

9

SEDUTA DI VENERDÌ 10 MAGGIO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9.

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

Audizione dei rappresentanti del consorzio Venezia Nuova.

PRESIDENTE. Ringraziamo i rappresentanti del consorzio Venezia Nuova per aver accolto il nostro invito.

Abbiamo inteso iniziare la serie di colloqui che svolgeremo presso la nostra sede a Montecitorio ascoltando un organismo significativo per la politica dell'ambiente e della salvaguardia di Venezia; l'incontro odierno fa seguito ad una serie di riunioni che abbiamo tenuto con altri enti a Venezia e che si sono concluse nella giornata di martedì scorso con il colloquio con il presidente Cremonesi, svoltosi presso la presidenza della giunta regionale. Vogliamo procedere alle audizioni con un ritmo spedito, perché il Comitato intende giungere rapidamente ad una conclusione.

La presente indagine ha lo scopo di raccogliere dalla viva voce dei soggetti più direttamente interessati una serie di dati che servano a costituire, per così dire, la fotografia dello stato dei problemi di Venezia, alla luce dei finanziamenti finora erogati e delle difficoltà incontrate nell'attuazione della legislazione vigente. Ciò ha naturalmente lo scopo di individuare gli eventuali ritocchi della normativa che dovessero dimostrarsi opportuni, nonché l'ordine delle priorità e le varie esigenze che richiedono interventi nella città e nel suo *hinterland*. A conclusione dell'indagine sarà nostra cura presentare

al Parlamento alcune proposte tendenti a garantire la continuità degli interventi e l'ammodernamento degli strumenti che eventualmente si dimostrerà necessario alla luce di quanto emergerà dall'analisi che stiamo conducendo.

Il consorzio Venezia Nuova sta operando da diversi anni e, oltre ad una panoramica sulla vostra attività, siamo interessati anche ad ascoltare una vostra opinione su ciò che dovrà essere fatto negli anni futuri.

Desidero chiarire che il Comitato da noi costituito rappresenta un'articolazione interna alla Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera ed è stato istituito allo scopo specifico di estrapolare, dai grandi temi che interessano la Commissione, l'aspetto caratteristico relativo alla questione di Venezia: la nostra attività rappresenta quindi una forma di istruttoria primaria che consenta di trasmettere una serie di valutazioni alla sede legislativa. Come ho già accennato, è nostra intenzione procedere con una certa rapidità, in modo da giungere entro il mese di maggio, o all'inizio di giugno, a conclusioni precise. Nel frattempo, naturalmente, non tralasciamo di seguire l'*iter* legislativo dei provvedimenti all'ordine del giorno della Commissione, tra cui il decreto-legge - di cui è relatore l'onorevole Rocelli, qui presente - riguardante appunto la situazione di Venezia, il quale presenta aspetti di grande interesse, tra cui una copertura finanziaria di non poco conto. Inoltre, ci è stato recentemente trasmesso dal Senato il testo del progetto di legge Prandini in materia, già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Nel ringraziare nuovamente i nostri ospiti per la loro presenza, desidero chiarire che non pensiamo di esaurire nel corso della presente audizione i colloqui con il consorzio Venezia Nuova, in quanto ci rendiamo conto che sarebbe molto riduttivo, dati i tempi limitati che abbiamo oggi a disposizione. Ci riserviamo, quindi, al termine di questa serie di incontri che svolgeremo a Roma, di tornare a Venezia per svolgere altre approfondite ricognizioni sul luogo che permettano di mettere a fuoco aspetti che oggi non potremo affrontare.

Fatta questa doverosa premessa, che aveva lo scopo di delineare la cornice del presente incontro, do senz'altro la parola al presidente Zanda perché ci fornisca un quadro delle attività del consorzio ed esprima alcuni giudizi e suggerimenti sul modo in cui a suo avviso può evolversi la salvaguardia di Venezia.

LUIGI ZANDA, Presidente del consorzio Venezia Nuova. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente Santuz ed i parlamentari membri del Comitato permanente per i problemi di Venezia per l'invito a partecipare all'odierna seduta. Vi ringrazio anche a nome dell'ingegner Mazzacurati, direttore, del dottor Pravatà, vicedirettore, dell'architetto Bandarin, responsabile dell'ufficio studi, e del dottor Miracco, responsabile per le relazioni esterne del consorzio Venezia Nuova, che oggi mi accompagnano.

In considerazione dei tempi a disposizione, mi limiterò a riassumere il contenuto di una relazione da noi predisposta, della quale, comunque, consegnerò il testo integrale ai membri del Comitato. In tal modo avrete la possibilità di constatare come il taglio che abbiamo inteso conferire al nostro contributo sia di carattere prevalentemente informativo, avendo considerato utile portare a conoscenza del Comitato le iniziative realizzate dal consorzio Venezia Nuova nel corso dei primi anni di attività.

Il consorzio, sotto il profilo formale, opera fin dal 1985; è a quell'anno, infatti, che risale la registrazione presso la Corte

dei conti della prima convenzione, dalla quale è derivata la concessione da parte dello Stato. Sotto l'aspetto prettamente operativo, invece, il consorzio è attivo dal 1987, cioè in concomitanza con l'avvenuta ultimazione delle procedure amministrative successive alla registrazione della prima convenzione.

Nei primi anni di attività il consorzio ha realizzato una serie di iniziative che ci consentono oggi di poter affermare che il programma operativo avviato risulta ben strutturato e solidamente articolato. Tale programma è descritto in modo dettagliato nella cosiddetta convenzione quadro, il cui testo lascerò agli atti del Comitato. Si tratta di un documento contenente un'ampia descrizione dell'attività del consorzio, che — lo ricordo — dovrà concludersi entro il 1999. La convenzione-quadro prevede uno stanziamento complessivo destinato alle opere di salvaguardia della città di Venezia pari a 4.599 miliardi. Fino ad oggi sono stati stanziati 813 miliardi, dei quali 622 attribuiti al consorzio, sulla base di convenzioni regolarmente registrate. Di questi ultimi risultano già spesi 380 miliardi. Si tratta, comunque, di cifre lorde, per cui, quando si dice che occorrono ancora 4.500 miliardi per completare le iniziative avviate, in realtà si tratta di un'indicazione riferita al fabbisogno lordo, al quale va sottratta l'IVA, la cui percentuale, come è noto, in materia di finanziamenti per opere pubbliche è fissata nella misura del 19 per cento. Pertanto, la cifra necessaria per completare le opere non è di 4.500 miliardi, ma di 3.800 miliardi.

Gli interventi oggetto del programma comprendono, così come previsto dalla legge, attività di studio, di sperimentazione, di progettazione e di esecuzione di opere. Le iniziative concernenti i suddetti settori sono già state eseguite per un totale di 380 miliardi. Sotto questo profilo considero utile e, se mi consentite, necessaria la visita a Venezia che il presidente Santuz ha preannunciato di essere intenzionato a realizzare nel prossimo futuro; la considero, infatti, assolutamente indispensabile in considerazione

della natura dei lavori eseguiti e della loro conformazione. Auspichiamo pertanto che le opere realizzate vengano sottoposte a verifica da parte del Comitato, sia pure con la semplice tecnica del copralluogo, indispensabile per accertare lo stato dei lavori completati e di quelli ancora da definire.

Quanto alle specifiche attività finora eseguite, ricordo che il consorzio ha privilegiato in maniera sostanziale le iniziative di studio. I membri del Comitato conoscono certamente la natura e la complessità delle opere che ci sono state affidate; in realtà, ci troviamo in presenza di elementi ben diversi da quelli che caratterizzano le tradizionali opere pubbliche, soprattutto per la complessità delle realizzazioni da eseguire. Tale complessità comporta, accanto alla costruzione e progettazione delle opere in senso tradizionale, la necessità di procedere ad un consistente lavoro di studio e di ricerca; si tratta di ricerche scientifiche vere e proprie, indirizzate ad acquisire elementi di valutazione ed a definire organici indirizzi progettuali sulla base di scelte precise ed adeguate.

Il nostro programma di studi, ovviamente già approvato dagli organi cui è demandato il controllo sulla nostra attività, consta di 180 iniziative specifiche; di queste, ne abbiamo ultimate 89, mentre 42 sono in corso di attuazione o stanno per essere avviate, essendo già stati concessi i relativi finanziamenti. Allo stato, non risultano ancora conclusi alcuni studi molto importanti, prevalentemente finalizzati alla gestione dell'ecosistema ed all'utilizzo delle paratoie. Tali studi, pur riguardando la fase successiva alla realizzazione delle opere, vanno comunque condotti contestualmente alla progettazione ed esecuzione di queste ultime.

In sostanza, l'ampia serie di interventi necessari per la salvaguardia di Venezia e per il suo riequilibrio richiederanno in futuro una gestione specialistica, delicata e complessa, da attuarsi sulla base di un'organica ed efficace progettazione. Tra le principali attività che dovranno essere disciplinate dall'organismo di gestione

che lo Stato dovrà identificare nel prossimo futuro, mi limito a menzionare l'attivazione delle paratoie nelle bocche di porto, il monitoraggio dell'ambiente lagunare ed il funzionamento degli impianti di depurazione delle acque.

In definitiva, tutto il sistema, una volta avviato, dovrà essere costantemente controllato e gestito in modo adeguato. La fase di progettazione della gestione, comunque, è appena iniziata, mentre si è conclusa l'attività di studio relativa al progetto considerato nella sua globalità, cioè gli studi resisi necessari per giungere alla definizione di quello che abbiamo chiamato progetto REA, cioè il piano di regolazione delle maree alle bocche di porto.

Per eseguire questo progetto è stata necessaria una consistente attività di ricerca che ha comportato, tra l'altro, l'esecuzione di modelli fisici, cui ha atteso in massima parte il centro di Voltabarozzo, nei pressi di Padova, e di modelli matematici, eseguiti da diversi istituti scientifici italiani e stranieri, in modo da sviluppare controlli incrociati sulla loro efficacia ed attendibilità.

Accanto all'attività di studio è stata eseguita un'importante azione di sperimentazione, resasi necessaria prevalentemente per quegli interventi per i quali lo studio teorico e la progettazione non sarebbero stati sufficienti. Cito, per esemplificare, soltanto due livelli di progettazione. Con un notevole sforzo progettuale e con un rilevante peso economico abbiamo costruito il modulo sperimentale della paratoia, in scala 1 a 1, della quale da più di due anni stiamo collaudando il funzionamento per poter avere la garanzia della sua affidabilità e per essere in grado di apportare soltanto quelle modifiche che possano migliorarne le prestazioni. Tale sperimentazione finora ha avuto successo: la paratoia può essere considerata, al termine di questa fase, fortemente affidabile; crediamo di disporre di un'ulteriore dimostrazione della bontà di uno strumento che, peraltro, è stato realizzato per la prima volta al mondo dal Governo italiano attraverso il

consorzio Venezia Nuova. Infatti, non esiste alcun altro caso di una divisione tra i corsi d'acqua o dal mare (come nella fattispecie che ci riguarda) che sia stata costruita con una chiusura completamente mobile, cioè tale da non arrecare alcuna offesa all'ambiente e da non interrompere in nessun modo il passaggio dell'acqua fra i due bacini che si vogliono separare, quando si vuol raggiungere tale obiettivo, consentendo così di rispettare sia l'idrodinamica della laguna, sia il transito navale.

Un'altra sperimentazione eseguita, di cui il Comitato avrà modo di verificare i risultati, è relativa alla ricostruzione di velme e barene. Uno dei compiti affidati al consorzio consiste nella ricostruzione morfologica della laguna, cioè nel suo restauro. Non parlo in questa sede degli obiettivi particolari, ma ricordo che quello generale è il riequilibrio della laguna; anche gli interventi diretti a questo fine non sono mai stati realizzati in precedenza al mondo: quindi, il consorzio ha dovuto restaurare – prima di poter dare avvio alla sua attività di ricostruzione morfologica – forme naturali, quali le barene, che tra l'altro sono delicatissime e indispensabili per il buon riequilibrio della laguna, per il buon funzionamento del sistema. Anche tale sperimentazione ha finora prodotto risultati positivi.

Vorrei ora accennare all'attività di progettazione del consorzio. Ritengo che in questa sede, anziché elencare i progetti già eseguiti, sia più utile e completo citare quelli che saranno terminati entro i primi mesi del 1992, perché ciò può dare una sensazione migliore del livello di attività cui siamo arrivati.

Entro la prima parte del 1992 il consorzio Venezia Nuova completerà il progetto di massima delle opere alle bocche di porto (progetto REA), quello operativo per la sostituzione del traffico petrolifero in laguna, nonché la verifica della fattibilità del progetto *Insulae* per la difesa del centro storico dalle maree medie, il progetto operativo per la riapertura alle maree delle valli da pesca,

che è particolarmente importante e delicato poiché occorre programmare tale opera senza interferire né nell'attività – assolutamente necessaria – di itticoltura, che nelle valli è esercitata da tempo immemorabile, né sulla qualità dell'ambiente che, dobbiamo riconoscerlo, all'interno delle valli da pesca è in qualche misura superiore a quella dell'ambiente nelle altre parti della laguna.

Sempre entro il 1992 sarà completato il progetto generale di massima di arresto ed inversione del degrado ambientale, che costituisce un dettato della legge: al riguardo, abbiamo predisposto un primo stralcio che il comune di Venezia ha presentato all'opinione pubblica la settimana scorsa. Vengono previste attività di pronto soccorso, relative alla raccolta ed al trattamento delle macroalghe che possono provocare facilmente situazioni di collasso ambientale, ed una serie di attività collaterali anch'esse dirette a ridare corretto andamento all'idrodinamica lagunare, in modo da aiutare la capacità di autodepurazione della laguna, capacità che le opere eseguite e la mancata manutenzione nell'ultimo decennio della laguna stessa hanno reso molto flebile. Saranno inoltre terminati, entro la stessa scadenza, il progetto di massima di recupero morfologico della laguna, quello esecutivo di rinforzo dei moli foranei che proteggono le tre bocche di porto, nonché il progetto esecutivo di rinforzo e ripascimento dell'intero litorale della laguna, cioè di quella sottilissima striscia di terra che separa quest'ultima dal mare Adriatico, che rappresenta uno dei punti più delicati dell'intero ecosistema.

Tale attività progettuale procede di pari passo con una serie di opere che più avanti descriverò (che abbiamo già iniziato) e da un punto di vista tecnico può consentire anche di concludere entro il 1999-2000, cioè entro questo secolo, l'opera di salvaguardia che ci è stata affidata dallo Stato.

Accanto alle attività di progettazione, di sperimentazione e di studio che ho indicato, il consorzio ha eseguito una serie di opere concrete attraverso la

messa in funzione di oltre quaranta cantieri distribuiti sul territorio della laguna. Esse riguardano: la riapertura dei canali nelle casse di colmata (si è trattato di favorire la circolazione della marea in aree molto periferiche della laguna, dove la circolazione dell'acqua era molto difficile); la difesa dei centri urbani più esposti alle maree; i marginamenti lagunari e protezioni di sponda; gli interventi di arresto e degrado connessi con la proliferazione algale; il rinforzo dei litorali; il restauro della morfologia lagunare; la protezione del Porto di S. Andrea.

Ripeto un accenno alla protezione dei litorali, perché si tratta di un'opera di importanza molto rilevante, dato il pericolo connesso all'attuale situazione.

Gli interventi in essere in questo momento sono assolutamente marginali e concernono soprattutto il ripascimento artificiale del litorale del Cavallino, in località Ca' Pasquali; stiamo iniziando un'opera di maggiori dimensioni, ma ancora molto ridotta, nel litorale di Caroman, mentre ci auguriamo di dare avvio entro l'anno ad un intervento più consistente su Pellestrina. Tutte le opere di difesa del litorale dovrebbero essere terminate entro il 1997; potrebbero essere completate anche prima, se i finanziamenti fossero disponibili.

Per quanto riguarda il servizio informativo, il consorzio Venezia Nuova ha costituito un'importante banca-dati territoriale che probabilmente - mi perdonere la poca modestia - è uno dei migliori esempi di banche dati che siano state costituite in Europa. Siamo onorati del fatto che studiosi di tutto il mondo vengano costantemente a studiarla e la prendano come esempio per iniziative analoghe. Si tratta di uno strumento utilissimo, oggi in fase di indirizzo progettuale, ma che sarà indispensabile per la futura gestione dell'ecosistema, che non potrebbe svolgersi correttamente se non si disponesse di un centro informativo idoneo a consentire l'adozione delle decisioni con la necessaria conoscenza delle condizioni ambientali nelle quali si opera.

Questo lavoro, molto lungo ed imponente, è stato avviato appena il consorzio ha iniziato la propria attività. Quest'ultima, come il Comitato sa, viene svolta grazie ai fondi provenienti dallo Stato in virtù della legge speciale per Venezia del 1984, che originariamente prevedeva un finanziamento di carattere triennale di 272 miliardi per l'attività di nostra competenza (con i successivi rifinanziamenti del provvedimento sono stati concessi fondi anche ad altri soggetti che operano nella laguna). In totale si tratta di 813 miliardi, di cui 219 disposti dalla legge finanziaria per il 1987, 300 da quella per il 1988, 22 dal decreto-legge all'esame del Parlamento. Sono importi lordi, che vanno depurati del 19 per cento; quindi, abbiamo a disposizione soltanto 622 miliardi.

Devo sottolineare un aspetto importante: il sistema delineato dalla legge speciale prevedeva un primo stanziamento e successivi rifinanziamenti annuali, proporzionati alle necessità operative. Si può immaginare ovviamente che le necessità crescano con il passare del tempo; pertanto, i finanziamenti inizialmente avrebbero dovuto essere minori, per poi aumentare man mano, alla conclusione ed all'approvazione dei progetti. In realtà, il processo ha seguito un andamento esattamente opposto: i finanziamenti sono andati via via diminuendo in termini assoluti e come cadenza temporale; infatti, non hanno più carattere annuale ma triennale, tendente a diventare quadriennale.

Dal 1988 ad oggi il consorzio Venezia Nuova non ha ricevuto, come del resto nessun altro dei soggetti operanti nella laguna di Venezia, alcun finanziamento ai sensi della legge speciale. Gli unici fondi ottenuti finora (22 miliardi) sono stati resi disponibili in virtù del decreto-legge ora all'esame del Parlamento, quindi non ancora convertito. Se i finanziamenti dovessero proseguire con il ritmo di questi ultimi due anni, se cioè dovessero essere parametrati ai 22 miliardi ricevuti dal 1988 ad oggi, considerando che il fabbisogno della nostra attività per terminare

le opere che lo Stato ci ha affidato è di circa 5 mila miliardi, dovremmo immaginare un finanziamento per 500 anni ancora; si tratta ovviamente di un paradosso, in quanto con finanziamenti così ridotti le opere non potrebbero tecnicamente essere eseguite.

Il presidente Santuz mi aveva invitato a svolgere qualche considerazione sulle necessità per il futuro; le esigenze da sottolineare riguardano i lati salienti della nostra attività e devo dire che, al punto in cui siamo, diventa essenziale l'aspetto del rifinanziamento del progetto, che suggerisce l'approvazione in tempi brevi da parte del Parlamento dei finanziamenti contenuti nel decreto-legge e di quelli, altrettanto indispensabili e urgenti, previsti dal disegno di legge, peraltro già approvato da uno dei due rami del Parlamento, di rifinanziamento della legge speciale per Venezia.

La quota che tale disegno di legge ha assegnato per i lavori affidati al consorzio Venezia Nuova è di 189 miliardi; si tratta del minimo indispensabile per continuare l'operatività e per consentire realisticamente la conclusione delle opere entro il 1999. Occorre anche ricordare che dal 1993 in poi il fabbisogno finanziario aumenterà in modo considerevole (390 miliardi nel 1992, 490 nel 1993).

Possiamo ricordare, perché il Comitato comprenda la tipologia delle opere che debbono essere eseguite, che nel 1993 dovrebbe avere inizio l'attività vera e propria per gli interventi nelle bocche di porto; nel 1994 dovrebbe svilupparsi il consolidamento dei moli foranei; nel 1997, come ho già detto, dovrebbero terminare gli interventi di difesa dei litorali, nonché gli interventi per il restauro della morfologia lagunare; nel 1999 dovrebbero essere completate le opere di regolazione delle maree alle bocche di porto e nel 2000 dovrebbe avere inizio la gestione della laguna, con i nuovi strumenti di difesa. Come il Comitato può constatare, esiste quindi l'esigenza di fondo di dare continuità, stabilità ed il necessario incremento ai flussi finanziari per tutta la durata del

progetto. La scala di finanziamenti che ho esposto corrisponde agli indirizzi governativi circa i tempi entro i quali l'opera dovrebbe essere eseguita. Devo dire che si tratta di una scelta del Governo che corrisponde, però, ad esigenze tecniche: un'opera di questa natura deve infatti necessariamente svilupparsi in un arco di tempo contenuto, per evitare che, quando vengono realizzate, le ultime strutture possano presentare discontinuità o scarsa armonizzazione con le prime che sono state eseguite. Da qui la necessità di fissare i tempi complessivi di esecuzione.

Concludo la mia relazione sottolineando che un sensibile rallentamento delle opere, che dovesse superare i ritmi già ridotti seguiti negli ultimi anni, comprometterebbe il successo degli investimenti che lo Stato ha già compiuto finora: le opere già eseguite, cioè, potrebbero perdere di valore e di efficacia, se non incalzate da nuove realizzazioni che le completino.

Consegnerò agli uffici del Comitato un documento nel quale abbiamo pensato di riassumere in schede alcuni dati oggettivi che possono essere utili per l'analisi della situazione e per disporre di un quadro completo. Accennerò sommariamente soltanto agli argomenti oggetto di tale documento, riguardanti i flussi dei finanziamenti finora erogati; l'elenco delle convenzioni stipulate dal consorzio Venezia Nuova con lo Stato; gli accantonamenti contenuti nelle leggi finanziarie per gli anni 1989, 1990 e 1991, elenco importante, perché nelle leggi finanziarie degli ultimi anni erano stati sempre previsti finanziamenti a favore di Venezia che non sono mai diventati operativi perché non è intervenuta la successiva legislazione di attuazione. Il Parlamento aveva avuto presente, quindi, la necessità di finanziare le opere, tant'è che ha collocato i relativi accantonamenti nelle leggi finanziarie, ma poi non ha provveduto alla successiva normativa attuativa.

Le schede da noi elaborate indicano, poi, lo stato degli interventi al 28 febbraio 1991; lo sviluppo delle convenzioni con il magistrato alle acque; l'andamento

della produzione dei lavori del consorzio; la posizione creditoria verso l'amministrazione concedente. A quest'ultimo proposito desidero aprire una breve parentesi: per poter realizzare quanto finora è stato fatto, spesso, negli anni passati, il consorzio Venezia Nuova ha provveduto ad anticipare sotto la propria responsabilità e con propri finanziamenti alcuni interventi, prevalentemente di studio e di progettazione. Ciò ha comportato sacrifici notevoli per il consorzio stesso: dirò soltanto che a causa di tali anticipazioni e dei ritardi di carattere amministrativo ha chiuso il proprio bilancio, nel 1990, con un passivo di 3 miliardi e mezzo che, evidentemente, non corrisponde a necessità di gestione del consorzio stesso, ma al costo degli interventi anticipati.

Un'altra delle schede cui ho accennato contiene il riepilogo dell'andamento dei crediti nei confronti dello Stato, il quale paga con un ritmo che non corrisponde agli interventi da noi svolti e ciò determina un costo per il consorzio. Le schede presentano inoltre l'andamento degli oneri finanziari, nonché il piano degli interventi del 1987 aggiornato al 1990, con un'analisi della lievitazione dei costi. Abbiamo inoltre inserito una scheda contenente le fonti normative, in quanto ritenevamo importante avere un quadro delle norme che contribuiscono a rendere complessa l'attività del consorzio, per il loro numero e per le parziali sovrapposizioni che talvolta si verificano. Vi è inoltre una scheda riguardante le complessità procedurali. Lasceremo agli uffici del Comitato anche un *memorandum* che avevamo presentato un anno fa al Governo e nel quale indicavamo, tra l'altro, le difficoltà procedurali, ossia il numero di passaggi amministrativi che attualmente sono necessari per eseguire le nostre opere, pur essendo disposta dalla legislazione speciale l'esenzione da alcuni di tali passaggi: tale esenzione, a quanto pare, è formulata in modo tale che non è stato sinora possibile applicarla.

Vi è poi una scheda riguardante i nostri studi e sperimentazioni ed un'altra sul piano degli studi, nella quale viene

comparato il progetto Venezia con il progetto dello Schelda. Ho detto all'inizio della mia introduzione che è molto importante per noi l'aspetto di studio e di ricerca, che rappresenta il vero differenziale che questo intervento presenta rispetto ad interventi di tipo tradizionale; ci è parso quindi opportuno mettere in evidenza come, in un'opera molto diversa dalla nostra, ma ad essa comparabile, quale il progetto di difesa delle coste olandesi, il Governo di quel paese si sia trovato davanti ad un problema più semplice rispetto a quello che noi dobbiamo affrontare, ma, ciò nonostante, abbia compiuto importantissimi investimenti in studi e ricerche, perché soltanto attraverso questa attività di conoscenza dei problemi ha potuto progettare in modo corretto le opere da realizzare.

Le ultime due schede riguardano le opere marittime ed il progetto REA, ossia l'evoluzione del progetto generale per le opere alle bocche di porto. La mia relazione avrebbe dovuto essere molto più lunga e dettagliata, pertanto considero assolutamente necessario che venga integrata nel corso del sopralluogo che, se ho compreso bene, il Comitato intende effettuare a Venezia. In mancanza di tale sopralluogo, mi rendo conto che anche la mia relazione perderebbe di valore e, certamente, di efficacia, in quanto si riferisce ad opere che è necessario vedere, per comprenderne appieno la descrizione.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il presidente Zanda, lo invito a non rammarricarsi per il fatto di aver dovuto riferire in termini sintetici e non esaustivi sulle questioni oggetto della nostra attenzione. D'altra parte, avevamo posto precisi limiti a questo incontro, per cui non pretendevamo un'illustrazione ancor più dettagliata di quella fornitaci. Ci rendiamo conto di aver aperto soltanto uno squarcio sull'attività di studio e di ricerca del consorzio Venezia Nuova; resta comunque il fatto che il dottor Zanda non ha ragione alcuna di dolersi, perché il suo intervento ci ha soddisfatti pienamente.

ANNA MILVIA BOSELLI. Vorrei che il presidente Zanda chiarisse l'ammontare del fabbisogno finanziario riferito al 1999, cioè all'anno indicato come termine per l'ultimazione dei lavori.

LUIGI ZANDA, *Presidente del consorzio Venezia Nuova*. Si tratta di 4.500 miliardi lordi che, depurati dall'IVA, diventano, in realtà, 3.800.

PRESIDENTE. Nel corso dell'odierno incontro il Comitato ha colto l'esigenza di garantire in modo costante il flusso finanziario destinato alle opere di salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Il timore fondamentale evocato dal presidente Zanda è connesso alla possibilità — mi si consenta l'espressione — che si continui a « fare e disfare ». I tempi conclusivi indicati per l'ultimazione delle iniziative, infatti, sono tanto lontani da quelli iniziali che le opere realizzate rischiano di dover essere completamente modificate, sia per ragioni di degrado sia in conseguenza dell'incoerente sviluppo delle opere stesse.

GIANFRANCO ROCELLI. Ringrazio il dottor Zanda per l'apprezzabile contributo offerto alla nostra attività conoscitiva. Il presidente Santuz ha fatto riferimento al decreto-legge 22 aprile 1991, n. 134, attualmente all'esame del Parlamento per la procedura di conversione. Quali sarebbero i danni che potrebbero ripercuotersi sul programma in corso di realizzazione se tale decreto non fosse convertito nei tempi previsti?

Abbiamo deciso di completare l'indagine conoscitiva sui problemi di Venezia prima di affrontare la questione del disegno di legge n. 5289, cosiddetto « Prandini » il quale contiene alcune norme che sono in contrasto con quelle disposte dal richiamato decreto-legge. Pertanto, poiché dall'intervento svolto dal presidente Zanda abbiamo avuto la conferma che alcune di queste norme coinvolgono anche l'assetto operativo del consorzio, non posso fare a meno di richiamare la polemica, che sarebbe inutile sottacere,

che ha riguardato l'unicità e l'organicità dell'intervento per l'attività di disinquinamento relativamente alla laguna ed al bacino scolante. Al dottor Zanda chiedo di esprimere un'opinione in merito, con particolare riguardo ai problemi della gestione amministrativa delle attività per le quali il consorzio ha ricevuto una specifica delega e chiedo anche se intenda proporre suggerimenti sul piano normativo al fine di evitare gli inconvenienti che hanno rappresentato il vero freno alla continuità del programma.

Infatti, se nell'atto di concessione cui si è fatto riferimento in precedenza continuano a riprodursi tali inconvenienti, senza che nel contempo si abbia la possibilità di modificare la situazione, è evidente che, per quanto riguarda il futuro, non possono essere configurate previsioni rosee ed anche il termine previsto per l'ultimazione degli interventi sarebbe difficilmente rispettabile.

GIOVANNI PELLICANI. Ringrazio il dottor Zanda ed i funzionari del consorzio Venezia Nuova per averci fornito importanti elementi di conoscenza, anche se in parte già noti al Comitato. Ritengo, tuttavia, che i dati sottoposti alla nostra attenzione possano risultare di grande utilità per tutti e spero che altri membri del Comitato avvertano la curiosità di verificare direttamente sul campo le iniziative realizzate dal consorzio. Sono convinto, infatti, che in questa materia sia difficile legiferare senza aver prima effettuato una verifica diretta dello stato di attuazione delle iniziative realizzate.

Nel riservarmi di formulare una riflessione più approfondita in un momento diverso, vorrei sottolineare la diversità di approccio registratasi dal 1971 ad oggi sul problema di Venezia. Solo ora, infatti, si dice che la questione è stata « messa a fuoco », per cui ritengo vi sia una discrasia tra l'approccio definitivo e gli strumenti a disposizione.

Va inoltre registrato in senso negativo il conflitto tra enti e soggetti diversi ai

quali la legge demanda le iniziative di salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna.

Il conflitto di competenze comincia ad emergere e questo, in conclusione, sarà uno dei meriti del lavoro che abbiamo compiuto: noi non vogliamo che tale conflitto si radicalizzi e si istituzionalizzi, ma desideriamo trovare il modo di superarlo, perché rispetto ad una unicità di concezione va anche individuata una unicità, se non di comando, almeno di indirizzo.

Se il risanamento e la salvaguardia di Venezia dovessero compiersi entro la scadenza indicata dal presidente Zanda non sarebbe scandaloso: avevamo pensato di concludere quest'opera entro il 1990, ma anche se arrivassimo all'anno 2000 (qualcuno di noi, all'epoca, sarà probabilmente fuori causa sotto il profilo dell'impegno) dieci anni di scarto sarebbero praticamente quasi niente rispetto alla complessità della realizzazione ed ai tempi ai quali siamo abituati (ricordo, tanto per fare un esempio, l'idrovia Venezia-Padova). Non cantiamo, comunque, vittoria prima del tempo, ma cerchiamo di essere conseguenti nel nostro lavoro.

Se non erro, noi stiamo giungendo, in parte, a conclusioni opposte a quelle che erano le preoccupazioni manifestate all'inizio, che, cioè, la macchinosità delle procedure non consentiva di spendere il denaro. A Venezia, in Italia e nel mondo esiste la convinzione che vi siano fondi consistenti che non vengono spesi per insipienza, per ignavia, per la complessità delle procedure (il che, in parte, è vero, perché tutti questi peccati capitali esistono). Tuttavia, il presidente Zanda, se ho ben compreso, ha denunciato con forza l'incongruenza tra la possibilità di spesa e l'insufficienza dei finanziamenti e della loro erogazione. Questa è una delle prime questioni che dobbiamo mettere al centro della nostra ricognizione anche ai fini delle decisioni che dovremo assumere nei prossimi giorni per quanto riguarda sia il decreto recante misure urgenti per Venezia ed altre aree del territorio nazionale, sia la cosiddetta legge Prandini, sia altri

provvedimenti che dovranno essere predisposti se vogliamo portare a termine un programma così ambizioso. Gli oneri ammontano già a 10 mila miliardi: la regione ha fatto riferimento a circa 5 mila miliardi, il presidente Zanda ha parlato di 4.500, sia pure al lordo dell'IVA (che, comunque, va corrisposta, quindi il bilancio dello Stato deve prevedere anche questa spesa); se, poi, terremo conto anche della cifra che il comune non ha saputo quantificare (perché, probabilmente, non sa ancora bene qual è il programma complessivo), facendo il conto dei relativi aggiornamenti e quant'altro ci troveremo di fronte ad una spesa complessiva vicina ai 12-15 mila miliardi. Ciò, tuttavia, ha un interesse relativo, a noi preme avere a disposizione quel pacchetto di 5 mila miliardi che consenta di non interrompere per alcuni anni le attività e le iniziative in programma sia sul versante del risanamento fisico della laguna, del ripristino della sua morfologia, sia sul piano del disinquinamento, la cui interdipendenza ha giustamente assunto un rilievo maggiore nel corso di questi anni. Pertanto, dobbiamo definire meccanismi per il flusso dei finanziamenti tali da non determinare il blocco dei programmi che via via vengono messi a punto. Ma questo riguarda noi, non il consorzio che, semmai, ci ha illustrato la situazione; noi non abbiamo ancora individuato dove si manifesti la macchinosità delle procedure: prego quindi il presidente di prendere nota che questo è uno degli aspetti da verificare.

Vorrei chiedere al presidente Zanda — che è persona cortese e rispettosa dei diversi livelli di articolazione dello Stato — se il funzionamento del comitato di cui all'articolo 4 sia soddisfacente, se tale struttura sia adeguata. Quando fu emanata la legge n. 798 del 1984 non riuscimmo ad immaginare qualcosa di diverso, di più forte: avete maturato delle idee, voi che avete operato sul campo, circa il modo in cui si può supplire ad eventuali debolezze ed inadeguatezze in merito alla direzione unitaria di tutti i vari interventi?

Inoltre, vorrei sapere quali siano i rapporti con il magistrato delle acque. So che sono buoni; mi rendo conto che si tratta di una domanda delicata, ma io vorrei sapere se siano adeguati. Non chiedo un giudizio su una struttura dello Stato: del resto, noi sappiamo qual è la situazione, quindi non abbia timore di dire qualcosa di più o di meno rispetto a quanto già ci è stato riferito. Il magistrato delle acque è il vostro dirimpettaio, ma anche il vostro socio un po' particolare; egli è un supervisore ma anche un collaboratore. Come possiamo fare in modo che vi sia un esecutore più nettamente individuato ed anche responsabilizzato, che vi sia un punto di indirizzo, di equilibrio, di controllo che consenta di valutare l'attività sviluppata dal consorzio?

Ho letto in questi giorni, ripetutamente, osservazioni di esperti di questioni internazionali ed europee i quali hanno parlato di una vostra supposta non corrispondenza alla nuova normativa prevista dalla CEE, alla quale il Governo italiano, naturalmente, non si è adeguato (ma ciò non è imputabile a voi). Dicono questi esperti - se sono tali - che voi siete al di fuori delle norme: vorrei sapere se siate a disagio oppure no, se pensiate di regolarizzarvi rispetto ad eventuali inadempimenti di cui, peraltro, non siete responsabili, perché non è stata ancora predisposta la norma di recepimento della direttiva CEE.

Approfitto della vostra presenza per acquisire qualche notizia, perché altrimenti dobbiamo limitarci sempre a conoscenze parziali ed a notizie deformate, via via amplificate a seconda dell'altezza dell'acqua in centimetri. Non dimentichiamo che questa strumentazione nasce proprio dall'acqua alta; infatti, se non si fosse verificato tale fenomeno, oggi il consorzio Venezia Nuova non esisterebbe. Sono questi i grandi avvenimenti che danno impulso all'acquisizione di risposte nuove e particolari. Non è tempo di bilanci, né voglio farne, ma mi pare che abbiamo a disposizione molto di più di quando ci limitavamo a mere discussioni

con questo o con quell'ente nel 1971. Attualmente, grazie al sistema informatico e ai sostegni tecnologici, siamo in grado di sapere che le opere possono essere compiute in quel modo e soltanto in quel modo e che solo così possono avere efficacia. Se poi non si vogliono fare, è un altro discorso, si tratta di una decisione politica.

Abbiamo parlato di unitarietà dell'intervento da effettuare nella laguna, cioè dell'interdipendenza tra le opere per la salvaguardia fisica e quelle per il disinquinamento; la questione non era sfuggita al legislatore negli anni Settanta, ma egli non aveva gli strumenti, di cui dispone attualmente, per stabilire qualcosa di diverso. Abbiamo sempre saputo che il disinquinamento e la salvaguardia fisica sono due questioni fondamentali, ma non avevamo la consapevolezza del livello di interdipendenza.

Il presidente della regione Veneto qualche giorno fa ha detto che la regione, in base alla legge n. 183 del 1989, sta predisponendo una legge per l'attivazione dell'autorità di bacino regionale della laguna di Venezia e del bacino in essa scolante; dovrà pertanto essere questa autorità, con l'apporto di diversi enti locali, a garantire l'unitarietà della gestione del sistema lagunare.

Ho detto prima che il legislatore non ha regolato compiutamente questa materia e che non ha definito che tipo di bacino sia questo. Non mi sentirei di dire che l'Arno sia un bacino di rilevanza nazionale e che la laguna di Venezia abbia rilevanza regionale, pertanto prevedo un conflitto di competenza e scorgo una serie di difficoltà di cui abbiamo sentito l'eco nel corso di queste settimane. Affido questa riflessione al presidente Santuz e, per quanto lo riguarda, al presidente Zanda, al fine di trovare il modo di approfondire questi aspetti, perché un mancato approfondimento potrebbe divenire fonte di ulteriori paralisi e di situazioni di difficoltà e di stallo non solo nei prossimi mesi ma anche nei prossimi anni.

PRESIDENTE. Alla luce della complessità e della mole delle questioni che sono state sollevate, invito il dottor Zanda a rispondere oggi nei limiti di tempo che abbiamo a disposizione, riservandosi di farci pervenire un supplemento di replica in un momento successivo.

LUIGI ZANDA, Presidente del consorzio Venezia Nuova. Proverò a rispondere alle domande in termini molto sintetici, riservandomi di svilupparle con argomenti più corposi durante la visita del Comitato a Venezia.

È stato chiesto quali danni deriverebbero al programma di salvaguardia se il decreto-legge non fosse convertito entro i termini stabiliti dalla Costituzione; devo dire che il finanziamento previsto da tale decreto-legge è stato inserito in una convenzione tra il consorzio Venezia Nuova ed il magistrato alle acque e viene già utilizzato oggi per le attività di raccolta delle alghe nella laguna di Venezia e per attività ad essa connesse. La mancata conversione comporterebbe la sospensione di tali attività, con tutti i rischi ambientali, per la laguna e per la città nella prossima estate, che a questa sospensione sarebbero collegati.

Gli onorevoli Rocelli e Pellicani hanno fatto cenno al problema dell'unitarietà degli interventi in laguna. Le conoscenze scientifiche raggiunte in questi ultimi anni hanno consentito di dare, sotto il profilo tecnico, una definizione a mio avviso corretta dell'ecosistema interessato alla salvaguardia di Venezia. Qualsiasi ragionamento, in termini sia progettuali sia istituzionali, deve prendere avvio dalla conoscenza fisica dei luoghi di cui ci si deve occupare. L'ecosistema cui noi facciamo riferimento è formato dal territorio scolante in laguna, dalla laguna stessa e dai litorali marini ad essa prospicienti; su di esso è necessario intervenire al fine di risanare e difendere Venezia sotto il profilo fisico.

Detto questo, aggiungo che i problemi della città sono intrecciati tra loro, come vi avranno detto le altre persone che sono

state audite dal Comitato; ne individuo quattro, in termini generali: difesa della città dal mare, riequilibrio morfologico della laguna (ripristino della morfologia ed arresto del suo degrado), disinquinamento delle acque, sviluppo economico e sociale. Nessuno di questi problemi può essere preso in considerazione separatamente dagli altri. L'organismo che deve intervenire sul coordinamento e sull'indirizzo di tali problemi è, a norma della legge del 1984, il comitato interministeriale. Rispondo anche ad un'altra domanda, affermando che reputo tale legge nel suo insieme un provvedimento molto valido e molto avanzato per i tempi in cui fu emanato e che considero il comitato interministeriale il centro di indirizzo e di coordinamento cui è demandato l'insieme di queste attività. La normativa, però, è complessa e si tratta di esaminare quali siano i collegamenti tra la legislazione speciale per Venezia e quella sulla difesa del suolo. Rispondendo all'onorevole Pellicani, desidero chiarire che il problema della definizione del bacino della laguna di Venezia deve essere visto, a mio avviso, alla luce sia delle disposizioni della normativa sulla difesa del suolo sia di quelle della legislazione speciale per Venezia. Ho trasmesso al Ministero dei lavori pubblici un documento che non ha carattere riservato e che, pertanto, posso consegnare agli uffici del Comitato, se lo si ritiene più opportuno; tale documento analizza, appunto, i collegamenti tra le due legislazioni e, ovviamente, mette in risalto le problematiche tecniche che concorrono a determinare le necessità, se non le soluzioni. Da un punto di vista tecnico, infatti, non vi è dubbio che mentre esistono differenze chiare tra molte opere che possono essere eseguite anche indipendentemente l'una dall'altra, vi è invece una stretta connessione per quanto riguarda la programmazione generale, ossia quella che in termini tecnici definiamo progettazione del sistema generale delle opere di salvaguardia.

La domanda formulata dall'onorevole Rocelli, in merito allo snellimento dei

problemi amministrativi, è collegata ad una successiva osservazione dell'onorevole Pellicani. È vero che, in questa fase della nostra attività, dobbiamo dare assoluta priorità alla questione del rifinanziamento delle opere, perché, se ciò non dovesse avvenire, tutte le nostre osservazioni sulla semplificazione delle procedure relative alla nostra attività diventerebbero accademiche. Il problema principale è, quindi, quello del rifinanziamento, per quanto riguarda le procedure, il Comitato potrà trovare negli atti che consegniamo una serie di esempi concreti di come siano state sviluppate alcune opere, cioè quali procedure siano state esperite e quali ostacoli di tipo amministrativo sia stato necessario superare; il Comitato potrà quindi valutare quali di queste procedure si sarebbero potute evitare e quali, invece, si sarebbero potute espletare in tempi più brevi. Per parte mia, affermo che se la disposizione della legge n. 798 del 1984 con la quale le opere dello Stato vengono esentate dalle procedure previste precedentemente non è di facile interpretazione, forse sarebbe utile che il Parlamento fornisse un'interpretazione autentica di quella norma, che finora non è stata applicata appunto perché non è stato possibile interpretarla in modo univoco.

L'onorevole Pellicani ha indicato l'anno 2000 come un termine ragionevole: in realtà, tale termine è ancora ragionevole e ricordo che, accanto alla ragionevolezza, vi è un problema di urgenza. Il consorzio Venezia Nuova ha analizzato la situazione ed è convinto che esista uno stato di pericolo, cui è ovviamente collegato il problema dell'urgenza: i tempi, a nostro avviso, devono quindi essere valutati anche in relazione alla situazione di pericolo esistente. Non stiamo, cioè, operando su di un sistema che ha soltanto il compito di migliorare la qualità ambientale, ma che ha anche come obiettivo la riduzione del rischio e ciò rende più urgenti gli interventi.

Per quanto riguarda la valutazione dell'attività di quello che viene ormai comunemente chiamato comitatone ed i

nostri rapporti con il magistrato alle acque, devo dire che le due questioni sono connesse. Ho già dichiarato che considero valida la legge n. 798 del 1984 e credo che il comitatone sia un organismo ben strutturato, che prevede la presenza delle competenze necessarie, dal punto di vista istituzionale, per coordinare il nostro lavoro. Considero tale organismo più adatto, per quanto riguarda le esigenze della laguna di Venezia, rispetto agli analoghi comitati di indirizzo previsti dalla legge sulla difesa del suolo per gli altri bacini; lo considero più adatto perché comprende i rappresentanti degli enti locali ed i rappresentanti dei ministeri che hanno competenze essenziali per la salvaguardia di Venezia. Il funzionamento di tale comitato, a mio avviso, è strettamente legato al supporto che può essere dato alle attività di segreteria. Si tratta, in ogni caso, di comitati importanti, complessi, all'interno dei quali sono presenti molte competenze e che devono esaminare problemi di natura politica, economica e sociale, ma anche aspetti tecnici di notevole difficoltà. I nostri rapporti con il magistrato alle acque sono ottimi, così come è ottima la qualità professionale del personale che presta servizio in quell'ufficio; ma non possiamo non notare che sarebbe necessario attribuire a tale organo maggiori possibilità, anche economiche, per dotarlo delle strutture e delle competenze essenziali perché possa svolgere le funzioni che gli sono state affidate. Se lo Stato trovasse il modo di dotare meglio il magistrato alle acque, credo che ciò aiuterebbe moltissimo l'attività di salvaguardia, sia sotto l'aspetto dei nostri rapporti con il magistrato, sia sotto quelle della funzionalità del comitato misto.

Dagli esempi di procedure amministrative esperite che vi abbiamo consegnato dovrebbe risultare molto chiara la natura, appunto, amministrativa di tali procedure, mentre noi riteniamo che accanto a questa debba essere egualmente sviluppato il contorno scientifico dei compiti del consorzio: se, infatti, venisse

incrementato questo aspetto, ciò darebbe molta tranquillità alla nostra attività.

Desidero concludere il mio intervento spendendo qualche parola sulla questione della legislazione comunitaria. Ci siamo posti il problema della congruità con l'ordinamento della nostra convenzione e, pertanto, della nostra concessione: non vi è dubbio che, sotto il profilo della legislazione interna, la legge speciale n. 798 stabilisce le modalità con cui lo Stato può operare; all'interno di tali modalità è esplicitamente prevista una concessione, che è stata poi realizzata nelle forme in cui oggi opera il consorzio Venezia Nuova. Altro problema è, però, quello della congruità con la legislazione comunitaria, questione che ci siamo posti anche prima del recepimento, da parte dell'ordinamento italiano, della direttiva comunitaria cui ha fatto cenno l'onorevole Pellicani. Tale problema è stato sollevato anche nel corso di riunioni con i rappresentanti del magistrato alle acque, alla presenza di rappresentanti dell'Avvocatura dello Stato che hanno concluso affermando l'assoluta congruità della nostra concessione con le norme della legislazione comunitaria. Per tranquillizzarci e per avere maggiori elementi di dettaglio, abbiamo chiesto noi stessi alcuni pareri legali sull'argomento — e posso consegnare i relativi documenti al Comitato —, i quali hanno confermato la piena aderenza della nostra concessione alle direttive comunitarie, sia pure non ancora recepite dall'ordinamento italiano, ma in previsione degli effetti che il futuro recepimento potrà produrre. In considerazione di tutto ciò, posso rispondere all'onorevole Pellicani affermando che ci sentiamo del tutto tranquilli sull'argomento.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora, a nome del Comitato, il dottor Zanda per l'interessante contributo offerto alla nostra indagine conoscitiva. Nel prossimo futuro non mancheranno certo occasioni per approfondire, con il concorso dei nostri qualificati ospiti, le tematiche oggetto della nostra attenzione.

Audizione dell'onorevole Gianfranco Merli, segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico, onorevole Gianfranco Merli, che ringrazio per aver aderito al nostro invito, scusandomi per il ritardo con il quale è iniziata l'audizione.

Ricordo al nostro ospite che il Comitato permanente per i problemi di Venezia è stato istituito nell'ambito della Commissione ambiente della Camera dei deputati con l'obiettivo di effettuare una verifica ed un'analisi sugli interventi realizzati per la salvaguardia della città lagunare nonché sulla legislazione vigente, in particolare sotto il profilo dei flussi finanziari, al fine di rendere lo strumento legislativo maggiormente funzionale ed adeguato alle reali esigenze. In tale contesto ci siamo sentiti in dovere di invitare l'onorevole Merli al fine di acquisire una serie di valutazioni nella sua qualità di segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico, soprattutto in riferimento alle connessioni tra i problemi del mare Adriatico e la questione del bacino e della laguna di Venezia. Sotto questo profilo potrebbe risultare interessante mantenere contatti tra il Comitato e l'ufficio cui è preposto l'onorevole Merli al fine di acquisire in futuro ulteriori informazioni rispetto a quelle che saranno fornite nel corso della seduta odierna.

Do senz'altro la parola al nostro ospite.

GIANFRANCO MERLI *Segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico.* Signor presidente, onorevoli membri del Comitato, sono molto onorato di poter riferire sui risultati delle iniziative avviate nel mio primo anno di attività in qualità di segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico, che — lo ricordo — è stata istituita in base alla legge n. 57 del 19

marzo 1990, entrata in vigore il 7 aprile dello stesso anno. Sono stato nominato segretario generale pochi giorni dopo l'entrata in vigore della legge istitutiva, per cui non ho avuto responsabilità connesse alla gestione dei fondi relativi all'esercizio finanziario 1990, dal momento che l'Autorità è stata costituita prima ancora che si procedesse alla mia nomina. Mi riferisco ai famosi 84 miliardi, dei quali 69 stanziati per l'emergenza, 10 per la ricerca scientifica e 5 per il piano di risanamento dell'Adriatico. Si tratta di fondi che, con terminologia non sempre esatta, sono ricondotti al concetto di *master plan*.

L'Autorità per l'Adriatico è in realtà un grosso comitato interministeriale, del quale fanno parte 7 ministri ed altrettanti presidenti regionali. L'organo è presieduto dal Presidente del Consiglio, il quale delega di fatto il ministro per gli affari regionali nella sua qualità di presidente della Conferenza Stato-regioni. Nell'ambito dei soggetti che compongono l'organo, una competenza primaria in riferimento alle iniziative da assumere è attribuita ai ministri dell'ambiente, della marina mercantile e per l'università e per la ricerca scientifica. In particolare, il ministro dell'ambiente ha il compito di presentare all'Autorità la proposta di piano di risanamento ambientale; quello della marina mercantile può avvalersi del potere di ordinanza con la possibilità di impegnare le somme stanziati per l'emergenza; infine, il ministro per l'università e per la ricerca scientifica propone all'Autorità un piano concernente la distribuzione e la destinazione dei 10 miliardi destinati alla ricerca scientifica, ovviamente finalizzata ai problemi del mare Adriatico.

Il segretario generale, nominato per cinque anni, cura l'istruttoria degli atti di competenza dell'Autorità, nonché il coordinamento delle rispettive attività con le amministrazioni statali e con gli enti locali; cura, inoltre, l'attuazione delle direttive dell'Autorità, agendo per conto dell'organo medesimo nei limiti dei poteri a lui conferiti. Sono questi i poteri

espressamente previsti dall'articolo 3 della legge n. 57 del 1990, peraltro ampliati dalla legge n. 253, che prevede la possibilità per il segretario generale di avvalersi dei servizi tecnici nazionali, nonché di istituire un supporto scientifico, tecnico ed amministrativo per lo svolgimento dei propri compiti.

È evidente che in questo primo anno di attività il mio lavoro ha incontrato qualche difficoltà. Sotto questo profilo debbo sottolineare come le mucillagini burocratiche siano spesso più persistenti di quelle apparse nell'Adriatico, perché ogni istituto nuovo trova difficoltà nel creare un proprio spazio rispetto alle amministrazioni esistenti.

Quanto all'emergenza, non vi è stato alcun problema poiché la cifra allocata nel bilancio 1990 - 69 miliardi - è stata spesa seguendo le linee stabilite dall'Autorità prima della mia nomina; e su queste, praticamente, il ministro della marina ha agito avvalendosi di un commissario *ad acta* (il dottor Paolo Arata, direttore dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica applicata alla pesca marittima, che è un organismo dipendente dal Ministero della marina mercantile), che aveva già svolto la stessa funzione nelle precedenti gestioni del 1989 e del 1988, vale a dire quando non esisteva un istituto preposto allo studio di questi problemi. Il mio compito principale è di lavorare a stretto contatto con la burocrazia dei Ministeri dell'ambiente e della ricerca scientifica per stabilire i criteri di distribuzione dei 10 miliardi per il settore della ricerca scientifica e predisporre le linee del piano di risanamento del mare Adriatico. Quest'ultimo è un compito molto difficile e, vorrei dire, ambizioso; infatti, mentre esistono molti esempi di progetti di risanamento per laghi e per bacini idrici, ve ne sono pochissimi (si possono contare sulle dita di una mano) di bonifica del mare. Si potrebbe poi discutere se il mare Adriatico costituisca un ecosistema unico oppure possa dividersi in tre ecosistemi o, quanto meno, in tre subecosistemi: infatti, una cosa sono i problemi dell'alto Adriatico, un'altra

quelli del medio e del basso Adriatico. A pochi è noto che dal Gargano in poi questo mare si può considerare quasi una parte del mar Ionio, a causa di uno spostamento di acque estremamente interessante sotto il profilo delle correnti, e così via. Esistono, invece, problemi ben precisi per l'alto ed il medio Adriatico, che presentano differenze geomorfologiche marcate. Come è noto, l'anno scorso sono stati stanziati 84 miliardi; il Governo, quest'anno, ha destinato al settore 30 miliardi, di cui 24 per l'emergenza, 3 per il piano di risanamento e 3 per la ricerca scientifica. Se sarà convertito il cosiddetto decreto *omnibus*, disporremo di 11 miliardi - che dovrebbero essere così distribuiti: 8 per l'emergenza, 3 per la ricerca scientifica e 2 per il *master plan* - e quindi, in complesso, di 10 miliardi per quest'ultimo e di 16 per la ricerca scientifica. Tale somma è appropriata, mentre i 10 miliardi per il piano di risanamento del mare Adriatico costituiranno soltanto, se saranno ben spesi, una fase iniziale di un piano di fattibilità o di un programma il cui costo dovrà comunque aggirarsi intorno ai 40-50 miliardi.

Come dicevo, l'unico esempio concreto e notevole di piano di risanamento del mare è stato quello attuato dal ministero dei lavori pubblici olandesi per il Mare del Nord, dove, effettivamente, sono stati raccolti i frutti di venti anni di monitoraggio eseguito su dati omogenei: si è riusciti quasi ad « appoderarlo », cioè a conoscere bene la situazione di ogni area.

Ritengo che la Commissione voglia sapere quali siano le relazioni fra la laguna di Venezia ed il mare Adriatico. Ho consegnato alla segreteria una memoria che è stata predisposta sulla base di esami compiuti in collaborazione con i migliori istituti scientifici del CNR, i cui dati ho criticamente messo a frutto grazie all'esperienza raccolta in questi anni. Sotto il profilo dell'inquinamento della laguna, la situazione è abbastanza nota. In quelle acque vengono versati erbicidi, pesticidi (atrazina e prodotti analoghi) derivanti dal bacino scolante per attività agricola; inoltre, esse ricevono apporti

eccessivi di nutrienti (valutabili nell'ordine di 10 mila tonnellate all'anno di azoto e di 1000 tonnellate all'anno di fosforo) derivanti dall'attività agricola-industriale e dagli scarichi urbani di Venezia, di Mestre e dei paesi limitrofi; apporti chimici responsabili della presenza di metalli pesanti, fenoli, idrocarburi che derivano dalla zona industriale di Porto Marghera, con elevate concentrazioni di mercurio, piombo e zinco presenti nella zona di Lido e Malamocco, mentre il cromo si trova nella zona di Chioggia, dove è portato dal fiume Brenta; apporti urbani per mancanza di un sistema fognario adeguato, il che comporta fenomeni di eutrofizzazione con proliferazione abnorme di macroalghe nitrofile (lattughe di mare), con gli inconvenienti di putrefazione dei materiali organici vegetali depositati nei canali. Per concludere, una buona parte delle sostanze inquinanti della laguna di Venezia passa nel mare Adriatico settentrionale. Quali siano il loro destino e la loro quantità potrà essere stabilito dopo approfonditi studi e ricerche, opportunamente coordinati a questo specifico scopo.

Poco si sa sull'interazione mare Adriatico-laguna. È noto che, in generale, il mare Adriatico, attraverso le spinte forzanti di circolazione che esercita, ha un effetto ripulitore; per quanto riguarda le relazioni tra acqua salmastra e no, non sono stati compiuti studi specifici e tali da poter dare indicazioni aperte.

Voglio aggiungere a quanto ho detto che il problema centrale è, a mio avviso, quello di un migliore coordinamento tra tutti gli istituti di ricerca, di monitoraggio e di studio che operano in questo campo. Credo che ciò possa valere sia per il mare Adriatico, sia per la laguna di Venezia. Senza dubbio, oggi la *brain task force* è a Venezia, dove hanno sede laboratori del CNR, dell'ENEL, dell'università e così via, ed attualmente (di concerto con quanto avviene a Trieste) gli studi principali vertono su questi temi. Tuttavia - lo ribadisco - la difficoltà è di ottenere un coordinamento ed una omogeneizzazione dei dati: tutti eseguono il

monitoraggio, tutti compiono studi e ricerche anche in settori analoghi, ma è difficile mettere insieme i risultati, realizzare un lavoro interdisciplinare, che è fondamentale e rappresenta il segreto per conseguire degli esiti. È questa la difficoltà principale che ho trovato in questo periodo. Dalla legge discende la precisa direttiva di valersi dei cinque grossi referenti esistenti: CNR, università, Istituto superiore di sanità, ENEA ed altri istituti pubblici di ricerca. La legge n. 57 ha creato qualche problema, perché abbiamo voluto valorizzare quegli istituti di ricerca a carattere regionale, per le caratteristiche stesse dell'autorità, che è mista tra regione e Stato. Vorrei fare l'esempio dell'istituto di Cesenatico, che ha lavorato molto in questi anni ed ha dato un contributo notevole. Lo stesso vale per altri istituti che dipendono dal Ministero della sanità.

Per quanto riguarda le possibilità offerte dalla legge n. 253, sono stati stabilite relazioni con il servizio tecnico dell'idrologia e della mareografia e cioè con l'ingegner Rusconi; però, dei vari servizi tecnici attualmente esistenti, l'unico che è oggi in condizioni di funzionare bene è l'istituto geologico, diretto dal dottor Todisco, perché gli altri sono ancora in fase di reclutamento del personale e sono in attesa di una sede, quindi versano in condizioni di difficoltà. Ho condotto una specie di censimento relativo ai comuni, alle USL e agli assessori all'idrologia delle regioni ed ho avuto contatti con lo stesso consorzio Venezia nuova e con il consorzio Venezia e disinquinamento e soprattutto con le autorità regionali (nel Friuli-Venezia Giulia esiste un osservatorio diretto dal professor Brambati, uno dei beneficiari della futura ripartizione degli studi).

Per quanto riguarda il piano di carattere nazionale, è un compito ambizioso ed importante e mi auguro che il Parlamento sostenga l'azione dell'autorità. All'esame delle Camere vi sono due proposte di legge di iniziativa rispettivamente degli onorevoli Sanese e Boselli che vertono su questa materia.

Ritengo fondamentale il raccordo con i piani di bacino; qui mi trovo particolarmente d'accordo con il mio amico professor Passino, autore delle tabelle della legge che è stata varata il 10 maggio 1976, cioè quindici anni fa.

GIOVANNI PELLICANI. Si tratta dell'ultima legge della legislatura.

GIANFRANCO MERLI, *Segretario generale dell'autorità per l'Adriatico*. Questi rapporti non sono sempre facili, perché l'attività di tali bacini pone problemi di fondo: noi siamo il bacino ricevente, gli altri rappresentano il bacino scolante. Quindi, qual è il compito di un *master plan*, o di un piano di risanamento? Deve fissare le soglie oltre le quali non si può andare, o deve riuscire a creare un modello dinamico che riesca a fronteggiare le situazioni che si evolvono? Sono stati effettuati studi sul mare, che rappresenta il corpo ricettore? Occorrerebbe anche compiere indagini di microbiologia; in Francia esistono vari laboratori di microbiologia marina, che costituiscono un supporto fondamentale.

Occorre combattere certi fenomeni, però, non solo con mezzi chimici o meccanici ma anche per via politica. Il discorso porterebbe lontano, ma ho voluto accennarne. Fondamentale è che si trovi un accordo con le autorità che presiedono alla laguna. Oggi dalle regioni sale crescente una richiesta; sono stati infatti scoperti i problemi dell'erosione. Ho spiegato che non è certamente con i pochi miliardi messi a disposizione per l'emergenza (che poi andranno utilizzati, come è avvenuto l'anno scorso, per la pulitura delle spiagge e per la raccolta delle macroalghe) che tali problemi possono essere fronteggiati. Deve intervenire il legislatore per stabilire se tale competenza deve rimanere, come è sempre stato, alle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici, se debba andare sui capitoli della difesa del mare della marina mercantile (legge n. 970), se della questione si debbano occupare le regioni oppure l'autorità di bacino.

Qui nasce il problema dei rapporti dell'autorità di bacino con le zone rimaste al demanio e con quelle rimaste alle regioni; problema che si pone anche per la laguna di Venezia, che non è un bacino ma è un'enclave dentro i cinque fiumi appartenenti all'autorità di bacino. Questo lascia spazio all'intervento della regione Veneto, ma occorre comunque un coordinamento a livello operativo, altrimenti si assisterà sempre ad uno scarico di responsabilità. Ritengo che un coordinamento nella fase preparatoria fra tutti gli enti di ricerca e di lavoro sia estremamente utile, per giungere ad un momento decisionale ed operativo; quindi occorre che il Parlamento metta a disposizione i mezzi necessari a questo fine.

Rimango ora a disposizione dei commissari per le eventuali domande.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Merli a nome del comitato; dalla sua introduzione risultano quanto mai necessari l'esame e la definizione delle procedure e delle funzioni di responsabilità per quanto riguarda tale organismo e delle sue possibilità d'intervento sul mare.

ANNA MILVIA BOSELLI. Ringrazio anch'io il dottor Merli e sottolineo un punto, che ha trattato nella sua relazione, al fine di ottenere alcune valutazioni supplementari in particolare sul problema del raccordo. Egli ha indicato molto bene la necessità, appunto, di un raccordo tra l'Autorità dell'Adriatico e le Autorità dei bacini che sfociano nel mare, quindi di una connessione tra i piani di bacino ed il *master plan* dell'Adriatico. Anche per le tematiche di Venezia e dell'ecosistema lagunare che stiamo esaminando, questo è un problema essenziale, perché una delle cause principali della frammentazione e del conflitto di competenze che ha causato un rallentamento degli interventi, nonché una stasi nella salvaguardia dell'ecosistema lagunare, è proprio rappresentata da questa mancanza di raccordo.

Desidero esplicitare con precisione la frammentazione cui ho fatto riferimento. La prima legge speciale affida compiti

allo Stato, alla regione ed agli enti locali; nella seconda legge speciale, la n. 798 del 1984, è prevista una funzione di coordinamento affidata al comitato misto di cui all'articolo 4; successivamente, è stata varata dal Parlamento una serie di altre leggi ordinarie, che hanno un peso nella gestione dell'ecosistema lagunare: la legge n. 57 del 1990, cui ha fatto riferimento l'onorevole Merli, la legge n. 183 del 1989, che disciplina le autorità di bacino nazionali e regionali e così via. Oltre alla legge di cui è padre l'onorevole Merli che, nonostante sia stata approvata da molti anni, è largamente inapplicata, anche altre leggi più recenti e molto importanti presentano aspetti assolutamente non attuati. Mi riferisco alla legge n. 183, che ho già citato, il cui articolo 14, comma 2, stabilisce che tutti i bacini dei fiumi che sfociano nell'alto Adriatico a nord del bacino dell'Adige devono essere gestiti da un'unica Autorità. Si prevede, quindi, un coordinamento che non mi sembra sia stato mai realizzato. Abbiamo allora l'Autorità dell'Adriatico, le Autorità dei bacini nazionali, l'Autorità che ho appena menzionato, che dovrebbe coordinare tutti i bacini a nord dell'Adige, e l'autorità regionale per i fiumi che sfociano nella laguna. Per tutte le autorità, previste dalle varie leggi, esistono i relativi piani di intervento: il *master plan* per il disinquinamento della laguna, il piano della regione, il piano dell'Adriatico citato dall'onorevole Merli, e così via. Esistono, cioè, una molteplicità di soggetti ed una molteplicità di strumenti di attuazione, che frammentano e disperdono un intervento che dovrebbe essere unitario e globale. Uno dei compiti fondamentali del nostro Comitato è quello di individuare soluzioni legislative in grado di mettere ordine in questa situazione. Vorrei che l'onorevole Merli, data la sua esperienza, ci fornisse alcuni approfondimenti e suggerimenti su questo punto.

GIANFRANCO ROCELLI. Venezia viene chiamata la regina dell'Adriatico, ma, da repubblicano, mi sia consentito dire che, talvolta, le regine possono anche inqui-

nare. Per tale motivo credo sia stata opportuna la scelta di ascoltare anche la voce dell'Autorità dell'Adriatico, in quanto ritengo che tutto il procedimento di intervento che riguarda Venezia debba essere considerato all'interno di un discorso complessivo. La linea di intervento fin qui adottata ha riguardato, in un primo tempo, soltanto la laguna, in relazione al problema del disinquinamento; poi ci siamo accorti che dovevamo intervenire anche sul bacino scolante, ma non abbiamo mai affrontato il problema di raccordare l'intervento con quello realizzato nelle zone che subiscono gli effetti dell'inquinamento. Credo sia questo uno degli aspetti più interessanti: si è proceduto senza verificare se, nell'interscambio delle acque, data la situazione dell'Adriatico, non vi sia anche un effetto inquinante dell'Adriatico sulla laguna. Come si comprende, è questa una filosofia nuova che si sta affermando, per cui obiettivamente vi è la necessità di una verifica. Forse vi è la possibilità di un'integrazione all'interno del comitato di cui all'articolo 4 della legge 798, il cosiddetto « comitato »; oppure, nell'eventualità di una sua ristrutturazione, in riferimento alle necessità dimostrate dalle verifiche che sono state effettuate, vi è la possibilità di una collaborazione nuova, che intervenga non soltanto tra le strutture ministeriali e gli enti istituzionali locali, ma realizzando una cooperazione che dimostri come il problema importante, che in questo momento deve essere preso in considerazione dal nostro Comitato e, successivamente, dal Parlamento, sia quello relativo alla necessità di una normalizzazione degli interventi per Venezia nell'ambito della legislazione nazionale. In caso contrario, avalleremmo la considerazione di Venezia quasi come un'enclave nel nostro sistema operativo istituzionale.

È stato molto utile ciò che l'onorevole Merli ci ha detto questa mattina, ma credo che l'esigenza fondamentale, che mi sembra traspaia anche dall'appunto che egli ci ha consegnato, sia quella di considerare la questione come di utilità nazionale. Vorrei pertanto chiedere all'o-

norevole Merli in quali forme il ruolo dell'Autorità dell'Adriatico possa incidere sul contesto generale della legislazione su Venezia, al fine di rendere più efficiente, produttiva ed economica la gestione del riferimento a studi e progettazioni. Ho infatti l'impressione, signor presidente, esaminando tutte le competenze dei ministeri e dei vari organismi e consorzi, che tutti svolgano studi che poi non vengono raccolti, per cui possono esservi anche dei doppioni. Mi sembra cioè che, sotto il profilo generale, ciò che si acquisisce in un determinato ambito non venga poi utilizzato come *know how* per altri interventi, cosicché si determina una dispersione sotto questo profilo, con conseguenze notevoli, fra l'altro, di carattere politico, che dobbiamo considerare.

GIOVANNI PELLICANI. Avevo il dubbio che il mare Adriatico, a sua volta, potesse costituire un fattore inquinante per la laguna e che non potesse più assolvere l'antico ruolo di polizia della laguna stessa.

L'onorevole Merli ha dichiarato che, al momento, non risulta che l'Adriatico costituisca di per sé una fonte di inquinamento e che, anzi, il suo livello di inquinamento sarebbe influenzato, fra l'altro, da quello della laguna di Venezia. In realtà, con tale dichiarazione l'onorevole Merli ha di fatto riconosciuto la fondatezza delle argomentazioni di coloro che, qualche anno fa, sostenevano che i problemi di inquinamento nel nostro paese si originassero al nord e, solo come conseguenza, coinvolgessero anche il sud. Nel ricordare che all'epoca si sviluppò un'ampia polemica in merito alla circolarità delle correnti, non posso fare a meno di considerare come a tale questione sarebbe opportuno dedicare una particolare attenzione. In sostanza, nonostante l'onorevole Merli abbia cercato di « mettere le mani avanti », sarebbe confermato che il carico inquinante proviene prevalentemente dal nord e si dirige verso il sud ...

GIANFRANCO MERLI, Segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico. Vi è anche un

carico inquinante che va verso la laguna. Alcuni rilievi effettuati di recente, infatti, hanno messo in luce una macchia che si dirige verso la laguna e non verso il litorale.

GIOVANNI PELLICANI. Si tratta di fenomeni che debbono costituire oggetto di approfondita riflessione e che, comunque, non possono essere sottaciuti.

Il nostro ospite ha richiamato il rischio che la pluralità di enti operanti nel settore finisca per determinare l'assunzione di iniziative simili o addirittura sovrapposte, rendendo difficoltose le necessarie comparazioni tra esperienze diverse e facendo di fatto registrare una sotto utilizzazione delle competenze e delle capacità. Sotto questo profilo auspico la realizzazione di una sorta di *task force*, così come suggerito dall'onorevole Merli, in maniera tale da garantire un livello di sostanziale organicità nel rapporto tra le diverse strutture, sia pubbliche sia private, impegnate nel settore.

GIANFRANCO MERLI, *Segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico*. Per quanto riguarda l'obiettivo di garantire un'organica integrazione delle iniziative nel settore dello studio e della ricerca, credo si tratti di una esigenza reale, alla quale va fornita una risposta tempestiva e puntuale, se davvero si intende contribuire in modo efficace alla soluzione dei problemi emersi nel settore.

Quanto al *master plan*, non va sottoaciuta la necessità di assicurare un consistente apporto alla sua realizzazione, in riferimento sia alla laguna sia a tutta l'area interessata, coinvolgendo nelle iniziative il bacino della Gronda. Non si può infatti accettare che alcune aree restino escluse dal progetto complessivo.

Questo per quanto riguarda la parte informativa. Per ciò che concerne, invece, la parte decisionale, sono convinto che anche per Venezia si debba giungere alla costituzione di una specifica autorità, che possa consentire di risolvere i problemi che si registrano a livello decisionale. In caso contrario - se mi è consentita una

considerazione di carattere personale - l'autorità continuerebbe di fatto ad essere esercitata dal concessionario, cioè da chi dispone dei mezzi finanziari. Sotto questo profilo, non è un caso che fra i candidati più autorevoli alla realizzazione del piano per l'Adriatico vi siano soggetti che fino ad oggi hanno concentrato l'attenzione soltanto sui problemi della laguna e non su quelli dell'Adriatico.

GIANFRANCO ROCELLI. Il problema dell'autorità, tuttavia, investe anche gli enti locali.

GIANFRANCO MERLI, *Segretario generale dell'Autorità per l'Adriatico*. In realtà, penso ad una autorità per Venezia strutturata a modello di quella per l'Adriatico. Ad esempio, nella struttura della nostra segreteria tecnica, di cui sono coordinatore, abbiamo inserito i rappresentanti regionali. L'esperienza maturata in questo settore mi ha convinto che è più facile dirimere i problemi nell'ambito del rapporto con le regioni che non a livello interministeriale. Mi piacerebbe poter verificare che in seno all'Autorità per l'Adriatico gli organi dello Stato fossero compatti nei confronti delle autorità regionali. In realtà, molto spesso la divisione delle competenze ministeriali (mi riferisco, in particolare ai rapporti tra i Ministeri dell'ambiente e della marina mercantile, dal momento che il Ministero dei lavori pubblici ha una presenza meno attiva nell'Autorità, anche se ciò comporta notevoli problemi nel momento in cui vengono toccate competenze specificamente riconducibili a quest'ultimo dicastero) crea notevoli inconvenienti, certamente più accentuati di quelli che si registrano nei rapporti con le autorità regionali. I ministeri, infatti, sono gelosi delle rispettive competenze e, comunque, è estremamente difficoltoso trovare un accordo tra amministrazioni dello Stato ed enti regionali.

Pertanto, in riferimento ai problemi di Venezia, ritengo fondamentale che la regione, gli enti locali ed i comuni interessati svolgano un ruolo rilevante. È neces-

sario, tuttavia, che a ricoprire l'incarico di segretario generale sia preposta una persona dotata di forte autorità morale che abbia una visione generale di insieme, caratteristiche che spesso non si riscontrano, per cui si finisce con l'assistere ad un intrigo di beghe tra le competenze dei ministeri e quelle dei vari enti interessati.

Se non si opererà in questa direzione, si rischia di dover constatare uno spreco di denaro, di esperienze e di studi che, invece, andrebbero inventariati ed utilizzati come presupposto per interventi concreti. Tra l'altro, l'attuale tendenza è nel senso di agevolare l'istituzione di banche dati. Penso, per esempio, al SINA (Sistema informatico nazionale aziendale), ancora in fase di avviamento, ed al SINAR, allestito dalla marina mercantile, oltre ai cosiddetti pacchetti informatici (è questo il termine tecnico utilizzato in materia), quali quelli gestiti da una delle direzioni generali del Ministero dell'ambiente con l'obiettivo di acquisire dati relativi ai grandi bacini scolanti. Vanno inoltre considerate le stazioni di rilevamento dell'E-NEA, Telespazio, le reti di monitoraggio. Si tratta, quindi, di un settore nel quale è indispensabile riportare un po' d'ordine.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Merli, per la sua collaborazione. Lei ha risposto in maniera esaurientissima, indicando soprattutto gli aspetti sui quali siamo chiamati ad intervenire; ritengo che in seguito sarà possibile anche prendere contatto informalmente con lei per acquisire ulteriori chiarimenti e suggerimenti che risulteranno molto preziosi ai fini della stesura del documento finale da parte della Commissione.

Audizione del dottor Paolo Arata, direttore generale dell'Istituto generale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima (ICRAP).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Paolo Arata,

direttore generale dell'Istituto generale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima (ICRAP).

Il presidente dell'Istituto ha inviato al Comitato un messaggio con il quale informa di non essere potuto intervenire all'audizione per problemi personali. Egli ci ha comunque inviato una memoria scritta che ha affidato al dottor Arata, il quale si limiterà ad illustrarci ciò che il presidente Bonalberti - che ci riserviamo di ascoltare in un'altra occasione - intende comunicarci.

Nel ringraziare il direttore Arata, gli do la parola.

PAOLO ARATA, Direttore generale dell'ICRAP. Grazie, signor presidente. Confermo l'impossibilità, dovuta a motivi di salute, del presidente ad essere presente nell'odierna seduta.

Vorrei brevemente illustrare al Comitato le funzioni che svolge l'Istituto del quale sono direttore. L'ICRAP è un ente pubblico che si occupa esclusivamente di mare, pesca, acquacoltura, ambiente marino. L'Istituto ha sede a Roma; recentemente è stata istituita una sede periferica a Chioggia per consentirci di affrontare, in maniera globale, i problemi della laguna. Ricordo al Comitato che sono, tra l'altro, commissario per l'Adriatico.

PRESIDENTE. In effetti, sarebbe opportuno ascoltare il dottore Arata anche sul grado di vivibilità dell'Adriatico.

PAOLO ARATA, Direttore generale dell'ICRAP. Sono un biologo marino e la mia competenza è proprio quella indicata dal presidente.

L'ente riesce a coniugare le tre problematiche della laguna: l'ambiente, la vivibilità, e quindi la pesca, l'acquacoltura. Noi riteniamo che una laguna non possa coesistere senza che vi sia una prospettiva di utilizzo razionale della stessa.

Nel documento che ho consegnato al Comitato sono elencate le carenze procedurali, ma credo che altri prima di me abbiano indicato i ritardi che si sono

verificati, rispetto alle prospettive della legge, nell'attivazione del risanamento della laguna. Noi, comunque, crediamo che il risanamento delle acque debba procedere contemporaneamente allo sviluppo razionale ed integrale dell'acquacultura. Ciò perché non vorremmo che, una volta risanata, la laguna diventasse un'oasi bella e pulita senza però essere utilizzabile dagli abitanti. In effetti la laguna deve dar da vivere alla gente e se dovrà intervenire un certo tipo di riconversione industriale – evidentemente l'incidenza di alcuni stabilimenti industriali è presente nell'aria – sarà necessario individuare valide alternative economiche.

Prendiamo ad esempio altre lagune, quali quelle di Goro e di Marano, nelle quali stiamo assistendo ad uno sviluppo economico e sociale derivante dall'acquacultura. A Goro – dove l'intervento di ricerca è stato ampiamente utilizzato –, una zona a scarsissima utilizzazione di personale, 1200 persone in precedenza disoccupate, sono attualmente impiegate nell'allevamento della vongola verace, con redditi nettamente superiori a quelli industriali (otto o nove milioni al mese).

Vorremmo trasferire questo esempio a Venezia, le cui potenzialità sono identiche a quelle di Goro; quindi, il risanamento attuato dallo Stato deve essere utilizzato per dare alla popolazione la possibilità di lavorare sul posto. L'Istituto – il cui presidente, tra l'altro è veneto e quindi è particolarmente sensibile a queste problematiche – si è mosso con fatti concreti, di concerto con le strutture locali e soprattutto con la provincia, la quale ha deliberato recentemente un accordo che prevede l'utilizzo dell'ICRAP, al quale è destinata una parte del finanziamento. Contemporaneamente l'Istituto ha aperto una sede a Chioggia, città scelta proprio perché ci occupiamo particolarmente di Venezia e del suo contesto sociale.

Dopo ciò – il « gioco » dei veti incrociati è alla base dei ritardi nel risanamento della laguna – siamo riusciti ad ottenere dal magistrato alle acque le prime concessioni: all'Istituto sono state

affidate ben otto concessioni. Utilizzando le cooperative di pescatori di tutte le confederazioni, vorremmo sviluppare la gestione razionale della laguna. Ho ricordato prima l'esempio di Goro dove ciò è stato attuato: l'unico prodotto ittico che l'Italia esporta (per ben 40 miliardi) è la vongola verace che proviene dalla cooperativa pescatori di Goro, che occupa 1200 persone.

Ritengo che la laguna di Venezia in prospettiva, potrebbe rappresentare una valida alternativa occupazionale rispetto ad un'area che indubbiamente dovrà subire trasformazioni. Non si disinquina *sic et simpliciter* con la creazione di impianti di depurazione. Occorre avere il coraggio di compiere alcuni atti, come il trasferimento delle strutture. Non si può ricorrere solamente al prepensionamento o alla cassa integrazione, bisogna proporre alternative valide e, ripeto, lo stimolo più rilevante può essere costituito dagli incentivi economici.

Sempre per tirare l'acqua al mulino dei pescatori, consentitemi di rifarmi al modello giapponese di gestione della fascia costiera, in quanto la concessione consente al pescatore di sfruttare in termini razionali, non dal punto di vista degli animali, il tratto di mare affidato, facendogli assumere la funzione di « controllore » dal punto di vista ambientale e territoriale.

La sintesi del discorso è che affidando la gestione a chi lavora in laguna, si ha la sicurezza che nessuno modificherà, con il tempo, l'inquinamento.

PRESIDENTE. Il dottor Arata, seppure succintamente, ci ha illustrato l'attività svolta dall'ICRAP. Cedo, quindi, la parola ai colleghi che intendono porre domande.

GIANFRANCO ROCELLI. In ordine alla rivitalizzazione socio-economica, ritengo che la laguna possa diventare una risorsa alternativa per l'avvio di attività compatibili con l'ecosistema e con l'ambiente. In sostanza, occorre considerare un'angolatura diversa e più ampia circa la riproposizione della legge speciale.

GIOVANNI PELLICANI. Quanto affermato dal direttore dell'ICRAP ci servirà per il futuro. Credo tuttavia che il capitolo vada approfondito soprattutto con riferimento ai prossimi provvedimenti, alla luce dell'esperienza di Goro che può costituire una valida risposta.

Disinquinare non significa necessariamente costruire impianti, come da lei ricordato, ma semmai riconvertire o riciclare, se ho ben compreso.

PAOLO ARATA, *Direttore generale dell'ICRAP*. Sì onorevole Pellicani, ha compreso bene.

GIOVANNI PELLICANI. Le chiedo perciò se avete valutato questo aspetto e se ritenete possibile la sua attuazione, poiché si tratta di « toccare » equilibri difficili che per molto tempo – come lei sa – sono stati oggetto di un dibattito lungo e aspro.

PAOLO ARATA, *Direttore generale dell'ICRAP*. La ringrazio per avermi posto questa domanda in quanto mi permette di trattare un argomento che, per ragioni di tempo, avevo saltato. In effetti, fu predisposto un piano organico in cui si prevedeva la riconversione o la ristrutturazione o il riutilizzo di alcuni stabilimenti, come quello dell'ENEL. Come loro sapranno in laguna è presente l'inquinamento termico, provocato dalle centrali presenti i cui prodotti vengono riversati in mare: ebbene, nella gronda lagunare potrebbe essere utilizzata l'acqua calda per lo sviluppo delle avannotterie...

ANNA MILVIA BOSELLI. Dottor Arata, lei dice cose note dal momento che la mia tesi di laurea riguardava lo *Sparus auratus*.

PAOLO ARATA, *Direttore generale dell'ICRAP*. Benissimo. Il caldo, infatti, accelerando il metabolismo dei pesci ne favorisce la crescita. In tal modo, oltre a favorire le avannotterie, si riconvertirebbe una fonte inquinante in una produttiva.

Naturalmente, esulano dalla mia competenza i problemi specifici legati agli impianti petrolchimici, anche se, per molti aspetti, li abbiamo affrontati studiando forme di riconversione.

PRESIDENTE. Anticipando che manterremo i contatti con l'Istituto da lei diretto, la ringraziamo rinnovando gli auguri al presidente dell'ICRAP che non ha potuto partecipare alla seduta odierna.

Audizione della Federazione regionale degli Industriali del Veneto, dell'Associazione degli industriali della provincia di Venezia, dell'ANCE (Associazione nazionale costruttori edili) di Venezia e provincia, dell'APPI (Associazione piccole e medie imprese) della provincia di Venezia.

PRESIDENTE. Diamo ora inizio all'audizione dei rappresentanti del mondo professionale e produttivo veneziano. Ringrazio per essere intervenuti l'ingegner Dino Marzollo ed il dottor Giorgio Ciriotto, rispettivamente presidente e direttore dell'Ente Zona industriale di Porto Marghera; Gino D'Agnolo, Giorgio Oniga e Flavio Tomaello, rispettivamente vicepresidenti e segretario dell'APPI della provincia di Venezia; l'ingegner Ezio Panetti ed il dottor Roberto Ricoveri, dell'Associazione industriali di Venezia; gli ingegneri Dauro Foscolo e Guido Roncali ed il dottor Alessandro Niccoletti, rispettivamente presidente, vicepresidente e direttore dell'Associazione nazionale costruttori di Venezia. In particolare il Comitato si rifà all'elaborato inviatoci dal presidente dell'associazione degli industriali, con il quale si puntualizza il loro punto di vista sulla situazione attuale e si forniscono indicazioni e linee per le iniziative legislative future. Al termine di questo ciclo di audizioni, infatti, il nostro Comitato assumerà posizioni precise anche in merito ad eventuali nuove proposte legislative. Ringrazio nuovamente l'Associazione degli industriali per gli *input* che ci ha fornito e cedo la parola al dottor Panetti.

EZIO PANETTI, *Rappresentante dell'Associazione industriali di Venezia*. Ringraziamo il Comitato per averci invitato a questa audizione, compiendo un gesto che dimostra sensibilità nei confronti di chi lavora in una città particolare con problemi peculiari che purtroppo non possiamo parametrare con altre realtà nazionali. A voi tutti porto il saluto della nostra Associazione e della federazione degli industriali.

Siamo qui per presentare le nostre istanze circa la legislazione speciale per Venezia; non entrerò nel merito perché abbiamo predisposto un promemoria contenente le nostre richieste insieme a quelle del settore degli edili, convinti che dedicherete la dovuta considerazione a quanto da noi predisposto. Preliminarmente, però, vorrei richiamare la vostra attenzione su un fatto: a Venezia si parla molto dei problemi di impatto ambientale, mentre si sente parlare molto meno dell'impatto socio-economico senza un'adeguata considerazione del quale, probabilmente, tutti i nostri sforzi rischiano di venire vanificati. Venezia rappresenta una realtà che va considerata attentamente da questo punto di vista; i dati statistici dimostrano quanto terreno stia perdendo la nostra provincia, che credo ormai abbiamo raggiunto il penultimo posto nel Veneto. Riteniamo, inoltre, che i problemi di impatto ambientale non siano incompatibili con quelli socio-economici e imprenditoriali, come dimostrano i dati che sono sotto gli occhi di tutti.

Venezia è stato il primo polo industriale in Italia a capire l'importanza dei problemi di impatto ambientale e da vent'anni opera in questo settore. I dati giornalmente monitorati dall'Associazione degli industriali mostrano quanta strada abbia compiuto l'industria veneziana in questa direzione e riteniamo che non debba essere ulteriormente appesantita ed aggravata di responsabilità e colpe che non ha.

Cedo ora la parola all'ingegner Marzollo, presidente dell'Ente zona industriale di Porto Marghera, dopo il quale intervengono l'ingegner Foscolo dell'As-

sociazione nazionale costruttori e, qualora vi fosse la necessità di chiarire alcuni punti tecnici della nostra relazione, il dottor Ricoveri ed il dottor Niccoletti saranno in grado di fornire tutte le spiegazioni necessarie.

DINO MARZOLLO, *Presidente dell'Ente zona industriale di Porto Marghera*. L'Ente zona industriale di Marghera è un'associazione fra le industrie di questa località e si occupa prevalentemente di problemi di carattere tecnico, ambientale ed infrastrutturale. Circa l'80 per cento dei nostri soci sono industrie od enti di Stato, vi è l'ENEL, l'ENI, l'Enichem, l'AGIP raffinazione, la Fincantieri, la Deltasider e così via.

Porto Marghera è quella grande realtà che tutti conosciamo: circa 20 mila addetti diretti, più 4 o 5 mila dipendenti dalle imprese che vi operano, più quelli legati all'indotto; 36 milioni di tonnellate di merce movimentata; 1.300 ettari di terreno occupato dall'industria. Si tratta di una struttura con enormi possibilità, poiché è situata in una posizione ideale ed è dotata di tutte le infrastrutture necessarie. Adesso, però, deve affrontare due grandi problemi: lo scadimento della funzionalità del porto e l'incertezza sul futuro.

Per quanto riguarda il porto, la prima questione da affrontare è quella dei fondali. La manutenzione delle vie d'acqua è sempre stata insufficiente, ma da qualche anno praticamente non viene più effettuata; ciò non dipende solo dalla limitazione delle risorse disponibili, ma anche, a mio parere, dall'incompletezza della legislazione, nel senso che non esiste un chiaro regolamento di applicazione della legge in materia e, come spesso avviene in questi casi, di fronte a incertezze interpretative la soluzione che comporta minori rischi è quella di non fare nulla. In primo luogo, quindi, è necessario riprendere la manutenzione delle vie d'acqua e riportarle alle condizioni di progetto. In certi canali, infatti, si sono persi anche due metri di pescaggio: ciò vuol dire che alcune navi sono costrette a

scegliere destinazioni diverse. Il porto di Venezia lo scorso anno ha movimentato 24 milioni di tonnellate di merci, 5 milioni delle quali commerciali e 19 industriali. Quando parlo dei problemi dell'industria, pertanto, parlo dell'80 per cento del movimento del porto di Venezia.

Vi sono poi altri problemi minori relativi alla agibilità nelle ore notturne ed in caso di nebbia, che possono essere risolti con le opportune infrastrutture.

Vi è poi il problema di agire in qualche modo con riguardo al futuro. Devo innanzitutto precisare che molto spesso ci troviamo di fronte a luoghi comuni circa una pretesa incompatibilità tra Venezia e Porto Marghera, luoghi comuni che però sono smentiti dai dati di fatto, dai numeri. Come osservava poc'anzi l'ingegner Panetti, è in funzione da quasi vent'anni una rete di rilevazione dell'inquinamento atmosferico realizzata dalle aziende di Porto Marghera, che dimostra con analisi compiute in tempo reale che già dal 1981 siamo abbondantemente al di sotto dei limiti di inquinamento atmosferico che entreranno in vigore nel 1993. Altrettanto si può dire per gli effluenti liquidi, in quanto, come è noto, le norme per Venezia sono le più restrittive e le industrie le rispettano. Non vi è un problema di coesistenza, quindi, tra Porto Marghera e Venezia, anche se ovviamente è un campo nel quale si può sempre progredire, migliorare, ed è quanto stanno facendo tuttora le industrie.

Per quanto riguarda le autorizzazioni, ci si muove in un sistema assai complesso - altri colleghi svilupperanno meglio il tema - ma la sintesi è la seguente: le industrie non sanno cosa potranno farsi autorizzare e in quali tempi riusciranno ad ottenere l'autorizzazione. Questo clima di incertezza nuoce ovviamente a Porto Marghera: è più facile che un'industria se ne vada piuttosto che ne venga una nuova.

Avendo terminato le mie considerazioni, signor presidente, rimango a disposizione sua e degli onorevoli deputati per

eventuali chiarimenti. Mi permetto di lasciare alla Commissione alcune copie della relazione annuale che ho tenuto agli associati dell'ente zona di Porto Marghera nella quale questi temi sono sviluppati molto più in dettaglio.

PRESIDENTE. Come i nostri ospiti possono immaginare, attraverso questa audizione ricaviamo ulteriori elementi e punti di vista. Il Comitato si è già recato a Venezia e ha già preso visione direttamente, anche visitando la struttura portuale, della situazione; pertanto, il documento che ci viene lasciato costituisce un'interessante integrazione dei nostri lavori che inseriamo agli atti del Comitato e che risulterà utile nel momento in cui andremo a trarre conclusioni operative dall'impegnativa attività che stiamo svolgendo con la vostra collaborazione.

DAULO FOSCOLO, Presidente dell'ANCE di Venezia e provincia. La situazione imprenditoriale di Venezia deve essere considerata sotto diversi punti di vista. Il primo è quello della legislazione, per cui desidero richiamarmi all'articolo 1 della legge n. 171, che aveva come obiettivo lo sviluppo economico ed imprenditoriale della città, in mancanza del quale è ovvio che la città si spopoli.

A cosa abbiamo assistito, a livello imprenditoriale di Venezia e della provincia? Gli strumenti legislativi riguardanti le opere hanno dato ampio se non esclusivo spazio ad un'impresa che non apparteneva e non appartiene a Venezia, di grandissima capacità, di grandissima intelligenza, con grandissimi mezzi, ma che, ripeto, non apparteneva e non appartiene a Venezia e con la quale sussiste un completo distacco. Questa situazione comporta due conseguenze. La prima è quella della mancanza della nostra partecipazione ai programmi (e già questo è un aspetto estremamente importante, perché la nostra storia è stata vissuta assieme alla città e al territorio ed è una miniera di notizie che potrebbero essere fornite alle amministrazioni), che lentamente ha ridotto e continua a ri-

durre la capacità di sviluppo che le imprese dovrebbero avere. Di questa situazione, che è enormemente sentita, mi auguro che si voglia tener conto nella redazione dei prossimi strumenti legislativi: esistono attività imprenditoriali di grandissime capacità nella nostra provincia e il loro mancato coinvolgimento costituirà sicuramente un danno per la città di Venezia.

Dopo queste considerazioni di carattere generale, vorrei intrattenermi su due soli altri aspetti relativamente alla cosiddetta legge-ter. Attualmente esiste una società mista a prevalente partecipazione statale costituita in base alla legge n. 171 che aveva lo scopo, nel complesso sistema urbanistico individuato in quel periodo, di creare case-parcheggio. Ritengo che una società a capitale misto (dicendo misto non intendo dire che sia a partecipazione statale) costituisca uno strumento assolutamente valido per poter conseguire questo risultato. Certo se lo scopo era quello della creazione di case di rotazione, il periodo è terminato, quindi occorre pensare a qualche misura nella quale, evidentemente, la nostra associazione e tutti gli imprenditori locali dovrebbero essere in qualche modo coinvolti.

La seconda osservazione costituisce uno di quei nodi che, se non sono affrontati, causano ritardi. Mi sembrerebbe opportuno che, insieme con le somme che occorre stanziare per gli scavi dei rii ne fossero previste altre. Presidente, lei conosce i problemi dei rii di Venezia: non si circola più per l'intasamento dei fanghi e per i conseguenti bassi fondali. Occorre dunque lo stanziamento di una somma per il restauro delle fondazioni, perché altrimenti si procederà con lo scavo dei fanghi e l'apertura dei rii ma ci si dovrà fermare perché non si è previsto tutto. In questo momento, la via d'acqua più trafficata di Venezia, cioè il rio Nuovo, è chiusa perché la fondazione è crollata. Mancano i finanziamenti e non si sa da chi dovranno essere compiuti i lavori: diventerà anche questa un'abitudine, ci si abituerà alla mancanza di

questa via d'acqua. Ma il problema deve essere affrontato con riguardo alla totalità dei rii di Venezia, perché riscontreremo situazioni analoghe: occorrono uno stanziamento apposito e una legislazione che obblighi il proprietario o chiunque debba farlo ad eseguire i lavori contestualmente.

GUIDO RONCALI, *Vicepresidente dell'Associazione costruttori di Venezia*. Credo che il nostro compito, in questa sede, non sia soltanto quello di esporre problemi che sono ampiamente noti, ma anche quello di essere interlocutori nei confronti di questioni che il Comitato può avere individuato nel corso dei numerosi contatti che ha avuto e sulle quali può richiedere chiarimenti specifici.

Sono, quindi, a disposizione del presidente e dei commissari per fornire eventuali chiarimenti che potrebbero accrescere il significato di questa nostra audizione.

PRESIDENTE. Grazie, presidente Roncali.

Il Comitato non pensa che, attraverso le consultazioni, possa scoprire questioni sconosciute. È nostra intenzione soltanto mettere ordine ed attivare tutte le voci istituzionali e interessate ai problemi di Venezia, per cui, nel momento conclusivo della nostra indagine, se ne avremo bisogno, ci rivolgeremo nuovamente alle parti dalle quali abbiamo attinto le notizie. Rimane il fatto che stiamo costituendo un'agenda di interlocutori, che vogliamo rimanga agli atti, prima di procedere alla lettura definitiva ed alla stesura di un documento conclusivo.

In questa sede, i commissari presenti rappresentano l'intero comitato che è attentissimo ai temi di Venezia. L'incontro di oggi, come gli altri, ha il significato di ufficializzare l'audizione di tutti coloro che hanno diritto di esprimere il proprio punto di vista su Venezia.

Un problema, comunque, lo avete già posto; esso concerne il ruolo vostro e delle associate che rappresentate in questa fase preliminare dell'intervento per salvare Venezia.

FLAVIO TOMAELLO, *Segretario dell'APPI di Venezia*. Fanno parte della delegazione dell'associazione piccole imprese di Venezia i vicepresidenti Gino D'Agnolo e Giorgio Oniga.

Nel mio intervento, più che affrontare i temi contenuti nel documento che è stato consegnato al Comitato, vorrei soffermarmi su alcuni aspetti sottolineati dal presidente. Mi riferisco in particolare al ruolo delle associazioni e agli elementi innovativi da inserire nella legge speciale in merito al concetto della rivitalizzazione socio-economica della città di Venezia. Ci pare che questo sia il punto cruciale di tutta la tematica. In effetti, la legge n. 171 del 1973 ha messo in moto – ormai 20 anni fa – un processo che però è rimasto monco rispetto alla realtà socio-economica locale. L'economia locale non ha fatto propri gli aspetti che tale processo intendeva approfondire e realizzare. Da ciò discende che nel processo che dovrebbe seguire l'attivazione di ingenti investimenti, è mancato un anello di congiunzione tra le disponibilità, gli interventi e quindi l'induzione imprenditoriale.

Vorremmo che nella legge speciale si saltasse questo aspetto e si cercasse di affrontare la tematica di Venezia non solo sotto l'aspetto della rivitalizzazione residenziale, ma anche sotto quello economico insediativo industriale. Riteniamo opportuno cogliere l'occasione – nel nostro documento parliamo di « occasione storica » – della realizzazione e soprattutto della gestione e manutenzione del sistema che si avvierà, per favorire un processo di insediamento di imprese nella realtà del centro storico e dell'isola. Probabilmente, ciò comporterà costi rilevanti però probabilmente attiverà, a distanza, la rivitalizzazione socio-economica (con nuovi insediamenti abitativi ed industriali) della laguna.

In proposito è necessario parlare di incentivazioni, ma anche dell'individuazione di aree per insediamenti industriali e di unità produttive prevalentemente legati al processo di mantenimento del sistema che sarà realizzato. In questa

ottica, ci appare fondamentale gestire *in loco* gli effetti del processo.

Un altro importante aspetto è quello della centralità del sistema portuale veneziano che comporta non solo la riorganizzazione del porto ma anche la sua integrazione, in termini di specializzazione, con Chioggia. Mi pare che la CEE abbia dato indicazioni precise, riconoscendo in quello di Venezia, il porto del Nord-Est; perciò la riorganizzazione del sistema, a mio avviso, va avviata in questa ottica.

Concordiamo con quanto hanno affermato i colleghi dell'associazione degli industriali a proposito dei fondali, della sistemazione del porto commerciale e del problema del porto franco; questioni queste che avrebbero dovuto già essere state risolte, mentre ancora stiamo discutendo in merito alle localizzazioni.

L'ultimo tema sul quale mi permetto di intrattenere il Comitato è quello dei flussi finanziari.

La certezza dei flussi finanziari è fondamentale per la realizzazione del sistema di salvaguardia e di disinquinamento riguardante la laguna di Venezia ed il bacino scolante.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il segretario dell'API di Venezia, anche per la sinteticità dell'intervento, cedo la parola ai colleghi che intendono porre domande.

GIANFRANCO ROCELLI. Con le audizioni odierne – che evidentemente non sono conclusive – ci proponiamo di approfondire i problemi esistenti in relazione all'aggiornamento della legge n. 798 del 1984 ed al suo completamento, nei termini previsti, anche dal punto di vista della rivitalizzazione socio-economica della città. Si è ritenuto, infatti, che il soffermarsi sull'importantissimo e fondamentale tema della salvaguardia fisica non sia più sufficiente, per cui si rende opportuno affrontare anche il disagio avvertito dai cittadini e dagli uomini che costituiscono la città, risultandone penalizzati.

Vi sono alcune osservazioni da formulare – che forse con poca forza sono state

sottolineate dall'associazione degli industriali - in difesa sindacale di una realtà che deve essere evidenziata. Con le leggi n. 171 del 1973 e n. 798 del 1984 è stata superata la cultura secondo la quale l'inquinamento nella laguna derivava esclusivamente dalla presenza delle imprese facenti parte del polo industriale di Marghera. Anzi, obiettivamente si deve osservare che il grado di inquinamento lagunare è stato riportato a livelli compatibili con l'ecosistema, per cui occorre operare per il mantenimento di tale livello e se possibile anche per un ulteriore miglioramento della situazione.

Attualmente l'inquinamento della laguna veneta scaturisce quasi esclusivamente dall'inquinamento agricolo e dalla mancanza di un sistema protettivo rispetto alla presenza dell'uomo.

Inoltre, non si è affrontato il tema dell'utilizzazione dei 43 ettari della seconda zona industriale di Venezia, per la quale avevamo stanziato contributi significativi. Non si sta discutendo tanto sulla destinazione di questi 43 ettari in riferimento alla occupazione da parte di imprese private, quanto - ed è questo l'indirizzo del comune di Venezia in alternativa all'utilizzo dell'area Sartori più limitata anche se meglio servita - dell'insediamento di attività portuali.

Di conseguenza, credo sia opportuno riproporre il tema dell'utilizzazione di tutte le aree disponibili, o prevedibilmente disponibili, di Porto Marghera: ciò non per configurare un modello di polo industriale analogo a quello definito nel 1919, soprattutto per l'impegno del conte Volpi, ma per una caratterizzazione industriale di Marghera nonché per lo svolgimento di attività compatibili, rispetto alle quali si rende indispensabile un intervento legislativo sotto forma di incentivo. È evidente, infatti, che l'impresa deve tendere all'utile, ricercando però un equilibrio circa gli apporti socio-economici a cui devono corrispondere incentivi da individuarsi sotto il profilo economico ed amministrativo in ragione della peculiarità di Venezia.

Poiché Venezia rappresenta una realtà di interesse nazionale, è necessario che le sue componenti siano esaltate, tanto più alla luce delle affermazioni degli ospiti che vi hanno preceduto. Per far questo, però, sono necessarie certezze di carattere amministrativo e la predisposizione (secondo me da operare con legge) di un elenco delle attività compatibili, ossia si deve dire « sì » o « no » alla presenza di determinate realtà individuandole. Al riguardo, la vostra collaborazione potrebbe risultare essenziale, al di là di quanto potremo ricavare dalla documentazione consegnata al presidente Santuz.

Per quanto riguarda le osservazioni dell'ingegner Foscolo, ritengo che Venezia stia per essere occupata; abbiamo certamente bisogno della più alta intelligenza umana e tecnologica d'intervento anche per quanto riguarda il comparto dell'edilizia. Non parlo per i colleghi presenti né per il presidente che conoscono molto bene tali problemi, anche per la rappresentanza istituzionale svolta in tempi recenti (mi riferisco soprattutto all'onorevole Pellicani), ma affermo queste cose perché rimangano a verbale. Relativamente alle imprese operanti a Venezia vi è una specialità che viene sfruttata in termini coercitivi da realtà esterne alla città che trovano lavoro a Venezia, ma non possono farlo sulla testa di chi rappresenta una peculiarità.

Considero importanti le osservazioni del dottor Tomaello, anche perché si ricollegano a quanto ci ha riferito poco fa il direttore dell'ICRAP, per quanto riguarda il riscontro con la piccola industria nell'ottica di un reinserimento della realtà di Venezia nella più ampia dimensione regionale. Se è vero che il Veneto si riconosce in un punto di riferimento policentrico anche a livello di attività, basato sostanzialmente quindi sulla piccola e media industria con la capacità innovativa e la flessibilità che la caratterizza, anche nell'inserimento in questo contesto di previsioni di sviluppo sociale ed economico, non può mancare una presenza della piccola e media impresa, importante anche per la normalizzazione

della città. Dobbiamo pertanto recepire con attenzione le proposte oggi avanzate e vagliarle con gli altri componenti del Comitato.

A questo proposito, anzi, vorrei sottolineare la mia sorpresa per il fatto che alle audizioni odierne siano presenti i rappresentanti di due soli partiti: si dà tanto risalto ad interventi pronunciati magari nei corridoi o nel corso di interviste con la stampa locale, poi, al momento istituzionale di registrazione delle istanze, partecipano solo i rappresentanti dei due maggiori partiti popolari.

GIOVANNI PELLICANI. Cercherò di essere breve anche per non mancare di riguardo ai nostri ospiti, che non sono venuti per ascoltare le nostre opinioni ma per rispondere alle nostre domande ed avanzare suggerimenti e proposte che ci consentano di definire quelli che si vanno sempre più profilando come i tre stadi del nostro lavoro (ammesso che saremo in grado di concluderlo, visto che siamo *ad horas*). È vero, come sottolineava l'onorevole Rocelli, che spesso i corridoi contano più delle aule, ma noi continuiamo a compiere il nostro dovere così come ci siamo impegnati a fare.

Il primo livello è costituito dalla possibilità (che spero ci sia) di convertire il decreto, possibilità che, è bene lo sappiano le parti sociali e tutti i soggetti interessati, è direttamente proporzionale al suo prosciugamento: più è asciutto il suo contenuto, infatti, più possibilità avrà il decreto di essere convertito e potrà quindi trasferire le risorse necessarie ad avviare il volano rappresentato dalle opere in corso. Se si aggiungono nuove richieste, come è avvenuto in questi giorni con l'autorizzazione ad un'ulteriore deroga alla legge dello Stato sui trasporti, si dilata il tempo all'infinito e si arriva a nuove reiterazioni. È bene che questo si sappia, poi ognuno farà le proprie valutazioni. Questo, quindi, è il primo livello che — come ripeto — dovrebbe essere rapido per consentire di trasferire subito cento miliardi da ripartire nei modi previsti dalla legge. Abbiamo ascoltato

questa mattina i rappresentanti del consorzio Venezia nuova, i quali ci hanno riferito che attualmente stanno prefinanziando le opere, con l'incidenza di oneri finanziari che questo comporta. Questo aspetto potrebbe forse non interessare una parte dei presenti, ma sappiamo che alla fine tutto si tiene e che c'è un'unità di livelli anche se non sempre è visibile.

Il secondo livello è rappresentato dall'approvazione di quella conosciuta come la legge Prandini, nel merito della quale è entrata anche la nota predisposta dall'Associazione per gli industriali con una serie di proposte degne di attenzione.

Il terzo livello, che non credo potrà realizzarsi in questa legislatura, è rappresentato dalla legge speciale *ter* che dovrà da una parte « despecializzare », perché nel frattempo la legislazione ordinaria avrà assorbito una serie di temi e di questioni, e dall'altra « rispecializzare ». Se riuscissimo a lasciare a chi verrà dopo di noi un promemoria con gli esiti della nostra attività, credo che avremmo compiuto un buon lavoro con il contributo di tutte le forze interessate.

Questo per rendere chiaro per ognuno di noi quale sia la funzione del nostro Comitato, nato anche per verificare l'attuazione delle leggi; spesso, infatti, il Parlamento approva provvedimenti che poi non ottengono alcun risultato perché mancano i finanziamenti o perché le procedure sono macchinose, perché i soldi vengono promessi ma non stanziati e così via. Abbiamo voluto fare una ricognizione per individuare le questioni che è possibile risolvere con i nostri mezzi, poiché non abbiamo alcun potere assoluto.

Dal nostro lavoro sta emergendo una conferma, anche se in termini meno perentori rispetto al passato, del fatto che ci sono diverse filosofie di approccio a quella che viene definita « la salvaguardia di Venezia ». Poco fa, per esempio, ho sentito affermare che a Venezia il problema dell'inquinamento non esiste, mentre il coordinatore dell'Autorità per l'Adriatico ci ha detto che tutt'ora la laguna di Venezia continua a sversare nel mare Adriatico.

L'onorevole Rocelli afferma che il problema deriva ancora, in larga misura, dall'inquinamento agricolo. Personalmente, non saprei quantificare, però so per esperienza che sul versante industriale, sia pure con fatica, si è cominciato ad agire prima. Non voglio dire che il problema agricolo sia stato ignorato, ma che esistessero 200 mila ettari che sversavano nella laguna di Venezia lo si sapeva fin dal 1966 e nessuno ha preso provvedimenti. Nonostante ciò, mi sembra che su questo versante oggi si compiano dei passi avanti. Giustamente si è osservato che esistono due versanti i cui nodi prima o poi - si potrà discutere, potremo avere idee diverse - dovranno essere tagliati. Mi riferisco in primo luogo alla salvaguardia dell'ecosistema compreso nella sua unitarietà, al rapporto mare-laguna. Questo rappresenta senz'altro un passo avanti compiuto nel corso di questi anni, perché non è vero che non sia successo nulla, dato che in realtà sono accadute molte cose, sia sotto il profilo culturale sia sotto quello materiale, perché una concezione di questo tipo è completamente nuova, più ricca e più adeguata rispetto all'approccio del 1971. Quindi, sul fronte della salvaguardia fisica, ci collochiamo su certi livelli, come ha detto poco fa il presidente del consorzio Venezia nuova.

Sul piano dell'inquinamento si aprirà un altro discorso: uso un eufemismo, perché può darsi che non sia un discorso, bensì una battaglia, perché non si tratta soltanto di acqua, ma anche di cemento e di altre cose. Sappiamo che quando accadono questi fatti, in genere non sono forieri ... Poi si dice che i politici non sono d'accordo: sì, è vero, molto spesso non sono d'accordo, ma non lo sono neanche i settori economici che devono prevalere. Dico ciò perché adesso passo ad un aspetto sul quale vorrei ricevere un aiuto, in questo momento, pur comprendendo che il nostro rapporto non si esaurisce oggi, che anzi inizia con questo incontro e dovrà continuare.

È vero che il versante socioeconomico non è stato affrontato pienamente, cioè

non ha avuto uno stimolo pari agli altri due, se vogliamo fare un paragone. Ciò è accaduto, probabilmente, per due motivi, o meglio per tre. In primo luogo, non condivido l'affermazione, che si ascolta spesso durante i convegni, secondo cui Venezia è diventata l'ultima provincia del Veneto a causa della legge speciale. Avevamo un'economia incentrata in larga misura sul polo industriale, una grande industria che è stata ristrutturata come tutte le grandi industrie italiane, come la FIAT o la Zanussi, con alcune conseguenze che non sono state completamente ripagate dalla supplenza della piccola e media industria com'è accaduto nel resto d'Italia. Questo schema è forse un po' rozzo, ma questa è la mia convinzione.

In secondo luogo, occorre valutare se siamo in grado di operare una rilettura della rivitalizzazione socioeconomica che riassume il porto, evitando però di continuare a parlare di petrolio: il petrolio nella laguna di Venezia non può stare! Dopo i fatti di Livorno e Genova, si possono scrivere tutti gli articoli che si vogliono, ma non mi si convince. Poiché sostenevo tale concetto venti anni fa, a maggior ragione continuo a sostenerlo oggi: troviamo le forme, i modi, i sistemi perché il petrolio nella laguna di Venezia non deve entrare. Più tempo insistiamo su questa tesi più tempo perdiamo e meno abbiamo la possibilità di lanciare la vera rivitalizzazione socioeconomica. Occorre una rilettura che parta dalla riassunzione del porto, adottando le misure utili a questo rilancio. Inoltre, è necessario considerare che Venezia, diversamente dal 1971, cioè dall'anno in cui fu varata la legge speciale, oggi vede la presenza di attività socioeconomiche o economiche *sic et simpliciter*.

Nel corso dell'incontro di qualche giorno fa con i rappresentanti dell'università, questi ultimi ci hanno fornito una serie di *input* e di dati; questa mattina abbiamo incontrato il rappresentante dell'ICRAP e abbiamo avuto modo di vedere che esistono possibilità di sviluppo reale nel settore della pesca o dell'insediamento di attività pescherecce. Dieci anni fa

nessuno sapeva che esistesse la Tecnomare, mentre oggi ne parlano tutti: è diventata una specie di esempio di quello che Venezia potrebbe contenere, di quella che è chiamata l'attività immateriale, in particolare in questi ultimi mesi.

Questo Comitato è sorto anche per questo motivo. Sei mesi fa eravamo pieni di idee, adesso non ne abbiamo più: vediamo se riusciamo a mettere insieme un pacchetto di questioni che rimetta in circuito Venezia, oggi che può essere compatibile con tutta una serie di attività. Dico spesso che se il *Gazzettino* avesse aspettato un anno o due non avrebbe avuto bisogno di trasferirsi, perché le nuove tecnologie avrebbero reso compatibile la permanenza del giornale a Venezia. Non possiamo stare ad ascoltare lamenti perché le Assicurazioni generali se ne vanno, in quanto si devono trasferire per forza, però al posto di queste ultime si possono insediare nel centro storico di Venezia altre 50 iniziative. Comunque, desidero parlare di tutto l'*hinterland*, perché i problemi del centro storico riguardano solo fino ad un certo punto le attività occupazionali. Sappiamo tutti qual è il saldo del flusso tra la terraferma e Venezia. Il problema è abitativo.

A questo proposito, noto che l'associazione dei costruttori non è interessata soltanto a costruire, ma anche a che vi siano dei programmi. A me dà un po' fastidio sentire che vi sono i soliti mille appartamenti vuoti, perché è vero che se venissero occupati vi sarebbero 4 mila persone in più, ma il problema è leggermente più complesso. Come lo affrontiamo? Siamo ancora ad un livello piuttosto arretrato per quanto riguarda la risposta a questa domanda. Ho letto, ho riflettuto, ho lavorato su questo problema ma non ho ottenuto granché. Il problema è politico-culturale, non è di volontà politica, come si dice ogni tanto, nel senso che basta volerlo e lo si fa. In questa fase, cerchiamo di rielaborare certi aspetti e di verificare come stanno andando certe cose, cioè come disaggregiamo domanda ed offerta, facciamo in modo che queste si

incontrino sul terreno dell'abitazione e poniamo obiettivi realistici. La superficie di Venezia è di 700 ettari mentre gli abitanti sono 138 mila: potranno diventare 140 o 145 mila, ma il limite è comunque intorno a questa cifra, perché non credo che si possa arrivare ai 150 mila di cui si favoleggia. I signori qui presenti sanno che si era arrivati a 155 mila, ma sanno anche in quali condizioni. Si tratta di decidere se vogliamo una persona per stanza oppure tre, com'era trent'anni fa: per cui, poniamoci obiettivi realistici, seri, perché sono anch'io preoccupato della soglia della città, ma occorrono misure valide, e non gride manzoniane, perché alla mia età non sono più interessato a queste cose.

Vi è poi il problema posto anche dall'ingegnere Roncali del rapporto fra grandi opere e imprenditoria veneziana. Si tratta di un'equazione con qualche incognita, ma poiché sono presenti alcuni esperti, forse possiamo risolverla. È necessario che i segmenti di domanda e di offerta si incrocino. Un certo tipo di domanda non potrà che essere soddisfatta da determinati settori, tuttavia vi è un diverso tipo di domanda (pensiamo al risanamento) che dovrà coinvolgere l'imprenditoria veneziana, altrimenti si rischia di avere conseguenze negative.

Per concludere, suggerisco di concentrare la nostra attenzione su due punti: in primo luogo, su ciò che può essere inserito nella nuova legislazione, in particolare dal punto di vista dell'innovazione, o su vecchie idee che possono essere recuperate in questa fase attraverso provvedimenti legislativi ed attraverso un corretto rapporto pubblico-privato. In secondo luogo, sul modo con il quale raccordare l'imprenditoria veneziana con quella esterna, la cui opera sarà necessaria per attuare gli interventi previsti per il risanamento di Venezia.

È necessario il contributo di tutti affinché possano essere avviati rapporti chiari e trasparenti. Credo che ognuno di noi sia infastidito dal chiacchiericcio che

emerge in merito ai vari consorzi ed appalti. D'altronde le opere devono essere compiute dalle imprese pubbliche e private singolarmente oppure liberamente associate. Come possiamo fare in modo che le forze sane possano operare senza essere condizionate da fatti esterni di varia natura? Su questo piano saremmo pronti a raccogliere eventuali suggerimenti.

PRESIDENTE. Mi pare che vi sia stato un franco scambio di idee fra i componenti il Comitato ed i rappresentanti dell'imprenditoria veneziana. Mi sembra chiaro che stia emergendo la volontà di affrontare i problemi economici e sociali collegati al risanamento di Venezia. Le voci autorevoli che abbiamo ascoltato saranno tenute presenti nel momento della predisposizione dei provvedimenti relativi a Venezia.

EZIO PANETTI, Rappresentante dell'Associazione industriali di Venezia. Signor presidente, desidero preliminarmente ringraziare il Comitato per questo dialogo franco e aperto.

Vorrei fare alcuni commenti in merito alle questioni sollevate dagli onorevoli Commissari intervenuti. Lascero poi la parola al dottor Ricoveri, il quale chiarirà meglio alcuni punti fondamentali del promemoria.

Ricordo all'onorevole Rocelli che, a nostro avviso, l'area di 43 ettari di cui parlava dovrebbe essere utilizzata con insediamenti industriali, in quanto un porto, in quella zona, non avrebbe possibilità di sviluppo, anzi incrementerebbe i contenziosi esistenti. D'altro canto, se nell'elaborazione della legge speciale si presterà attenzione al fatto che la salvaguardia ambientale e quella socio-economica devono procedere congiuntamente, sicuramente individueremo i tipi di insediamento compatibili con la realtà veneziana.

Per quanto riguarda l'inquinamento agricolo, tutti condividiamo le osservazioni dell'onorevole Rocelli; d'altronde siamo proprio noi che ricaviamo e for-

niamo i dati. In proposito desidero chiedere a questa Commissione se sia il caso di istituire nei territori agricoli circostanti la laguna una figura professionale quale quella dell'agronomo condotto, perché spesso i danni ambientali vengono prodotti a causa dell'ignoranza di chi iavora la terra.

Non per polemizzare, ma desidero sottolineare che la catastrofe di Livorno e Genova si è potuta verificare perché le leggi internazionali, che impongono severe norme di sicurezza, non sono applicate. Infatti, abbiamo potuto riscontrare che gli impianti non funzionavano. Navi in simili condizioni non dovrebbero viaggiare.

L'onorevole Pellicani ha detto che « il rapporto deve continuare ». Lo ringraziamo per questa affermazione e confermiamo la nostra più ampia disponibilità a fornire qualsiasi ulteriore dato o chiarimento.

PRESIDENTE. Credo che sarebbe utile che voi formulaste delle osservazioni scritte a completamento dell'odierna audizione.

Considerata la ristrettezza dei tempi, do brevemente la parola al direttore Ricoveri.

ROBERTO RICOVERI, Codirettore dell'Associazione industriali di Venezia. Vorrei fare solo alcuni accenni alla questione delle possibilità innovative e di rivitalizzazione delle zone in questione.

Ritengo che il problema fondamentale che stiamo affrontando possa essere risolto parzialmente con il provvedimento in discussione, in particolare per quanto riguarda alcuni aspetti procedurali. Inoltre, la conferenza di servizi ha centrato il problema dello snellimento.

Abbiamo formulato talune osservazioni rispetto all'idea della Conferenza dei servizi per operare una fusione con la Commissione di salvaguardia e dare vita ad uno strumento operativo, al di là del nome che potrà assumere.

Per quanto riguarda invece il futuro, occorrerà prevedere degli incentivi. Lo sviluppo di una serie di attività è collegato sia alla certezza dell'investimento (e oggi purtroppo le risposte date ai programmi ed alle concessioni edilizie vengono fornite dopo un anno un anno e mezzo di tempo a causa del lungo iter burocratico seguito), sia alla possibilità che gli insediamenti siano caratterizzati da elementi richiamo.

Ancora: il problema di Venezia non può essere affrontato isolatamente, ma al contrario deve esistere una chiave integrativa. La « città metropolitana » prevista dalla legge n. 142 è insufficiente: si rende indispensabile perciò una prospettiva più ampia coinvolgente il sistema metropolitano, così come le indicazioni a livello di infrastrutture e di sistemi collettivi devono tener conto di altri elementi quali il territorio, l'ambiente i servizi generali e l'area vasta. In questo senso dovranno essere orientate le future leggi speciali.

Gli strumenti legislativi già esistono - la legge n. 142 ne è un esempio -, basterebbe dare un incentivo economico affinché al processo relativo agli accordi di programma venga impressa una maggiore velocità.

GIOVANNI PELLICANI. Domanderei ai nostri ospiti di far pervenire al Comitato una memoria.

FLAVIO TOMAELLO, Segretario dell'APPI di Venezia. Nel salutare i componenti il Comitato e ringraziandoli per l'occasione offertaci, vorrei sottolineare un ultimo aspetto che mi pare importante. Premesso che l'approvazione del decreto è importante, altrettanto rilevante è l'impostazione della cosiddetta legge-ter quanto agli aspetti di carattere economico, perché consente di azzerare un'antica diatriba di cui Venezia ha sofferto, ossia quella relativa al tema salvaguardia-inquinamento.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i nostri ospiti.

Audizione dei rappresentanti delle confederazioni sindacali CGIL, CISL e UIL di Venezia.

PRESIDENTE. Desidero spiegare ai nostri ospiti il meccanismo di interlocuzione attivato dal Comitato permanente per i problemi di Venezia. La Commissione lavori pubblici ed ambiente della Camera dei deputati, per creare una sede idonea e continuativa, ha nominato il Comitato che ho l'onore di presiedere, che costituisce il tramite permanente fra il Parlamento ed i vari soggetti interessati ai problemi di Venezia, intesa non solo come città, ma come comprensorio circostante, con tutti i problemi di collegamento, tutela dell'ambiente, sviluppo economico-sociale e disinquinamento.

A Venezia abbiamo incontrato tutte le istituzioni pubbliche, mentre oggi, qui a Roma, abbiamo cominciato ad incontrare associazioni ed organizzazioni di interessi economici e sociali. Pertanto siete stati invitati - e vi ringrazio della vostra presenza - come interlocutori per la parte sociale; non intendiamo impedirvi di affrontare in generale i problemi inerenti a Venezia, ma abbiamo dovuto operare una catalogazione degli interlocutori per dare organicità alle audizioni. Stiamo conducendo la nostra indagine sulla salvaguardia della città, sul disinquinamento e sulle bocche di porto, concentrando il nostro interesse anche sulla vitalizzazione dell'economia e della società veneziana, in collegamento con il mondo dei sindacati e dell'economia.

Fatta questa premessa e spiegate le ragioni dell'incontro, vi prego di esporre il vostro punto di vista.

LUIGI RUSPINI, Segretario della CGIL del Veneto. Lascero al Comitato una raccolta di documenti della CGIL-CISL e UIL dalla quale abbiamo tratto lo spunto per elaborare un breve documento di sintesi. Forse il Comitato avrebbe desiderato un documento più articolato...

PRESIDENTE. Potete comunque farcelo pervenire.

LUIGI RUSPINI, *Segretario della CGIL del Veneto*. Vi invieremo un documento compiuto circa i problemi della rivitalizzazione economica e sociale, in quanto abbiamo puntato la nostra attenzione in particolare sui temi legati alla salvaguardia ed ai sistemi di ispezione previsti dalla legge speciale. Fin dalla visita a Venezia dell'allora Presidente del Consiglio Gorla, in fase di revisione di tale legge, rilevammo la necessità di passare dal binomio salvaguardia-sviluppo al trinomio salvaguardia-sviluppo-ambiente, intendendo i problemi ambientali e soprattutto quello del disinquinamento come una delle gambe su cui ci si deve muovere per operare concretamente a Venezia.

Come affermiamo anche nel documento, una delle preoccupazioni è che l'accelerazione delle attività di salvaguardia senza il corrispettivo avvio dei lavori per il disinquinamento possa creare momenti di turbativa e difficoltà nelle relazioni dell'ecosistema e del sistema complessivo in generale. Riteniamo importante che nel « Comitaton » siano entrati come parte attiva i problemi di disinquinamento. Abbiamo incentrato il nostro ragionamento su quattro aspetti, il primo dei quali riguarda il funzionamento del sistema, cioè il modo di operare del « Comitaton » ed il passaggio dalla progettazione alla fase di attuazione; occorrono strumenti che consentano di arrivare in tempi reali dalla decisione politica alla realizzazione, ovviamente con i necessari ed adeguati controlli, studiando anche le forme di ingegneria parlamentare che garantiscano l'operatività, ma anche la certezza dei tempi e dei finanziamenti.

Il primo punto concerne quindi aspetti di funzionamento e di concretezza, per uscire dalla palude nella quale ci si è impantanati come è stato denunciato con particolare efficacia dai rappresentanti del consorzio Venezia Nuova.

Il secondo punto che desideriamo sottolineare è quello del centro storico di Venezia, con particolare riferimento al fenomeno dell'esodo. Sono da affrontare soprattutto due problemi: quello della

residenza e quello del tessuto economico. Per quanto riguarda il primo, va sottolineato che, a nostro avviso, la questione della casa deve essere considerata fondamentale: oggi, vi è praticamente l'impossibilità di acquistare e di ristrutturare una casa, ma anche di averla in locazione ad un affitto equo (senza pretendere l'equo canone). Consideriamo l'intervento per la casa uno dei più importanti: dobbiamo infatti evitare che si finisca per avere una Venezia senza i veneziani.

La casa è il primo puntello rispetto ad altri atti successivi. Il problema della residenza riguarda naturalmente in primo luogo il centro storico: sono state avanzate al riguardo proposte che condividiamo, come quella del diritto di prelazione del comune, o della revisione degli indici dell'equo canone. Siamo tuttavia favorevoli ad un intervento mirato nel comune di Venezia che non riguardi soltanto il centro storico; gravi problemi si stanno presentando, per esempio, anche a Mestre, dove sarebbe necessario un intervento con doppia valenza per garantire sia la residenza, sia la vivibilità. Dovrebbe dunque essere redatto un piano per Mestre che abbia connotati diversi rispetto a quello per gli interventi da effettuare nel centro storico e che sia soprattutto collegato alla garanzia di servizi per l'uomo adeguati al mantenimento della realtà abitativa.

I due aspetti su cui richiamiamo l'attenzione sono, ripeto, la residenza ed il tessuto economico: al di là di alcune realtà difficili nel centro storico, ci preoccupa fortemente, in quanto emblematica, la fuoriuscita del terziario avanzato da Venezia. Oltre che salvaguardare le attività tradizionali di Venezia (non mi riferisco tanto alle maschere, o ad altri aspetti folcloristici, ma al vetro di Murano, alla cantieristica minore, ad altre attività tipicamente veneziane), dobbiamo compiere un ragionamento sul terziario avanzato e su una politica mirata all'uso dei blocchi abitativi ed ai cambi d'uso. Al riguardo, deve essere effettuato un ragionamento corretto e non di rapina, che tenda, anche per gli edifici storici, ad

avviare un processo di consolidamento del tessuto del terziario avanzato nel centro storico.

Per quanto riguarda Marghera, sono note le preoccupazioni degli industriali; non abbiamo preparato una specifica nota su porto Marghera, anche se in proposito sarebbe necessaria una riflessione complessiva e generale. Condividiamo, per esempio, la difesa di un raccordo tra porto Marghera e Venezia che prima si verificava attraverso la portualità, con un intreccio tra la città storica e l'attività industriale che oggi non esiste più. Vi dovrebbe essere un'unione, un rapporto, un intreccio per la ricerca, l'università, il *know how* che esistono a Marghera e a Venezia: bisognerebbe coordinare tutti questi aspetti. La proposta di un parco scientifico in prossimità di Marghera ed alle porte di Venezia potrebbe corrispondere ad un simbolo per mantenere un'entità significativa.

Esiste poi un problema più strettamente collegato alla legge speciale, relativo alle attività economiche ed al sistema di approvvigionamento petrolifero. Aprendo una parentesi, ho seguito per anni i problemi collegati al petrolio e personalmente ritengo il porto di San Leonardo uno dei più sicuri: si tratta, però, soltanto di una mia impressione. Oggi, dopo i recenti episodi delle petroliere, si ritiene che non sia più praticabile un mantenimento dell'attività, a causa della cultura maturata nel paese, che giustamente impone una revisione degli strumenti per l'approvvigionamento. Ripeto, comunque, che al riguardo sto esprimendo opinioni personali, che non so se i miei colleghi condividono.

Siamo favorevoli ad un graduale superamento dell'approvvigionamento attraverso le petroliere, contestualmente però alla garanzia del mantenimento dell'approvvigionamento energetico nell'area, ed in particolare nel polo industriale di porto Marghera: bisogna infatti evitare che sia *pezo el tacon del buzo*.... Siamo pertanto favorevoli alla contestualità cui ho accennato e contemporaneamente ri-

chiediamo l'ottimizzazione dei servizi portuali, oggi legati ad un traffico di navi di una certa dimensione (4 o 5 mila nell'ultimo anno): senza le petroliere, potrebbe verificarsi una perdita di capacità di ottimizzazione ed un aumento dei costi indotti per le attività commerciali. Vi sarebbe così una duplice penalizzazione dell'attività portuale veneziana, che invece vogliamo sia rilanciata, attraverso misure adeguate e concrete (anche con riferimento al problema dell'eliminazione del traffico delle petroliere).

Il terzo punto riguarda Porto Marghera, da un punto di vista non tanto produttivo-occupazionale, quanto ambientale: non sono state infatti ancora predisposte azioni positive per le aziende a rischio individuate a suo tempo. Tali iniziative devono essere avviate, così come si deve dare pratica attuazione a quanto promesso nelle varie sedi da parte dell'ENEL per il risanamento ambientale ed atmosferico, attraverso l'acquisizione del procedimento di utilizzo del carbone pulito.

Avevamo già un impegno con l'ENEL che avrebbe dovuto avviare di fatto gli investimenti per passare al carbone pulito. Anzi, su nostra richiesta l'ENEL si è impegnata unilateralmente a passare alla metanizzazione nei periodi in cui le condizioni atmosferiche lo avessero reso necessario.

Il quarto punto riguarda il piano direttore e il disinquinamento della laguna. Al di là della individuazione dell'organo cui affidare i lavori, il consorzio Venezia disinquinamento o il consorzio Venezia Nuova, riteniamo debba esservi comunque unicità di indirizzo ed una possibilità di controllo da parte del committente pubblico, attivando strumenti stabili di monitoraggio di tutta l'area interessata e di verifica dei lavori che vengono realizzati.

Riteniamo sia indispensabile che all'interno di questi strumenti di decisione e di controllo siano presenti i comuni interessati, anche in forma consortile, e che in ogni caso vi sia la presenza di

Venezia, perché i risultati degli interventi previsti si scaricano nella laguna e quindi su Venezia.

Riteniamo debba essere precisato l'aspetto del controllo e del rapporto con il committente pubblico e che debba esservi un collegamento più stretto, per quanto riguarda progettazione, decisione e realizzazione con i comuni interessati.

Crediamo debbano essere presi in considerazione alcuni interventi nel settore dell'agricoltura, che oggi è ritenuto uno dei fattori che determinano i fenomeni di eutrofizzazione ed altri processi di inquinamento, mi riferisco per esempio all'atrazina. Credo che da parte della regione Veneto e dello Stato vi debba essere un intervento più forte di quello attuale sul piano non del puro assistenzialismo, ma dell'adeguamento dell'agricoltura all'esigenza di far fronte all'inquinamento delle acque, anche per la priorità assunta dai problemi del bacino scolante.

La discussione avviata a livello regionale sulle fognature e sui depuratori ci sembra possa condurre a buoni risultati, anche se vanno sempre verificate le modalità di realizzazione e i necessari controlli.

Ho ritenuto di dover esporre i problemi di carattere economico e sociale che a nostro avviso devono essere tenuti presente in modo prioritario.

PRESIDENTE. Naturalmente, a quello odierno potranno seguire successivi incontri nei quali poter approfondire il tema della vitalizzazione di Venezia al quale, per ovvie ragioni, voi siete particolarmente sensibili. Ripeto che comunque, aspettiamo vostri contributi e memorie.

Vi sono domande da parte dei colleghi?

ALESSANDRO TESSARI. Chiedo scusa per essere arrivato in ritardo, ma leggerò con attenzione il resoconto stenografico.

PRESIDENTE. In effetti, uno degli aspetti significativi di questi incontri è il fatto che le posizioni vengono ufficializzate negli atti parlamentari. Quindi, quel

che avete detto e le memorie che eventualmente consegnerete diverrà parte integrante della documentazione dell'indagine conoscitiva su Venezia.

GIOVANNI PELLICANI. I punti di convergenza con le rappresentanze sindacali sono ampi e questo costituisce già un dato importante. Ho notato che Ruspini, con il quale da molto tempo vi è una comunanza di idee, ha giustamente messo in evidenza la tridimensionalità che viene assumendo il problema di Venezia, ponendo l'accento sul problema dell'ambiente che connota oggi positivamente la posizione delle rappresentanze dei lavoratori in maniera certamente più consapevole e più completa rispetto al passato.

Forse tutto sommato possiamo parlare ancora di bidimensionalità, sapendo che non vi è sviluppo che non incorpori la questione ambientale. Tutto ciò che non prevede tutela e valorizzazione dell'ambiente non è sviluppo, ma involuzione: ciò è ormai acquisito nella nostra cultura, anche se nella pratica succede altro.

Il fatto che vi sia questa convergenza con le rappresentanze dei lavoratori è molto importante e mi interessava sottolinearlo.

Vorrei sapere se in futuro ci farete conoscere la vostra opinione sul piano Enichem per quanto riguarda l'ambiente, del quale abbiamo già discusso nell'audizione dei rappresentanti degli industriali. A questo punto, vorrei sapere se avete già effettuato una valutazione del nuovo piano dell'Enichem, che rappresenta un punto molto importante. Eventualmente, signor presidente, potremmo dedicare una audizione ai rappresentanti dell'Enichem con riferimento al *master plan*, a Porto Marghera e, ma non solo, alle misure di carattere ecologico, dato che si parla tanto di attività di innovazione e di parco scientifico. Di ciò, forse, avremmo potuto occuparci anche prima, non essendo necessario ergersi a tutti i costi a difesa dell'antico.

Un'ultima questione, animatamente discussa con i rappresentanti del mondo industriale, è quella relativa al fatto che

Venezia ha un numero di occupati inferiore a quello di tutto il Veneto. È necessario, tuttavia, non limitarsi ad una analisi restrittiva; basti pensare, per esempio, che Padova in pochi anni ha superato il polo industriale di Porto Marghera il quale, del resto, ha seguito le sorti delle grandi industrie quali la FIAT e la Zanussi. Pertanto, dobbiamo ragionare in termini differenti, anche perché a Venezia non vi sono più aree sulle quali impiantare alcuna attività, di aree integrate, ponendo in tal senso i problemi dell'occupazione e delle nuove iniziative.

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero intervenire avendo avuto occasione, soprattutto negli ultimi tempi, di interessarmi di tale argomento, come relatore del decreto legge, del quale auspico una rapida conversione, che, tuttavia, trova un ostacolo nel fatto che disciplina una serie di questioni. Ieri sera la Commissione ha approvato in linea di principio tutti gli articoli della proposta di legge recante disposizioni in materia di acquedotti, per la quale attendiamo solo il parere della Commissione bilancio; sempre in linea di principio abbiamo approvato anche il testo sui parchi e sarà necessario confrontare le situazioni riguardanti Venezia con tali strumenti legislativi, anche per equilibrare la successiva legislazione su Venezia.

Condivido quasi del tutto l'intervento svolto nel corso di questa audizione, rispetto al quale desidero porre una domanda. Finora abbiamo ascoltato una serie di voci relativamente all'impiego di cospicue risorse economiche per Venezia. Nonostante ciò, la situazione occupazionale a Venezia, anche per la deformazione che ne deriva dalla monocultura turistica (che, a mio avviso, deve essere riequilibrata con interventi razionali e coerenti, anche in riferimento all'industria ed all'attività del porto) è carente. Un dato che ci occorre è quello riferito all'impiego delle risorse ed all'impatto che tali risorse hanno avuto sulla occupazione. Senza la legge speciale su Venezia, molto probabilmente, la situazione

sarebbe ancora più grave. Poiché la specificità degli interventi non sarà mantenuta in eterno, la situazione occupazionale nel territorio del comune di Venezia potrà diventare ancora più pesante. Sono necessari, pertanto, vostre valutazioni anche in riferimento a tale prospettiva futura ed alle garanzie dell'impiego, quanto meno in riferimento all'attuale livello occupazionale.

ANNA MILVIA BOSELLI, Condivido anch'io l'intervento dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Una prima risposta, anche se molto parziale, ai punti sollevati dello sviluppo dell'ambiente e della casa, è contenuta nel decreto del quale auspico la conversione.

Un aspetto che condivido è quello riguardante le valutazioni in merito al piano di disinquinamento; a parte, infatti, la necessità di un'unitarietà di intervento, ora frammentato tra molte autorità (le regioni, il Comitato, l'autorità dell'Adriatico e le autorità di bacino oltre a quella della laguna regionale), il piano per il disinquinamento predisposto dalla Giunta della regione Veneto è condivisibile per l'aspetto concernente le opere, ma carente, con riferimento al settore produttivo dell'agricoltura, per quel che concerne la prevenzione e la riduzione del carico inquinante. Condivido - ripeto - tale vostra impostazione e la necessità di coordinarla con le leggi che stiamo per approvare. L'onorevole Rocelli ha fatto riferimento al testo sugli acquedotti e a quello sui parchi e, se si vuole realizzare il parco della laguna l'intervento dovrebbe essere portato avanti a livello regionale.

Vorrei conoscere l'opinione del sindacato sul programma di ricerca portato avanti dal CNR e dalle università. Abbiamo ascoltato in proposito il ministro e, a livello locale, i rettori, ma so che vi sono valutazioni diverse anche nell'ambito della comunità scientifica, soprattutto con riferimento all'utilizzo dei fondi e all'articolazione delle ricerche. Vorrei sapere, anche tramite una nota successiva, qual è la vostra valutazione su tale

aspetto che ritengo importante non solo per il settore del controllo, ma anche per lo studio e la ricerca, fondamentali per la salvaguardia dell'ecosistema di Venezia.

PRESIDENTE. Lascio a voi la scelta se rispondere subito o se farci pervenire un documento.

ALDO MINGATI, Segretario della CISL di Venezia. Dobbiamo necessariamente riservarci di produrre ulteriore documentazione, cosa che faremo nel più breve tempo possibile. Posso tuttavia anticipare che abbiamo verificato, da otto anni a questa parte, una crescita costante di apporti alla ricerca provenienti da varie fonti in maniera scoordinata e con difficoltà di confronto fra diverse valutazioni. Anche se in un primo approccio al problema la cosa potrebbe avere una valenza di utilità e quindi di stimolo alla ricerca medesima, a questo punto crediamo necessario trovare un momento di sintesi e di coinvolgimento in un ambito comune per mettere insieme, ai fini dell'economicità della ricerca, quanti siano in grado di produrre studi seri.

Per quanto riguarda in particolare il tema dell'ambiente, che è l'elemento relativamente nuovo della trinità di cui si è parlato, esso coinvolge necessariamente il superamento di un possibile dualismo, stante la legge vigente, tra i famosi 8 comuni della legge speciale ed i 90 comuni del piano di disinquinamento del bacino. Bisogna trovare un elemento di governo che unifichi; ma, al di là di questo aspetto, vi è un elemento di concretezza che rende bene l'idea. Siamo in presenza di un vasto territorio composto di circa 90 comuni appartenenti all'area del bacino e finora si è parlato di disinquinamento e di apporto senza aver mai compiuto analisi approfondite; allo stesso modo non ci si è neppure minimamente preoccupati di rafforzare quella struttura, comunque pubblica, titolata anche in via ordinaria all'intervento in termini di prevenzione nell'ambito del territorio. Gli apparati tecnici delle USL incaricati dell'igiene pubblica da questo

punto di vista sono ampiamente mal utilizzati, per nulla coordinati e comunque sottodimensionati rispetto alla particolarità del territorio. Porto Marghera è un esempio di difficoltà e di concentrazione dei rischi; non soltanto non vi è un controllo di tipo straordinario, proprio per la caratteristica del territorio, ma anche quello ordinario non riesce ad incidere minimamente in ordine agli elementi di tranquillità e di applicazione veloce e concreta delle norme vigenti. Credo che basterebbe una relazione del servizio multizonale di prevenzione della USL 36 di Mestre, titolata per competenza territoriale.

Dovremo necessariamente approfondire tutti questi aspetti attraverso un documento, perché talvolta noi stessi rischiamo di essere troppo parcellizzati nei nostri ragionamenti. Invece, stante la disponibilità di questa Commissione a darci nuovamente udienza e ad acquisire ulteriori elementi di valutazione, è necessario impegnarci ad essere coordinati nel ragionamento che sviluppiamo sulle questioni dell'ambiente e del disinquinamento.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per il contributo che ci avete dato; rimaniamo in attesa che elaboriate, anche alla luce delle domande che vi sono state rivolte, una posizione unitaria, così come avete fatto per il documento che ci avete consegnato oggi. Ovviamente, anche i contatti informali che potrete avere con i colleghi vi garantiscono un canale di comunicazione valido.

Audizione delle associazioni ambientaliste: WWF, Greenpeace, Lega ambiente ed Estuario nostro.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione delle associazioni ambientaliste: sono presenti rappresentanti delle associazioni WWF, Greenpeace ed Estuario nostro. Comunico ai colleghi che la Lega ambiente ha trasmesso un proprio documento alla Commissione.

Ringrazio i rappresentanti dell'associazione ambientaliste presenti: come sanno, il Comitato permanente per i problemi di Venezia della Commissione ambiente sta conducendo un'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia, attraverso una serie di audizioni, di cui desidero chiarire il significato. Esse non sono semplicemente rituali e rappresentano uno strumento per raccogliere i dati che i vari soggetti coinvolti nei problemi di Venezia possono fornire al nostro Comitato: della seduta in corso, infatti, viene redatto un resoconto stenografico.

Abbiamo intenzione di concludere a breve termine la nostra indagine conoscitiva, delineando un quadro dell'attuale situazione degli interventi normativi, finanziari ed amministrativi per Venezia. La Commissione ambiente ha affidato al nostro Comitato il compito di verificare lo stato dell'arte e valutare utili proposte per superare le difficoltà che si sono finora incontrate nell'attuazione di un programma organico per la salvaguardia di Venezia, che comprende la difesa dalle acque, il disinquinamento, la rivitalizzazione della città, il bacino della laguna, il rapporto tra quest'ultima ed il mare Adriatico.

Prima di procedere ad una discussione conclusiva tendente alla formulazione di proposte, che non devono essere di stravolgimento di quanto è stato finora compiuto, ma di organizzazione, coordinamento ed incanalamento, il Comitato ha ritenuto opportuno procedere ad una serie di ricognizioni: ha invitato pertanto i rappresentanti delle associazioni ambientaliste, ritenendoli interlocutori molto importanti per una lettura delle vicende che interessano la città di Venezia. Quello di oggi non potrà essere sicuramente un confronto molto approfondito, poiché ci limiteremo ad avviare un contatto cui potranno far seguito altre occasioni per farci pervenire pareri, osservazioni o suggerimenti prima che vengano discussi da parte nostra gli elementi conoscitivi raccolti: quindi, le associazioni ambientaliste potranno, in seguito, trasmetterci propri

documenti contenenti le osservazioni che oggi, per ovvie ragioni di tempo, non sarà possibile approfondire. Invito pertanto i nostri ospiti a considerare il nostro metodo di lavoro non calibrato sul presente incontro, che rappresenta, ripeto, l'avvio di un dialogo.

ROBERTO FERRIGNO, *Rappresentante di Greenpeace Italia*. Non abbiamo una sede locale a Venezia, quindi rappresento l'associazione a livello nazionale. Mi accompagna la signora Anita Fokkema che lavora presso l'ufficio di *Greenpeace* della Comunità Europea.

Il documento che abbiamo preparato già costituisce una base per chiarire le linee del nostro intervento per la salvaguardia della laguna di Venezia. Partiamo dalla constatazione dei fatti, dopo diversi anni dalle due differenti leggi speciali su Venezia e dopo che è stata avviata una certa attività di ricerca finalizzata alla protezione dell'ecosistema lagunare, confrontando la realtà con le pur lodevoli intenzioni che hanno guidato la politica del Governo italiano nei confronti della laguna.

Siamo partiti da un ambito abbastanza preciso, che è quello della salvaguardia dei fondali e della qualità delle acque. La laguna di Venezia non è un ecosistema naturale, se è così lo si deve ad una costante opera da parte dell'uomo. Da circa un secolo le attività dell'uomo si sono ripercosse sempre più pesantemente su questo ecosistema e lo hanno governato e sgovernato.

Il documento parte dalla constatazione che Venezia, ed in particolare l'area di Porto Marghera, costituisce il più grande polo italiano di smaltimento di rifiuti tossici e nocivi, soprattutto per quanto riguarda l'incenerimento. Ciò, a nostro avviso, stride profondamente con la volontà di salvaguardia integrale della laguna veneta. Ancora oggi, nonostante la dismissione di alcune attività industriali particolarmente inquinanti, vi sono notevoli scarichi di acque in laguna; parliamo del CCD di Fusina, il più grande impianto di depurazione mista fognario ed indu-

striale, ancor oggi alla ribalta per violazioni alla legge Merli, parliamo degli scarichi del petrolchimico, in particolare della Monteco, anch'essa sotto accusa per violazioni ripetute alla legge Merli.

La laguna di Venezia, in particolare l'area di Porto Marghera, quella che va da San Giuliano a Porto San Leonardo, continua ad essere una grande discarica privata delle industrie: questo è il nodo con cui bisogna fare i conti!

Altro nodo è quello dell'inquinamento atmosferico. Nel documento facciamo riferimento ad uno studio ufficiale compiuto nel 1985 dalla USL terraferma veneziana sul fatto che gli abitanti di Venezia, sia del centro storico sia della terraferma, vengono colpiti da tumori alle vie respiratorie. Riportiamo alcune conclusioni indicative di questo studio che, oltre a chiedere una maggiore conoscenza ed indagini epidemiologiche sulla situazione della salute degli abitanti di Venezia (queste indagini poi non sono state fatte), sosteneva chiaramente che si pensava si stesse assistendo ad un incremento dei tumori polmonari con tutta probabilità da mettere in relazione causale con lo sviluppo industriale ed il conseguente inquinamento ambientale dentro e fuori le fabbriche.

Questo per chiarire la situazione reale dei fatti oggi a Venezia!

C'è anche la questione della manutenzione dei fondali della laguna. Sappiamo quanti problemi pone oggi la necessità di ritornare all'escavo dei rii cittadini e quante contraddizioni ha registrato la manutenzione del grande canale dei petroli di Porto Marghera e di tutti i canali portuali di Marghera. *Greenpeace*, per la prima volta in Italia, ha chiesto di costituirsi parte civile in un processo che si sta svolgendo in questi giorni a carico dell'allora responsabile del dragaggio dei porti italiani, il Ministero della marina mercantile, per aver permesso lo scarico in mare Adriatico dei fanghi di dragaggio di Porto Marghera, che successive analisi hanno classificato come tossici e nocivi. Ci siamo costituiti parte civile non soltanto per sottolineare la gravità del fatto,

ma anche per ribadire che le responsabilità non sono del singolo funzionario del ministero che aveva autorizzato lo scarico a mare, ma di chi oggi continua a permettere che scarichi industriali liquidi vengano immessi in laguna!

Nel documento si accompagna la constatazione sia dell'opera fatta dalla regione, con il piano direttore, sia di quella svolta dal Magistrato delle acque. Entrambe queste sedi istituzionali riconoscono la gravità della situazione ambientale della laguna, ma gli strumenti per porre rimedio a questa situazione di degrado ambientale rimangono sulla carta e soprattutto ancora legati ad una visione ingegneristica del disinquinamento. L'opera di prevenzione a monte, pur riconosciuta a parole, non è ancora realizzata nei fatti. E prevenzione, secondo noi, significa fare i conti con due problemi fondamentali di Venezia. Il primo è costituito dalle attività che insistono sul Porto di Marghera: da una parte, vi è stata una dismissione di attività inquinanti, dall'altra, quest'area diventa il più grande polo di smaltimento di rifiuti tossici e nocivi attraverso la via dell'incenerimento.

Alleghiamo anche uno studio fatto nel maggio del 1990 dal *Queen Mary College* sulla qualità dei sedimenti, dal quale emerge che, se alcuni inquinanti regrediscono, altri sono in costante aumento, in particolare i PCB, che vengono bruciati nei forni della Montedison.

Da un lato, quindi, vi è l'esigenza di fare i conti con la grande concentrazione di inquinanti presente a Marghera e, dall'altro, è necessaria un'opera di prevenzione sulle attività agricole ed industriali che insistono sull'intero bacino scolante e che finiscono per compromettere lo stato delle acque e la qualità dei sedimenti in laguna.

Consideriamo molto importante l'opera di ricerca svolta dal consorzio Venezia Nuova, ma manca ancora il passo successivo, cioè quello di affrontare i problemi dell'inquinamento dal punto di vista della prevenzione. Come associazione internazionale abbiamo intenzione

di seguire la laguna di Venezia come un caso emblematico di inquinamento del Mediterraneo. Lo seguiremo a livello di Comunità europea e di convenzione internazionale di Barcellona per la protezione del Mar Mediterraneo.

Ringraziamo la Commissione per averci ascoltato.

AUGUSTO PULLIERO, *Rappresentante di Estuario nostro*. La nostra è una piccola associazione che però ha nel suo seno diversi giornalisti e piloti del porto. Segnalo che l'attuale presidente è appunto un pilota del porto, il capitano Rastelli. È quindi un'associazione che si pone in modo, mi permetto di dire, molto sereno di fronte a tutte queste problematiche.

Sento il dovere di sottolineare in particolare un aspetto completamente trascurato da tutti e che è stato invece da noi studiato in modo specifico: il moto ondoso sollevato nella laguna dalle imbarcazioni a motore.

L'onorevole Pellicani certamente ricorderà che dieci anni fa fu organizzata una mostra ed una tavola rotonda. Quella mostra, visitata da 15 mila persone, riscosse un enorme successo, ma non ebbe alcun seguito. Devo ricordare che il moto ondoso ha fatto parte della legge speciale. Infatti, l'articolo 10 della legge n. 171 affidava al Governo – sentita una commissione parlamentare composta da 10 deputati e da 10 senatori – il compito di emanare norme per limitare le emanazioni inquinanti. Non accadde nulla perché le commissioni non furono mai convocate. Successivamente tale articolo venne richiamato ma senza alcuna incidenza. La normativa fu richiamata anche in occasione della legge n. 798, ma fu stralciata poiché prevedeva una delega al Governo. La proposta di regolare con intervento governativo la materia è accolta per la quarta volta nel disegno di legge speciale *ter*.

L'associazione rileva che pur essendo stato recepito nel disegno di legge Prandini quasi tutto il contenuto della legge *ter*, ciò non è avvenuto per quel che concerne il moto ondoso. Non riteniamo

moralmente accettabile e coerente il fatto di chiedere allo Stato 10-15 mila miliardi per salvare Venezia dall'inquinamento e dalle onde, consentendo poi alla popolazione di scagliare, senza controllo, contro i palazzi onde ben più disastrose. La qualità dei danni recati è testimoniata da una serie di studi del CNR, dell'università di Padova e, più recentemente, del consorzio Venezia nuova dai quali emergono constatazioni scioccanti. L'associazione ha preparato uno studio, avallato dall'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, nel quale, attraverso l'accostamento di varie fotografie, si dimostra che il comune marino (il verde delle alghe) è salito di circa settanta centimetri negli ultimi anni, cosicché Venezia ha perso settanta centimetri del suo aspetto architettonico. Ho consegnato al Comitato la documentazione dalla quale risulta un aumento del comune marino su vari elementi architettonici nell'arco di vari decenni quantificabile in circa 60-70 centimetri. L'associazione ritiene che, essendo stato scientificamente provato che la città di Venezia ha perduto di livello circa 28 centimetri (nove per subsidenza, dodici per eustatismo) il resto sia dovuto al moto ondoso.

Il consorzio Venezia Nuova sostiene come appaia di fondamentale importanza una drastica riduzione delle velocità dei mezzi transitanti in tutti i canali della città, grandi e piccoli. Infatti, su 201 edifici esaminati (la totalità dei palazzi che sorgono su canal grande) 125 presentano forme spiccate di degrado, diffuse cadute di intonaci e sconessioni di blocchi lapidei che consentono la penetrazione in profondità dell'acqua salata. Nel 58 per cento dei casi – è questo, forse, l'aspetto più importante – la catena (una fascia protettiva in pietra d'Istria particolarmente resistente che in origine si trovava ben al di sopra del comune livello marino) è superata dalla linea verde delle alghe di una ventina di centimetri; nei rii interni i superamenti rappresentano la regola.

Il CNR e l'università di Padova hanno rilevato che non provvedere per limitare

l'intensità del moto ondoso può rilevarsi nel tempo una grave omissione. Il degrado ha subito da alcuni decenni un grave incremento e sembra che per le vecchie strutture cittadine, dopo lo *shock* del progressivo aumento della motorizzazione lagunare sia giunto il momento critico oltre al quale il disfacimento diviene inarrestabile. Appare indispensabile, in tal senso, disciplinare il moto ondoso generato dai natanti, quale primo passo per contenere i processi in atto in attesa di realizzare interventi di bonifica radicali.

L'associazione Estuario nostro richiama l'attenzione del Comitato sul fatto che è necessario e indispensabile considerare anche la conservazione del patrimonio monumentale di Venezia. Affermando che non bisogna trasformare Venezia in un museo e che Venezia va rivitalizzata non dobbiamo, infatti, creare le condizioni per cui la monumentalità e le caratteristiche che fanno di Venezia un modello unico nel suo genere debbano essere ulteriormente sacrificate. Ogni volta che analizziamo la legge speciale, riteniamo che i miliardi destinati alla salvaguardia del patrimonio architettonico e artistico rappresentino una cifra esigua e, a dir poco, volgare.

PRESIDENTE. Cedo ora la parola al rappresentante del WWF.

ALESSANDRO TESSARI. Prima del suo intervento desidero far presente un mio problema di coscienza. Se all'audizione fosse intervenuto Fulco Pratesi avrei lasciato il Comitato poiché sostiene tesi naziste. Non amo i nazisti e ritengo che chi auspica che l'AIDS aiuti il pianeta a eliminare il *surplus* di popolazione non sia degno di essere invitato da una commissione parlamentare.

Poiché so che il WWF rappresenta una famiglia composita e non posso attribuire ad ogni suo rappresentante le tesi di Pratesi, penso di poter rimanere ad ascoltare.

GIANPAOLO RALLO, Rappresentante del WWF Italia. Ringrazio il Comitato per

avermi invitato. La questione di Venezia rientra nell'ambito della politica ambientale nazionale del WWF Italia, e se provengo dalla sede di Venezia è perché lì è giunta la convocazione.

Quanto affermato dai colleghi che mi hanno preceduto ricomprende il nostro punto di vista sull'inquinamento, sul polo industriale di Porto Marghera e sul moto ondoso. A quest'ultimo proposito vorrei aggiungere che la situazione del moto ondoso è altrettanto grave nella gronda lagunare. Mi riferisco alle aree estreme, non alla parte urbana della laguna di Venezia ma ai canali navigabili entro la barena della laguna dove esiste un limite di quattro nodi all'ora che nessuno rispetta; in questo caso, non si tratta tanto di intervenire con leggi, quanto di far rispettare quelle vigenti. Manca a livello di gronda lagunare, intesa come situazione ambientale della laguna non urbana, un'autorità in grado di effettuare un controllo, che consentirebbe anche una prevenzione in fatto di dissesto ambientale e di moto ondoso (per il quale, in alcune zone, vige il divieto).

In realtà il WWF dovrebbe interessarsi di fauna e flora, mentre ora ci stiamo occupando del patrimonio culturale lagunare: a distanza di oltre 20 anni dalla legge speciale per Venezia, le isole lagunari si trovano nel completo abbandono. Consegnerei al presidente un lavoro, che riguarda l'attuale situazione dell'*ex* demanio militare, attualmente demanio dello Stato, soggetto ad atti di vandalismo e di depauperamento. Questo patrimonio è importantissimo perché fa parte del contesto culturale e storico di Venezia e, come tale, deve essere salvaguardato in maniera seria.

Altra questione di rilevanza nell'ambito lagunare è costituita dai cosiddetti casoni; a Venezia si parla sempre dei palazzi e delle chiese, ma ci si dimentica della cultura minore, della quale fanno parte circa 40 casoni, costruiti tra il 1500 ed il 1700, particolari per archeologia ed architettura ed inseriti nell'ambito lagunare come espressione della cultura di questo tipo di ambiente. Essi, a nostro

avviso, andrebbero conservati e valorizzati ed invece stanno scomparendo; se la Commissione un giorno vorrà compiere una visita attenta a questi aspetti, sarò ben lieto di fare da guida.

Un terzo argomento importante dell'aspetto culturale riguarda i manufatti idraulici della laguna di Venezia, che è un ambiente naturale artificialmente conservato dall'uomo per più di un millennio grazie a taluni interventi idraulici, che tutt'ora esistono nella gronda lagunare. Mi riferisco a sifoni passanti, a chiaviche ed a chiuse, che dovrebbero essere in qualche modo salvaguardati e conservati ma che, spesso e volentieri, vengono tolti distrutti e ricostruiti in cemento armato, con l'impiego di nuove architetture e nuovi materiali. Anche recentemente siamo intervenuti nella laguna sud presentando un esposto a proposito del sifone passante di Lugo, opera del 1610, tuttora funzionante, che un ente pubblico, il consorzio di bonifica sinistra medio Brenta, ha modificato radicalmente con il cemento armato, praticamente fino agli stemmi della Repubblica di Venezia, con dispregio della cultura e della storia della laguna.

ALESSANDRO TESSARI. Avete materiale fotografico su questo?

GIANPAOLO RALLO, *Rappresentante del WWF Italia*. Ci riserviamo di inviarvi un dossier completo.

Altro aspetto importante della cultura lagunare è quello della vallicoltura, cioè l'allevamento del pesce in zone chiamate valli da pesca. Siamo molto fermi nel ribadire che la coltura lagunare è un'attività tradizionale antichissima che va conservata così com'è e valorizzata per quel che può offrire all'economia. Siamo pertanto contrari alle trasformazioni che si vorrebbero introdurre; mi riferisco ad un nuovo indirizzo economico di questa attività che tende più ad utilizzare l'ambiente ed a sfruttarlo che a conservarlo. La vallicoltura classica utilizza l'ambiente naturale traendone un interesse: conserva quindi un capitale, cioè la la-

guna nelle zone chiamate valli da pesca, e ne ricava annualmente un interesse denominato vallicoltura. Ora si tende a non considerare più l'ambiente lagunare come produttivo nel senso di interesse ma di sfruttamento, intraprendendo una vallicoltura intensiva con la creazione di vasche in cemento e l'ampliamento, bonifica e spianamento di certe zone lagunari.

L'ultimo punto riguarda il parco naturale. Come ente abbiamo sempre gridato a chiare lettere che vogliamo che si crei nella laguna di Venezia un parco, o regionale o nazionale; siamo l'ente che per primo ha creato nella laguna di Venezia un'area protetta, la valle Averte, ponendo il primo tassello di parco in quell'area.

GIANFRANCO ROCELLI. Per quanto riguarda la creazione di un parco nella laguna di Venezia, potrebbe esporci brevemente le motivazioni della vostra proposta?

GIANPAOLO RALLO, *Rappresentante del WWF Italia*. L'intervento di due anni fa era rivolto soprattutto ai parlamentari veneti affinché si facessero carico della nostra istanza circa la creazione di un parco nazionale nella laguna di Venezia. Quest'ultima, che è la più grande zona umida mediterranea tra le più importanti ed estese europee, è unica per aspetti culturali e storici, ma altrettanto importante per quelli ambientali. Non credo che si debba creare un parco nazionale riferito esclusivamente agli aspetti faunofloristici, ma che comprenda al suo interno la città e le attività economiche connesse, come espressione popolare e culturale della laguna di Venezia e fondamento della sua conservazione.

ANNA MILVIA BOSELLI. Voglio innanzitutto ringraziare i rappresentanti delle associazioni ambientaliste, che hanno portato un contributo importante sollevando molti problemi, alcuni dei quali ci erano noti. Ricordo per esempio che in occasione della legge speciale *bis* si di-

scusse anche a proposito del moto ondososo, senza però addivenire ad alcuna norma legislativa. Chiedo a questo proposito un ulteriore contributo alle associazioni, che risulterà senz'altro molto utile.

Condivido tutte le questioni sollevate e, senza ripetere le questioni già trattate dagli altri colleghi, mi soffermerò sul problema del piano direttore della regione, approvato solo dalla giunta, definito ingegneristico dal rappresentante di *Greenpeace*.

Effettivamente, è un piano di opere, non di prevenzione - l'hanno rilevato anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali -: da parte nostra, concordiamo sulla forte carenza di misure di prevenzione, cui dovrebbe essere riconosciuta invece importanza fondamentale.

Oggi abbiamo ascoltato il segretario dell'Autorità dell'Adriatico, Merli, il quale osservava come, nonostante siano trascorsi quindici anni dall'approvazione della legge che porta il suo nome, la stessa rimane ancora largamente disattesa; d'altro canto, la cosiddetta legge Merli presenta forti limiti, non solo per il fatto che si basa sugli scarichi e non sulla qualità dei corpi idrici (che viene indicata da tempo come riferimento da parte delle direttive comunitarie), ma anche perché ha finalità di depurazione, piuttosto che di prevenzione dell'inquinamento.

Il piano direttore, di conseguenza, ha determinate caratteristiche e si presenta pertanto la necessità di riconsiderare l'aspetto della prevenzione, giungendo alla definizione di un coordinamento, visto che per gli interventi sulla laguna esiste una frantumazione di soggetti (su quest'ultimo punto vorrei che i rappresentanti delle associazioni ambientaliste esprimessero la propria opinione, eventualmente in una nota scritta). Sulla laguna, infatti, intervengono la regione, vari ministeri, l'autorità di bacino, l'Autorità dell'Adriatico e così via, la cui azione andrebbe coordinata attraverso un intervento unitario.

Concordiamo anche sull'opportunità di istituire un parco lagunare, che però non

è stato inserito tra i nuovi parchi nazionali nell'ambito della legge in via di approvazione da parte della nostra Commissione. D'altro canto, il numero dei parchi che si prevedeva di istituire con tale legge si è fortemente ridotto, poiché i tagli operati dalla legge finanziaria 1991 (170 miliardi nel triennio) hanno diminuito considerevolmente le risorse finanziarie destinate all'istituzione dei parchi nazionali e regionali: conseguentemente, nel progetto di legge all'esame della nostra Commissione sono previsti soltanto sette nuovi parchi nazionali, tra i quali non è compreso quello della laguna veneziana.

Ritengo pertanto che sia necessario almeno l'impegno da parte di tutti per l'istituzione di un parco lagunare regionale: la legge quadro fornisce alcune precise indicazioni per i parchi regionali, con riferimento sia alle risorse finanziarie, sia agli obiettivi di tutela e della gestione. Quindi, se la legge sui nuovi parchi nazionali verrà definitivamente approvata dal Parlamento, a mio avviso, vi saranno le condizioni, dal punto di vista degli strumenti e delle risorse finanziarie, per giungere all'istituzione di un parco regionale per un ecosistema importante come quello della laguna veneziana.

GIOVANNI PELLICANI. Interverrò brevemente poiché sono a conoscenza degli impegni che attendono il presidente.

In primo luogo, ritengo che il rappresentante di *Greenpeace* abbia posto un problema rilevante e nuovo, almeno rispetto all'attenzione che gli abbiamo dedicato in questa fase, visto che nel corso degli anni è stato in parte dimenticato: mi riferisco all'inquinamento atmosferico. A mio avviso, occorre valutare a che punto esso sia, svolgendo una specifica audizione; infatti, mentre nel campo del disinquinamento delle acque vi sono punti di riferimento certi (rispetto ai quali vi possono naturalmente essere opinioni e pareri differenti), non disponiamo invece di dati specifici sull'inquinamento atmosferico, su cui si era invece incen-

trata l'attenzione negli anni Settanta: ricordo la polemica sullo stato dei monumenti, delle statue, e così via:

In proposito, sarebbe opportuno approfondire il problema delle competenze, della loro frantumazione e della conseguente necessità di coordinamento: a tal fine, andrebbe definita un'autorità che riassuma le competenze e garantisca la ricognizione, la prevenzione e gli interventi necessari. Sottolineo anch'io la particolare importanza della prevenzione, che è fondamentale in campo ambientale.

Ringrazio i rappresentanti delle associazioni ambientaliste per le indicazioni significative che ci hanno fornito e vorrei rivolgere loro una domanda specifica che potrebbe portarci lontano, richiedendo probabilmente un'ulteriore audizione. Ci troviamo attualmente, come è stato osservato, su due binari collegati a due filosofie contrapposte d'intervento che vengono da lontano, cui si rifanno, da un lato, gli eredi di Sabadino e, dall'altro lato, gli eredi di Cornaro. Nel corso degli anni, si è abbastanza recuperato il compromesso avvenuto attorno agli anni Cinquanta-Sessanta, anche se non si è ancora a regime, nonostante le affermazioni che abbiamo ascoltato dall'altra sponda, cioè dagli eredi di Cornaro (se vogliamo utilizzare una sorta di suddivisione di comodo).

La domanda che pongo e sulla quale non desidero una risposta immediata, visto che richiede una riflessione, è la seguente: dopo gli anni di lavoro svolto per individuare un sistema di intervento alle bocche di porto che tenesse conto delle osservazioni, indicazioni e richieste avanzate, si deve effettuare, oppure no, tale intervento? La domanda si riproporrà un giorno o l'altro nella nostra discussione e la pongo in questo momento soltanto per richiamare un problema su cui sarà necessario tornare. I nostri interlocutori sono infatti numerosi e ritengo di conoscere molte delle loro opinioni (lo stesso rappresentante del WWF presente, Rallo, mi ha conferito una targa, non so se meritata o meno), per cui sarà necessario del tempo per approfondire il pro-

blema: stamane, per esempio, abbiamo ascoltato i rappresentanti del consorzio Venezia Nuova e siamo consapevoli che sicuramente non si interverrà definitivamente « domani mattina ».

Desidero infine osservare che, dovendo il nostro Comitato tornare a Venezia per effettuare una visita della laguna insieme con i rappresentati del consorzio Venezia Nuova, che ha rappresentato lo strumento di cui si è servito lo Stato per realizzare una serie di opere, potremmo incontrare in quell'occasione i rappresentanti delle associazioni ambientaliste, che potrebbero direttamente mostrarci nella realtà quanto riteranno opportuno.

ALESSANDRO TESSARI. Ringrazio tutti i nostri ospiti, perché sono convinto che ci abbiano aiutato moltissimo a dare di questo fenomeno una lettura il più completa possibile e soprattutto di tipo culturale. Purtroppo, le resistenze, al di là dell'incuria, risiedono in quella « cultura antropocentrica » che (in questo posso essere d'accordo Pratesi) ha rovinato il pianeta e contro la quale bisogna armarsi.

Per quanto riguarda gli inceneritori, quando eravamo a Venezia, nel pomeriggio ho incontrato alcuni industriali che si sono lamentati per le continue lotte con gli ambientalisti sulla necessità di chiudere questo tipo di impianti. Ho la sensazione che siamo di fronte ad un paradosso irrisolvibile: produciamo scorie di ogni tipo ed in qualche modo dobbiamo smaltirle. Sappiamo che il criterio delle discariche nella laguna non è più tollerabile. Allora, alcuni dicono che l'inceneritore è la risposta tecnica al problema dello smaltimento. Però, a sua volta, esso genera altri problemi di inquinamento (e dobbiamo tener conto che anche le piccole aziende producono rifiuti in quantità incredibile). Qual è la soluzione possibile? Gli inceneritori sono un tabù, nel senso che devono essere rimossi quelli presenti nell'area di Venezia, trasferendo tonnellate di rifiuti in altre zone, oppure il problema è che quelli attualmente esistenti hanno una tecnologia

obsoleta? Anche la cultura del nucleare è legata a questo paradosso. Io sono anti-nuclearista, ma sta di fatto che quando mi si dice che non si sa come smaltire le scorie radioattive, rispondo che prima di tutto bisogna pensare a risolvere questo problema e poi si potrà parlare di nucleare. Non si può dire: « Inceneritori sì o inceneritori no », perché fino a quando non avremo cambiato i nostri costumi, la nostra cultura antropocentrica, per cui possiamo consumare e sprecare all'infinito, da qualche parte bisognerà pure smaltire queste montagne di rifiuti.

Anche sulla questione del moto ondoso dobbiamo, per così dire, « scarnificare » noi stessi dalla mentalità per cui pretendiamo che Venezia sia una città come Milano, con motoscafi sempre più veloci e potenti (spesso anche gli uomini politici sono stati messi sotto accusa per il fatto di usare i motoscafi come in una pista da corsa).

Dobbiamo mettere in discussione quel che noi stessi pretendiamo da una città che forse non può sopportare i ritmi dell'uomo moderno, in quanto incompatibili con la sua « fragilità ». Se Venezia non era fragile quando è nata, lo è diventata adesso, perché l'abbiamo caricata delle caratteristiche del nostro tempo. Credo sia molto importante il lavoro svolto dalle associazioni ambientaliste, ma dobbiamo intervenire anche su un altro versante e in questo dovete fornirci alcuni strumenti. Mi riferisco alla necessità che i giovani di Venezia, nelle scuole, comincino a capire, ogni volta che sentono il rumore del vaporetto, che da lì nascono i guai e non pretendano di avere il vaporetto sotto casa, perché il problema

del moto ondoso lo si scatena così! Bisogna lavorare sulle intelligenze, sulla cultura, sulle abitudini che devono contraddistinguere l'uomo che convivrà con una Venezia viva e non morta!

Io che ho vissuto per un po' di tempo a Treviso e poi a Padova, ho sempre detto ai miei amici fuori d'Italia di vivere alla periferia di Venezia, perché in fondo tutto il Veneto è periferia di Venezia. Tuttavia mi manca ancora una conoscenza diretta, per esempio, non ho visto tutte le isole, alcune delle quali si trovano in uno stato di profondo abbandono. Il problema dei « casoni » è estremamente delicato e attiene alla storia ed alla cultura di Venezia, così come quello dei sistemi idraulici. Mi interesserebbe approfondire la questione del sistema, funzionante, che, come avete sottolineato, sarebbe stato scardinato. Faremo, insieme al collega Rocelli, un'indagine in proposito e potremmo presentare un'interrogazione.

PRESIDENTE. Credo che i quesiti posti non possano avere una risposta esauriente in termini sintetici. Gli onorevoli Pellicani e Tessari hanno sollevato vari problemi di ordine tecnico e scientifico. Vi pregherei quindi di farci pervenire le vostre risposte per iscritto o di esporle quando ci recheremo di nuovo a Venezia per svolgere un breve sopralluogo.

Mi sembra comunque che l'incontro odierno sia stato utile. Stiamo cercando tutti di lavorare per un obiettivo comune, anche se diversi potranno essere i modi di avvicinamento ai vari problemi.

Vi ringrazio per il contributo offerto alla nostra indagine.

La seduta termina alle 15,30.