

10

SEDUTA DI VENERDÌ 24 MAGGIO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,15.

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

Audizione dei rappresentanti del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia.

Desidero innanzitutto ricordare che quella odierna si inquadra nell'ambito di una serie di audizioni che abbiamo avviato a Venezia, interpellando i rappresentanti degli enti locali, e che stiamo proseguendo a Roma attraverso incontri con soggetti economici e sindacali.

Vorrei inoltre ringraziare i rappresentanti del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia per aver aderito all'invito del nostro Comitato, il quale sta svolgendo con grande impegno un lavoro istruttorio al fine di predisporre in tempi brevi uno spaccato dei problemi di Venezia, soprattutto in rapporto alla salvaguardia ed allo sviluppo di questa città, in previsione di futuri interventi legislativi.

Gli incontri di oggi ci consentiranno di valutare ancora meglio la portata dei problemi, analizzando anche le questioni di carattere economico e sociale. Il nostro Comitato, infatti, si propone di valutare i problemi di Venezia non solo dal punto di vista della salvaguardia e della conservazione della città, ma anche sotto il profilo delle prospettive di sviluppo per i prossimi anni.

Cedo ora la parola ai nostri ospiti.

LUCIANO BERTONCELLO, Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia. Desidero in primo luogo precisare che Venezia servizi è una società consortile a responsabilità limitata, attualmente concessionaria del comune di Venezia per lo studio di fattibilità dell'escavo dei canali e delle relative opere accessorie (salvaguardia delle fondamenta e delle fondamenta, indagine conoscitiva sui sottoservizi e sugli scarichi inquinanti).

Il Consorzio Venezia servizi è formato da cinque società, la prima delle quali è il COCEA, che raggruppa tutte le imprese veneziane operanti nel centro storico; vi sono poi il COVECO, che fa capo alla lega delle cooperative, l'Italgenco e la Mantelli estero costruzioni, che fanno parte dell'Italstat, mentre recentemente è entrata a far parte del Consorzio anche la Veneziana gas per svolgere i compiti di sua competenza.

La concessione ci è stata attribuita lo scorso anno dal comune di Venezia, nell'ambito del quale è stata approvata all'unanimità.

Da parte nostra, abbiamo già presentato alla fine di gennaio un piano di fattibilità allo stesso comune, il quale ha nominato una commissione con il compito di studiare il suddetto piano approvandolo o eventualmente modificandolo, in modo tale da consentirci di operare concretamente per la soluzione di un problema connesso alla salvaguardia fisica di Venezia. Si tratta, oltretutto, di un problema che, a parte episodi sporadici, non viene affrontato da trent'anni, tanto che la situazione della circolazione nei rii veneziani è attualmente molto difficile, per non dire drammatica. Infatti, tenuto

conto che i rii dovrebbero trovarsi ad una altezza media di meno 1,85 metri (pari a 5 piedi veneti), oggi la profondità è di circa 1,20 metri inferiore a quella che dovrebbe garantire lo scorrimento del transito anche commerciale sui rii di Venezia.

Tutto ciò comporta difficoltà non solo dal punto di vista del transito, ma anche sotto il profilo degli scarichi, la maggior parte dei quali si riversano nei rii; alcuni di questi, pertanto, sono intasati proprio a causa dell'altezza dei fanghi che in questo momento li coprono.

La nostra convenzione, comunque, non riguarda solo la città di Venezia, ma anche le isole veneziane. In proposito, abbiamo suddiviso il piano generale di interventi in una decina di capitoli, cercando di modernizzare la tradizionale procedura di scavo, che prevedeva la chiusura di un certo percorso per poi operare a mano per l'escavo trasportando i fanghi di risulta alle discariche mediante bettoline. All'interno del percorso chiuso venivano effettuate tutte le operazioni necessarie per la salvaguardia fisica delle fondamenta e delle fondamenta, nonché per la classificazione dei sottoservizi.

Da parte nostra, invece, abbiamo previsto una procedura più rapida e snella, nell'ambito della quale ipotizziamo di effettuare una prima fase di escavo a umido con macchinari nuovi, per poi passare all'escavo a secco, senza tuttavia chiudere tutti i rii veneziani; altrimenti, infatti, la parte commerciale di Venezia ne risentirebbe in maniera traumatica, anche perché l'escavo a secco è una procedura piuttosto lunga che interessa anche opere accessorie vitali per la salvaguardia fisica della città. Abbiamo pensato, quindi, di garantire una transitabilità immediata attraverso un escavo a umido, per poi passare successivamente alla fase più capillare e analitica del programma.

Inoltre, installeremo anche un sistema di monitoraggio all'interno dei rii per individuare quelli che risentono di maggiori difficoltà nella circolazione idrau-

lica, prevedendo eventualmente anche la riapertura di rii interrati.

Per quanto riguarda i problemi, quelli più grossi sono sicuramente rappresentati dalle discariche; anche su questo abbiamo scritto un capitolo molto preciso ed il decreto-legge che sta « viaggiando » in Parlamento ci sta dando un aiuto notevole in questo senso. Per il momento il comune di Venezia ha dovuto riattivare alcuni rii e sta scaricando il depuratore della Rana (anche se questo è un fatto assolutamente sporadico che non può essere messo a regime, perché non ce la farebbe a sopportare 500 mila metri cubi di fanghi tolti dai rii). Intendiamo inoltre compiere degli studi sulla circolazione idraulica, perché riteniamo che in alcuni rii tanti sedimenti si siano decantati a causa della scarsa circolazione.

Come società siamo nati otto mesi fa per cui, a parte il problema delle discariche su cui abbiamo avanzato proposte molto serie, abbiamo individuato due grossi problemi. Il primo è costituito dai finanziamenti: dopo i primi due miliardi, IVA compresa, dovremo sviluppare un programma, del quale abbiamo bisogno che vadano avanti alcuni stralci funzionali. Il secondo è rappresentato dal coordinamento di tutte le competenze all'interno di questo percorso di chiusura; quando chiuderemo una parte della città per l'escavo dei rii, ci troveremo a dover fare i conti con il disinquinamento, perciò con la regione, con il progetto Insulae, con lo Stato e con tutti i sottoservizi come ENEL, SIP, ITALGAS, ASPIR. È chiaro che un rio a secco comporta una spesa per la comunità tale da rendere necessario approfittare di questa occasione per intervenire a seconda delle competenze all'interno del comparto.

FLAVIO BELLIN, *Direttore tecnico di EDIL Venezia*. La società EDIL Venezia ha il compito di operare all'interno del centro storico e delle isole della laguna, come è previsto innanzitutto dalla legge speciale e successivamente meglio definito con il decreto-legge n. 791 del set-

tembre 1973. Nello specifico, la legge affida all'EDIL Venezia il compito di provvedere al restauro ed al risanamento conservativo nell'ambito dei cosiddetti comparti edificatori, in sostituzione dei privati che non volessero consorzarsi o del comune che intendesse usufruire di questa società. Diciamo quindi che si tratta di una società nata per legge e voluta dallo Stato.

Per capire quale sia lo spirito della legge speciale non è inopportuno richiamare il concetto di comparto edificatorio, mutuato dalla legge urbanistica, che per Venezia ha la filosofia di individuare nell'ambito dei piani particolareggiati — che a quel tempo si stavano definendo, ma che non sono stati ancora approvati — degli isolati aventi caratteristiche di omogeneità, su cui intervenire in modo globale. Innanzitutto occorre spostare le famiglie dagli isolati di residenza, trasferendole contemporaneamente in sedi sostitutive per il periodo necessario all'esecuzione dei lavori. Si poteva così intervenire non solo dall'esterno ma anche in modo radicale, razionalizzando lo *stock* edilizio per cui, in presenza di alloggi di notevole superficie, se ne potevano ricavare altri di taglio più confacente ai nuclei familiari. Ciò consentiva, nello spirito e nella filosofia della legge e degli interventi del comparto, di mettere in moto un meccanismo di aumento del numero degli alloggi disponibili, azionando un volano che consentisse un inizio efficace del recupero edilizio nel centro storico di Venezia. Questa operazione era vincolata alle sedi sostitutive, individuate già nella formulazione dei piani particolareggiati del centro storico in edifici a destinazione d'uso diversa (per esempio a carattere industriale), abbandonati o in disuso. Questi erano gli interventi previsti dalla legge.

Prima di lasciare la parola al consigliere delegato Bertoncello per illustrare il travagliato *iter* di costituzione della società, ricorderò che nell'agosto 1986 è stata firmata una prima convenzione per la realizzazione di sedi sostitutive, cioè della parte prodromica alla realizzazione

degli interventi per comparto; questi ultimi sono iniziati con la consegna dei cantieri (6 per la realizzazione di 90 alloggi) e terminati fra il novembre 1987 e l'aprile 1988 con la consegna dei lavori. Tre cantieri sono stati ultimati e consegnati al comune, per complessivi 74 alloggi dei 90 in totale. Il lavoro svolto è durato circa due anni e mezzo o tre; i tempi per la realizzazione delle opere sono stati abbastanza contenuti se confrontati con quelli di analoghi interventi gestiti direttamente dall'amministrazione comunale, in quanto la gestione privatistica consente una maggiore dinamicità di operazioni. Dei tre interventi ultimati due consistevano nella demolizione di vecchi edifici e ricostruzione *ex novo*, e l'altro nel restauro conservativo di un palazzo; i valori medi di demolizione e ricostruzione si aggirano complessivamente, compresi gli oneri tecnici, l'IVA e tutte le spese accessorie, intorno ai 2 milioni e 200 o 300 mila lire al metro quadrato di superficie complessiva. Per quanto riguarda il restauro, siamo su valori che si aggirano intorno ad 1 milione ed 800 mila lire. Nella relazione sono descritti nel dettaglio questi tre interventi, ma mi preme mettere in evidenza che, dall'incidenza sul tempo totale di costruzione, emerge un grosso squilibrio fra i tempi di costruzione netta e quelli di stasi, a causa della necessità di chiedere autorizzazioni, approvazioni di perizie e pratiche di questo tipo.

Abbiamo altre opere in cantiere, ma preferirei che fosse l'amministratore delegato Bertoncello ad illustrarle.

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. EDIL Venezia è una società per azioni prevista dalla legge n. 171, nella quale erano anche stabiliti i limiti di partecipazione degli enti pubblici nel 60 per cento, in modo tale che lo Stato e gli enti pubblici territoriali fossero paritetici. Un decreto regionale ne ha fissati successivamente i termini esatti, tanto che l'EDIL Venezia attualmente è

formata per il 40 per cento dallo Stato (che può partecipare direttamente o attraverso le aziende a partecipazione statale ed in questo caso ha partecipato con la SVEI dell'Italstat), per il 30 per cento dal comune, che è anche concessionario unico, per il 5 per cento dalla provincia e per il 5 per cento dalla regione; il 20 per cento appartiene a privati istituzionali, tipo l'Associazione nazionale costruttori ed il movimento delle cooperative nelle loro espressioni politiche.

Il consiglio di amministrazione è formato da 21 membri, 9 dei quali nominati dalle partecipazioni statali con decreto ministeriale, 7 dal comune (tra i quali si devono scegliere presidente e vicepresidente) ed uno rispettivamente da regioni, province e privati istituzionali; vi è inoltre un collegio sindacale composto da 5 membri. Si tratta di un consiglio d'amministrazione un pò pletorico, ma fortunatamente esiste un comitato esecutivo che gestisce la società, formato da 5 persone (presidente, vicepresidente, consigliere delegato e due soci rappresentativi).

I programmi dell'EDIL Venezia, come diceva prima l'ingegner Bellini che ne è il direttore, consistono nell'apprestamento di sedi sostitutive per poi passare al restauro conservativo dei comparti edilizi previsti dalla vecchia legge speciale, anche tramite il trasferimento della popolazione; pertanto era propedeutico predisporre sedi sostitutive per poi passare alla seconda parte del programma, che secondo le intenzioni del legislatore doveva funzionare da moltiplicatore, visto che a Venezia vi sono fabbricati abbastanza fatiscenti sottoabitati. Le 90 case che eravamo riusciti a trovare con molta difficoltà all'interno del territorio veneziano avrebbero dovuto, secondo i nostri calcoli, essere il moltiplicatore che avrebbe raddoppiato la possibilità di locazione di questi appartamenti, in modo da creare un discorso a lungo termine estremamente interessante e molto ordinato.

La legge n. 798 del 1984 ha eliminato il concetto di comparto senza poi sostituirvi un concetto diverso per il restauro

capillare all'interno del tessuto cittadino; pertanto EDIL Venezia si è trovata spiazzata, perché la tensione abitativa ha fatto in modo che le sedi sostitutive che dovevano servire per il trasferimento dei comparti già individuati siano state usate per l'emergenza casa, e si è trovata priva del patrimonio che doveva costituire la base per successivi interventi. Inoltre, in mancanza di un preciso strumento legislativo di intervento, visto che il comparto era stato eliminato dalla legge n. 798, EDIL Venezia si è trovata ad essere un braccio operativo del comune, indubbiamente snello perché ne abbiamo verificati i risultati dal punto di vista sia temporale sia della qualità, però non a regime.

Il maggior problema veneziano consiste nella difficoltà di spostare la gente in altri fabbricati a causa dell'impatto psicologico: la gente non si fida, per cui il discorso non va avanti.

GIANFRANCO ROCELLI. Proprio perché è stata istituita con legge dello Stato ritengo che EDIL Venezia debba essere oggetto di esame da parte di questo Comitato; si tratta infatti di uno dei temi che fanno riferimento alle ipotesi su cui è stata costruita la prima legge speciale su Venezia e che fanno registrare, a livello culturale, l'impossibilità di eseguire alcune operazioni che potrebbero essere accolte fuori Venezia, avendo poca probabilità di poter essere effettuate in città, evidenziando ancora una volta la specificità di Venezia anche nel campo delle operazioni sociali necessarie al fine di giungere ad un discorso coordinato di interventi di recupero. Mi riferisco al fallimento di fatto dell'operazione case parcheggio; ritengo però che sia necessaria a Venezia un'azienda pubblica in grado di intervenire in termini ed in limiti diversi e più ampi di quelli che l'EDIL Venezia ha avuto finora a disposizione, anche perché mi sembra che il comune di Venezia non si sia avvalso di questa società in termini tanto produttivi, al di là dell'esempio relativo ai quasi 80 appartamenti recuperati o ricostruiti, che comunque rappresenta un margine molto

limitato riguardo alle reali necessità della città, soprattutto in riferimento ai problemi dell'esodo.

È stato inoltre evidenziato l'enorme costo della ricostruzione a Venezia. Quando i nostri interlocutori hanno affermato che il recupero è costato mediamente 1 milione e 800 mila lire al metro quadrato e che la ricostruzione si è aggirata sull'ordine dei 2 milioni e 400 mila lire al metro quadrato, essi hanno fornito cifre tre volte maggiori di quelle necessarie per un normale recupero in una città normale.

Date queste condizioni, non è neanche paragonabile, in termini di media nazionale, il rilievo dei costi con riferimento alle attività dei privati.

Qualora l'EDIL Venezia fosse in possesso di questi dati, sarebbe interessante poterne disporre, dal momento che dobbiamo elaborare alcune valutazioni di carattere economico nei riguardi degli interventi su Venezia, con riferimento non solo al pubblico, ma anche al privato.

Desidero ora rivolgere alcune domande che mi sembrano estremamente importanti sotto il profilo della vivibilità.

Il tema dell'escavo dei rii è fondamentale perché la città non venga considerata di fatto, anche visivamente, una cloaca. È stato prima affrontato il problema delle difficoltà delle discariche, dovuto soprattutto all'enorme quantità di fanghi derivante dalla peculiarità di Venezia, che è ancora priva di fognature; lo spazzino dei rii e della laguna è la marea. Bisogna verificare nel concreto se la scienza e la tecnica – che già si sono espressi in tal senso – siano in grado di liberarci da questo enorme fardello.

Quindi, il discorso non deve essere riferito solo alla circolazione idraulica e al ricambio, ma anche a questo peso che per buon gusto non può essere definito con il suo nome corrente.

Se il nostro Comitato e la Commissione volessero impegnarsi a risolvere questo problema, avrebbero necessità di acquisire un riferimento quantitativo sotto il profilo economico.

Un'operazione – questa è la mia domanda – che dovesse risolvere il problema dell'escavo dei rii, riportandoli alla quota di cinque piedi veneti corrispondenti a un metro e ottanta dai sessanta-settanta centimetri attuali che cosa comporterebbe in termini di costi? In quanto tempo verrebbe effettuata?

Non credo, inoltre, che superare il discorso dell'escavo significhi risolvere tutto, perché alla città è mancata per decenni la manutenzione del sistema. Non possiamo affrontare un'operazione di questo tipo se non diamo garanzie anche per l'avvenire, in modo da non dover poi disperdere ulteriore risorse, che si aggiungerebbero alla spesa già consistente di cui allo stato attuale si ravvisa la necessità.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, l'onorevole Rocelli sottolinea la necessità di non procedere solo ad un intervento eccezionale di ripulitura dei canali, per poi trascurare di nuovo la manutenzione.

FRANCESCO SAPIO. Mi soffermerò su un aspetto peculiare che riguarda l'azione dell'EDIL Venezia nel programma di recupero e di risanamento del patrimonio edilizio. Alcune considerazioni svolte dai responsabili di questa società mi consentono di svolgere qualche valutazione aggiuntiva.

Ho apprezzato il fatto che, tra l'altro, EDIL Venezia abbia esaminato il meccanismo della legge speciale che ha regolato l'azione di risanamento e di recupero ed ha evidenziato alcuni passaggi collegati all'ordinamento legislativo (in particolare, alla legge n. 171 del 1973 la quale in qualche modo assicurava organicità e sistematicità all'intervento), il quale poi è stato superato, causando ritardi, disorganicità e incertezza operativa nella fase conclusiva.

Nel considerare positivamente le valutazioni che sono state accennate ed esposte nella relazione scritta consegnata al Comitato, devo a mia volta sollecitare una riflessione aggiuntiva.

Effettivamente, il problema del recupero e del risanamento del patrimonio abitativo, in particolare dei centri storici e di Venezia poi in modo eccezionale, deve riguardare la nostra Commissione ai fini dell'individuazione non solo dell'indirizzo conclusivo sulla base del quale predisporre un eventuale nuovo provvedimento legislativo, ma anche degli orientamenti sull'azione complessiva del Parlamento nei confronti del problema.

Com'è noto, è all'esame di questa Commissione un pacchetto di provvedimenti che affrontano la questione generale ma, anche quando definiscono o si pongono il problema della definizione dei cosiddetti programmi integrati di recupero, non individuano lo strumento attuativo più specializzato.

Concordo sulla considerazione secondo cui probabilmente l'incertezza della norma ha determinato un disorientamento nel comportamento ed anche nell'elaborazione delle strategie del recupero. Si pensava che si trattasse di un recupero centralizzato a totale carico dello Stato e di assoluta iniziativa pubblica e si è arrivati a concludere che, forse, bisognava individuare la possibilità di coinvolgere i privati; si è dunque passati da piani di recupero integrale a piani di recupero diffuso attraverso l'individuazione di diverse responsabilità.

Le vostre considerazioni, che nascono da un'esperienza per così dire di « avanguardia » maturata sul campo, sono certamente valide, non solo in ordine alle difficoltà attuative che avete denunciato, ma anche rispetto alla certezza della norma, la quale deve essere ben esplicitata per consentire la finalizzazione del progetto e la sua rapida attuazione.

Vorrei sapere se per voi sarebbe più utile una normativa specifica ovvero il potenziamento dei mezzi. Ad esempio, nella definizione dei nuovi orientamenti, ritenete sufficiente una revisione del quadro legislativo per arrivare all'individuazione di un soggetto operativo di sostanziale regime privatistico, ma di proprietà prevalentemente pubblica, che attui que-

sti programmi pluriennali finalizzati al risanamento edilizio?

Come concepite questa diversa struttura, che dovremmo legittimare con un provvedimento legislativo? Ritenete che i limiti della vostra azione siano da individuare solo nell'incertezza della norma, ovvero che sia stata l'insufficienza dei finanziamenti a determinare l'incertezza nell'azione? Infine, siete dell'avviso che il nuovo soggetto operativo possa risolvere i problemi?

Vorrei poi comprendere quale esito abbia avuto il programma sperimentale finanziato con l'articolo 4 della legge n. 94 e se abbiate risolto il contenzioso con il CER in ordine alla correzione dei programmi e dei progetti che vi erano stati proposti.

GIOVANNI PELLICANI. Alcune delle domande che volevo rivolgere sono già state poste dai colleghi intervenuti prima di me. Mi limiterò, pertanto, ad affrontare tre questioni.

La prima riguarda l'escavo; tale questione è stata per troppo tempo dimenticata, anche perché la legge n. 171 del 1973 aveva creato una certa confusione relativamente alle competenze, che prima facevano capo al comune e poi avrebbero dovuto essere dello Stato: nell'incertezza ha finito col prevalere l'assoluta noncuranza, con le conseguenze a tutti note, anche perché nel frattempo l'attività economica si è modificata e quindi si sono create resistenze maggiori.

Con la legge n. 798 del 1984 la situazione sembrava chiarita; sarebbe però opportuno, anche per nostra memoria, specificare in modo netto e preciso a chi debbano far capo le responsabilità e quale debba essere l'autorità competente, onde evitare quella duplicazione di competenze che sembra il preludio per la paralisi.

Vorrei complimentarmi perché, pur con risorse limitate, sono state iniziate le attività. Mi sembra però di aver compreso, anche dalle considerazioni svolte dal collega Rocelli, che esista una sproporzione tra le esigenze che abbiamo

innanzi e le risorse a disposizione. Sicuramente, da un'attenta lettura della documentazione che ci avete consegnato, potremo acquisire maggiori dati. Al momento rilevo che per il programma la spesa prevista è di 2 miliardi, mentre in un altro punto della relazione si fa riferimento ad una spesa complessiva di 212 miliardi. Mi sembra che la differenza sia veramente notevole.

Si tratta di un problema che dovremo affrontare, se non con i provvedimenti di cui ci occuperemo lunedì prossimo, comunque in tempi brevi, nel corso delle discussioni che ci attendono fra qualche settimana. Certo è che non si tratta di materia rinviabile alla terza legge speciale, bensì da tenere in considerazione nell'ambito dei provvedimenti che speriamo di approvare tra breve, sempre che le Camere non vengano sciolte!

A proposito della quantità di fanghi che dovete estrarre, mi associo alla domanda posta dall'onorevole Rocelli. Dalla relazione emerge che si tratta di 500 mila metri cubi, suddivisi per categorie. Vorrei sapere quali siano i tempi necessari per attuare l'intero programma, anche perché il medesimo va correlato ad altre iniziative in corso. Non è indifferente, infatti, che i canali siano a regime o meno: si è sempre detto, anche se non a livello scientifico, che una delle cause per cui il fenomeno delle acque alte si è aggravato è la non perfetta tenuta dei canali. So bene che i tempi sono in funzione delle decisioni, perché se il Parlamento decide di assegnare un miliardo all'anno, saranno necessari 250 anni, ma vorrei sapere quale sia la capacità di spesa, come possa essere ampliato il consorzio, se questo possa entrare in collisione con gli altri consorzi. Non vorrei che a Venezia, parafrasando il motto « guerra per bande », si dovesse svolgere una « guerra per consorzi ».

Collegato a questa seconda questione vi è il problema delle discariche. Se la memoria non mi tradisce, ricordo che il collega Rocelli, il quale ha seguito sempre con grande passione questi problemi, aveva fatto inserire in un decreto-legge

che riguardava altra materia, cioè l'uso dell'atrazina, una disposizione per la regolazione delle discariche. Proprio ieri, in sede congiunta con la V Commissione, abbiamo discusso della legge di conversione del decreto-legge n. 134 del 1991 ed abbiamo ritenuto di dover modificare una dizione che invece oggi viene riproposta. Non vorrei che si ingenerasse confusione. Il decreto-legge n. 364 del 1990 diceva « purché sia garantita la sicurezza ambientale »; ebbene, tale dizione è stata modificata nel seguente modo: « purché attrezzati con opere in grado di garantire la sicurezza ambientale ». L'ultima parte del periodo era oggetto di un emendamento che avevo proposto. I giudici si troveranno di fronte a due leggi e potranno riferirsi all'una o all'altra. Questa comunque è una questione minore, l'importante è che si dia una risposta al problema delle discariche e si riesca a mettere in moto un meccanismo diverso da quello — sia pure apprezzabile — esistente in questo momento.

Il consorzio è in grado di sopportare un simile peso? Ha la possibilità di « dilatarsi » dall'oggi al domani o ha bisogno di nuove « iniezioni » finanziarie e strutturali?

Per quanto riguarda la EDIL Venezia, ricordo che al momento della sua istituzione vi era un furore ideologico da parte di tutti e la volontà di intervenire. Si pensava, infatti, che essa dovesse essere una struttura nuova e tale era dal punto di vista della partecipazione tra pubblico e privato. Però, mettere insieme privati, Stato, regione, comune e cooperative probabilmente ha creato qualche problema. Tant'è vero che la legge è del 1973, mentre l'atto costitutivo risale al 1983. Inoltre, nel suo bilancio vi sono soltanto 90 appartamenti. Mi pare francamente che — non certo per colpa vostra — ci troviamo di fronte ad un risultato insoddisfacente, imputabile non a chi gestisce l'ente ma alla sua struttura che deve essere cambiata.

Abbiamo ascoltato recentemente il Consorzio Venezia nuova che ci ha illustrato un programma del costo di 5 mila

miliardi ed ha messo in piedi una struttura di un certo tipo: da ciò risulta evidente che l'emergenza abitativa è tuttora primaria, come lo era 20 anni fa.

I punti fondamentali che devono essere affrontati riguardano la salvaguardia fisica ed il risanamento abitativo, però mi pare che esista uno squilibrio tra le strutture a disposizione per affrontare il primo aspetto e quelle per l'emergenza abitativa.

Nonostante quanto ho detto, l'EDIL Venezia non deve essere completamente modificata, in quanto è necessario utilizzare le esperienze maturate per creare una struttura che abbia capacità di analisi, indagine, conoscenza ed infine iniziativa operativa.

Avete dati in merito al recupero di Venezia? È censibile? Si parla spesso di mille appartamenti vuoti: esiste una reale possibilità di recupero? Di che entità? Quali tempi ragionevoli occorrono per avviare un meccanismo che possa dare risultati apprezzabili? Ritenete che debbano intervenire provvedimenti legislativi appositi? Ritengo di sì perché è già avvenuto che gli interventi siano stati bloccati da leggi nazionali che non potevano essere applicate a Venezia perché i costi non rientravano negli *standard*. In quelle occasioni era necessario operare con una sorta di « trucchi », dei quali anch'io sono stato artefice e vittima. Ritengo, comunque, di aver fatto il mio dovere.

Non ritenete necessaria una norma che consenta ai pubblici amministratori ed ai privati di operare con tranquillità?

Per concludere, desidero sottolineare il costo che il settore pubblico ha sopportato per il recupero ed il restauro di Venezia. In proposito, è possibile avere dati comparativi con il costo sostenuto dai privati?

FRANCESCO SAPIO. Abbiamo parlato delle tecniche di intervento, dando per scontata la conoscenza del meccanismo. Vorrei però avere da voi un giudizio sul comparto edilizio. In particolare vorrei sapere se come strumento di attuazione e

di intervento debba ritenersi definitivamente superato. Vorrei anche capire se tuttora vi sia bisogno degli alloggi-parcheggio.

Avete detto che, in passato, il piano di requisizione degli alloggi ha consentito al comune di Venezia di controllare un parco-case relativo a circa 250 unità. Successivamente il patrimonio è stato dissipato, perché vi sono state insediate famiglie con diversi problemi. È ancora oggi urgente la dotazione di un sistema di case-parcheggio per l'attuazione degli interventi? Lo strumento del comparto unitario deve essere definitivamente superato?

Ricordo che nel 1984-1985 si è svolto un ampio studio – pubblicato su *Edilizia popolare* – rivelatosi utilissimo. Ritenete che si debba rifinanziare lo studio, richiedendone l'aggiornamento?

Infine, vorrei rivolgere una domanda al rappresentante del Consorzio Venezia servizi. Mi pare che nel novero delle questioni aperte, giustamente, abbiate citato la mancanza di una conoscenza quantitativa e qualitativa del fenomeno. In proposito, dovrete chiarirci in che modo si possa recuperare un adeguato livello di conoscenza.

Correttamente avete denunciato l'ineadeguatezza dei fondi stanziati rispetto a problemi che tutti riteniamo di grandissima portata; avete denunciato la mancanza di un piano generale che dovrebbe costituire il quadro di riferimento al quale agganciare gli interventi di settore.

Vorrei sapere quali siano gli strumenti per una programmazione adeguata che si dovrebbero fornire, quale piano generale dovrà sviluppare queste nuove tecniche di intervento ed in che cosa consistano i nuovi macchinari che vi attendete.

PRESIDENTE. Come avete certamente capito il nostro scopo è cercare di comprendere meglio i problemi. Vorremmo cioè sapere quali modificazioni ritenete necessario apportare al provvedimento che stiamo predisponendo oppure se ritenete necessario approntare ad uno strumento legislativo completamente nuovo.

Vorremmo, inoltre, notizie specifiche relative agli aspetti urbanistici, edilizi, regolamentari e anche di tutela ambientale per sapere se già immaginate dove collocare tutta la materia della manutenzione dei rii che mi sembra complessa e di grande peso.

Vi pregherei, però, di essere estremamente sintetici, poiché purtroppo non abbiamo molto tempo a disposizione.

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. Ringrazio i commissari per i numerosi stimoli forniti con le loro domande; il desiderio di essere sintetico inevitabilmente induce ad essere superficiali, ma per non annoiare la Commissione, dal momento che abbiamo presentato delle relazioni, ho cercato di esporre una sintesi generale al fine di evidenziare i problemi senza approfondirli, anche perché disponiamo di tempi troppo brevi per affrontare argomenti così complessi.

Per trent'anni i rii veneziani, ad eccezione di quello della Banca d'Italia, non sono stati scavati e non è mai stato realizzato un piano organico di ripulitura. Non si tratta, quindi, di un problema che si possa esaurire in mezz'ora.

La nostra relazione ha indicato in quattro anni il tempo necessario per realizzare l'escavo umido dei rii ed in dieci anni quello per realizzare l'escavo a secco; naturalmente si tratta di tempi tra loro sovrapponibili poiché una volta avviato il percorso di escavo umido su di esso si può tranquillamente cominciare a scavare a secco. Tali tempi, ovviamente, devono essere sostenuti da finanziamenti corrispondenti al quadro economico che abbiamo esposto perché, se non fossero spendibili nei tempi da noi presupposti, evidentemente le previsioni non potrebbero essere rispettate.

Bisogna anche considerare che una volta avviato lo scavo ed esportato un metro e mezzo di fango, nel rio si può trovare di tutto. I tempi da noi previsti, quindi, sono stimati sulla base di esperienze per così dire normali, tramanda-

tecì dai vecchi barcarì; ci basiamo soprattutto sull'esperienza fatta dal COCER (una struttura che raggruppa 52 imprese veneziane, tra cui tutti i barcarì) sul rio della Banca d'Italia, nel corso della quale ne sono successe di tutti i colori.

Per quanto riguarda i tempi di escavo a secco, ciò che ci preoccupa è quello che si può verificare una volta entrati nel rio. Quando abbiamo scavato il rio della Banca d'Italia abbiamo trovato tutti i sottoservizi gettati alla rinfusa; li abbiamo raccolti, fascicolati, matricolati, monitorati e sistemati in un angolo del canale in modo da poterli ritrovare. Abbiamo disegnato una mappa degli scarichi fognanti, uno strumento assolutamente necessario che bisognerebbe realizzare approfittando dell'occasione che ci si offre. Si presenta anche l'opportunità di verificare le condizioni delle fondamenta dei palazzi; per convincere i proprietari ad intervenire per consolidare quelle che stanno per crollare, poi, è assolutamente necessario uno strumento legislativo che « ripeschi » le vecchie ordinanze di cinquant'anni fa, secondo le quali il comune si sostituisce al privato quando questo non interviene.

La legge per Venezia in quest'ambito sarebbe importantissima: i contributi ai privati previsti dalla legge speciale che oggi vengono distribuiti a pioggia secondo requisiti stabiliti dal consiglio comunale, nel caso in cui si proceda all'escavo dei rii devono essere indirizzati soprattutto verso questo comparto al fine di aiutare la proprietà privata che si affaccia sul rio scavato a risanare le fondamenta del fabbricato o a procedere ad un restauro conservativo. La legge per Venezia potrebbe rappresentare uno strumento coercitivo che interviene, sostituendo i privati dissenzienti o introvabili.

L'onorevole Pellicani faceva riferimento alla guerra dei consorzi. Ve ne sono tre e noi siamo certamente il più trascurabile dal punto di vista della quantità dell'intervento.

GIOVANNI PELLICANI. Io ho parlato di guerra « per » consorzi.

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. Non si può dire che vi sia una guerra per consorzi, perché le rispettive competenze sono chiaramente stabilite: il comune si occupa dell'escavo dei rii, compreso il rio Nuovo. È però inevitabile che all'interno del tessuto connettivo veneziano, nel quale operano consorzi con competenze diverse, il giorno in cui andremo a stabilire il nuovo comparto (che verrà assegnato a noi perché abbiamo tempi di lavoro più lunghi), dovremo consentire alla vita commerciale ed industriale della città di continuare. È indispensabile, quindi, raggiungere un accordo con gli altri consorzi e con tutti i sottoservizi che si affacciano sul canale.

Vi sono le competenze comunali di cui abbiamo già parlato, quelle dello Stato per quanto riguarda il progetto Penisola, competenze regionali per quanto riguarda le fognature ed il disinquinamento. È evidente che nel momento in cui iniziano gli scavi, siamo noi a limitare l'*insula*, valutando quale sia il volume di traffico che si può chiudere sulla base delle vie alternative assegnate; nel contempo, però, dobbiamo stabilire accordi con lo Stato, perché quella diventa l'area sperimentale su cui si va ad operare, con le regioni perché vi sono gli scarichi fognari e bisogna individuare gli intercettamenti da fare, con tutti i sottoservizi perché scavando si incontrano strutture della SIP, dell'ENEL, dell'ASPIR e della Veneziana gas; bisogna poi tener conto degli scarichi di tutti i tombini della città e dei palazzi pubblici e privati che si affacciano sul rio.

Di questa situazione si è tenuto conto nel determinare il tempo necessario in dieci anni, ritenendo che si debba cogliere l'occasione di questo lavoro per intervenire anche su tutti gli altri fronti; ciò però rappresenta una variabile indipendente che non può essere assolutamente programmabile. Se non si vuole approfittare dell'indotto che si viene a creare, infatti, i tempi possono essere minori.

Per quanto riguarda i macchinari, soprattutto per l'escavo a secco abbiamo previsto due tipi di macchine diverse che andremo a preparare con i primi due miliardi; come si evince dalle schede che vi abbiamo fornito, con questi finanziamenti realizziamo un primo stralcio di messa a dimora dei fanghi, un primo stralcio di deviazione dei nuovi macchinari per l'escavo umido, una specie di sorbona, con cui passiamo al centro del canale per dargli una profondità navigabile anche nei momenti di bassa marea, nei quali attualmente non passa nessuno neanche nei rii di più alto traffico cittadino. Non possiamo permetterci di scavare con la pala e di trasportare il fango con il carrello su rotaia, ma dobbiamo trovare un sistema interconnesso di scambio tra il piccolo mezzo che dobbiamo utilizzare sul canale e quello più grande che porta alla discarica.

A tale riguardo abbiamo promosso uno studio specifico le cui risultanze sono illustrate nel documento consegnato al Comitato.

Per quanto concerne il problema dei fanghi, non intendo certo escludere che, nell'esprimerci con i termini richiamati poc'anzi dall'onorevole Pellicani, il discorso sia stato proposto con riferimento esclusivo ai nostri problemi. Sotto questo profilo, vanno considerati i risultati di un'indagine svolta a Venezia che ha coinvolto tutti i soggetti impegnati nelle attività di smaltimento dei rifiuti e, in particolare, dei fanghi. Sono previsti due tipi di smaltimento: il primo basato su tecniche già sperimentate in Olanda e successivamente prese in considerazione da uno specifico studio promosso dal Consorzio Venezia nuova; il secondo, invece, collegato all'attivazione di discariche a terra, che tuttavia dovrebbero essere attrezzate in maniera adeguata al fine di evitare problemi connessi a fenomeni di sversamento e di immissione dei fanghi nelle falde. L'obiettivo, in definitiva, è di rivestire le discariche in maniera tale che i fanghi vengano seppelliti.

Quanto all'EDIL Venezia, si tratta di una società per azioni gestita dal consiglio di amministrazione che utilizza gli strumenti previsti dalla convenzione e dallo statuto. Sotto questo profilo, in considerazione del fatto che lo statuto della società, mutuando le disposizioni della legge n. 171, stabilisce che si possa agire in riferimento all'approntamento di sedi sostitutive, realizzando la costituzione di comparti e prevedendo lo spostamento della popolazione, ci siamo attenuti a tali indicazioni fin dal 1986, cioè da quando l'EDIL Venezia ha iniziato ad operare. L'onorevole Pellicani sa bene che nel momento in cui abbiamo tentato di individuare fabbricati liberi nel centro storico di Venezia, da adibire a sedi sostitutive, siamo stati costretti ad un'impresa certamente non facile. Infatti, siamo riusciti ad individuarne solo sei e ancora oggi, se ne volessimo reperire di ulteriori, incontreremmo notevoli difficoltà perché i pochi appartamenti liberi sono destinati alle utilizzazioni più incredibili ed inimmaginabili.

Sulla base delle disposizioni legislative vigenti in materia, avremmo dovuto operare solo in riferimento alle sedi sostitutive ed ai comparti. Lo strumento del comparto, tuttavia, è venuto meno con la legge n. 798, senza che peraltro lo stesso provvedimento attribuisse compiti diversi all'EDIL Venezia. Pertanto, abbiamo cercato di supplire a questa carenza « inventando » qualcosa e dedicandoci ad una serie di interventi particolari e specifici.

I costi sostenuti per la realizzazione delle nostre iniziative vanno sottoposti a particolare riflessione. Abbiamo speso 2,3 milioni al metro quadrato per gli interventi sull'ex Istituto San Marco, che rappresenta il nostro « fiore all'occhiello » (in questo senso, interpreto anche l'opinione del presidente dell'EDIL Venezia, professor Salzano, il quale si scusa per non essere presente). Si tratta dell'edificio di colore rosa che si nota entrando a Venezia sulla sinistra del Ponte della Libertà.

GIOVANNI PELLICANI. Chi è il progettista ?

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. Il progettista è Franco Bortoluzzi. L'intervento sull'ex Istituto San Marco è consistito in un'opera di risanamento urbanistico, per cui all'interno dei 2,3 milioni di spesa al metro quadrato non vanno considerati soltanto i costi di costruzione, che sono pari ad un milione e mezzo, ma anche 800 mila lire al metro quadrato per opere di urbanizzazione e per l'installazione del depuratore, gli oneri del concessionario, le spese di progettazione, di direzione dei lavori e di collaudo.

Il comune di Venezia in questo momento non è assolutamente in grado di stabilire quale sia il costo dell'iniziativa « chiavi in mano ». Siamo in condizione di proporre un paragone sui costi di costruzione, ma non sul costo complessivo « chiavi in mano ». Il confronto, pertanto, è sostenibile soltanto con il costo di esecuzione dell'intervento e, sotto questo profilo, ritengo che un milione e mezzo per metro quadrato, soprattutto se riferito a lavori riguardanti il centro storico di Venezia, sia un costo estremamente basso. Analogo discorso vale anche per il restauro conservativo del Coletti.

GIOVANNI PELLICANI. Avete provveduto voi agli interventi sull'immobile ex Dreher ?

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consiglio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. No, non vi abbiamo provveduto noi.

Inoltre, abbiamo restaurato, in modo davvero stupendo, il seicentesco palazzetto del Correggio e Sant'Antonio, dove le opere sono state realizzate a costi nettamente inferiori, anche se va valutato che in questo caso non vi erano problemi di urbanizzazione, giacché l'area era già urbanizzata e non vi è stata necessità di installare un depuratore. In sostanza, la valutazione sui costi degli interventi va effettuata tenendo presenti i problemi specifici di ciascuno di essi.

Abbiamo condotto un'indagine sul fabbisogno abitativo. Dal momento che rap-

presento la concessionaria, sono chiamato a rispondere ai soci, a seconda degli incarichi che mi sono stati conferiti. Abbiamo chiesto in numerose occasioni al comune che, nell'ambito del 2 per cento assegnato dalla legge speciale, fosse riservata una quota da destinare alla istituzione di una banca-dati. Riteniamo di essere in grado di realizzare tale iniziativa in riferimento al fabbisogno edilizio ...

GIOVANNI PELLICANI. Non disponete di una banca-dati ?

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. No, perché nessuno ci ha mai conferito un incarico specifico. Circa 15 anni fa erano stati individuati alcuni comparti; sulla base di tale individuazione avevamo cercato di collocare le sedi sostitutive in zone vicine ai comparti, per evitare l'impatto psicologico dello spostamento delle persone. In Cà de' Cagliari era situato un fabbricato settecentesco composto da circa 45 appartamenti che si sarebbe dovuto spostare di 200 metri, nei pressi dell'ex Istituto San Marco. Non ci è stato consentito di farlo, ma avevamo verificato che all'interno dell'immobile considerato gli appartamenti occupati erano solo 28, mentre gli altri 17 erano liberi. Eppure la riqualificazione urbanistica di quel comparto avrebbe significato creare un moltiplicatore sugli appartamenti a disposizione.

A mio avviso il comparto, onorevole Sapia, rappresenta il più efficiente tra gli strumenti di programmazione, anche se è stato di fatto vanificato dalla normativa in materia di piani di coordinamento. È indubbio che all'interno di un fabbricato la unificazione delle intenzioni dei condomini vada stimolata in modo efficace. Purtroppo a Venezia il condominio rappresenta un'entità astratta, dal momento che i veneziani non sono abituati a queste forme di organizzazione all'interno dello stesso stabile, per cui diventa difficoltoso anche raggiungere l'accordo per riparare un tetto. È necessario, pertanto, configu-

rare uno strumento coercitivo che dia una certa educazione. Spero che tale strumento abbia una durata limitata nel tempo ma che sia in grado di assicurare l'« educazione » che a Mestre, a Roma o in altre città è diffusa in ambito condominiale.

A mio avviso le sedi sostitutive, così come previste in riferimento al comparto, non servono, dal momento che vi sono certamente fabbricati che possono essere restaurati evitando di spostare gli occupanti in zone diverse.

FRANCESCO SAPIO. Qual è la sua opinione sul finanziamento dello studio avviato nel 1984 ?

LUCIANO BERTONCELLO, *Consigliere di amministrazione del Consorzio Venezia servizi e di EDIL Venezia*. Lo considero opportuno, anche perché costituirebbe lo strumento dal quale partire per formulare proposte precise.

L'applicazione della legge n. 94 è a buon punto e penso che gli interventi da essa contemplati possano essere conclusi entro due mesi, dal momento che si sono registrati numerosi problemi, soprattutto in riferimento ai costi.

L'applicazione della legge n. 94 in materia di sedi sostitutive è emblematica. A Cà de' Sette Camini, per esempio, dovrebbe essere realizzato un esperimento volto ad innalzare di trenta centimetri un determinato stabile. Mi chiedo, tuttavia, come sia possibile realizzare tale iniziativa se non spostando preventivamente in altra zona gli abitanti dell'immobile considerato. Gli interventi che stiamo realizzando potrebbero invece consentire una soluzione adeguata a tale problema.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti per il contributo che hanno fornito all'indagine, pregandoli di farci pervenire in seguito una memoria scritta allo scopo di approfondire maggiormente le risposte ai quesiti rivolti dai commissari, magari esplicitandole con l'indicazione di alcuni esempi relativi all'attività da essi svolta.

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione artigiani Venezia, della Federazione artigiani Venezia, della Compagnia lavoratori portuali di Venezia, dell'Associazione spedizionieri e agenti marittimi Venezia, dell'Associazione albergatori Venezia, dell'Associazione esercenti pubblici esercizi e ristoratori e dell'Unione piccoli proprietari Venezia.

PRESIDENTE. Non mi dilungherò in spiegazioni particolareggiate, perché certamente i nostri ospiti conoscono la ragione di questo invito, che li ringraziamo di aver accolto, nonché il lavoro che il nostro Comitato sta svolgendo.

A voi, che siete rappresentanti di gruppi e categorie molto importanti per l'economia di Venezia, diciamo che l'impressione che i commissari hanno ricevuto nel corso dell'indagine (stiamo praticamente concludendo questo ciclo di audizioni) è ottima, nel senso che abbiamo ricavato uno spaccato reale ed aggiornato sui problemi relativi a Venezia: ciò che si è fatto e ciò che si dovrebbe fare, le necessità di modificazioni normative, gli impegni finanziari e quant'altro.

Il nostro obiettivo è quello di operare in primo luogo tramite due strumenti legislativi: il primo è rappresentato dal decreto-legge recante interventi urgenti per Venezia, il cui esame si trova in una fase avanzata e di cui l'onorevole Rocelli illustrerà in Assemblea i contenuti lunedì prossimo; il secondo è il progetto di legge Prandini, proveniente dal Senato. Per di più, insieme agli onorevoli Pellicani e Rocelli stiamo definendo l'intelaiatura di una bozza di proposta di legge che riassuma un po' la materia inerente specificamente alle questioni del rilancio economico e sociale di Venezia.

Le audizioni che stiamo conducendo ci consentono di raccogliere materiale, per così dire, « di prima mano », sul quale baseremo le nostre valutazioni e proposte. Ritengo che il ciclo di audizioni si concluderà entro la prima settimana di

giugno, dopo di che il Comitato si riunirà per valutare compiutamente i passi che dovrà compiere.

Come sapete, ci siamo recati già due volte a Venezia, dove abbiamo interpellato i rappresentanti degli enti locali, della regione e delle altre istituzioni che operano sul territorio, ed abbiamo in programma di svolgere una terza visita conclusiva.

Dopo questa premessa, do senz'altro la parola ai nostri ospiti.

GIANNI DECHECCHI, Segretario dell'Associazione artigiani Venezia-Confartigianato. L'Associazione artigiani di Venezia, che è qui rappresentata dal presidente Gino Ritteri, oltre che da me, ha predisposto un documento unitario – che consegnerò agli uffici del Comitato – insieme con l'Associazione albergatori di Venezia, rappresentata dal dottor Stefano Falchetta, e con l'Associazione esercenti pubblici esercizi e ristoratori, rappresentata dal ragionier Ernesto Fancini. Tale documento dimostra il nostro apprezzamento per l'orientamento che questo Comitato sta assumendo in merito alla legislazione speciale per Venezia.

In particolare, in qualità di rappresentanti delle categorie del lavoro autonomo, desideriamo sottolineare uno stato pericolosissimo di crisi del settore della piccola e media impresa cittadina, evidenziato da una fuga di imprese dal centro storico che assume connotati drammatici, i quali ci inducono a parlare di crisi della piccola imprenditoria veneziana. Citiamo, emblematicamente, il caso delle imprese artigiane, in quanto lo consideriamo indicativo del momento di crisi che sta attraversando il settore delle piccole imprese veneziane: ammontano a circa 600 le piccole imprese artigiane scomparse negli ultimi dieci anni e ciò è accaduto senza che si verificasse il necessario *turn-over*. Quindi, secondo calcoli approssimativi – che considero errati per difetto – si è portati a ritenere che

nella piccola impresa il tasso medio di età imprenditoriale diminuirà nei prossimi quindici anni, del 50-60 per cento. Poiché questo dato ci preoccupa non poco, tanto che lo abbiamo reso noto, a vari livelli, in più occasioni, abbiamo ritenuto opportuno porlo come parte iniziale del documento che oggi vi consegniamo. Abbiamo voluto sottolinearlo perché lo consideriamo un punto di partenza importante per qualsiasi azione programmatica a favore della città di Venezia.

Per quanto riguarda il decreto-legge n. 134, del 22 aprile 1991, riteniamo che contenga punti importanti, per cui ne richiediamo una rapidissima attuazione. In sintesi, esso prevede: l'appropriazione, da parte del comune di Venezia, del compendio demaniale situato vicino a Burano, al quale riconosciamo un valore strategico notevole dal momento che consentirà nuovi insediamenti produttivi; la risoluzione — finalmente — dell'annosa questione dei trasportatori lagunari-merci, e quindi, del contenzioso, ormai storico, che questi hanno con l'INPS, in quanto paragonati dall'istituto agli armatori di navi (i recenti provvedimenti fiscali del Governo credo abbiano comunque contribuito a chiarire il fatto che a Venezia le barche servono soprattutto per lavorare); l'equiparazione, per i problemi dei reflui, tra i pubblici esercizi e gli albergatori. In sostanza, il decreto in questione contiene norme che consideriamo importanti.

I punti strategici che vorremmo portare alla vostra attenzione sono quattro e ci auguriamo che in occasione della conversione in legge del decreto-legge n. 134 o in altre occasioni successive siano approfonditi ulteriormente e tenuti in precipua considerazione.

Il primo punto, che riteniamo fondamentale, è relativo all'ambiente. Venezia e le piccole e medie imprese della città, siano esse legate al settore dell'artigianato, alberghiero o dei pubblici esercizi, vivono e soffrono i problemi derivanti da normative di carattere ambientale che non tengono conto della particolarità di una città senz'altro diversa da qualsiasi

altra. Per Venezia, quindi, si impone l'adozione di un quadro normativo speciale e specifico in materia ambientale. In particolare, esso dovrebbe individuare un unico interlocutore, eliminando la parcelizzazione di comportamenti ed indirizzi tra magistrato alle acque, provincia e regione; dunque, un quadro normativo chiaro, applicabile, adatto alla realtà urbana ed urbanistica della città. Su questo terreno i piccoli imprenditori sono impegnati autonomamente, tant'è che hanno creato società di servizi per operare nel campo del disinquinamento, della rimozione dei rifiuti, eccetera; ogni loro sforzo, però, rischia di essere vanificato in assenza di una normativa che si agganci, in maniera chiara e precisa alla specificità della città, priva di una rete di fognature dinamica. E di questa particolare caratteristica riteniamo che debba tenere conto qualsiasi tipo di azione legislativa.

Il secondo punto che sottolineiamo e che poniamo con forza alla vostra attenzione è relativo al problema, strategico e fondamentale, della casa. Esso è già stato affrontato in termini sufficientemente pregnanti anche dall'ultimo decreto-legge, ma a nostro giudizio deve essere necessariamente affiancato al problema delle attività produttive, cioè dei negozi, dei laboratori, dei luoghi in cui esse si svolgono. È impensabile che Venezia e la legislazione consentano che la città sia ancora colonizzata da realtà imprenditoriali esterne che ne minano il tessuto economico e che stravolgono il mercato immobiliare a scapito dei piccoli imprenditori locali, i quali non hanno nessun'altra alternativa se non quella di andarsene dalla città o di defluire in zone decentrate, poco valide dal punto di vista commerciale.

Chiediamo, quindi, che sia presa in seria considerazione una normativa che affianchi il problema della casa e quello dei lavoratori introducendo norme di protezione (per usare un termine forse non appropriato) che consentano agli artigiani e agli albergatori di restare nei loro fondi e di acquistarli in modo

agevolato; chiediamo una normativa che, in tema di sfratti, dia loro un attimo di respiro, dal momento che nei centri storici le attività tradizionali ed artistiche stanno scomparendo. Quest'ultimo tema vorremmo che fosse affrontato con serenità, pur rendendoci conto delle inevitabili implicazioni che comporta.

Un terzo elemento che sottolineiamo è relativo al problema della cooperazione. Riteniamo che una politica di incentivo e di sostegno alle forme consortili tra piccoli imprenditori per Venezia sia un'occasione necessaria, anche se non sufficiente, di sviluppo e quindi di ripresa di una situazione economica oggi non certo favorevole. Quindi occorre individuare il sistema per dare la possibilità alle imprese veneziane presenti nel centro storico e, più in generale, operanti nel territorio veneziano, sia in forma consortile – auspicabilmente – sia in forma singola, di avere quote di mercato assicurato, tali da consentire loro di sopravvivere, e non dando questa possibilità ad imprese che provengono da fuori. Tale problema viene sottolineato in ogni assemblea, ad ogni occasione, e viene visto come un momento di grave difficoltà.

Il quarto punto che poniamo alla vostra attenzione è rappresentato dal problema del trasporto sia di merci sia di persone. Si rileva la necessità di equiparare il settore del trasporto lagunare ai benefici del trasporto su gomma. Pensiamo al problema della rottamazione, per cui si concedono ai trasportatori su gomma dei contributi per la sostituzione del mezzo, e pensiamo a quanto l'adozione di una flotta natanti, una riconversione della flotta (oggi inadeguata per dimensioni, in quanto le imbarcazioni che girano per Venezia sono eccessivamente grandi rispetto alle necessità della città e producono moto ondoso) possano essere vantaggiose per la navigazione interna, per la riduzione del moto ondoso, e a quanto i contributi specifici erogati a questo scopo potrebbero essere utili alla vita della città ed alla sua rivitalizzazione. Pensiamo ad un luogo di interscambio merci per ovviare al problema

annoso delle rotture di carico, realizzato in una zona strategica, che consenta la razionalizzazione del trasporto merci. Ipotizziamo la realizzazione di *terminal* passeggeri per ovviare a fenomeni a tutti noti: chi conosce Venezia come la conosciamo noi assiste, soprattutto in questo periodo, in cui il turismo dai paesi dell'Est assume connotati molto intensi, a scene che non sono dignitose né per chi arriva né per chi ospita, e nemmeno molto produttive dal punto di vista economico. Credo pertanto che procedere razionalizzando i flussi e gestendoli sia conveniente per tutti, in primo luogo per l'immagine della città ed in secondo luogo per la situazione delle imprese che si trovano ad operare in questi settori.

Il documento che la categoria presenta contiene poi tre piccoli *flash* con i quali si intende far conoscere l'opinione di settori economici che rappresentano una forte e consistente gamma di imprenditori.

Il primo di questi tre punti fondamentali riguarda l'area metropolitana. In proposito, siamo favorevoli ad un'area la più vasta possibile, che includa il territorio di Padova e di Treviso, che consenta le più ampie ed articolate sinergie tra la realtà socio-economica ed imprenditoriale veneziana – oggi a nostro avviso eccessivamente compressa – e alcune parti importanti del Veneto che sono invece in fase propulsiva. La realizzazione di queste sinergie può essere quindi estremamente vantaggiosa per Venezia e per la sua economia.

Il secondo punto concerne il porto, in merito al quale noi, pur vivendone gli effetti in maniera estremamente indotta ed indiretta, intendiamo porre con forza il problema della rivitalizzazione, ma anche quello dell'utilizzo a vantaggio della città di tutte le aree ricomprese nella zona portuale, che potrebbero e dovrebbero secondo noi essere messe a disposizione della città e delle sue categorie organizzate.

Il terzo problema è quello relativo all'università ed alla ricerca, che consideriamo strategico per Venezia; occorre cioè ridare a questa città il ruolo che ha

avuto e che per certi versi ha ancora, ma che è sopito da una situazione politica ed amministrativa a volte difficile: mi riferisco al ruolo di capitale di cultura, di innovazione, di ricerca sul piano tecnologico, sulle forme scientifiche più avanzate. Crediamo che questo incida su tutti gli elementi che compongono il delicato tessuto socio-economico della città. Pertanto un turismo più qualificato, le presenze in città più pregnanti e meno sfuggenti, una rivitalizzazione del tessuto economico cittadino passano a nostro avviso anche attraverso una maggiore integrazione tra mondo della cultura, dell'università e della ricerca di alto livello.

Un'ultima questione non poteva mancare, sia perché la considero di spiccata attualità sia perché i nostri associati hanno avanzato richiesta in Assemblea e noi dovremo rendere loro conto di averla portata avanti con forza. Mi riferisco alla tassa di stazionamento dei natanti, che ha gettato lo scompiglio. Mi rendo conto che forse il tema è poco connesso con le attività di questo Comitato; tuttavia mi sia consentito cogliere questa occasione, a nome delle tre organizzazioni cittadine, per esprimere una fortissima e fermissima contrarietà a tale tipo di tassa, che è contro Venezia e contro i veneziani. Chiedo pertanto che siano adottate tutte le formule (francamente non so indicare quali) da parte di questo Comitato affinché venga corretta una « sciocchezza » che è stata compiuta e che si abbatte sul settore della cantieristica minore, che dovrebbe essere incentivato mentre invece trae da questa norma occasione di ulteriore preoccupazione.

RUGGERO SONINO, Presidente dell'Unione proprietari immobiliari. Ringraziamo il Comitato per averci offerto l'opportunità di esprimere quelle che sono le nostre esigenze nonché, purtroppo, in questo momento il grido di allarme dei piccoli proprietari nella città di Venezia.

Noi arriviamo qui a Roma forse con un giorno di ritardo, in quanto sui quotidiani di oggi si legge che un'altra

Commissione avrebbe già dato via libera al disegno di legge di conversione del decreto dell'aprile scorso, il quale prevede purtroppo il blocco degli sfratti nella città di Venezia per tre anni e, in ipotesi, per ulteriori tre anni. Riteniamo che il modo per risolvere il problema della residenzialità di Venezia non possa essere assolutamente questo e che non si possa contrabbandare per tutela della residenzialità quella che in moltissimi casi non è altro che una discriminazione tra cittadini veneziani. A Venezia tutti gli sfratti di prossima esecuzione sono stati vagliati punto per punto da un'apposita commissione prefettizia che opera in tutta Italia, ma che a Venezia ha operato in modo particolare, cioè vagliando caso per caso dopo aver acquisito e fatto esperire indagini e verifiche da parte dei vigili comunali. La commissione prefettizia ha quindi valutato caso per caso e stabilito un criterio di priorità in relazione ad uno stato di necessità.

Con il decreto-legge in questione si verrebbe a bloccare per Venezia gran parte degli sfratti, facendo nominalmente salve le situazioni di necessità. Tuttavia già adesso si sta tentando di imporre che la sospensione degli sfratti sia sottoposta all'attenzione dell'autorità giudiziaria, per cui l'unico soggetto che in questa situazione potrebbe vagliare l'esistenza o meno della necessità da parte del proprietario dovrebbe essere l'autorità giudiziaria, quindi il pretore, non si sa bene con quale strumento tecnico e con quale tipo di ricorso.

Noi facemmo le nostre rimozioni in sede locale ed avanzammo determinate richieste, indicando quali fossero le soluzioni diverse da quella dei blocchi, che non potrà mai risolvere la situazione ma potrà solo ripresentare tra qualche anno l'attuale situazione aggravata. Sappiamo che conseguenze provoca il blocco indiscriminato.

In ogni caso abbiamo rilevato l'opportunità di rivedere il testo del decreto prevedendo non tanto la sospensione dell'esecuzione degli sfratti, quanto l'assistenza della forza pubblica, attribuendo

alla commissione prefettizia la valutazione degli stati di necessità. Diversamente, ossia se le procedure esaminate dalla stessa commissione prefettizia durante il triennio passato dovessero essere valutate dall'autorità giudiziaria, si registrerebbe di fatto il blocco assoluto e totale di qualsiasi tipo di esecuzione. Infatti, in questo caso, l'autorità giudiziaria – già oberata di un carico notevole di lavoro dovrebbe esaminare centinaia di situazioni e trasmetterne i risultati al prefetto, il quale a sua volta si troverebbe costretto a rivedere il tutto per poi stabilire il da farsi.

A fronte di tale realtà, che purtroppo si protrae da circa dieci anni, vi sono i veneziani che risiedono in Venezia e non hanno altra aspirazione che di abitare nella loro città, nella propria casa.

Posto che gli strumenti ordinari utili affinché il mercato della casa possa riprendersi sono già individuati nel cosiddetto pacchetto casa presentato dal ministro Prandini, occorre agevolare la riapertura graduale del mercato locativo. Oggi a Venezia all'equo canone pari a 250 mila lire si deve aggiungere un coefficiente di vetustà dello 0,70 per cento, che incide sul costo base (già insignificante) riducendolo di circa il 30 per cento. A ciò si aggiunga che attualmente a Venezia non esiste una delimitazione del centro storico, o meglio la giunta aveva deliberato un coefficiente dello 0,90 per cento per tutta la città, ma tale provvedimento è stato annullato dal TAR e confermato dal Consiglio di Stato, per cui si può affermare che non esiste un atto di delimitazione del centro storico veneziano. Di conseguenza il piccolo – proprietario che a Venezia volesse locare un appartamento di circa 100 metri quadrati nel centro storico, otterrebbe un canone locativo inferiore alle 200 mila lire.

Se a questo si aggiunge che, come accennavo in precedenza, per poter rientrare nella disponibilità della propria casa, anche in presenza di uno stato di necessità accertato, passano almeno dieci anni, non è pensabile ipotizzare un'apertura, di qualsiasi tipo, del mercato locativo.

Occorrerebbe quindi individuare una serie di incentivi per la locazione, sia rivedendo il meccanismo perverso in virtù del quale il canone cosiddetto equo in Venezia rappresenta qualcosa di totalmente insignificante, sia prevedendo un ampliamento dei fondi sociali, a tutela delle categorie bisognose, per integrare il canone, ma soprattutto intervenendo affinché in presenza di uno stato di necessità il proprietario venga riammesso in tempi ragionevoli nel possesso della propria abitazione.

A Venezia gli immobili ci sono, ma ce ne sarebbero molti di più specie se funzionassero i meccanismi regolanti i finanziamenti previsti dalla legge speciale in favore degli interventi di risanamento degli alloggi.

Anche in questo caso l'amministrazione comunale è stata fuorviata dal tentativo di reperire immobili da destinare alla locazione. In quest'ottica, sono stati adottati strumenti perversi da noi evidenziati in sede comunale, ma che vogliamo rimarcare oggi affinché le nostre osservazioni siano recepite dal legislatore.

La giunta ha individuato dei criteri per l'attribuzione dei punteggi al fine di beneficiare dei contributi: in base ad essi però il proprietario di un immobile che dichiara di voler destinare il bene alla locazione si vede attribuire un punteggio superiore rispetto al proprietario che, abitando nella propria ed unica casa, dichiara di volerla sistemare. Ciò ha comportato che gli enti proprietari di interi stabili, come per esempio le Assicurazioni generali, dichiarando di voler destinare l'immobile ad uso locativo hanno assorbito la gran parte, se non l'intero ammontare, dei fondi disponibili. Mentre invece il piccolo proprietario che, per continuare a risiedere in Venezia, intenda ed abbia la necessità di ottenere un contributo per sistemare l'alloggio resta escluso dal bando. Ciò è avvenuto per il primo ed il secondo bando, ed ora siamo già al terzo.

È assolutamente necessario prevedere un correttivo affinché nell'assegnazione dei contributi siano valutate le esigenze legate alla casa ed al reddito.

Le linee da noi individuate riguardano quindi in primo luogo la liberalizzazione ed i contributi per accedere alla proprietà; in secondo luogo, l'eliminazione della politica dei blocchi ed infine il diritto di prelazione che la legge speciale riconoscerebbe al conduttore di immobile ad uso abitativo. Al riguardo, ricordo di aver assistito recentemente ad una seduta del consiglio comunale di Venezia, durante la quale non c'è stato un relatore che non abbia riconosciuto come tale diritto sia privo di contenuto concreto in relazione alle capacità economiche del conduttore. Viceversa, non solo si creerebbe una sclerotizzazione del mercato assolutamente negativa per i fenomeni di cui stiamo parlando, ma verrebbe disincentivata la presentazione di domande di nuova residenza: non si deve pensare solo a conservare, ma anche ad incentivare l'accesso alla proprietà. Diversamente si sancirebbe l'ennesimo incentivo alla non locazione: del resto, chi mai darebbe oggi il diritto di prelazione all'inquilino?

Nei pochi giorni di operatività del decreto che prevede il diritto di prelazione, abbiamo registrato la consegna — quasi un ostaggio — nelle mani del conduttore della « quota » del valore dell'immobile, cui è conseguita una richiesta di buonuscita pari a decine di milioni oppure il tentativo di esercizio del diritto di prelazione per acquistare l'immobile deprezzato del 30 per cento e rivenderlo a prezzo libero.

Tale tipo di politica non ha senso e men che meno ne ha se non verrà collegata all'effettivo utilizzo abitativo dell'immobile. Occorre evitare di incrementare la speculazione; l'acquisto ad un prezzo inferiore del 40 per cento di un immobile e la sua successiva alienazione ad un prezzo libero, non credo siano azioni giuste e corrette a prescindere dagli aspetti di costituzionalità della norma.

Ci rammarichiamo di non aver avuto il tempo di predisporre un documento più articolato.

PRESIDENTE. Potrete inviarglielo. Qualora l'audizione non risultasse completa, anche a causa dei nostri limiti di tempo, vi saremo grati se ci manderete, alla luce di quanto viene chiesto, una memoria aggiuntiva che sarà allegata agli atti di quest'audizione.

VALERIO LASTRUCCI, Segretario dell'Unione piccoli proprietari immobiliari. Vorrei semplicemente dire che da anni cerco di sapere dai nostri amministratori se esista un censimento del patrimonio pubblico immobiliare e da anni non ricevo risposta. Quindi chiedo al Comitato che sia compiuta un'indagine in proposito.

PRESIDENTE. Ne abbiamo parlato proprio questa mattina nel corso di precedenti audizioni.

ARMANDO PIAZZA, Console della Compagnia lavori portuali. Abbiamo chiesto quest'audizione anche in forza di un rilancio dell'assetto del porto di Venezia, che negli ultimi anni ha potuto raggiungere i 5 milioni di tonnellate di traffico. È proprio in virtù di questo rilancio — dovuto fondamentalmente all'intervento dello Stato con i provvedimenti di ripianamento dei deficit degli enti — che ci troviamo in una situazione per cui quello di Venezia, probabilmente, è l'unico ente che non è soggetto a nuovi interventi finanziari rispetto, ad esempio, a quelli di Genova o di Trieste. Ci troviamo anche in una situazione per la quale, stranamente, mentre la legge speciale individua il porto come uno degli elementi economici della città, il dibattito è tutto in negativo attorno a tale struttura, perché sembra quasi che essa non permetta il decollo economico di Venezia in quanto vincola qualsiasi intervento a favore della città stessa.

Da questo punto di vista, noi siamo convinti — ma non lo siamo soltanto noi — che il porto possa essere ciò che la legge speciale prefigura, cioè un settore trainante dell'economia cittadina: soprat-

tutto in un periodo di crisi dei settori dell'alluminio e della chimica crediamo che il porto possa rappresentare, al contrario, una possibilità di riconversione anche di forze di lavoro.

Siamo d'accordo sulle quote previste dal progetto REA (mi riferisco alla soglia di un metro e 10 per la chiusura della bocca di porto ed alla soglia di metri 14,50 per quanto riguarda i fondali), non mettiamo in discussione tale aspetto. Noi crediamo che questa fase sia fondamentale: parlo dello scavo dei canali e della loro illuminazione. Se non si interviene in questo campo non c'è possibilità di sostenere una politica di acquisizione di traffici che possa utilizzare appieno le strutture che attualmente sono a disposizione. A nostro avviso, non si tratta soltanto di questo, ma anche di sviluppare un progetto di riorganizzazione dell'assetto portuale, che preveda anche l'impiego di nuove aree in terraferma. Noi siamo favorevoli, da un lato, al progetto che ha presentato il provveditorato al porto per quanto riguarda la realizzazione della stazione passeggeri, ma dall'altro lato siamo anche preoccupati. Siamo favorevoli perché pensiamo che una città come Venezia debba avere una struttura adeguata; ma siamo preoccupati perché una linea che sostenga sostanzialmente solo la stazione passeggeri come vero elemento di innovazione per lo scalo della città è pericolosa e potrebbe penalizzare il porto commerciale. A parer nostro, proprio nel porto commerciale possono essere date le risposte più esaurienti in termini di presenza occupazionale.

Da questo punto di vista desidero precisare subito alcune questioni. L'area di 43 ettari che l'amministrazione comunale ha recentemente acquisito deve essere utilizzata, a nostro avviso, per attività portuali, possibilmente con destinazione a punto franco: ciò potrebbe rappresentare una grossa occasione per il porto di Venezia, così come previsto nella legge sulle aree di confine, attraverso lo spostamento dal centro storico alla terraferma. D'altra parte, noi registriamo

anche l'eterno « balletto » della cassa di colmata A. Si verificano situazioni politiche che ormai non stanno più né in cielo né in terra: da una parte vi è il grande progetto della cassa di colmata A, dall'altra si fanno e si disfano amministrazioni attorno a questo punto.

Il vero dato centrale è che non si sta muovendo nulla per dire se sul progetto di cassa di colmata si debba intervenire e lavorare, oppure se si debbano definire soluzioni alternative. Il porto di Venezia, a mio avviso, è stato fortemente penalizzato proprio da questa dimensione progettuale, che individuava nella cassa di colmata A la soluzione di tutti i problemi, e che ha fatto sì che non fosse spesa una lira a favore della portualità di Venezia, né in termini di investimenti, né in termini di adeguamento delle strutture. Nell'attuale situazione rischiamo di non avere prospettiva, di non avere progettualità. Ritengo che debba essere immediatamente prevista una serie di opere, che possono essere realizzate soltanto con l'intervento dello Stato, per adeguare la struttura portuale esistente. Infatti, se oltre allo scavo dei canali non provvederemo anche a rimodernare una serie di dotazioni tecnologiche (e definirle « tecnologiche » è quasi uno schiaffo alla tecnologia, perché probabilmente sono da considerare pezzi da esporre in qualche museo), perderemo quel recupero di produttività che è stato realizzato in questi anni, mentre la centralità di Venezia all'interno del sistema padano può rappresentare un elemento rilevante a favore del rilancio del porto della città.

Uno dei problemi che occorre affrontare concerne il traffico petrolifero. Di fronte ai disastri di Genova e Livorno, credo che nessuno possa sostenere che nella laguna si debba mantenere il traffico petrolifero. A tale proposito, ritengo si debba agire con la dovuta gradualità, anche perché lo spostamento del traffico petrolifero creerebbe indubbiamente notevoli danni; soprattutto nel settore dei servizi ne deriverebbe un innalzamento dei costi che potrebbe anche collocare Venezia, per taluni aspetti, al di fuori del

mercato del lavoro portuale. Pertanto, sarà opportuno prevedere forme transitorie di intervento e di sostegno all'occupazione e possibilmente adottare misure per riconvertire il personale. L'organico della compagnia dei lavoratori portuali è fissato dal Ministero della marina mercantile; attualmente abbiamo un esubero di circa 250 unità. Riteniamo che un programma di sviluppo per la laguna possa consentire il reimpiego di questi lavoratori in altre attività produttive, legate anche allo sfruttamento delle acque che dovranno essere opportunamente risanate.

Tali osservazioni sono espresse in un documento che consegneremo alla Commissione; siamo ovviamente disponibili a fornire ulteriori chiarimenti.

PAOLO PARISATTI, *Vicepresidente dell'Associazione spedizionieri e agenti marittimi di Venezia*. Tutti i problemi che concernono il nostro porto sono praticamente già stati esposti. Abbiamo sintetizzato in un documento, che lasceremo a disposizione della Commissione, le nostre posizioni che cercherò ora di riassumere brevemente.

Il porto è la fonte del nostro lavoro e per molti anni ha rappresentato (nel periodo tra le due guerre) un elemento di forte sviluppo per la società e per l'economia di Venezia.

Il primo problema che vorrei porre alla vostra attenzione concerne la riduzione dei fondali che in questi ultimi anni, probabilmente da quando è stato realizzato il famigerato « canale petroli », non hanno ricevuto alcuna manutenzione. Pertanto, vi sono state riduzioni dei fondali anche di 2-2,5 metri, le quali hanno comportato notevoli difficoltà ad entrare nel porto e la conseguente perdita di traffico, in quanto numerose navi sono dovute tornare indietro per dirigersi verso altri porti. Riteniamo che i fondali dovrebbero essere mantenuti ad un'altezza di 14,5 metri fino a San Leonardo, dalle Bocche di Malamocco, di 12 metri per tutti gli altri canali di Porto Marghera e di 10 metri per Venezia marittima. Essi consentirebbero comunque una ridotta

possibilità di entrata da parte delle navi che oggi sono sul mercato. Allegheremo al documento anche uno studio della nostra associazione che dimostra in termini di tonnellaggio (mi riferisco alla stazza, quindi alla portata e al pescaggio) quali navi potrebbero entrare a Venezia con questi fondali.

Pertanto, si tratta di un grosso problema che vorremmo veder risolto al più presto in quanto limita fortemente la nostra attività, ed è riferito anche ai fondali dei canali interni di Venezia.

Un'altra questione che è stata materia di dibattito, specialmente a seguito degli avvenimenti di Genova e Livorno, riguarda l'allontanamento del petrolio dalla laguna. Si tratta di un problema molto importante che sarà risolto in sede politica, ma vorrei far presente un primo aspetto. L'allontanamento progressivo del petrolio era stato previsto negli indirizzi governativi; di contro era stata promessa per Venezia un'espansione dell'attività commerciale attraverso determinate strutture, quali le aree, e finanziamenti che lo Stato avrebbe erogato a chi gestiva il porto, al fine di offrire al movimento commerciale un servizio più economico. Sono già stati esposti i problemi che deriverebbero dall'allontanamento dei petroli dal porto, vale a dire l'aggravamento del costo dei servizi dal momento che il porto petroli, con 12 milioni di tonnellate, consente un traffico di circa 300 navi, le quali supportano in termini di servizi anche altre navi che dovrebbero riadeguare o alzare di nuovo la soglia dei costi. Peraltro, rispetto al totale del traffico petrolifero in Italia, il porto di Venezia incide in misura non rilevante: si tratta del 47 per cento a fronte del 68 per cento di Genova, del 78 per cento di Trieste, e del 51 per cento di Livorno.

Vorrei ora svolgere una breve considerazione relativamente alla sicurezza del porto San Leonardo. A nostro avviso, si tratta di un porto sicuro (salvo eventuali disgrazie che possono sempre accadere) e vorrei far presente che si trova al di là dello spartiacque delle maree. Pertanto, un eventuale spandimento di petrolio non

investirebbe la zona residenziale di Venezia, ma sarebbe diretto verso le bocche di Malamocco. Inoltre, il porto di San Leonardo è chiuso, per cui lo spandimento potrebbe essere contenuto, riassorbito e disinquinato con molta facilità.

Come ha accennato il console Piazza, in questi ultimi anni la legge speciale aveva bloccato l'espansione industriale ma non quella commerciale. Tuttavia, per vari motivi, da più di venti anni nel nostro porto non si realizzano investimenti strutturali, come banchine, gru e strade, dando la misura della difficoltà del lavoro sia dal punto di vista del disbrigo delle navi sia dal punto di vista della logistica dell'entrata ed uscita delle merci con i mezzi di trasporto.

Un altro punto che vorrei focalizzare concerne l'importanza del punto franco. Oggi esso esiste su un'area molto limitata, praticamente non utilizzata, cioè quella di San Basilio. Qualora venisse spostato in un'area adatta, con possibilità di accesso al mare, il punto franco potrebbe rappresentare una grossa occasione di investimento e di lavoro, aumentando automaticamente l'*hinterland* di Venezia che va dal sud della Germania ad una parte della Svizzera; quindi potremmo arrivare, geograficamente ed economicamente, oltre Milano ed a tutta l'Emilia.

La stazione passeggeri rappresenta certamente un fatto auspicabile, anche se naturalmente lasciamo agli architetti e ai tecnici il compito di realizzarla. Si tratta, comunque, di un'esigenza reale in quanto negli ultimi tempi il traffico passeggeri a Venezia è notevolmente aumentato.

A fronte di tale situazione, possiamo offrire ben poco ai passeggeri; a volte, anzi, ci nascondiamo dietro qualche colonna per evitare che ci vengano rivolte critiche da coloro che arrivano con navi da sogno e si trovano in una stazione passeggeri assolutamente inadeguata.

La destinazione della marittima a stazione passeggeri determinerebbe il passaggio del traffico che la stessa marittima oggi sviluppa, il quale non è certamente trascurabile. Si tratta, infatti, di circa un milione di tonnellate di merce rappresen-

tata per il 50 per cento da impiantistica, cotone e da una parte di rottami di ferro. Tali merci, naturalmente, devono trovare spazi per essere immagazzinate a Porto Marghera.

Pertanto, pur ribadendo la necessità di realizzare una stazione passeggeri, è necessario garantire maggiori spazi per dare possibilità di lavoro e di traffico alle nostre imprese.

In conclusione, mi sono limitato ad una breve esposizione, anche perché molti dati sono contenuti nel testo che lasceremo al Comitato.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che il Comitato (a prescindere dal fatto che alcuni suoi componenti sono originari di Venezia) è perfettamente a conoscenza dei problemi di quella città. Anch'io ormai li conosco molto bene, per cui mi risulta molto facile richiamarli anche solo attraverso accenni.

Comunque, invito i nostri ospiti a farci pervenire tutta la documentazione in loro possesso, che sarà pubblicata in allegato ai lavori del Comitato.

Prima di cedere la parola ai colleghi che intendono intervenire, desidero precisare che essi, oltre a formulare domande, svolgeranno certamente alcune considerazioni in quanto intendono confrontare i loro punti di vista con quelli dei nostri ospiti.

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero in primo luogo ringraziare, alla presenza di tanti operatori economici della città di Venezia, i componenti della Commissione ambiente che, avvalendosi anche di un dibattito precedentemente svolto in occasione della reiterazione del decreto-legge per Venezia, hanno consentito finalmente che lo stesso decreto-legge possa essere esaminato dalla Camera nella seduta di lunedì prossimo.

A tale riguardo, mi auguro che siano maturate le condizioni affinché quel decreto possa essere convertito entro i tempi previsti dalla Costituzione, compatibilmente con il calendario della Camera e del Senato.

Nel suddetto decreto-legge sono state inserite alcune richieste minime che erano state avanzate sia dagli artigiani sia dagli albergatori veneziani e che non rappresentano certo un rifiuto all'applicazione delle leggi. Si tratta, infatti, soltanto di prevedere un periodo di transizione al fine di consentire che le disposizioni della legge prevedano il tempo di maturazione necessario per giungere comunque ad una regolarizzazione, anche per quanto riguarda gli scarichi non nocivi. In proposito, vorrei riallacciarmi ad un'osservazione dell'onorevole Pelligani relativamente ad una norma transitoria, e non permanente, sulla quale la magistratura aveva incontrato difficoltà di interpretazione anche nei riguardi degli artigiani. Si tratta comunque di un fatto importante anche per la Commissione ambiente, in quanto le deroghe di questo genere sono ovviamente e giustificate molto ostacolate. In questo caso, tuttavia, è stato possibile procedere in tal senso a seguito della particolarità dei problemi di Venezia nonché dell'inerzia da parte del Parlamento e del Governo in riferimento all'emanazione di una norma volta a fare, se non vivere, almeno « vegetare » le aziende produttive artigianali, industriali e del settore alberghiero.

Ho svolto tali considerazioni anche per introdurre un concetto che a mio avviso non è stato sufficientemente illustrato nell'intervento del signor Dehecchi; mi riferisco alla perimetrazione del centro storico di Venezia, sulla quale si è soffermato anche il rappresentante dell'UPI.

Al riguardo, si deve tenere conto che il centro storico di Venezia è diverso da quelli delle altre città, in quanto ogni isola era e può essere ancora un sistema in sé perfetto.

Conseguentemente, il riferimento alla presenza delle attività artigianali è assolutamente indispensabile per il riequilibrio di un sistema sociale che nel tempo è stato alla base dell'esodo dei cittadini da Venezia. In tal senso, condivido le osservazioni dei rappresentanti dell'UPI: è

inutile, infatti, condurre una battaglia contro l'esodo facendo riferimento esclusivamente alla questione della casa. Quest'ultima certamente rappresenta un problema importante, ma è essenziale anche fare in modo che Venezia non diventi un « dormitorio » di persone dedite ad attività svolte al di fuori della città e che quindi non creano ricchezza per Venezia. In tal modo, infatti, si finirebbe con il disgregare il tessuto sociale della città.

Desidero, inoltre, precisare, che mediante le audizioni che stiamo svolgendo ci proponiamo di valutare quali siano i limiti di una possibilità di completamento delle leggi di salvaguardia per Venezia in riferimento alla parte attualmente deficitaria, che riguarda il rilancio socioeconomico della città. Ecco perché credo che anche le categorie debbano compiere uno sforzo per raggiungere un'intesa tra loro e non considerare nell'elaborazione della proposta riguardante Venezia solo la propria esperienza settoriale, trovando viceversa una forma articolata di raccordo; in tal modo, il Parlamento potrà elaborare una sintesi basata su una discussione che non veda il prevalere di un settore o di un altro, ma il raggiungimento di una posizione di equilibrio.

A mio avviso, nel documento presentato, anche a nome delle altre associazioni, dal signor Dehecchi ritroviamo questa concezione, che si collega direttamente all'impostazione già configurata dal console Piazza e ripetuta anche dai rappresentanti degli agenti marittimi, che quasi quasi vorrei chiamare rappresentanti degli utenti del porto.

Allora, prima di tutto rivolgo loro una domanda sul calo di attività degli agenti marittimi all'interno del porto di Venezia. Una volta, con un traffico minore dell'attuale, avevamo una richiesta di presenze di agenti marittimi molto più consistente, mentre Venezia costituiva un punto di riferimento particolarmente importante nel sistema nazionale e in quello di penetrazione del centro Europa, punto di riferimento che in questo momento risulta molto indebolito.

Tra l'altro, avendo avuto modo in passato di colloquiare con tali rappresentanti, avevo chiesto – senza essere esaudito – dati sufficienti per valutare gli effetti sul porto di Venezia della nuova legge sulle aree di confine, con gli incentivi e la posizione di privilegio che è stata data al porto di Trieste, anche nel settore della contrattazione finanziaria e assicurativa. Evidentemente, questo si collega anche alla concezione esposta dal signor Piazza della funzione del porto franco; se manterrà le attuali prerogative, esso si troverà sempre in condizioni di estrema inferiorità rispetto ad un porto franco che si trova ad appena cento chilometri di distanza (non posso misurare tale distanza in miglia marittime, perché non ricordo neppure quanto lungo sia il percorso che può fare una nave).

Pertanto, essendo stata proposta una teorizzazione del fatto dal signor Dehecchi, la nostra Commissione dovrà valutare attentamente anche gli effetti che si produrranno nel momento in cui Venezia ed un certo territorio diverranno città metropolitana. Quest'ultima si troverà inserita anche ipoteticamente in un'area metropolitana, con un sistema di livello istituzionale che si potrà contrapporre ai compiti ed ai fini della legge speciale per Venezia ora in vigore o provocherà alcune sovrapposizioni; ciò potrebbe determinare nell'avvenire ulteriori complicazioni non solo rispetto alla prosecuzione dell'impianto di salvaguardia fisica, ma soprattutto con riferimento alla necessità di procedere alla rivitalizzazione socio-economica della città.

Se venissero fornite ulteriori precisazioni su questo punto – il mio invito è rivolto a tutti – credo che faremmo cosa utile al proseguimento dei lavori della Commissione.

GIOVANNI PELLICANI. L'onorevole Rocelli ed io siamo tra coloro che assicurano costantemente in simili circostanze la loro presenza, insieme al presidente, il quale – desidero dargliene atto – segue i nostri lavori con puntualità, quasi con « tigna ». Ciò non vuole suonare come un

rimprovero verso i colleghi che non possono essere presenti, anche perché le giornate sono pesanti. La mia affermazione nasce dal fatto che la settimana scorsa la stampa locale ha riportato giudizi sconsolati di alcuni rappresentanti di operatori economici e via dicendo, quasi che non si volesse dare attenzione ai problemi di Venezia. Al contrario, possiamo assicurare che vi sono alcuni « fedelissimi » delle audizioni...

PRESIDENTE. Alcuni « presenzialisti » seri !

GIOVANNI PELLICANI. Credo che alla fine questo lavoro, ancorché non seguito direttamente, produrrà una ricaduta maggiore di quello che si era pensato all'inizio, nonché di quello che si ritiene in certi ambienti cittadini e – perché non dirlo – in alcuni settori politici; probabilmente, tutti sono maggiormente interessati a quello che accadrà la settimana prossima durante l'esame del decreto-legge, secondo la teoria del « meglio l'uovo oggi che la gallina domani », per cui è meglio prendere l'uovo oggi, visto che oltretutto di galline se ne vedono poche.

Questa è, a mio avviso, la sostanza di certi umori che abbiamo raccolto; anche durante questa audizione vi è stata l'eco di alcune preoccupazioni. In merito alla questione dei natanti, non è questa la sede, ma il problema sarà ripreso nel luogo e nel momento opportuni.

In ordine ad altre questioni che sono state sollevate con riferimento al decreto-legge che verrà esaminato lunedì, certamente i suggerimenti e le valutazioni espresse risulteranno utili; tuttavia, alcuni dei soggetti si identificano in tale posizione, altri no; quindi ognuno valuterà come tenerne conto. Tra le diverse questioni, una riguarda l'esigenza che il diritto di prelazione non venga vanificato da successivi atti; dovremo tenere presente tale indicazione.

Altre questioni non investono la nostra competenza: il modo in cui vengono

divisi i contributi riguarda il consiglio comunale di Venezia. Si può discutere, ci si può confrontare, ma sarebbe sbagliato se un domani tentassimo di attribuire al Parlamento il compito di definire criteri. Tali compiti devono essere demandati ai consigli comunali, i quali decideranno di apportare le necessarie rettifiche in seguito ad un confronto, che certamente vi è stato, è in corso e vi sarà.

Prima di rivolgere le domande, desidero formulare una premessa, che ritengo doveroso esprimere — mi scusi il presidente se prolungo il mio intervento di qualche minuto —, dal momento che gli atti restano.

In questi ultimi anni era stata accettata la teoria che ormai per Venezia occorresse evitare qualsiasi legge speciale e che le leggi ordinarie fossero più che sufficienti. In base alle audizioni finora svolte mi sembra che tale teoria si dimostri non fondata; semmai emerge che non sono positivi alcuni interventi speciali incompleti. Questi risultati ci confortano sull'utilità dell'indagine, a conclusione della quale sembra definirsi una linea, cioè che occorre procedere in via ordinaria per quegli interventi che rappresentano, anche dal punto di vista ideologico, la volontà di salvaguardia e risanamento di Venezia, mentre occorre «specializzare» una serie di esigenze particolari.

I commenti che abbiamo ascoltato in questa audizione lo testimoniano, così come quanto ci è stato riferito nel corso della precedente dal rappresentante del Consorzio Venezia servizi, il quale ha spiegato che il costo di costruzione per metro quadro a Venezia non rientra negli *standard* delle altre città, neppure in quelli riferiti a Roma. Tale peculiarità emerge di continuo, sui grandi problemi e sulle questioni elementari. Occorre allora trovare la giusta coniugazione tra le due esigenze nel senso di non negare l'ordinario e di sfruttare la specializzazione per utilizzare meglio l'ordinario stesso. Vi è poi bisogno di grandi progetti che siano mirati rispetto alla situazione esistente.

Per quanto riguarda quelle che, per definizione, facciamo rientrare nell'ambito delle attività produttive minori (per dimensioni e non per importanza; anzi, sono quelle che possono avere un ruolo nel futuro di Venezia) i dati sono preoccupanti. In base alle proiezioni che avete fornito, si sarebbe verificata una diminuzione del 60 per cento, il che significa che si va verso l'azzeramento, perché oltre una certa soglia questa è la prospettiva. Dunque, bisogna individuare gli strumenti per riattivare le possibilità di iniziativa. Credo che da parte di tutti debba essere compiuto uno sforzo e, per quanto ci riguarda, i vostri suggerimenti costituiranno materiale importante per le decisioni che potremo assumere. Anche se non riusciremo a raggiungere l'obiettivo, vogliamo lasciare una traccia per chi verrà dopo di noi e potrà realizzare gli obiettivi indicati anche in base ai risultati di questa indagine, che vogliamo perciò completare.

Abbiamo ascoltato, prima di voi, i rappresentanti del Consorzio Venezia servizi. Alcune delle proposte avanzate possono non essere condivisibili, ma devono comunque essere prese in considerazione. Mi ha colpito l'esempio che ci è stato fatto: al momento di esaminare la possibilità di spostare un edificio in relazione all'opera di risanamento dell'ex istituto Colletti, è risultato che in un comparto vi erano 18 appartamenti occupati e 17 liberi. Se il risanamento segue una visione meno parcellizzata, si potrà mettere in moto un meccanismo ben più consistente. Dunque, è necessario compiere una verifica.

La ripresa delle attività produttive è sicuramente legata al risanamento dell'edilizia minore, anche con riferimento ad alcune attività secondarie. Tale risanamento deve perciò diventare uno dei volani di sviluppo. In proposito, non ho quesiti da porre ai nostri ospiti; vorrei soltanto chiedere se vi siano iniziative adeguate, ovvero se il comparto delle attività produttive minori non ritenga di voler svolgere un ruolo progettuale per il prossimo decennio. Siamo alla soglia del

2000 e bisogna avere iniziative per il domani, ma anche uno scenario realistico a portata di mano.

Per quanto riguarda il porto, le lamentele sono sempre le medesime. Il Parlamento non è il solo responsabile della situazione ed anzi vi sono iniziative che consentono, al di là dei piani, che si affermino determinati indirizzi. Se facesimo un raffronto tra quanto doveva accadere ed i risultati che sono stati ottenuti, constateremmo che spesso è accaduto il contrario di quanto preventivato. A Gioia Tauro doveva nascere un porto; è accaduto, ma non è sorta alcuna attività. A Venezia, dove sarebbe necessario un porto attrezzatissimo, questo non è stato costruito: di tutte le intenzioni resterà solo una traccia letteraria.

Vorremmo notizie più precise anche dai rappresentanti dei lavoratori portuali che costituiscono oggi una serie di imprese le quali si vanno prospettando e qualificando come attive, anzi si candidano ad essere gli eredi delle eventuali disattivazioni in altri settori.

I dati in nostro possesso risalgono a 20 anni fa, quando, tra operatori diretti ed indiretti, intorno al porto « gravitavano » circa 20 mila persone. Tale dato non è stato più aggiornato, anche se la situazione è totalmente cambiata (oggi si parla di 400 operatori). Avremmo bisogno, quindi, di dati più recenti.

In relazione all'ubicazione delle aree portuali, il signor Piazza non può certo porci domande, anzi, siamo noi, come Commissione d'indagine, a doverle porre. Pertanto, vorrei sapere se vi sia ancora bisogno, e se sia nei vostri progetti, la cassa di colmata A. Il provveditore al porto ha dichiarato che, a suo avviso, l'ipotesi sarebbe interessante, però, stante il vincolo posto dal Ministero dei beni culturali, la ritiene fuori dai programmi. Il presidente della regione, invece, ha detto che, in proposito, intende portare avanti una battaglia, per far sì che il comitato di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984 si pronunci per l'utilizzazione della cassa. Sono emerse altre posizioni che non richiamo: è dai tempi

di Cornaro che esiste il fronte al mare e il fronte al porto; sono 600 anni che si discute, quindi non ci si può meravigliare se occorrono 30 anni per decidere un progetto. Però, i problemi sono complessi ed è necessario stringere i tempi. Per questo chiediamo quale sia la vostra opinione.

Il signor Piazza ha detto che esiste un orientamento favorevole al progetto REA. Tra l'altro il procuratore al porto ha affermato che si può procedere alle chiusure in qualunque momento perché, in ogni caso, si è in grado di recuperare l'attività portuale complessiva. Il problema semmai è costituito dai fondali alle bocche di porto o al « Vittorio Emanuele ». Anche su questo aspetto vorremmo alcuni chiarimenti.

Per quanto riguarda la questione del porto-petroli, desidero sottolineare che non è vero che se ne parla perché si sono verificati i fatti di Livorno e Genova, semmai questi hanno accresciuto l'attenzione sul problema.

Il canale dei petroli ha questo nome perché un tempo vi passavano le petroliere, esattamente davanti al palazzo ducale. Da anni si è capito che il traffico petrolifero rappresenta un certo pericolo, tanto che nel 1975 era stata prevista una sua deviazione. Però, solo qualche mese fa è stato dato incarico al Consorzio Venezia nuova di preparare il progetto. Ora è chiaro che i fatti di Genova e Livorno hanno rappresentato, in qualche modo, la goccia che ha fatto traboccare il vaso. Il provveditore al porto ha affermato che l'intervento è necessario, ma occorrerà del tempo, in considerazione delle attività connesse al porto. Ricordiamo che il porto « prende » due miliardi, senza contare le ricadute dirette e indirette. È possibile quantificare tale ricaduta?

Anche se ho simpatia — non molta — per Panfilò ed i suoi operatori, non possiamo certo dire, per salvarli, che il traffico portuale è sicuro. Bisogna comunque aggiungere il termine « relativamente », che per noi è sufficiente per affermare che il traffico petrolifero in laguna non deve esservi. Dobbiamo, quindi, cer-

care di accelerare i tempi e nel contempo di non penalizzare il porto.

Inoltre, il bacino di traffico non è infinito. Nel 1913, nel porto di Venezia, il traffico poteva essere calcolato intorno ai 3 milioni 300 mila tonnellate, anche se non vi era il petrolio. Qual è ora la prospettiva? Facendo la somma dei porti italiani, si dovrebbero movimentare 10 mila miliardi di merci, però è necessario dividere dal resto l'alto Adriatico, per il quale si è parlato di una cifra intorno ai 5 milioni. È necessario stabilire scientificamente quale sia la reale possibilità, dimensionando nel contempo le ubicazioni. Il mio approccio al problema non è ideologico, né pregiudiziale, ma — come dicevo — scientifico.

Sempre il signor Piazza ha affermato che si è in grado di contribuire ad assorbire eventuali contraccolpi che possono determinarsi sul versante industriale. In proposito vorrei alcuni dati e desidererei conoscere quali siano le prospettive, anche in relazione alla ricaduta complessiva dell'attività portuale.

PRESIDENTE. Mi pare che le questioni sul tappeto siano note a tutti, ma vorrei che i nostri ospiti rispondessero brevemente ai quesiti posti e in qualche modo commentassero quanto asserito dai commissari.

PAOLO PARISATTI, Vicepresidente dell'Associazione spedizionieri ed agenti marittimi di Venezia. Desidero innanzitutto rispondere brevemente all'onorevole Rocelli, che ha posto il problema del calo di attività della nostra categoria negli ultimi anni. In effetti, dagli anni sessanta — quando ho iniziato la mia attività — ad oggi il traffico del porto di Venezia ha subito un cambiamento: allora vi era un grande movimento di importazione (cotone, legnami, cellulose, sfarinati) che in parte comporta una maggiore richiesta di personale e di attività. La concorrenza dei porti vicini, agevolata dagli alti costi di Venezia che rendevano concorrenziali anche porti dotati di strutture inferiori, ha provocato mutamenti nella struttura del

traffico sia in uscita sia in entrata; la conseguente diminuzione del movimento commerciale ha dato luogo ad una diminuzione dei posti di lavoro che, per quanto riguarda le nostre aziende, si aggira intorno al 30 per cento.

Bisogna poi considerare le difficoltà che le nostre imprese incontrano per riuscire a sopravvivere nel centro storico di Venezia, del quale tutti conosciamo le difficoltà nel campo dei trasporti e delle comunicazione: il 70 per cento delle aziende, di conseguenza, si sono trasferite a Marghera ed a Mestre. Anche le nostre due imprese, fondate rispettivamente nel 1861 e nel 1860 da due cittadini provenienti dalle Bocche di Cattaro, stanno prendendo in considerazione l'ipotesi di stabilirsi sulla terra ferma.

Per quanto riguarda la legge di confine e la situazione di Trieste, vorrei sottolineare che quel porto ha sempre fatto concorrenza a Venezia con i contributi dello Stato: a Trieste esiste, per esempio, un fondo di incentivazione per il traffico di linea che — credo attraverso la regione — eroga miliardi agli armatori che operano in quella zona.

GIANFRANCO ROCELLI. I finanziamenti arrivano anche attraverso leggi dello Stato: Venezia è l'unico grande porto che non riceve contributi statali.

PAOLO PARISATTI, Vicepresidente dell'Associazione spedizionieri ed agenti marittimi di Venezia. L'istituto brasiliano del caffè, per esempio, ha aperto una sede a Trieste perché l'IVA viene pagata dopo 6 mesi. Si tratta di elementi che incidono sul volume del traffico.

Per quanto riguarda il problema della colmata A, cui accennava l'onorevole Pellicani, noi vorremmo avere il più presto possibile strutture che ci permettano di acquisire nuovo traffico, di lavorare meglio e di garantire la massima velocità al disbrigo delle navi.

In merito ai fondali abbiamo già detto che il progetto REA prevede delle soglie di 14,50 e 12,10. D'altra parte, l'Adriatico è un *cul de sac* nel quale operano

armatori adriatici, iugoslavi, della Finmare, del Lloyd triestino e dell'Adriatica; tutti coloro che vogliono investire in quest'ambito, però, si scontrano con l'impossibilità di entrare a Venezia con navi di medio-alto tonnellaggio (certamente la quarta generazione di *container ship* non verrà mai a Venezia perché fare il giro costa troppo, è più conveniente lasciare tutto in un porto ed effettuare la distribuzione attraverso il sistema rotaia-camion).

Sicuramente il passaggio delle petroliere a San Marco era pericoloso; non vogliamo perciò farne una bandiera, ma, a nostro parere, una localizzazione del porto petrolifero a San Leonardo non costituisce pericolo per la città.

ARMANDO PIAZZA, *Console della compagnia lavoratori portuali*. Non so se esistano risposte precise alle domande poste. Per esempio, sostenere che si è favorevoli alla cassa di colmata A, significa anche sapere che mentre si aspetta che essa venga realizzata non si farà nulla come è avvenuto in tutti questi anni. Nessun operatore portuale può esprimere un parere negativo su questo progetto, siamo però preoccupati dall'impatto che una decisione del genere può avere: un blocco da parte del Ministero dell'ambiente ed un'interruzione della mobilitazione dei cittadini.

Non riesco a capire con quali carte possiamo partecipare ad un'iniziativa promossa dal partito socialista che da un lato afferma che il futuro della portualità è la cassa di colmata A, dall'altro proprio pochi giorni fa ha costituito una giunta a Mira, nel programma della quale si esclude qualsiasi attività per la cassa di colmata A.

Il porto di Venezia non può continuare a convivere con questa ambiguità nelle scelte: è necessario cadenzare gli interventi e definire le priorità anche di natura economica.

Siamo di fronte ad una legge di riforma delle gestioni portuali, andiamo incontro alla creazione di una forte *authority* – almeno è quanto auspichiamo –

e ad una gestione del lavoro portuale effettuata direttamente dalle imprese che si mettono in concorrenza fra loro. Una simile articolazione può anche prevedere diverse localizzazioni.

Siamo anche interessati ai discorsi sulla riconversione di alcune strutture attualmente insediate a Porto Marghera, che risultano senz'altro sottutilizzate. Ci chiediamo, infatti, se le risorse disponibili, in attesa della realizzazione della cassa di colmata A, debbano diventare appannaggio di gruppi provenienti da altre regioni italiane, o addirittura dall'estero o se non sia invece preferibile che le stesse siano poste a disposizione degli operatori veneziani che dispongono di capitali adeguati a favorire un rilancio del settore.

All'onorevole Rocelli vorrei chiarire che il discorso che intendiamo proporre si ispira a criteri ben precisi. Non si tratta, infatti, di alimentare una guerra tra Venezia e Trieste, dal momento che l'esigenza fondamentale è di realizzare un sistema di portualità adriatica che abbia caratteristiche e modalità di funzionamento diverse da quella tirrenica. Infatti, nonostante le grandi navi-contenitore non approdino né a Venezia né a Trieste, ma a Livorno o a Genova, va tuttavia considerato il traffico diretto ai paesi del medio ed estremo Oriente, per il quale Venezia potrebbe rappresentare il porto ottimale.

Nel documento consegnato al Comitato sono riportate alcune previsioni, verificate anche nel confronto con esperti e con i risultati di ricerche precise, in riferimento allo sviluppo del traffico marittimo commerciale. Sulla base di tali previsioni, siamo indotti a ritenere che il volume di traffico che si registra nel porto di Venezia possa essere computato nella misura di 7 milioni di tonnellate di merci. Ciò consentirebbe di privilegiare il traffico marittimo specializzato e di incidere positivamente sui livelli di occupazione. Infatti, uno tra i fattori fondamentali che ha influito sul decremento del livello occupazionale è rappresentato dalla tipologia delle merci trasportate. Va considerato, infatti, che all'aumento quan-

titativo delle merci non si è accompagnata l'utilizzazione dei prodotti che richiedono manodopera. A nostro avviso è possibile recuperare il livello occupazionale privilegiando le merci tradizionali e quelle connesse all'impiantistica, dal momento che il traffico di tali merci destinato ai paesi del medio e dell'estremo Oriente potrebbe trovare nell'Adriatico un centro nodale per il suo sviluppo.

Quanto alla legge sulle aree di confine, nei contatti intrapresi con alcuni operatori ho avuto la conferma dell'interesse di questi ultimi ad investire su Venezia, purché non si creino disparità e discriminazioni tra Venezia e Trieste.

Sotto questo profilo va considerato che la legge antitrust andrebbe fatta valere anche in riferimento a rapporti economici quali quelli intercorrenti tra le due città, ove si consideri l'assenza di condizioni di parità sotto il profilo della concorrenza.

Nei giorni scorsi la Commissione finanze della Camera ha approvato un provvedimento in materia di tasse doganali, prorogando di sei mesi il termine per il pagamento in favore di Trieste, unico porto italiano a godere di tale beneficio.

In definitiva, in considerazione del fatto che stiamo procedendo verso un sistema di libera concorrenza, è necessario che si realizzino condizioni di parità tra i porti italiani.

Credo che nessuno, a meno che non voglia formulare proposte scherzose, possa mettere in discussione l'esigenza di trasferire il traffico petrolifero dalla laguna veneta ad altre zone. L'importante comunque è tenere nella giusta considerazione alcune esigenze fondamentali, prima fra tutte il mantenimento e lo sviluppo del livello occupazionale. Esiste indubbiamente la possibilità, procedendo ad opportuni investimenti volti ad aumentare la quantità delle merci, di compensare in modo adeguato gli squilibri che si registrano. È essenziale, quindi, procedere a consistenti investimenti che assicurino agli operatori adeguate risorse, al fine di mettere in moto un meccanismo che consenta di compensare in certi

settori la perdita di occupazione che si registra in comparti diversi.

Sperando di aver risposto in maniera esauriente ai quesiti posti dagli onorevoli membri del Comitato, mi riservo di trasmettere una documentazione integrativa.

STEFANO FALCHETTA, *Direttore dell'Associazione albergatori di Venezia*. Prendendo spunto dal documento consegnato agli onorevoli membri del Comitato e da una serie di considerazioni formulate dall'onorevole Pellicani, che ci ha richiesto indicazioni e suggerimenti su alcune iniziative possibili, vorrei richiamare l'attenzione sul problema turistico della città di Venezia. Nel corso dell'odierna audizione, abbiamo appreso che la situazione del porto, sotto il profilo sia qualitativo sia quantitativo, ha subito profonde modifiche nel corso degli ultimi anni. Per quanto mi riguarda, desidero precisare che analoga involuzione ha caratterizzato anche il settore turistico.

I dati più aggiornati dimostrano che per ogni turista che giunge a Venezia ed ivi dimora, ve ne sono da dieci a dodici che sostano in città solo per alcune ore. Di fronte al fenomeno della crescita del cosiddetto turismo giornaliero o pendolare, le infrastrutture di cui si è dotata la città sono davvero inesistenti. Penso, in particolare, al piazzale Roma ed all'utilizzazione dell'isola del Tronchetto che rappresentano, e rappresenteranno ancora di più in futuro, una scelta sbagliata per l'organizzazione ricettiva della città.

In tale contesto nessun intervento è stato destinato alla soluzione di un problema fondamentale, cioè alla selezione ed alla differenziazione degli accessi e dei percorsi distinguendo le esigenze della popolazione, dei lavoratori e degli studenti da un lato, e quelle della massa di turisti pendolari dall'altro. Si tratta di una questione fondamentale, anche perché collegata al tessuto urbano della città ed alla sua utilizzazione che, pur nel generale depauperamento del centro storico, ha portato ad individuare aree sempre più interessate dal fenomeno tu-

ristico massificato ed altre zone marginali destinate ad essere ulteriormente abbandonate.

Ho voluto richiamare l'attenzione su un problema specifico che, nella prospettiva futura, è destinato a rendere invivibile la città di Venezia.

PRESIDENTE. Va considerato, infatti, che Venezia è collocata in una posizione strategica anche in riferimento agli accessi al confine.

GIOVANNI PELLICANI. Vanno considerati anche altri aspetti più importanti!

GIANNI DECHECCHI, *Segretario dell'Associazione artigiani Venezia-Confartigianato.* Gli interventi degli onorevoli Rocelli e Pellicani hanno fatto emergere questioni rilevanti, rispetto alle quali ho l'impressione di non essere riuscito con il mio intervento precedente a far cogliere il senso di drammaticità connesso al depauperamento del tessuto socio-economico nel cui ambito operano le piccole imprese veneziane. Probabilmente non vi sono riuscito per una questione di ordine psicologico perché, vivendo da circa dodici-tredici anni le problematiche della piccola impresa a Venezia e verificando la mancata soluzione di problemi già presenti quando avevo ancora i « pantaloni corti », ho assunto un atteggiamento di scoraggiamento, ispirato ad una sensazione di inutilità. Si tratta, tra l'altro, di una sensazione che a Venezia è avvertita anche in altri comparti. I dati relativi a questo fenomeno, alla scomparsa delle imprese ed al calo geometrico di iscrizioni all'albo delle imprese artigiane presso la camera di commercio di Venezia, i dati relativi alla mobilità, all'interno del tessuto veneziano tra i vari sestrieri, seguendo flussi e logiche collegati con il discorso del turismo cui si accennava poc'anzi, e l'analisi del tasso di anzianità media dell'imprenditoria, dato oggettivo, specifico e chiaro, fanno ritenere che tra 15 o 16 anni al massimo il punto di rottura cui si è riferito l'onorevole Pellicani sarà ampiamente raggiunto

e, probabilmente, superato. Le imprese non avranno più la forza economica per affrontare la concorrenza dell'imprenditoria dell'*hinterland* immediato, che le schiaccerà e ne decreterà la fine.

Per quanto ci riguarda, di proposte ne abbiamo fatte, ma comprendo l'onorevole Pellicani quando afferma che non si può attribuire al Parlamento il compito di venire a risolvere localmente i problemi operativi e gestionali. Il Parlamento legifera in termini generali, dà indirizzi e così via, poi la realtà deve essere gestita sul piano locale, con la volontà degli amministratori e degli imprenditori. Non vi sono dubbi su questo, ma se attraverso la legislazione speciale si riuscisse a dare indirizzi precisi e chiari che servano a vincolare le persone con cui quotidianamente cerchiamo di parlare (e non sempre ci riusciamo, oppure non ci comprendiamo), allora il nostro compito sarebbe più facile, dal momento che oggi possiamo contare soltanto sulla nostra buona volontà per andare avanti con le proposte di dieci anni fa, che si trovano, appunto, ancora allo stadio di proposte. Se attraverso la legislazione, oltre ad individuare i contributi da concedere ai vari soggetti secondo le linee strategiche stabilite, con cui concordiamo, si riuscisse anche a stabilire gli indirizzi prioritari verso cui la politica per una Venezia del futuro deve essere diretta, probabilmente potremmo riuscire ad uniformarci tutti a questi indirizzi ed a procedere con pochi, ma concreti, provvedimenti.

In proposito, desidero citare alcuni esempi. Sono dieci anni che cerchiamo di far decollare il centro di interscambio merci, abbiamo fatto realizzare il progetto, lo abbiamo pagato, abbiamo dichiarato di essere disponibili, eventualmente, a modificarlo, ma questo è rimasto ancora inattuato, sebbene si tratti di un progetto che avrebbe grande importanza per razionalizzare tutto il comparto del trasporto cittadino.

GIOVANNI PELLICANI. Si tratta di un progetto oppure di una domanda?

GIANNI DECHECCHI, *Direttore dell'Associazione artigiani Venezia-Confartigianato*. È un progetto, ma non ci sono problemi, siamo disponibilissimi a modificarlo, a rivederlo e così via.

Un altro degli esempi che volevo citare riguarda i PIP. Abbiamo tre o quattro ipotesi di insediamenti produttivi da realizzare in zone strategiche del nostro tessuto urbano, ma dal 1984 i relativi piani vengono spostati dai cassetti dell'amministrazione comunale a quelli della provincia e della regione ed ora torneranno al comune. Dal 1984, quindi, non si riesce ad uscire da questa situazione, bisogna pertanto considerare che, nell'attuale situazione, cinque o sei anni per la realizzazione di un piano per insediamenti produttivi a Venezia rappresentano un tempo paragonabile ad un battito di ciglia. La gente che, dietro nostra pressione, ha costituito i consorzi

per realizzare i PIP nel frattempo si è trasferita ed oggi non vi sono più persone disponibili a pagare per realizzare tali insediamenti. La situazione, insomma, è molto difficile.

Infine, cinque o sei anni fa l'amministrazione ci ha suggerito di costituire consorzi tra imprese artigiane per ottenere l'affidamento di lavori: li abbiamo realizzati e poi abbiamo anche pagato i notai per la loro chiusura, altrimenti avremmo forse rischiato di finire in galera, dato che tali consorzi non avevano svolto neanche un minimo di attività.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti per il contributo che ci hanno fornito e li invitiamo a farci pervenire qualche ulteriore specificazione scritta sugli argomenti trattati nel corso dell'audizione.

La seduta termina alle 13,40.