

3

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 FEBBRAIO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16.

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

Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Prandini per aver accolto il nostro invito. Il Comitato permanente per i problemi di Venezia ha già ascoltato il ministro per i beni culturali, nella seduta di ieri, e questo pomeriggio il ministro dell'ambiente, in merito alla problematica oggetto dell'indagine conoscitiva. Al termine delle audizioni programmate, il Comitato farà il punto della situazione in relazione al risanamento ed al rilancio della città di Venezia.

Il dicastero dei lavori pubblici è quello più direttamente interessato alla questione, per cui noi ascolteremo le dichiarazioni del ministro Prandini con viva attenzione prima di recarci a Venezia per interloquire con le autorità comunali, provinciali e regionali.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro dei lavori pubblici. Illustrerò al Comitato una relazione molto precisa e dettagliata, rapportata alle varie iniziative che si sono sviluppate in questi anni. Nell'espone lo stato di attuazione della normativa speciale per Venezia, occorre prendere a riferimento la legge 29 novembre 1984, n. 798, che ha individuato gli interventi di competenza, rispettivamente, dello Stato, della regione e dei comuni di Venezia e di Chioggia, e finalizzati alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Per quanto riguarda le attività di competenza dello Stato, la legge n. 798 ha attribuito al Ministero dei lavori pubblici la facoltà di ricorrere, per la realizzazione degli interventi più significativi tra quelli di propria competenza, all'istituto della concessione da affidarsi in forma unitaria (progettazione, studi ed esecuzione).

La stessa legge ha, inoltre, dettato disposizioni di particolare rilievo. Da un lato, infatti, ha istituito un comitato misto - presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e per sua delega dal ministro dei lavori pubblici, e formato dai ministri più strettamente interessati alla realizzazione delle attività di salvaguardia, nonché da rappresentanti della regione Veneto e dei comuni di Venezia, Chioggia e della gronda lagunare - col compito di coordinare l'intera e complessa « operazione Venezia ». Dall'altro ha stabilito che per la prosecuzione e l'ultimazione degli interventi, avviati sulla base delle previsioni in essa contenute, sarebbero state disposte ulteriori autorizzazioni di spesa attraverso le leggi finanziarie a partire da quella per l'anno 1987.

Al Ministero dei lavori pubblici è stata affidata la realizzazione di quanto segue: studi, progettazioni, sperimentazioni ed opere volte al riequilibrio idrogeologico, all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato, alla protezione dei centri storici ed all'abbattimento delle acque alte anche mediante sbarramenti mobili da installare alle bocche di porto, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità di cui al voto del con-

siglio superiore dei lavori pubblici n. 209 del 1982; marginamenti lagunari; opere portuali marittime a difesa del litorale; infine, studi e progetti per l'aggiornamento di studi sulla laguna, con particolare riferimento a quello per l'estromissione del traffico petrolifero, nonché all'apertura delle valli da pesca.

Il Ministero dei lavori pubblici ha individuato nel consorzio Venezia Nuova il soggetto idoneo a realizzare le attività sopra richiamate. Tale consorzio, che riunisce le maggiori imprese italiane pubbliche e private, operava già in concessione per l'esecuzione di studi ed opere a carattere sperimentale finanziate con i fondi residui della legge 16 aprile 1973, n. 171.

Avvalendosi dei finanziamenti disposti dalla legge n. 798, il Ministero, e per esso il magistrato alle acque di Venezia, ha affidato al consorzio Venezia Nuova, con convenzione del 12 luglio 1985 e per un importo di 234,5 miliardi (elevato, con due successive varianti, a lire 266,5 miliardi), la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 3 lettera a), c) ed l) della legge n. 798. Da parte sua, la direzione generale per le opere marittime ha assentito al medesimo consorzio Venezia Nuova, con convenzione del 21 novembre 1987 e per un importo di 7,5 miliardi, la realizzazione di opere portuali e marittime, di cui all'articolo 3, lettera d) della stessa legge.

Per la prosecuzione delle attività volte alla salvaguardia di Venezia, sono state disposte con leggi finanziarie ulteriori autorizzazioni di spesa.

In particolare, la legge finanziaria 1987 ha stanziato la somma complessiva di lire 700 miliardi, che sono stati ripartiti con decreto del 14 aprile 1987 tra gli enti competenti alla realizzazione delle diverse attività.

A valere sui finanziamenti attribuiti al Ministero dei lavori pubblici sono state poi stipulate con il consorzio Venezia Nuova, per la prosecuzione degli interventi ad esso affidati, due ulteriori convenzioni: dal magistrato alle acque la convenzione datata 23 dicembre 1987, per un importo di lire 171 miliardi (poi ele-

vato a 174 a seguito di variante con aumento di spesa - affidata con atto aggiuntivo del 2 agosto 1990); dalla direzione generale per le opere marittime la convenzione del 20 aprile 1989 per un importo di lire 40 miliardi. La legge 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria 1988) ha disposto un ulteriore finanziamento per gli interventi per Venezia pari a lire 800 miliardi, che è stato ripartito con decreto del 30 dicembre 1988 tra le amministrazioni competenti.

Avvalendosi di tali finanziamenti, il magistrato alle acque di Venezia ha stipulato un'ulteriore convenzione con il consorzio Venezia Nuova, in data 15 dicembre 1989, per un importo di 124,2 miliardi.

Attualmente i fondi disponibili a valere sulla autorizzazione di spesa, disposta dalla legge n. 67 del 1988 sopra richiamata, per la realizzazione di interventi in concessione ammontano a circa 173 miliardi (172,8), di cui però è disponibile solo una parte per la rimodulazione e le prescrizioni introdotte dalla legge finanziaria per l'anno 1991 (legge 29 dicembre 1990, n. 405). La somma immediatamente disponibile per la realizzazione in concessione delle opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici ammonta a 63 miliardi.

Oltre a tale stanziamento è disponibile l'ulteriore somma di 29 miliardi per la realizzazione di iniziative volte all'arresto del processo di degrado del bacino lagunare, ivi compresi gli interventi per il controllo della proliferazione algale, attribuiti al Ministero dei lavori pubblici con il decreto-legge n. 364 del 4 dicembre 1990.

Avvalendosi di tali finanziamenti, che ammontano a complessivi 92 miliardi, sarà stipulata un'ulteriore convenzione con il medesimo consorzio Venezia Nuova.

Lo schema di tale atto negoziale è già stato positivamente valutato dal comitato misto e dal comitato tecnico di magistratura ed è attualmente in fase di stipula.

Occorre altresì rilevare che, allo scopo di rendere più funzionale la realizzazione

dell'intero programma di salvaguardia, si è disposto con decreto del 2 agosto 1990 e sulla base delle norme di cui all'articolo 10 della legge n. 257 del 1907 e all'articolo 3 della legge n. 798 che il magistrato alle acque sia competente in via esclusiva alla realizzazione degli interventi di competenza dello Stato, finalizzati alla salvaguardia di Venezia ed alla tutela della laguna, evitando quindi la duplicità di attività amministrative del magistrato e della direzione generale delle opere marittime. Quindi, per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, tutte le competenze decisionali sono state incentrate sul magistrato delle acque di Venezia che costituisce l'unico reale interlocutore del consorzio Venezia Nuova.

Per quanto attiene allo stato di sviluppo delle singole convenzioni stipulate dal magistrato alle acque, deve essere precisato che: della prima convenzione del 12 luglio 1985 è stato eseguito il 92 per cento degli studi e il 77 per cento delle opere (la convenzione scadrà il 31 dicembre 1991 e per quella data saranno ultimati tutti gli interventi in essa previsti); della convenzione 6745 è stato eseguito il 64 per cento degli studi e il 42 per cento delle opere (la convenzione scadrà il 3 agosto 1992 e per quella data saranno ultimati tutti gli interventi in essa considerati). Va sottolineato che nell'ambito di tale convenzione è stato redatto il progetto preliminare di massima delle opere di regolazione da eseguire alle tre bocche di porto (che pensiamo di poter ultimare entro l'agosto del 1992); della convenzione del 15 dicembre 1989, che è operativa solo dal 23 novembre 1990 in quanto in quella data è stata ammessa al visto ed alla conseguente registrazione dalla Corte dei conti (a seguito di specifica delibera della sezione controllo Stato), sono state eseguite le attività di raccolta trasporto e trattamento delle macroalghe presenti nella laguna di Venezia per un importo di circa 20 miliardi, pari a circa il 21 per cento del complessivo valore delle attività riguardanti le opere della convenzione.

Inoltre il concessionario, allo scopo di procedere senza soluzione di continuità nella realizzazione del programma di interventi, ha eseguito, al 31 dicembre 1990, il 53 per cento delle attività di studio e sperimentazione.

Nell'ambito della stessa convenzione è prevista la redazione della prima fase del completamento del progetto di massima delle opere di regolazione delle maree. Gli interventi compresi in questa convenzione dovranno essere ultimati entro il novembre 1995.

Per quanto riguarda le convenzioni stipulate dalla direzione generale per le opere marittime, può riferirsi che, della convenzione del 21 novembre 1987, sono state ultimate tutte le progettazioni degli interventi in essa considerati. In particolare sono state redatte le progettazioni delle opere di difesa del litorale del Cavallino da eseguire in località Cà Pasquali, dell'intervento di difesa di Cà Roman, nonché degli interventi di sistemazione di Riva Saloni e di Chioggia.

L'intervento sul litorale del Cavallino - località Cà Pasquali - è stato intrapreso nell'ottobre 1990; gli altri, con particolare riguardo a quello di sistemazione di Riva Saloni, sono in fase di avvio essendo in corso di definizione la procedura per l'acquisizione del nulla osta di tutela ambientale.

Della convenzione del 20 aprile 1989 è stato redatto il progetto generale di massima delle opere di difesa dell'intero litorale veneziano. Tale convenzione prevede la realizzazione del progetto esecutivo e la realizzazione di un piano stralcio. Il progetto esecutivo sarà presentato non appena ottenuta l'approvazione formale del progetto generale di massima, che è già stato positivamente valutato dagli organi tecnici consultivi.

Per un'analisi di maggior dettaglio dello specifico stato di attuazione delle singole convenzioni si rinvia all'elaborato tecnico allegato alla presente relazione.

Per quanto attiene alle problematiche di ordine operativo di maggiore rilievo, che riguardano l'attuazione della legge speciale e quindi la salvaguardia della

laguna, deve essere riferito che il comitato misto ha più volte ribadito (e da ultimo nella seduta del 20 marzo 1990) che le attività finalizzate all'abbattimento delle acque alte, al recupero idrogeologico ed all'arresto ed all'inversione del processo di degrado (cosiddetti interventi di salvaguardia fisica) di competenza del Ministero dei lavori pubblici debbono essere realizzate contestualmente, e pertanto in parallelo, con quelle di disinquinamento (cosiddetta salvaguardia ambientale) di competenza della regione Veneto). La contestualità e la unitarietà sono gli argomenti di cui si è discusso ieri in Consiglio dei ministri e che hanno formato oggetto di alcune modifiche al disegno di legge che questa mattina è stato definito in quella sede. Il Comitato da me presieduto su delega del Presidente del Consiglio si è espresso pressoché all'unanimità, con la sola riserva della regione Veneto, sulla necessità di mantenere la contemporaneità e la unitarietà d'indirizzo. Rimane però aperto il problema di come dare esecuzione a questo principio.

In seno al comitato è stata più volte evidenziata la necessità di un coordinamento dell'azione dello Stato e della regione Veneto tanto che il 16 novembre 1988 è stato valutato e positivamente apprezzato all'unanimità dal medesimo comitato (allora presieduto dall'onorevole De Mita) un piano generale che comprende sia gli interventi volti alla salvaguardia fisica sia quelli finalizzati alla salvaguardia ambientale di Venezia.

Inoltre, allo scopo di consentire la più corretta armonizzazione delle fasi sia progettuali che esecutive delle diverse operazioni, il decreto-legge n. 364 del 1990 ha attribuito al Ministero dell'ambiente il compito di studiare un sistema di coordinamento degli interventi di salvaguardia fisica e di salvaguardia ambientale.

Nel corso dello sviluppo degli interventi affidati al consorzio Venezia Nuova è stata più volte evidenziata l'esigenza, insopprimibile per consentire il rispetto dei termini di ultimazione degli interventi indicati dallo stesso comitato inter-

ministeriale, di individuare un sistema che consentisse la compressione dei tempi necessari per l'espletamento delle procedure preordinate al rilascio delle autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari per la realizzazione dei singoli interventi.

Infatti, sebbene la legge n. 798 abbia introdotto un sistema « speciale » per la realizzazione delle attività di salvaguardia, la sua formulazione non ha consentito di adottare una disciplina diversa da quella ordinaria per quanto attiene alla fase autorizzatoria degli interventi.

Per la loro esecuzione è infatti necessario acquisire il parere di conformità urbanistica ex articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 ed il nulla osta ambientale ex lege n. 1497 del 1939, così come integrata e modificata dalla legge n. 431 del 1985 (la cosiddetta legge Galasso).

In realtà, la legge n. 171 del 1973 aveva introdotto per gli interventi finalizzati alla salvaguardia di Venezia un regime speciale in virtù del quale tutti i pareri, autorizzazioni e nulla osta venivano rilasciati da una commissione (la cosiddetta commissione per la salvaguardia di Venezia presieduta dal presidente della regione Veneto) all'uopo istituita. Come si vede, non abbiamo inventato nulla di nuovo, ove si consideri che, a distanza di 25 anni, siamo ancora al punto di partenza.

Il legislatore che ha atteso alla predisposizione della legge n. 798, probabilmente con l'intento di consentire un percorso autorizzatorio ancora più agevole, ha però esentato gli interventi dello Stato da essa individuati dalla disciplina dettata in riferimento dalla commissione di salvaguardia con la conseguenza che, coordinando tale previsione di esenzione con la disciplina ordinaria, si è ritenuto di dover acquisire tutti i provvedimenti autorizzatori che la legislazione vigente ritiene indispensabili per la legittima esecuzione di interventi che incidono sul territorio lagunare. Ciò ha comportato un notevole aggravio in termini temporali in riferimento all'esecuzione delle attività.

Con il decreto-legge n. 364 del 1990 è stata introdotta una norma che dovrebbe consentire (salvo verifiche applicative) l'accelerazione delle procedure preordinate al rilascio dei richiamati provvedimenti.

L'articolo 4 del predetto decreto-legge stabilisce che la conferenza di servizi, introdotta in via generale nel nostro ordinamento dalla legge n. 241 del 1990, deve essere di norma convocata per il rilascio delle autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari per l'esecuzione degli interventi di salvaguardia.

Va inoltre fatta menzione della circostanza che è stato approvato dal Senato un disegno di legge, attualmente in corso di esame alla Camera, con cui dovrebbero essere stanziati ulteriori 500 miliardi per la prosecuzione degli interventi per la salvaguardia di Venezia, in ragione di 250 miliardi per l'esercizio 1993. Tali fondi, accantonati dalla legge finanziaria per il 1991 (legge n. 405 del 1990), saranno utilizzabili, pertanto, solo nel 1992.

Anche il testo normativo attualmente in esame alla Camera contiene una serie di disposizioni direttamente finalizzate a risolvere le problematiche emerse in questo primo periodo di attività. Infatti, è prevista l'istituzione di una conferenza di servizi (che, peraltro, non sembra essere lo stesso organismo richiamato dal decreto-legge n. 364 del 1990) per il rilascio delle autorizzazioni, nulla osta e pareri preordinati alla realizzazione degli interventi.

Il medesimo disegno di legge, inoltre, prevede che la commissione di salvaguardia istituita dalla legge n. 171 del 1973 abbia una funzione più significativa rispetto a quella che attualmente le è attribuita nella realtà operativa. Si tratta di un'esigenza peraltro ribadita in modo unanime anche nel corso dell'ultima riunione del « comitato ».

In definitiva, viene delineato un sistema in base al quale per gli interventi in riferimento ai quali non sia richiesto il parere della conferenza di servizi troverebbe applicazione il regime della commissione di salvaguardia.

Posto quanto sopra, va evidenziato, inoltre, che il disegno di legge in parola prevede, nella formulazione approvata al Senato, l'istituzione presso il magistrato alle acque di un ufficio cui dovrebbe essere affidato il compito di provvedere al coordinamento delle attività di salvaguardia fisica (di competenza dello Stato) con quelle di salvaguardia ambientale (di competenza della regione Veneto) della laguna di Venezia.

Oltre agli interventi da realizzare in regime di concessione, il Ministero dei lavori pubblici, nella persona del magistrato alle acque, ha avviato una serie di attività che trovano la loro fonte normativa nella medesima legge n. 798. Tali attività consistono nella ristrutturazione ed acquisto di attrezzature per il servizio disinquinamento; restauro di edifici demaniali e di carattere storico ed artistico destinati all'uso pubblico; recupero del complesso edilizio dell'arsenale; opere di consolidamento e di sistemazione di ponti, canali e di fondamenta su canali; sistemazione dei corsi d'acqua naturali ed artificiali rilevanti ai fini della salvaguardia di Venezia e della sua laguna; restauro e conservazione del patrimonio artistico mobiliare pubblico; interventi di edilizia universitaria per l'Istituto universitario di architettura di Venezia.

Per la realizzazione degli interventi volti alla ristrutturazione ed all'acquisto di attrezzature per il servizio antinquinamento è stata stanziata dalla legge n. 798 e dalle successive leggi 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria per il 1987), e 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria per il 1988), la somma complessiva di lire 5,5 miliardi. Di tale stanziamento è stato impegnato il 35 per cento.

Va ricordato, peraltro, che parte di tali fondi - pari a circa 1 miliardo - saranno disponibili, a seguito delle rimodulazioni e delle prescrizioni introdotte dalla legge 29 dicembre 1990, n. 405 (legge finanziaria per il 1991), solo nell'esercizio in corso.

Per l'esecuzione degli interventi di restauro e ristrutturazione di edifici demaniali e di quelli di carattere storico ed

artistico destinati all'uso pubblico sono stati stanziati complessivamente 120 miliardi. Di tale somma, 7,5 miliardi saranno disponibili negli esercizi 1991, 1992 e 1993, a seguito delle rimodulazioni e prescrizioni introdotte dalla legge finanziaria per il 1991 (legge 405 del 1990). Dei restanti 113 miliardi è stato impegnato circa il 45 per cento.

Per l'esecuzione degli interventi per il recupero del complesso edilizio dell'arsenale sono stati stanziati complessivamente 22,5 miliardi. Di tale somma è stato impegnato il 40 per cento circa.

Per la realizzazione degli interventi di consolidamento e di sistemazione di ponti, canali e di fondamenta su canali sono stati stanziati complessivi 57 miliardi. Di tale somma, 5 miliardi saranno disponibili negli esercizi 1991, 1992 e 1993, a seguito delle rimodulazioni e prescrizioni della legge finanziaria per il 1991 (legge n. 405 del 1990). Dei restanti 52 miliardi è stato impegnato il 54 per cento.

Per la realizzazione degli interventi volti alla sistemazione dei corsi d'acqua naturali ed artificiali rilevanti ai fini della salvaguardia di Venezia e della sua laguna sono stati stanziati complessivi 14 miliardi. Di tale somma, una parte (circa 1 miliardo) sarà disponibile nel corso degli esercizi 1991, 1992 e 1993. Del restante importo - pari a 13 miliardi - è stato impegnato il 50 per cento circa.

Per quanto attiene agli interventi di restauro e conservazione del patrimonio artistico mobiliare pubblico sono stati stanziati complessivamente 7 miliardi. Di tale somma, 1 miliardo sarà disponibile negli esercizi 1991, 1992 e 1993. Del restante importo - pari a 6 miliardi - è stato stanziato il 35 per cento.

Per l'esecuzione degli interventi di recupero edilizio relativi all'Istituto universitario di architettura di Venezia è stata stanziata la somma complessiva di lire 5 miliardi dalla legge n. 798 del 1984. Tale somma è stata impegnata nella sua globalità.

Sotto l'aspetto programmatico generale, le attività volte alla salvaguardia di

Venezia e della sua laguna hanno subito un notevole impulso dalla redazione ed approvazione del progetto preliminare di massima delle opere di regolazione dei flussi di marea da realizzare alle tre bocche di porto, che rappresenta lo strumento sulla base del quale è oggi possibile tracciare un quadro preciso e dettagliato delle complessive azioni che sarà necessario intraprendere per realizzare compiutamente l'obiettivo disposto dalla legge n. 798 del 1984.

Tale progetto è stato valutato non solo dall'organo tecnico consultivo (il comitato tecnico di magistratura), cui tale compito è rimesso per legge, ma anche da altri organismi - il comitato tecnico regionale e una commissione tecnica all'uopo costituita dal comune di Venezia - oltre che dal consiglio superiore dei lavori pubblici, al quale è stato sottoposto in virtù del decreto ministeriale 28 settembre 1989, n. 481. A tale proposito desidero ricordare che da circa sette anni il consiglio superiore dei lavori pubblici non veniva investito delle questioni riguardanti la salvaguardia di Venezia. Si tratta di una dimenticanza - protrattasi per lungo tempo - che ha comportato un momento di non facile gestione nella fase in cui il consiglio si è espresso sul piano generale d'intervento; tuttavia, al di là delle interpretazioni giornalistiche, l'atteggiamento assunto è stato ricondotto alla dimensione di un parere favorevole, peraltro recepito dal « comitato » nella riunione del marzo scorso, durante la quale si è pervenuti all'approvazione del piano.

Tale decreto, nel riconoscere al ministro dei lavori pubblici le funzioni di controllo sull'attuazione della concessione, gli attribuisce altresì la facoltà di richiedere il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici « ogni volta che lo avesse ritenuto opportuno ». A tale riguardo, sarebbe opportuno che tutti i « passaggi » importanti relativi alla salvaguardia di Venezia fossero sottoposti ad un esplicito parere da parte del consiglio superiore dei lavori pubblici.

Proprio sottoponendo a quest'ultimo organo il progetto preliminare di mas-

sima si è inteso acquisire tutti gli elementi utili per poter esercitare correttamente la specifica funzione di controllo. Ciò anche in vista della successiva valutazione del progetto preliminare da parte del comitato interministeriale istituito ex articolo 4 della legge n. 798, al quale la legge attribuisce le funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia.

Proprio sulla base di un quadro conoscitivo completo e delle valutazioni dell'adunanza generale del consiglio superiore dei lavori pubblici (che ha ritenuto pregevole il progetto), si è espresso il 20 marzo 1990 il comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo che, nel valutare positivamente il progetto, ha ritenuto di dover accogliere tutte le indicazioni od i suggerimenti avanzati dalla stessa adunanza generale, prescrivendo la necessità di procedere alla verifica di fattibilità del progetto *Insulae* nonché alla realizzazione del progetto operativo per la sostituzione del traffico petrolifero dalla laguna e del progetto per l'apertura alle maree delle valli da pesca.

In sostanza, il comitato ha deliberato nella piena consapevolezza di tutte le questioni tecniche coinvolte nella vicenda, accogliendo integralmente i suggerimenti « operativi » proposti dall'adunanza generale del consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, il medesimo comitato ha ritenuto che il contributo fornito dall'adunanza generale dovesse proseguire in futuro con il coinvolgimento sistematico dello stesso consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Prandini anche per la sua puntuale relazione. Passiamo ora alle domande.

GIANFRANCO ROCELLI. Ringrazio innanzitutto il ministro che, con la sua relazione, copre di fatto un'inadempienza di legge. Infatti, l'ultimo comma dell'articolo 4 della legge n. 798, che determina la composizione del comitato di coordinamento, prescrive che, in allegato al bilan-

cio dello Stato, sia presentata una relazione, da parte del comitato dei ministri, sullo stato di attuazione della legge speciale. Nell'arco di sette anni, dal 1984 ad oggi, abbiamo avuto il bene di vedere soltanto due relazioni, per dire la verità molto burocratiche, e abbiamo visto il comitato dei ministri talvolta attivo e talvolta meno; ciò che a mio giudizio è indispensabile è che tale comitato, impropriamente definito « dei ministri » perché ne fanno parte in termini paritari anche i rappresentanti delle amministrazioni locali interessate, offra una visione anche politica della questione. Sono stato molto lieto di aver ascoltato le dichiarazioni dei ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici perché di fatto ci hanno confermato i motivi che sono alla base della valutazione dell'opportunità dell'istituzione di questo comitato, così che potremo arrivare alla fine dei nostri lavori con proposte operative in base alle esperienze ed all'efficacia che la legislazione vigente ha avuto nella determinazione degli interventi che, per quanto riguarda Venezia, fanno riferimento ad un problema ritenuto per legge di fondamentale importanza nazionale.

Il primo rilievo che muovo è che nel 1986 l'allora Presidente del Consiglio dei ministri aveva illustrato un percorso con scadenze spaziali e temporali ben precise; il recupero complessivo, secondo quanto previsto dalla legge n. 798, si sarebbe concluso nel 1984. Nel corso di questi anni abbiamo visto invece che Stato, regione ed enti locali hanno risposto a tale percorso in termini percentuali esigui; devo dar atto al ministro dei lavori pubblici, così come gliene dà atto la relazione della Corte dei conti, che comunque la percentuale più alta è relativa proprio all'intervento dello Stato, mentre a livello locale l'intervento è stato quasi esclusivamente riservato ai comuni di Venezia e Chioggia.

Dobbiamo ora capire quale sia il nodo che ha determinato questi ritardi, che non sono esigui né trascurabili, e come il Parlamento, d'intesa con il Governo, possa agire affinché il percorso ipotizzato

possa avere la sua definizione in tempi davvero compatibili con i pericoli che Venezia attualmente corre. In termini politici non mi sembra che il Governo abbia risposto in maniera esauriente alle necessità finanziarie di impiego, tant'è vero che, se il programma determinato nel 1984 fosse stato rispettato, gli interventi, al costo del denaro dell'epoca, dovrebbero già ammontare a 3250 miliardi. Non conosciamo ancora l'ammontare della spesa effettiva, ma comunque, rilevato in percentuale, non credo sia superiore ad un terzo.

Ritengo pertanto che il sistema delle procedure e del coordinamento rappresenti il vero nodo della situazione; ho già avuto modo di polemizzare con altri componenti la Commissione in un recentissimo passato affermando che forse, per la salvaguardia di Venezia, sono meno importanti i soldi rispetto alla conoscenza di itinerari percorribili per arrivare alla fine della strada; infatti, pur avendo magari le necessarie disponibilità finanziarie, il blocco avviene a livello delle procedure e del sistema legislativo che noi stessi abbiamo ideato.

Fra l'altro, dalla relazione del ministro - non so se interpreto bene quanto egli ha riferito - si evince che i fondi messi a disposizione dalla legge speciale sarebbero stati impiegati per un programma di intervento straordinario determinato dalla proliferazione del fenomeno delle alghe. Si spendono 20 miliardi per il recupero del sistema ambientale, intervenendo sulle alghe, ma questi soldi non vengono prelevati dallo stanziamento messo a disposizione per far fronte all'emergenza nazionale sorta sul problema delle alghe! Si trova comodo avere accesso alle disposizioni della legge speciale per la salvaguardia di Venezia, mentre in tutte le altre zone ove si è verificato il fenomeno della proliferazione algale, si è fatto riferimento alla legislazione ordinaria! Credo che questo non sia un modo corretto di interpretare la funzione della legge speciale, anche perché ho il sospetto che a livello regionale e comunale si stia usando quello strumento, nato per far

fronte alle esigenze di Venezia, per raggiungere obiettivi, certamente necessari, ma che non corrispondono a quelli che il legislatore aveva presenti nel 1984.

Quindi, è necessaria una indicazione in termini di chiarezza e di rigore anche all'interno del comitato di cui all'articolo 4 della legge n. 798, affinché queste situazioni non si ripetano.

Devo dare atto al ministro Prandini degli unici interventi sinora realizzati tra quelli previsti dalla legge speciale. Egli ha citato gli esempi dell'Isola del Lido, dell'Isola di Pellestrina e del porto di Chioggia che, obiettivamente, sono le uniche opere concrete, visibili rispetto ad una realtà preoccupante, quella della regolamentazione delle bocche di porto attraverso barriere mobili. Certamente, si deve tener conto delle tre condizioni previste dalla legge: il carattere sperimentale, la flessibilità e la peculiarità del contesto. Ma è anche strano che dopo trent'anni di polemiche che hanno preceduto l'approvazione della legge n. 798 si sia fermi ancora alla sperimentazione e non si vada oltre.

Ho molti dubbi che il 1999, andando avanti così, sarà l'anno risolutivo in ordine alla questione della chiusura mobile.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sarebbe risolutivo se avessi un potere di intervento, se dipendesse da me.

GIANFRANCO ROCELLI. Bisogna tener conto della contestualità fra l'intervento sulle tre bocche di porto (partendo da quella di San Nicolò del Lido) e il disinquinamento della laguna, o meglio, un intervento globale su tutto il bacino scolante affinché la laguna, con le bocche di porto chiuse, non diventi la cloaca non tanto di Venezia - è bene chiarirlo - ma di tutto il Veneto, i cui 240 mila ettari insistono sul bacino scolante della laguna.

Credo che, dal punto di vista del coordinamento, il nodo della contestualità della tutela ambientale sia importante e debba essere risolto. Il ministro ha rife-

rito come a Cà Saloni si stia ancora attendendo l'autorizzazione per l'intervento da parte dell'autorità ambientale (previsto sette anni fa!). Bisogna sapere se lo si può o meno realizzare! Questi termini sono incompatibili con il concetto di contestualità! Uno solo di tali interventi rischia di pregiudicare in termini temporali, quello globale sulla laguna. Vi è la necessità di individuare un'autorità che abbia il consenso di tutte le istituzioni democratiche preposte a questa tutela perché i tempi siano abbreviati. L'obiettivo deve essere garantito da un'autorità efficace e prudente che intervenga concretamente, che abbia termini perentori perché i lavori possano completarsi e che si assuma la responsabilità politica dell'efficacia degli interventi.

Credo che questo discorso non sia affrontato né nel decreto-legge ieri reiterato dal Governo né, a mio avviso, nel disegno di legge già approvato dal Senato, anche se le norme contenute nei due provvedimenti legislativi concorrono a far sì che le procedure per la realizzazione dell'intervento siano non solo più limpide, ma soprattutto più efficaci.

Credo di dover ricordare al ministro dei lavori pubblici, che presiede il comitato di cui all'articolo 4 della legge speciale, che finora si è agito solo sul versante della salvaguardia fisica, si sta intervenendo più timidamente in relazione alla salvaguardia ambientale della laguna, ma non si è fatto ancora nulla per la salvaguardia dell'umanità di Venezia. Una città che si salvaguarda solo sulle pietre, senza favorirne lo sviluppo economico e sociale, una città il cui tessuto sociale è disgregato, non può avere speranza per il futuro. Credo che nessuno voglia salvare Venezia senza la sua umanità e la sua cultura.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ognuno faccia la sua parte.

GIANFRANCO ROCELLI. L'ho detto; perché lei stesso lo ricordi alla regione e agli enti locali che più dello Stato hanno rispondenza sul territorio.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei chiedere al ministro alcuni chiarimenti in merito a specifici aspetti affrontati dalla sua relazione. Innanzitutto, mi riferisco alla dichiarazione in base alla quale per un periodo di circa sette anni il consiglio superiore dei lavori pubblici non si è occupato del problema di Venezia; ciò, a parere del ministro, avrebbe rappresentato, se ho ben compreso, una delle ragioni per le quali il consiglio superiore avrebbe espresso una valutazione negativa sulla proposta di piano ... (*Interruzione del ministro Prandini*). Allora diciamo che avrebbe dato una valutazione non positiva ...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si è trattato, più precisamente, di una valutazione non negativa ...

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Dalle notizie riportate dagli organi di stampa avevamo ricevuto un'impressione diversa, anche se in una fase successiva il consiglio ha modificato la propria posizione. Per quale ragione per un periodo di circa sette anni il consiglio superiore dei lavori pubblici non è intervenuto in materia? Per quale motivo, inoltre, il parere espresso nella prima fase sarebbe stato travisato dagli organi di informazione?

Un ulteriore problema sul quale vorrei richiamare l'attenzione è rappresentato dall'apertura alle maree delle valli da pesca, dal momento che non sono riuscita a focalizzare con precisione le considerazioni che il ministro ha svolto al riguardo. Tra l'altro, avendo rivolto in precedenza al titolare del dicastero dell'ambiente una domanda specifica riferita alle valli da pesca, non ho ricevuto alcuna risposta, mentre ho avuto l'impressione che nella relazione del ministro Prandini fossero indicati in modo chiaro taluni elementi di conoscenza al riguardo.

L'ultima questione che intendo sottoporre alla sua attenzione è relativa all'esclusione del traffico petrolifero dalla laguna. In particolare, dal momento che tale indicazione era già contenuta nella legge speciale, alla quale tuttavia non è

stata data applicazione, vorrei conoscere l'atteggiamento del suo dicastero al riguardo.

ANNA MILVIA BOSELLI. A mio avviso, dalla relazione del ministro Prandini non è derivato un sufficiente contributo alla risoluzione delle difficoltà emerse in sede di attuazione della legislazione speciale su Venezia, soprattutto sotto il profilo della concorrenzialità tra i diversi organi istituzionali pubblici che, determinando di fatto una frammentazione dei poteri, ha comportato l'assenza di qualsiasi principio di funzionalità e di coordinamento sistematico.

Va considerato, in particolare, che recentemente il Parlamento ha approvato diversi provvedimenti legislativi, quali, per esempio, la legge n. 57 del 1990, istitutiva dell'Autorità per l'Adriatico, e la « storica » legge n. 183 del 1989, relativa alla difesa del suolo, che ha ulteriormente complicato l'esercizio dei poteri di carattere istituzionale in riferimento ai problemi della laguna e del suo territorio.

Non ritengo che lo strumento configurato nel decreto-legge decaduto – che abbiamo appreso essere stato reiterato – cioè la conferenza dei servizi, possa risultare particolarmente efficace, dal momento che va ben al di là delle disposizioni contenute nella legge n. 241 del 1990. Non credo, infatti, che la configurazione di tale organo – rispetto alla quale abbiamo già avuto occasione di manifestare il nostro dissenso – possa risultare utile al fine di superare la frammentazione che si registra tra i poteri istituzionali. Vorrei pertanto conoscere le sue valutazioni al riguardo, soprattutto alla luce delle ultime leggi approvate, con particolare riferimento al provvedimento relativo alla difesa del suolo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero innanzitutto ringraziare l'onorevole Rocelli per il suo intervento che, in un certo senso, ha integrato la mia relazione, ove si consideri che sono stati richiamati alcuni aspetti di notevole rilievo. I problemi emersi richie-

derebbero una tempestività di intervento, peraltro auspicata da tutti, anche se ritengo che competa al livello di responsabilità parlamentare il compito di far seguire agli auspici l'adozione di strumenti legislativi che consentano di assolvere adeguatamente alle funzioni previste. Anche dalla mia relazione, necessariamente sintetica e riferita ai dati di fatto, cioè agli atti parlamentari ed alle conseguenze che essi hanno comportato sulle varie convenzioni stipulate con il concessionario, si evince di fatto un atteggiamento di indifferenza rispetto al fattore tempo, che noi sappiamo invece rappresentare un elemento determinante ai fini dell'organica attuazione del progetto complessivo di recupero e di salvaguardia della laguna di Venezia.

Credo che, non per inventare obiettivi di comodo al fine di sfuggire al problema complesso che è davanti ai nostri occhi (soprattutto alla luce dell'assenza di esperienze precedenti che avrebbero potuto confortarci nello svolgimento delle iniziative intraprese), occorra acquisire la consapevolezza che la sperimentazione rappresenta la connotazione di fondo di quanto, sia a livello legislativo sia esecutivo, andremo a realizzare per quanto riguarda la salvaguardia di Venezia.

Gli stessi interventi che Venezia Nuova ha dapprima cercato di studiare e programmare e, successivamente, di realizzare in via sperimentale, comportano la necessità di verificare, con umiltà e disponibilità, se tale sperimentazione sia stata in grado di indicare una via d'uscita ai problemi drammatici che riguardano Venezia e la sua laguna. Mi pare, tra l'altro, che tale aspetto, che riveste un indubbio rilievo sotto il profilo culturale e politico, sia stato correttamente evidenziato dall'intervento dell'onorevole Rocelli.

L'onorevole Boselli ha fatto riferimento alla legge n. 183, istitutiva dell'Autorità di bacino; si tratta di un provvedimento che stiamo cercando faticosamente di far decollare (spero che il Parlamento ci dia atto di essere partiti con il piede giusto, ove si consideri che nel giro

di sei mesi siamo riusciti ad ottemperare a tutti gli oneri prescritti dalla legge), nonostante si tratti di un obiettivo che non risulta sempre facile da perseguire, soprattutto quando il legislatore « abbonda » nella previsione di organi e di strutture assembleari, nel cui ambito risulta sempre difficoltoso operare in condizioni di normalità, come per esempio è dimostrato dalla difficoltà di garantire il numero legale per talune deliberazioni.

Non intendo certo sostenere tesi decisionistiche; certamente, però, nel momento in cui si predispongono provvedimenti legislativi, va tenuta presente la reale capacità operativa degli organi configurati.

Tenendo conto della modestia dei mezzi finanziari messi a disposizione (anche perché stiamo operando in una stagione finanziaria particolarmente avara di disponibilità finanziarie), ho l'impressione che si stia riuscendo a garantire l'attuazione della legge n. 183 nel rispetto degli obiettivi prefissati.

ANNA MILVIA BOSELLI. Anche per quanto riguarda l'Autorità della laguna?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Certamente quest'ultima non ha interferito sui compiti specifici del « comitatone » e, quindi, sull'azione di coordinamento e di controllo specificamente riferita alla salvaguardia di Venezia. Non ho avuto problemi su questo versante; se ne esistono, riguardano soltanto la reale disponibilità dei vari livelli di governo a concorrere in termini veramente unitari a farsi carico globalmente dei problemi di Venezia e della sua laguna, rimarcando non solo nelle dichiarazioni ma anche nei comportamenti la scelta unitaria e concomitante degli interventi che devono essere finalizzati alla salvaguardia non solo fisica ma anche ambientalistica della laguna.

In ordine a questo aspetto vi è ancora molto da fare; ieri, in sede di Consiglio dei ministri, mi sono fatto promotore con altri colleghi di un emendamento (che è stato recepito e la cui stesura è stata

completata questa mattina a palazzo Chigi), che dà alla regione Veneto la facoltà di concorrere con una concessione unitaria; si parla di facoltà, ma si tratta quasi di una necessità operativa. L'estensione dell'intervento a tutto il bacino scolante della laguna, quindi ad un centinaio di comuni, con la relativa frammentazione dei vari operativi, indubbiamente può comportare il rischio di un mancato raggiungimento degli obiettivi che ci siamo prefissati. Si tratta di un rischio che vale la pena di evidenziare alla vigilia di una vostra audizione degli enti locali veneti.

Va quindi comunque riconfermata una scelta unitaria, che si faccia carico della globalità degli interventi che devono essere attuati salvaguardando le competenze di ciascun livello di governo, con l'avvertenza che tali competenze non possono essere rivendicate in termini quasi alternativi rispetto al lavoro ed alla funzione che il « comitatone deve » svolgere. Infatti, se ciascuno potesse ascrivere in modo sordo a sé stesso le proprie competenze, senza concorrere con gli altri a risolvere il problema in modo più unitario e globale, il « comitatone » non avrebbe senso.

La frantumazione rappresenta, a mio giudizio, un altro falso problema. Il « comitatone », come definito dalla legge, è di per sé uno strumento valido, ovviamente se vi è la volontà politica di farlo funzionare; si tratterà in caso di potenziarne il ruolo politico, programmatico e di controllo, ma è un organo sufficientemente snello e rappresentativo per svolgere le funzioni che la legge gli attribuisce.

Al quesito posto dall'onorevole Cecchetto Coco circa i motivi per cui il consiglio superiore dei lavori pubblici non sia stato investito della questione di Venezia e della sua laguna per oltre sette anni potrebbero rispondere i miei predecessori. Poiché il consiglio è ritenuto il massimo organo tecnico di cui lo Stato dispone e trattandosi di un'azione di controllo tecnico, oltre che finanziario, che va svolta dal « comitatone » e dal ministro dei lavori pubblici - su delega del Presidente del Consiglio - in qualità di

presidente del comitato per Venezia, mi sembra particolarmente opportuno che sia investito della questione ed esprima il proprio parere, che non è vincolante ma che conforta comunque valutazioni politiche che poi vanno a maturare nelle sedi proprie. Da quando rivesto la carica di ministro dei lavori pubblici, il consiglio superiore viene sistematicamente investito di tutte le questioni e il suo parere non viene manipolato né sottovalutato.

La stampa — per tornare sugli argomenti che sono apparsi sui giornali nel marzo dell'anno scorso — ha accreditato una certa lettura di quel parere, che era problematico e integrativo; è stato integrativo in quanto poi, nel voto finale espresso con il « comitato », abbiamo recepito le osservazioni che il consiglio ha avanzato sul piano generale elaborato dal consorzio Venezia Nuova, tanto che l'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna e la necessità di un ulteriore studio circa i riflessi sulle valli da pesca delle maree sono alcuni dei suggerimenti avanzati dal consiglio nonché dal comune di Venezia (la giunta di allora si era fatta portavoce di questa esigenza, recepita, come ho già detto, nel voto finale). Il consorzio Venezia Nuova ha avuto l'incarico, nel momento in cui abbiamo votato il piano generale, di proseguire e di aggiornare gli studi relativi ai riflessi delle maree sulle valli da pesca.

Per quanto riguarda l'allontanamento del traffico petrolifero, in qualità di ministro della marina mercantile, prima, e come ministro dei lavori pubblici, attualmente, l'ho sempre tenuto presente come obiettivo da conseguire con gradualità, perché, come giustamente ha osservato l'onorevole Rocelli, Venezia deve pur vivere. Il porto non è una parte secondaria o irrilevante nell'economia reale della città, per cui occorre costruire *in itinere* alcune alternative; infatti, eliminare *ex abrupto* tale traffico significa demolire ol-

tre il 50 per cento del movimento commerciale del porto di Venezia. Pertanto, si tratta di un obiettivo da perseguire in tempi medi, anche se è stato ripetutamente confermato dal « comitato » che si tratta di una scelta che va assolutamente ricompresa negli obiettivi da realizzare.

Anche se non ne ho ancora preso diretta visione, so che il provveditore al porto di Venezia ha presentato recentemente uno studio completo circa la portualità veneziana, che meriterà certamente un'attenzione da parte del « comitato » al fine di controllare che risponda a scelte già operate dal « comitato » stesso. Certamente dobbiamo contemperare il raggiungimento di questi obiettivi non solo con quello della velocizzazione degli studi e delle progettazioni, cui è stata rivolta la maggior parte dell'impegno fin qui sviluppato, ma soprattutto con la realizzazione di opere riguardanti anche e in modo specifico la portualità veneziana, che rappresenta la fase nuova che si deve aprire davanti a noi.

Abbiamo parlato di date, riferendoci al duemila. Aver cancellato l'*Expo* a Venezia, ne sono profondamente convinto, non ha facilitato e non faciliterà il risanamento della laguna. Sicuramente, quella manifestazione avrebbe rappresentato un'economia esterna che avrebbe consentito la allocazione di risorse finanziarie per completare questo progetto.

Purtroppo, le leggi finanziarie degli ultimi due anni non ci garantiscono di poter disporre delle risorse sufficienti per realizzare quanto sino ad oggi si è abbozzato come progetto, anche se si tratta di una progettualità di massima che deve essere verificata in termini esecutivi.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il ministro Prandini ed i membri del comitato per i problemi di Venezia, per il contributo offerto all'indagine conoscitiva.

La seduta termina alle 17,50.