mezzi è un fatto fondamentale, metterei ancor prima la capacità di direzione di un progetto così complesso.

Neanche in questa discussione emerse (e tuttora non è emerso), nonostante le insistenze da più parti, anche dalla nostra, il terzo problema: quello economico, sociale, produttivo e dei trasporti, che, a mio modo di vedere, non può essere considerato non interrelato con i primi due, cioè quelli relativi alla salvaguardia ecologica ed idrologica. Venezia, infatti, è una città priva di una sua motivazione economica essenziale, direi anche di una sua motivazione esistenziale. Tuttavia prescinderei da questo terzo elemento, per non complicare le cose e per riassumere in pochi tratti il problema così come noi lo vediamo.

La discussione sulla contemporaneità delle due operazioni di salvaguardia e di disinquinamento si protrasse per qualche anno e finalmente, dopo l'istituzione del Ministero dell'ambiente, il Presidente del Consiglio dei ministri affidò proprio a quest'ultimo un piano di disinquinamento e risanamento ambientale della laguna di Venezia – era il 1987, anno in cui io ho assunto la direzione del Ministero dell'ambiente – finalizzato alla realizzazione di un programma unitario di interventi ed esteso all'intero bacino scolante. Infatti, la legge n. 798 conteneva una limitazione molto chiara, cioè la limitazione

ad otto comuni della cosiddetta gronda lagunare della legge speciale. Gli otto comuni, però, costituiscono il terminale, dal punto di vista del disinquinamento, di una serie di afflussi e deflussi che provengono da circa 98 comuni del cosiddetto bacino scolante, che insiste sulla gronda lagunare; quindi nessun programma di disinquinamento è credibile se non affronta l'intero bacino scolante.

Questo era il compito che la Presidenza del Consiglio affidò al Ministero dell'ambiente e tale ministero assolvette a questo compito in piena collaborazione con la regione veneta. Direi che il progetto è stato elaborato in pieno accordo con la regione da cui è nato un piano di disinquinamento che la regione veneta ha, poi, in qualche modo integrato in un cosiddetto piano direttore più operativo, che è stato anch'esso a noi sottoposto e da noi approvato. Vi è stata, dunque, piena cooperazione, dopo di che nell'ambito del cosiddetto « comitatone », che — come il presidente ben sa — è l'organo di governo del sistema instaurato dalla legge n. 798, è stata identificata la necessità di collegare i due piani, quello di salvaguardia e quello di disinquinamento, in un unico progetto chiamato « progetto Venezia ».

Per essere breve, dico che le risultanze fondamentali di questo « progetto Venezia » possono essere riassunte in poche cifre. Esso riguarda due periodi e due funzioni: il periodo 1988-1991 (anni ormai largamente superati dalla realtà dei fatti e che possiamo indicare solo come anni di riferimento) che costituisce il primo quadriennio, ed il periodo 1992-1998, quindi un sessennio, per un totale di dieci anni. Nel primo periodo era previsto un intervento di 1.373 miliardi di lire per il disinquinamento e di 1.467 miliardi per la salvaguardia, per un totale di 2.840 miliardi; mentre per i sei anni successivi era previsto un investimento di 1.395 miliardi per il disinquinamento e di 1.741 miliardi per la salvaguardia, per un totale di 3.136 miliardi. Nel totale dei dieci anni previsti dal piano, dunque, il disinquinamento avrebbe comportato un investimento di 2.768 miliardi e la salva-

guardia un investimento di 3.208. Devo avvertire che queste cifre sono calcolate a valori storici, quindi devono, oggi, essere completamente rivalutate e non possono essere considerate come valide. Il fabbisogno indicato, inoltre, comprendeva gli 800 miliardi già erogati dalla legge speciale fino al 1988, di cui 250 per il disinquinamento e 550 per la salvaguardia. Nel frattempo si compiva anche un processo faticoso per quanto riguarda il piano di salvaguardia, che era riproposto e ridiscusso attraverso una decisione del consiglio superiore dei lavori pubblici, in qualche modo rimesso in discussione e poi di nuovo approvato dal « comitatone » stabilito per la salvaguardia di Venezia dalla legge speciale.

Il disegno di legge n. 2372, approvato dal Senato, ma non ancora dalla Camera, prevedeva per il triennio 1990-1992 altri finanziamenti per 550 miliardi: 185 per il disinquinamento, 245 per la salvaguardia e 120 distribuiti tra il comune di Venezia e le altre amministrazioni.

Sulla base del « progetto Venezia » risulta che, a fronte di un fabbisogno stimato in 2.840 miliardi per quanto riguarda i primi quattro anni del progetto, le risorse finanziarie pubbliche rese disponibili fino al 1988 e quelle definite come disponibili fino al 1991 ammontano a 1.230 miliardi. Risulta, pertanto, che qualora le previsioni finanziarie del disegno di legge n. 2372 fossero confermate, vi sarebbe una copertura di non più del 45 per cento degli interventi previsti dal progetto fin dal 1992: si pone quindi in piena evidenza il ruolo che dovrà assumere nel « progetto Venezia » il capitale privato, soprattutto attraverso il finanziamento del piano di disinquinamento, che non può essere affidato soltanto alle risorse pubbliche ma, attraverso il sistema delle tariffe e delle concessioni, anche alle imprese pubbliche o private.

Dicevo che il coordinamento di queste funzioni ha posto fin dall'inizio problemi estremamente ardui. Questi problemi hanno provocato un ritardo, una lentezza rispetto alle previsioni, quindi un continuo slittamento degli impegni, anche degli impegni di salvaguardia più ovvi —

come quello dell'escavo dei rii, quello delle fogne, che è relevantissimo nell'ambito particolare della struttura idraulica di Venezia, o quello edilizio – che hanno subito gravi ritardi. Poiché tutti i problemi sono interdipendenti, il ritardo di uno implica il ritardo degli altri, quindi una situazione estremamente frustrante.

Su questa condizione sono sorte, a proposito ed in occasione della famosa questione dell'Esposizione universale, una proposta ed una reazione a questa proposta, ambedue di caratteristiche molto ampie nell'opinione pubblica nazionale ed internazionale. Era facile prevedere – lo scrissi, ahimé, in un articolo – che una volta esaurita la commozione, la nuvola si sarebbe dissolta ed il problema di Venezia avrebbe continuato a stagnare nella sua laguna e, purtroppo, questa è in gran parte la situazione.

Quali che siano il merito ed i demeriti della proposta, essa aveva almeno una caratteristica positiva, quella di richiamare l'attenzione su questo problema e di sollevare attorno a Venezia grandi interessi che potessero in qualche modo disincagliare il problema stesso dalle secche in cui si è arenato. Gli stessi critici di questa proposta si sono resi conto della necessità di trasferire la questione dal livello della quotidianità – nel quale tanti nostri problemi ristagnano – a quello della straordinarietà, al fine di affrontare i suoi aspetti in un ambito finalmente di lungo termine e con grande impegno finanziario, tecnico, operativo e direi quasi politico e morale. Il senatore Riva, per esempio, affrontò il problema proponendo una autorità che riassumesse in sé l'insieme delle competenze, una specie di grande doge. Si trattava di una proposta che aveva almeno il merito di dare un'attenzione particolare al problema.

GIANFRANCO ROCELLI. Ma non era una proposta originale.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Non era praticabile; per quanto mi riguarda, ho espresso scetticismo su di essa. Non esiste più la repubblica di Venezia, ma vi è una situazione nella quale

non è pensabile che le competenze, le autonomie e le istanze esistenti possano essere annullate e possa essere creato un *deus ex machina* (o « *ex laguna* ») che risolvesse tutti i problemi, come del resto ammetteva lo stesso senatore Riva.

La proposta più ragionevole era quella di costituire un sistema di governo, complesso ma coordinato, riconoscendo che l'autorità politica non può che essere quella del cosiddetto comitato. Non vi può essere altra autorità politica di quella che pone attorno ad uno stesso tavolo, e nell'ambito di una stessa responsabilità e livello, il Governo nelle sue varie articolazioni (ambiente, lavori pubblici, beni culturali, trasporti, marina mercantile), la regione, la provincia e i comuni direttamente interessati. È questo il « comitatone » e riteniamo che debba essere salvaguardato come autorità politica proprio per la salvaguardia di Venezia. Tuttavia, al di sotto di esso non esistono strutture che consentano di garantire l'operatività dei piani che il comitato approva.

È stato approvato il « progetto Venezia », cioè il combinato dei due piani di disinquinamento e di salvaguardia, in tempi relativamente serrati, alla fine del 1988. Il Ministero dell'ambiente e la regione lo avevano predisposto in sei mesi, quindi anche essi in tempi molto accelerati, ma da allora non sono stati compiuti progressi istituzionali convincenti per quanto riguarda la garanzia dell'operatività del piano medesimo. I problemi sono quelli tradizionali relativi al modo in cui far avanzare le due grandi operazioni di salvaguardia e disinquinamento in un insieme coerente e nell'ambito di un coordinamento istituzionale efficace. Vi sono competenze varie; si tratta di vedere se esiste la possibilità e l'autorità necessaria a poterle combinare. Naturalmente la regione difende le sue competenze, peraltro ineccepibili, sulle operazioni di disinquinamento ambientale. Altrettanto ineccepibile è la competenza del Governo per quanto riguarda le grandi opere idrauliche di salvaguardia, per le quali si è ricorso, in base alla legge

n. 798, ad una concessione unitaria, al Consorzio Venezia Nuova, che raggruppa alcune delle più grandi imprese nazionali, pubbliche e private. Eppure, la simultanea combinazione di queste operazioni non decolla. Uno dei problemi fondamentali risiede nel fatto che questo sistema, concepito come un tavolo a due gambe, in realtà dovrebbe averne una terza, la ristrutturazione industriale. Per il momento il sistema è composto da due colonne e un architrave. Una colonna è rappresentata dal Consorzio Venezia Nuova il quale procede faticosamente, dal momento che deve operare nell'ambito di un groviglio di autorizzazioni, di controlli preventivi e successivi ed a volte di opposizioni latenti e patenti; eppure si muove lungo il programma di salvaguardia.

Come sapete la fase di sperimentazione è stata compiuta, si ha un prototipo delle famose barriere mobili e ciò assicura che le tecnologie siano adeguate a questa impresa. Ma proprio le barriere mobili implicano un'azione di disinquinamento che deve essere svolta contemporaneamente, in modo che le due operazioni si controllino a vicenda.

L'altra colonna semplicemente non esiste perché l'azione di disinquinamento presenta due lacune: la regione non ha i mezzi finanziari per poterla svolgere e non ha neppure le strutture operative. Anch'essa è un'operazione (si tratta di una convinzione molto precisa del Ministero dell'ambiente) che non può che essere coordinata in modo assolutamente unitario; innanzitutto deve abbracciare l'intero bacino scolante e ciò implica un sistema di ingegneria particolarmente complesso. In secondo luogo, l'operazione deve poter essere finanziata non soltanto con risorse pubbliche ma anche private e ciò implica un sistema di autorizzazioni, di concessioni, anch'esso molto complesso, oltre alla possibilità di stabilire termini di tempo coerenti e combinati con le operazioni di salvaguardia. Pertanto vi deve essere qualcuno (l'architrave) che unisca queste due colonne ma che non esiste. Di qui la proposta del Ministero dell'ambiente al « comitatone ». Il

Ministero ha detto di poter svolgere, come è stato finora, una funzione relativa al disinquinamento, preparando un piano che naturalmente dovrà essere continuamente riveduto insieme alla regione, ma non può dare alcuna garanzia che questo piano possa essere svolto se non si realizza un'infrastruttura di coordinamento, se non si realizza la pari funzionalità, se di fronte al Consorzio Venezia Nuova – per dirlo chiaramente – non vi è un organismo altrettanto operativo, unitario ed efficace dal punto di vista del disinquinamento. Può trattarsi dello stesso consorzio o di un altro; se è lo stesso non vi sono problemi di coordinamento tra le due operazioni, se è un altro – come la regione preferisce, e non c'è motivo di contestare questo desiderio – vi è un problema di coordinamento tra i due. Mi pare una logica formale prima che politica quella che sorregge questa convinzione.

Ebbene, questa struttura non era stata finora immaginata e nel disegno di legge n. 1272 approvato dal Senato non era affatto presente. Il provvedimento non è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento e nel frattempo il Governo ha provveduto con un decreto-legge che all'inizio era concepito come puro rifinanziamento, dato che i fondi della legge n. 798 erano esauriti ed esisteva una serie di operazioni estremamente urgenti da finanziare. Il Ministero dell'ambiente assunse allora una posizione che fu giudicata piuttosto aspra, disse cioè che non avrebbe più partecipato al comitato di Venezia se questo decreto-legge non avesse affrontato il problema cruciale della definizione di una struttura operativa che garantisse che quel piano non era scritto – è il caso di dirlo – sull'acqua. Per questo motivo, nel decreto-legge presentato dal Governo è stata accolta una nostra proposta che segna un compromesso, a mio avviso estremo, che giustifica la presenza del Ministero nel comitato, altrimenti non svolgeremmo alcuna funzione e non vi sarebbe nessun motivo per rimanervi.

GIANFRANCO ROCELLI. Di che decreto si tratta ?

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Si tratta di un decreto-legge che è decaduto e che è stato ripresentato ieri dal Governo. In esso sono state inserite determinate decisioni che a mio modo di vedere consentono e garantiscono un minimo di funzionalità al sistema.

In primo luogo, il decreto-legge autorizza la regione (non possiamo infatti imporre alla regione, nell'ambito della sua competenza, di operare in un modo piuttosto che in un altro) a fare una concessione unitaria per il disinquinamento, affidandola ad un consorzio o ad un ente che realizzi almeno la condizione che le operazioni di disinquinamento su tutto il bacino scolante siano coordinate da un solo ente operativo, così come quelle di salvaguardia lo sono nell'ambito di un altro. Inoltre, occorre un coordinamento tra le due operazioni; è assolutamente indispensabile un'« ingegneria di sistema » al fine di assicurare che le risorse siano distribuite nel tempo e coordinate nello spazio, che le operazioni siano integrate tra di loro e che siano continuamente controllate durante tutto il decennio. Quest'operazione è stata affidata al Ministero dell'ambiente, al quale sono stati affidati 5 miliardi di lire, somma certamente insufficiente, per poterla promuovere. Queste sono le condizioni minimali per assicurare che il « progetto Venezia » rappresenti non soltanto un'indicazione di obiettivi e di aspirazioni ma anche un programma praticabile e realizzabile. Sono quindi le condizioni essenziali sulle quali ci siamo permessi di insistere.

Nel decreto-legge sono state poi inserite altre norme che non riguardano direttamente la materia, ma su questo non voglio esprimere giudizi. Anche se le risorse messe a disposizione sono ancora insufficienti, rappresentano la minima condizione affinché questo sistema sia credibile. Sottolineo la parola minima, in quanto le lacune in materia sono ancora notevoli; in primo luogo, vi sono problemi economici, industriali, dei trasporti

(il porto petroli, tanto per fare un esempio); esiste il problema del disinquinamento, in ordine al quale il Ministero, insieme con l'ENEL, ha potuto raggiungere risultati molto importanti per la centrale di Fusina; è aperta la questione della ristrutturazione dell'entroterra veneto, che deve abbracciare Marghera, la zona industriale e quella portuale.

Sono questi tutti aspetti ancora non affrontati né sotto il profilo dell'assetto territoriale né sotto quello della ristrutturazione industriale, e ciò rappresenta una grave lacuna. Comunque, non suggerirei in alcun caso di appesantire l'attuale decreto di un'altra questione così importante, ma è certo che Venezia, se non si penserà alla sua funzione economica, nonostante gli interventi per la sua salvaguardia ecologica e fisica finirà per diventare, nella migliore delle ipotesi, una città « languente ».

Quanto al problema finanziario, esso non può essere risolto sulla base del ricorso alla finanza pubblica, che non può, come ho già detto, che fornire una parte dei mezzi molto più ampi necessari non solo a seguito della necessaria rivalutazione ma, certamente anche per nuove valutazioni dei fabbisogni rispetto a quelli definiti dallo stesso « progetto Venezia » circa due anni fa. Per tale motivo occorre coinvolgere il settore privato ed il sistema tariffario, soprattutto per quanto riguarda il disinquinamento ma anche per altre fondamentali operazioni.

Ci sarebbero molte altre cose da dire, signor presidente, perché il problema di Venezia è estremamente complesso e questa mia introduzione non può che semplificarlo in modo sommario, ma ritengo che ai fini dell'indagine che state svolgendo tali indicazioni possano essere minimamente sufficienti.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Ruffolo anche per la panoramica e per gli spunti che ci ha fornito. Passiamo ora alle domande.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Tra gli interventi sperimentali previsti dalla

legge speciale rientrano anche quelli relativi alla questione dei fondali, alle opere sperimentali e reversibili, all'apertura delle valli da pesca con la restituzione al flusso della marea. Si tratta di interventi che non sono stati mai attivati; per quale ragione? Quali difficoltà sono intervenute in questa sperimentazione prevista dalla legge?

L'allontanamento progressivo del traffico petrolifero dalla laguna, è un'indicazione molto chiara nella legge speciale: è una delle azioni prospettate per garantire il disinquinamento, però incontra enormi intralci; per quale motivo? Il ministro Ruffolo ha dato, in merito a tale ritardo, una spiegazione di carattere generale all'inizio del suo intervento. Sono intervenute varie leggi in materia; come ha ricordato il ministro, l'alluvione a Venezia si è verificato nel 1966; sono passati ormai 25 anni, e mi chiedo se questi ritardi che continuano a verificarsi siano soltanto ascrivibili alla mancanza di coordinamento tra i diversi enti locali oppure se esistano altri motivi.

Vorrei ora rivolgere una domanda poco attinente con l'attuazione della legge speciale ma collegata con il decreto-legge che è stato reiterato dal Governo: circa 15 giorni fa i rappresentanti del Ministero dell'ambiente ci hanno assicurato che i 5 miliardi di lire a disposizione del dicastero devono essere impiegati non per la formazione di un nuovo consorzio ma per una serie di studi da compiersi da parte del Ministero stesso per disporre di un quadro della situazione; a tale affermazione ho obiettato che il Consorzio Venezia Nuova ha effettuato un copiosissimo numero di studi, peraltro non noti o quanto meno mai resi pubblici, e ho suggerito di effettuare un controllo su tali studi al fine di evitare doppioni. Però è stato detto – se non ricordo male – dal dottor Clini (ma era presente anche il sottosegretario Angelini), che comunque i 5 miliardi avrebbero avuto quello scopo. Da quanto lei dice, invece, mi par di capire che dovrebbe essere approntata una struttura di coordinamento tra i due

eventuali consorzi, quindi una specie di terzo consorzio o di ente. Le chiedo, pertanto, un chiarimento in proposito.

MASSIMO MASSANO. Accogliendo l'invito del presidente farò un intervento assai rapido, anche perché non mi è affatto parsa sommaria l'esposizione del ministro, il quale ha riconosciuto che il principale problema è costituito dalla mancanza di capacità di direzione: elemento politico che può interessare la Commissione.

Vorrei, invece, porre soprattutto domande di natura tecnica. Partendo dalla considerazione che è stato evidenziato che il fabbisogno finanziario non può essere coperto da risorse pubbliche, vorrei sapere a quanto ammonti, a valore attuale, il fabbisogno stimato necessario per la soluzione del problema; quale sia la quota precisa di investimento di capitale privato necessaria per completare il fabbisogno finanziario, che come abbiamo visto, non è gestibile solo attraverso risorse pubbliche; in quale direzione si prevede debba essere orientato questo capitale privato oltre che per l'inquinamento, dal momento che il ministro, pur avendo dichiarato che il problema principale verso il quale dovrà essere orientato l'impegno privato è quello del disinquinamento, ha accennato anche ad altre direzioni, ma senza specificare quali; infine, perché non sia stata prevista in questa fase progettuale la soluzione del terzo nodo del problema, quello della ristrutturazione industriale.

GIANFRANCO ROCELLI. Innanzitutto devo dire che condivido l'impostazione, sia pure sintetica, che il ministro ci ha presentato in riferimento ai problemi riguardanti l'intervento del Ministero dell'ambiente. Tuttavia desidero fare delle riflessioni, poiché non vi è stata solo la dichiarazione del ministro dell'ambiente, ma anche quelle di altri ministri, i quali hanno svolto le stesse considerazioni in riferimento alla posizione del ministero di loro competenza. Tutti, comunque, hanno

detto di essere fermi alla sperimentazione.

Vladimiro Odorigo nel 1962 scriveva un famoso libro, intitolato *La laguna di chiacchiere*, facendo praticamente gli stessi discorsi che ora stiamo facendo noi, perché anche allora si diceva che si stava sperimentando. Quindi, dopo quasi trent'anni, per quanto riguarda la soluzione dei nodi del problema Venezia relativi all'acqua alta e all'inquinamento della laguna – allora presentato sotto altro riferimento, anche culturale, date le dimensioni del polo industriale di Marghera – la situazione è identica ad allora, anche se devo dire – convenendo con il ministro dell'ambiente – che la legge ha fatto riferimento quasi esclusivamente alla salvaguardia fisica dei monumenti, toccando in maniera non sufficientemente equilibrata sia la questione ambientale, sia quella della rivitalizzazione socio-economica della città e dunque dimenticando che nel preambolo alla legge n. 171 del 1973 il legislatore indicava come i tre argomenti di intervento dovessero essere contestuali.

Tuttavia, anche con riferimento a quanto il ministro ci ha cortesemente esposto riguardo al piano Venezia ed alla parte di interesse del Ministero dell'ambiente, la mia constatazione è che mentre si è riusciti ad abbattere l'inquinamento atmosferico – credo che ora Marghera rappresenti, a livello di tasso di inquinamento della laguna, meno del 5 per cento, mentre prima arrivava ad un terzo –, non si è ancora risolto il problema dell'inquinamento della laguna derivante, in riferimento al bacino scolante, soprattutto dall'agricoltura. È questo un punto che desidero sottolineare, in quanto continua ad essere diffusa una visione del sistema per cui il disinquinamento della laguna in riferimento al bacino scolante sembra determinato solo dal problema dello scarico dei prodotti industriali. In realtà quasi il 50 per cento del tasso di inquinamento della laguna deriva dai mezzi impiegati in agricoltura e, evidentemente, si tratta di un problema rispetto al quale non si intravedono ancora possi-

bilità di soluzione: è soprattutto a tale riguardo che credo debba esercitarsi l'intervento del Ministero dell'ambiente per il prossimo avvenire.

Il resto riguarda il sistema degli scarichi fisici della città e del bacino scolante. Convengo che sia assolutamente da riaffermare che l'operazione di salvaguardia fisica della città deve essere contestuale al disinquinamento della laguna e che le opere di difesa a mare devono tener conto del problema del disinquinamento, per non rischiare di determinare la laguna come un sistema di cloaca di tutto il bacino scolante, non solo della città di Venezia. In riferimento alla polemica, ripresa oggi dal ministro, circa la volontà espressa dal Parlamento relativamente alla prospettiva dell'*Expo* (non mi soffermo su questo punto poiché non ero contrario) vorrei rivolgere al ministro Ruffolo una domanda che è anche una mia curiosità. Vorrei sapere, cioè, perché il Governo italiano non ha ritenuto – nonostante le forti pressioni che a livello parlamentare erano state manifestate e in riferimento ad un discorso funzionale che poteva sostituire l'intervento previsto per l'*Expo* – di indicare Venezia come sede dell'Agenzia europea per l'ambiente. Evidentemente, anche in riferimento a quanto è stato qui esposto, l'attenzione ed il collegamento in ordine alla rivitalizzazione socio-economica della città poteva essere funzionale al sistema integrato di difesa ambientale ed umana, oltreché monumentale di Venezia.

Va inoltre sottolineata la decisione assunta dalla Commissione ambiente della Camera relativamente al disegno di legge già approvato dal Senato il cui esame è stato rinviato al termine dei lavori di questo Comitato. A tale riguardo, credo che sia compito della Commissione recepire da tutti i soggetti interessati, a livello istituzionale e privatistico, gli opportuni suggerimenti affinché il disegno di legge sia valutato in tutte le sue possibilità di recepimento. Infatti, anche il sistema legislativo che fa riferimento ai problemi di Venezia è piuttosto disarticolato; proprio a causa di ciò

non si riesce ad individuare un'autorità politica che possa registrare consenso sul modo in cui affrontare il problema.

Pertanto, ritengo importante quanto il ministro ha sostenuto oggi e potrebbe essere molto utile riferire le sue osservazioni al discorso operativo sul piano legislativo al fine di giungere ad una conclusione propositiva che possa agevolare la risoluzione dei problemi che sono stati posti.

Inoltre, sono estremamente preoccupato del modo in cui ci si continua a riferire alle leggi finanziarie. È vero quanto è stato affermato circa le disponibilità; ma la verità è che, ad ogni occasione, troviamo rimodulate le possibilità di intervento finanziario in riferimento a Venezia. Il decreto-legge di cui si parla prevede 100 miliardi di lire, ma con il disegno di legge finanziaria per il 1990 erano stati destinati a Venezia complessivamente 250 miliardi. Occorre far chiarezza anche sotto questo profilo perché con le rimodulazioni certamente non possiamo affrontare la così vasta gamma di problemi relativi a Venezia.

ALESSANDRO TESSARI. Condivido la parte del discorso del collega Rocelli relativa alla questione dell'*Expo*. È inspiegabile il fatto che si siano perse altre opportunità; non è detto, infatti, che, se non era realizzabile quell'ipotesi a Venezia, non si potesse fare nulla: quella del tutto o niente mi sembra una logica piuttosto disperata.

Ho apprezzato molto lo stile, tutto inglese, del ministro Ruffolo con cui è riuscito a passare attraverso l'affare lagunare senza schizzarsi il vestito con l'acqua inquinata di Venezia. Peraltro, accetto la premessa perché siamo tutti pessimisti e non possiamo non esserlo di fronte alla situazione in cui si trova Venezia.

La domanda che le pongo, signor ministro, è piuttosto maliziosa anche perché lei è il secondo dei ministri che abbiamo ascoltato, altri seguiranno, e sappiamo che purtroppo non tutti hanno la sua *forma mentis* che personalmente, tra i

quattro ministri esperti del settore, sento la più vicina alla mia formazione intellettuale. Siamo pessimisti perché il problema di Venezia è il problema della società italiana; lei lo ha accennato con molta eleganza, ma io che sono meno elegante di lei dico che l'amministrazione di Venezia, quella provinciale, quella regionale e i governi nazionali, che non sempre sono allineati, creano oggettivamente una sfasatura. Lei ha sempre parlato – molto elegantemente, lo ripeto – di governo, ma sappiamo che ci sono quattro voci discordi all'interno del Governo per quanto riguarda la legge di cui ci dobbiamo occupare. È questo il succo della mia domanda. Certo, ognuno fa il suo gioco politico, io posso dirle che sono più pessimista di lei, perché condivido le parole contenute nel secondo articolo del primo numero del 1991 della rivista da lei codiretta; in quell'articolo ci sono tutte le ragioni del mio pessimismo per la situazione in cui versa Venezia. Ad ogni modo, credo che dobbiamo tutti evitare che si arrivi al disastro, ed ho l'impressione che la legge speciale per Venezia, i finanziamenti e i rifinanziamenti rimodulati e frenati – come ricordava giustamente il collega Rocelli – rischiano di portarci ad una situazione di non ritorno. Purtroppo, il contesto in cui viviamo, come ho detto anche al ministro per i beni culturali ed ambientali, ci porrà nella difficoltà di ottenere da parte del Governo una maggiore disponibilità economica, ma non è questo, sia pure rilevante, l'unico problema. Infatti, vi è anche la questione del raccordo con l'autorità periferica, locale e centrale che non abbiamo ancora risolto e non so se riferendosi all'architettura lei abbia voluto sottolineare l'esigenza di trovare questa autorità che non siamo ancora riusciti ad individuare.

Inoltre, si pone anche il problema delle risorse e delle disponibilità economiche e temo che il prossimo anno ci troveremo ancora a dover tagliare e rimodulare all'indietro, considerato che le vicende che stiamo vivendo a livello internazionale si tradurranno anche per noi in

costi enormi e quindi in una diminuzione di quelle sacche della disponibilità pubblica ad interventi di questa natura. È questo uno dei rischi peggiori che vedo per la soluzione del problema complessivo che è di dimensioni epocali.

Per tali motivi, vorrei sapere se a livello di ministri (che all'interno del Governo hanno una voce diversa per rilevanza, ma una competenza istituzionale) vi è sostanzialmente la volontà di trovare una soluzione nel senso da lei rilevato, oppure se anche al vostro interno siano prevalenti le divisioni partitiche.

Concludo scusandomi della brutalità del mio intervento.

ANNA MILVIA BOSELLI. Intervengo molto brevemente, in quanto avremo altri momenti per confrontarci con il ministro in ordine alla sua esposizione odierna, innanzitutto in relazione al decreto-legge ripresentato oggi dal Governo. Concordo con la sua impostazione iniziale e quindi sul fatto che fra le cause principali della difficoltà dell'attuazione delle leggi speciali per Venezia vi sia la frammentazione dei poteri nel tempo e nello spazio, mentre su altri aspetti ho posizioni diverse. Comunque, avremo modo di discutere ancora tra noi commissari di questa materia, proprio perché l'indagine conoscitiva ha come fine quello di dare suggerimenti ed indicazioni legislative per superare l'attuale situazione di difficoltà.

Mi limiterò pertanto solo ad alcune domande. In primo luogo, vorrei sapere se il *master-plan* (piano generale o di coordinamento), la cui stesura era stata affidata al comitato tecnico permanente nel marzo 1989, sia stato completato.

In secondo luogo, ministro Ruffolo, sarei interessata a conoscere il giudizio del Ministero, anche attraverso i suoi esperti, sul piano direttore della regione, che lei ha detto essere stato approvato. A mio avviso, si tratta di un piano molto lontano da un intervento generale di disinquinamento della laguna e del suo bacino scolante, perché si basa su un'impostazione superata che prevede solo opere,

certamente molto importanti (come per esempio le fognature), ma che, come lei ben sa, non sono sufficienti al risanamento se non in presenza di interventi di prevenzione dal punto di vista produttivo, agricolo e via dicendo. Approvo il giudizio da lei espresso sul fatto che manca in questo piano ogni riferimento tecnico-finanziario e gestionale, ma vorrei conoscere il suo parere soprattutto sul collegamento con il *master-plan*.

La terza domanda che intendo rivolgerle è la seguente: lei ha ribadito la validità del comitato per il coordinamento degli interventi; vorrei sapere che collegamento esista tra tutti i piani predisposti e quello di risanamento dei bacini (a mio giudizio, dovrebbe essere istituita un'autorità anche nel bacino lagunare) dopo l'approvazione della legge n. 183.

GIAN STEFANO MILANI. Credo di essere l'unico commissario non veneto qui presente, ma ho comunque seguito con attenzione e con vivo interesse l'esposizione del ministro; in particolare, mi hanno colpito alcuni aspetti: in primo luogo, la denuncia della totale assenza di strumenti operativi efficaci; in secondo luogo, la scarsità delle risorse pubbliche e, in terzo luogo, l'appello a rintracciare – ma questo aspetto non riguarda soltanto Venezia – un sistema di relazioni e di rapporti con la parte privata, finanziaria ed imprenditoriale, che non mi pare sia stato ancora complessivamente individuato né dal punto di vista convenzionale né da quello legislativo.

Chiedo al ministro se non ritenga che, di fronte alla somma di problemi che si vanno accumulando in materia ambientale ed alle ancora evidenti disparità e frammentazioni, ci si debba dotare di uno strumento operativo *ad hoc*, anche alla luce di leggi recentemente approvate, come per esempio quella relativa alla difesa dei suoli; mi riferisco ad una specie di agenzia dell'ambiente, che potrebbe unitariamente utilizzare in maniera rapida ed efficace gli strumenti posti a nostra disposizione dalla legislazione (come la concessione) e potrebbe anche stabilire

rapporti più semplici con la parte privata, sia imprenditoriale sia finanziaria.

Inoltre, vorrei sapere quale ammontare di risorse sia ritenuto essenziale per affrontare questioni decisive come quelle relative al bacino scolante ed alle attività produttive direttamente collegate (porto e sistema dei trasporti in generale).

Infine, se quello di Venezia è un problema esemplare, non solo italiano ma anche mondiale, non vi possono essere in merito opinioni vaghe e risorse non ben definite; gli interventi non possono essere affidati alla « pendolarità » delle varie leggi finanziarie, ma occorre senz'altro certezza.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Cercherò di riassumere schematicamente le risposte alle varie domande che sono state poste. Ringrazio tutti gli intervenuti per l'attenzione che hanno voluto prestare alle mie dichiarazioni, che sono state certamente sommarie – e di ciò mi scuso – ma le domande hanno poi permesso di far risaltare i problemi fondamentali che avevo cercato di evocare.

Onorevole Cecchetto, la questione dei fondali non è stata ignorata, in particolare dal modello idrologico del Consorzio Venezia Nuova, che è forse uno dei più avanzati, avendo tratto insegnamento dall'esperienza olandese e da quella dei paesi più avanzati del mondo; quindi, almeno dal punto di vista della conoscenza del problema, pensiamo di aver fatto tutto il possibile.

Il problema delle valli da pesca è stato affrontato dal piano di disinquinamento nell'ambito delle azioni dirette a migliorare l'ambiente, quindi non soltanto dal punto di vista della depurazione tradizionale, ma anche da quello dell'intervento nell'ambiente naturalistico. Tra l'altro come Ministero dell'ambiente nello schema di intesa con la regione veneta – questa è un'informazione supplementare – abbiamo dato molta importanza al problema di riqualificazione ambientale naturalistica, accogliendo la proposta, avanzata dal WWF e da altre associazioni ambientaliste, di creare attra-

verso un investimento di lungo periodo il famoso bosco di Mestre, un polmone verde alle spalle di Marghera. Credo che questo sarà un contributo importante alla riqualificazione dell'ambiente veneziano.

Per quanto riguarda il traffico petrolifero, credo che l'onorevole Cecchetto Coco conosca meglio di me le ragioni per le quali questo tema non è stato affrontato. C'è un problema di alternative: nessuna città rinuncia a fonti di occupazione e di reddito senza avere alternative; inoltre non è facile dirottare questo traffico. Oso ricordare un documento che risale a molti anni fa, cioè al 1968-1969, il Progetto 80, che affrontava in modo coerente ed organico tutti i problemi di Venezia. Uno dei capitoli di tale documento si intitolava proprio Progetto Venezia. La non persistenza delle immagini nella retina o, meglio, la debilità dei ricordi ha fatto sì che questo tentativo – forse uno dei più organici dal punto di vista territoriale tra quelli compiuti in Italia – fosse completamente dimenticato. Io sono costretto a rimandare, come riferimento bibliografico, per una alternativa della questione portuale e petrolifera al Progetto 80: mi sembra che le stesse soluzioni prospettate allora (dirottamento verso Trieste ed una serie di operazioni di cabotaggio che avrebbero liberato la laguna ed, in parte, scaricato la pressione ambientale su Marghera) siano attuali oggi; peccato che si scoprano continuamente le stesse cose di quinquennio in quinquennio.

Quali le ragioni dei ritardi oltre la frammentazione delle competenze e la « fibrillazione » delle amministrazioni? Mi bastano queste e credo non sia necessario affrontarne altre, se non attraverso metodi per così dire psicanalitici di indagine sulle inerzie e sulle volontà politiche. A me bastano le ragioni strutturali, che sono già di per sé evidenti: quando un problema complesso è sbriciolato in una serie di istanze e soggetti e continuamente interrotto dalle isteresi delle crisi politiche e amministrative è difficile pensare che possa essere avviato a soluzione.

Per quanto riguarda l'utilizzazione dei 5 miliardi che il decreto-legge ci vuole

attribuire, non so cosa possa aver detto il dottor Clini, direttore di una delle direzioni generali del Ministero, ma poiché egli è molto competente delle questioni riguardanti Venezia, penso che abbia detto ciò che il Ministero intende fare di questi 5 miliardi: non certo promuovere nuovi studi – si è studiato molto, non dico troppo perché non si studia mai abbastanza – ma costituire, come ho detto, un'ingegneria di sistema, un sistema di coordinamento. La programmazione non è soltanto un libro, non è un manifesto, è un processo nel tempo e questo processo va organizzato, monitorato, verificato attraverso quello che i logici chiamano un percorso; si tratta di definire le stazioni di questo percorso, il coordinamento tra queste stazioni, i tempi di coordinamento, si tratta cioè di fare la programmazione: la pianificazione è il quadro, l'affresco, la programmazione è la sua proiezione nella realtà.

All'onorevole Massano vorrei dire che non riesco ad ipotizzare, se non in larga massima, i fabbisogni finanziari. Ho già detto che quello di 6 mila miliardi è stato definito due anni fa e deve essere certamente rivalutato ed integrato, anche perché le situazioni si modificano e devono essere continuamente aggiornate. Se dovessi proprio gettare sciabolate nell'acqua, dal momento che egli mi domanda quanta parte del finanziamento dovrebbe essere assicurato dai privati, direi che il finanziamento globale dovrebbe essere portato a circa 8 mila miliardi e che la quota dei privati non dovrebbe essere inferiore alla metà.

Per quanto riguarda le considerazioni svolte dall'onorevole Rocelli, concordo con lui nel riconoscere i risultati certamente incoraggianti relativi al disinquinamento atmosferico. Sia per quanto riguarda Marghera, sia per la centrale termoelettrica di Fusina, sia per molte altre emissioni inquinanti, possiamo dire di aver in gran parte arrestato, se non del tutto risolto, l'inquinamento atmosferico della laguna. Concordo altresì che l'inquinamento agricolo rappresenta una delle parti più importanti dell'impatto ambien-

tale nell'ambito del bacino scolante della laguna, ma non è affatto ignorato dal piano – mi scusi l'onorevole Boselli se anticipo la risposta ad una sua domanda -. Infatti, per quanto riguarda le azioni di medio termine, il punto b), proprio per il primo quadrante temporale, cioè entro il 1992, prevede un'azione specifica e molto articolata sull'inquinamento agricolo diffuso; esso indica cioè, interventi progressivi, su tutto il bacino scolante, di pianificazione degli usi agricoli del territorio, di ottimizzazione nell'uso di fertilizzanti, di realizzazione e ristrutturazione di impianti di trattamento dei reflui zootecnici, di laminazione, stoccaggio e depurazione delle acque recapitanti in laguna e di assistenza tecnica agro-ambientale. Per ognuna di queste operazioni sono previsti tempi e costi.

Per quanto riguarda l'Agenzia europea, onorevole Rocelli, devo dire che questa non può essere considerata come possibile sostituto di quel grande intervento che avrebbe potuto essere realizzato attraverso l'*Expo*. L'Agenzia è un ente che raggrupperà all'inizio non più di un centinaio di persone, forse due o trecento con il tempo, quindi non può essere miticamente considerata come un'alternativa, ma la realtà è che questa alternativa non vi è e non vi è mai stata. La sola speranza di avere in Italia l'Agenzia europea per l'ambiente – fatto simbolico, sicuramente importante, ma non produttivo – è quella di collegarla all'ISPRA in Lombardia, poiché l'unico titolo che l'Italia poteva avere per porre la sua candidatura e superare quella di paesi che non hanno organismi comunitari nel proprio territorio – come la Spagna o la Danimarca, che hanno dunque una competitività molto forte nei nostri riguardi – è quello di collegarla ad un organismo esistente; quindi ISPRA-Milano è la nostra alternativa e non ve ne sono altre, né il Governo può in alcun modo avanzarne altre.

Posso però dire che il Ministero dell'ambiente è pronto – e, per dare a Cesare quel che è di Cesare, devo riconoscere che si è trattato di un'idea del Presidente del Consiglio – a stabilire la sede

dell'Agenzia nazionale di protezione dell'ambiente, quella che proporremo nell'ambito della riforma del Ministero ed alla quale si riferiva l'onorevole Milani, a Venezia. Non vi è nessuna ragione per cui un organo del genere debba avere sede a Roma, ma può benissimo averla a Venezia, perché i sistemi telematici ed informatici lo permettono: questo non al fine di rivitalizzare la città con un ufficio, ma al fine di stabilire una certa simbolica priorità della città. Il Ministero dell'ambiente è perfettamente disposto a considerare questa ipotesi. Poiché si è parlato di altre cause di ritardi, vorrei osservare, se mi è consentito, che non sempre esse sono attribuibili al Governo e alle amministrazioni governative; infatti, si registrano anche notevoli ritardi legislativi, tempi lunghi di approvazione, rinvii. Se dovessimo stabilire un percorso logico, vorrei vedere quanta parte dei ritardi possa essere attribuita all'Esecutivo, al settore amministrativo, a quello tecnico, a quello finanziario ma anche a quello legislativo. Mi auguro che questo ramo del Parlamento possa quanto prima approvare un provvedimento che ci permetta finalmente di cominciare ad attuare la strumentazione operativa del "progetto Venezia", altrimenti andremo avanti con altre audizioni ed acquisiremo molte conoscenze ma — non voglio usare toni drammatici — il mare è lì e Venezia è in pericolo, lo è stata quest'inverno e lo è sempre e credo che non dovremmo perdere un'ora di tempo.

Sono sempre disponibile per qualunque relazione scritta o per altre documentazioni (abbiamo accumulato molto materiale) e concordo anch'io con l'onorevole Rocelli sul fatto che il Ministero dell'ambiente è la prima vittima delle continue rimodulazioni. Questa mattina ho trascorso tre ore alla Presidenza del Consiglio per riguadagnare parte di un terreno perduto a causa di qualche « scippo » sofferto dal Ministero stesso attraverso incursioni che non possiamo approvare. Non è bene che si approvino normative, si determinino coperture e poi le leggi finanziarie sovvertano tutto; sarebbe

molto meglio che si approvassero leggi magari senza copertura e con la legge finanziaria si provvedesse poi a finanziarle e a rendere certezza da questo punto di vista al legislativo, all'Esecutivo e a chiunque altro. La situazione è ancora peggiore quando, dopo aver approvato le leggi, dopo averne determinato la copertura e approvato il disegno di legge finanziaria, si fanno altri scomponimenti e dislocazioni, a volte all'insaputa del ministro competente.

La ringrazio, onorevole Tessari, per l'attenzione così simpatetica che ha rivolto alla rivista che codirigo e vorrei rassicurarla circa il fatto che nell'ambito del « comitatone » non ci sono mai state voci di Governo discordi. In pratica vi sono due ministeri che hanno una competenza prevalente, il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'ambiente, e devo dire che da questo punto di vista (sono altri i terreni sui quali la dialettica è talvolta vivace) abbiamo avuto sempre la stessa impostazione e non ci sono mai stati conflitti. Tuttavia, riconoscere che a Venezia vi sia bisogno di un centro di coordinamento che abbia poteri e capacità di intervento forti è certamente molto importante ma, in base alla mia esperienza, quando si propongono centri molto forti, provvisti di grande autonomia, autorevolezza ed immediata incisività nell'azione, il Parlamento interviene a legare questo « Gulliver » con mille piccoli, fragili ma tenacissimi legami.

Per poter spendere i cinque miliardi dovremo aspettare le autorizzazioni, le consultazioni ed altro, magari trascorreranno anni e quel finanziamento sarà svalutato.

Ho sempre detto — mi scuso per la digressione — che accanto alla Commissione bilancio e alla Commissione affari costituzionali occorrerebbe istituire una « commissione del percorso » competente a giudicare anche dal punto di vista delle leggi. Pensate che per dare un finanziamento ad un imprenditore nel Mezzogiorno occorrono oggi 63 stazioni. Se le leggi potessero essere poste in una cartografia di percorso, forse i legislatori si

accorgerebbero che gran parte delle leggi vigenti sono inapplicabili. Pertanto, quando si invocano autorità capaci di intervenire, bisogna essere coerenti nel dare ad esse la possibilità di intervenire realmente senza chiedere continuamente quali e quanti direttori siano stati nominati e il motivo delle nomine (come è accaduto al sottoscritto). Credo che i ministri e chiunque venga eletto democraticamente debbano rispondere in modo estremamente drastico e severo delle proprie azioni, ma il fatto che debba continuamente consultarsi ed essere autorizzato costituisce, a mio avviso, la fonte di quei ritardi che vengono rimproverati al Governo solo per metà giustamente.

All'onorevole Boselli ho già risposto circa il fatto che il piano che abbiamo stabilito non è affatto convenzionale, è un piano che per metà degli interventi riguarda proprio le cause dell'inquinamento e non i terminali. Il piano direttore non è che una delle articolazioni del *master plan* che abbiamo già predisposto e quest'ultimo non è scritto nel bronzo perché i piani non si scrivono una volta per tutte, ma rappresentano la matrice di una serie di operazioni che vanno inserite in questo sistema di ingegneria che rappresenta i nervi della pianificazione; il *master plan* può essere il cervello, ma il sistema neurovegetativo è nella capacità di trasformare le direttive in operazioni concrete. Per questo abbiamo bisogno del sistema informatico di coordinamento delle operazioni di disinquinamento e di salvaguardia.

Credo che il "progetto Venezia" sia un buon progetto, naturalmente deve essere applicato e finanziato. Non è un piano di bacino e non abbiamo bisogno di un'autorità di bacino poiché vi è già un magistrato alle acque a Venezia.

Concordo pienamente con le sue conclusioni, onorevole Milani, circa l'assenza di strumenti operativi e la scarsità delle

risorse pubbliche. Per quanto concerne la sua domanda circa la quantità di risorse private in relazione alle altre funzioni, quelle riguardanti la politica dei trasporti e la politica economica – se ho ben capito –, non azzardo a fornire cifre poiché l'ammontare delle risorse ovviamente dipende dagli obiettivi, quindi dai piani di ristrutturazione.

La rilocalizzazione del porto implica tutta una serie di operazioni che devono essere quantificate ed identificate. Nel Progetto 80 avevamo identificato 18 operazioni, ma era il 1969 e non so quante se ne dovrebbero identificare oggi, quanto costerebbero e quanto tempo occorrerebbe; ad ogni modo si tratta di un problema che deve essere affrontato.

La creazione di una agenzia di protezione dell'ambiente su base nazionale potrebbe essere un'occasione fondamentale anche per dare un contributo operativo al "progetto Venezia" perché i compiti dell'agenzia nazionale, così come sono definiti nel progetto di riforma del Ministero dell'ambiente, consistono innanzitutto nello stabilire degli *standard*; in secondo luogo nell'accumulare conoscenze sullo stato dell'ambiente; in terzo luogo nel definire controlli e verifiche che non abbiamo la possibilità di effettuare se non attraverso il piccolo nucleo operativo dei carabinieri (quindi in modo molto episodico) e consistono infine nel fornire assistenza tecnica alle regioni e alle amministrazioni comunali, che sono le uniche amministrazioni operative in ambito ambientale e non hanno assistenza tecnica sufficiente. Di qui l'importanza dell'agenzia nazionale e l'auspicio che la sede di essa possa essere Venezia.

PRESIDENTE. Ringrazio ulteriormente il ministro Ruffolo per le sue esaurienti risposte.

La seduta termina alle 15,55.