

11

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 GIUGNO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,15.

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

**Audizione dei rappresentanti del
Consorzio Venezia disinquinamento.**

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per aver accolto l'invito del Comitato. Le audizioni cui stiamo procedendo ci consentono di raccogliere una documentazione molto interessante che cominceremo ad esaminare fin dalla prossima settimana, per giungere alla stesura di una relazione e alla definizione di una nuova proposta di legge in materia, o eventualmente alla modifica di provvedimenti *in itinere*: mi riferisco al decreto-legge n. 134 e al disegno di legge n. 5289, approvato dal Senato.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento. Il Consorzio Venezia disinquinamento oggi è rappresentato anche dal vicepresidente, dottor Ugo Montevecchi, che è inoltre l'amministratore delegato della FIAT-Engineering, dal direttore, ingegner Piergiorgio Baita, e dal consigliere Giovanni Sella.

Vi ringraziamo tutti per l'attenzione che avete dimostrato invitandoci ad esprimere la nostra opinione sul tema oggetto del delicatissimo lavoro che state per terminare, almeno nella fase delle audizioni. Proprio per agevolare la comprensione di talune questioni, qualora il vostro interesse si focalizzasse sulle attività del disinquinamento, abbiamo predisposto un rapporto, consistente in una rela-

zione che illustra le attività del Consorzio e l'inquadramento normativo e tecnico-giuridico in cui esso opera, e in un allegato, che descrive i primi interventi che il Consorzio, come concessionario di servizi della regione Veneto, si accinge ad effettuare; pertanto nell'allegato sono contenute le schede delle gare di appalto che abbiamo avviato ed i primi interventi di progettazione, di massima ed esecutiva, che sono stati affidati dalla regione al nostro Consorzio e da quest'ultimo iniziati.

Desidero ora illustrarvi la natura del nostro aggregato consortile. Sostanzialmente il Consorzio Venezia disinquinamento è composto dai gruppi imprenditoriali che hanno dato vita ad un altro aggregato consortile ben più noto, il Consorzio Venezia Nuova. Una quota del 50,5 per cento è detenuta dal Consorzio acque, costituito da Azienda bonifica, Italeco, SPEA, Italgenco, del gruppo IRI-Italstat; dalla FIAT-Engineering, del gruppo FIAT; dalla Technital, del gruppo Mazzi; dall'AREA-Agenzia ricerche ecologiche ambientali. Ricordo che la Technital è la società di progettazione che ha eseguito molte delle opere di difesa idraulica per il Consorzio Venezia Nuova.

Una quota del 45 per cento è detenuta dalla società consortile PVA (Progetti Veneto ambiente), che raggruppa società di ingegneria e studi professionali che hanno eseguito quasi tutti i progetti per gli enti locali e per la regione concernenti opere di disinquinamento e di fognatura, mentre alla DAM (che è una società di progettazione) è attribuita una quota del 4,5 per cento.

Qual è il rapporto che lega il Consorzio Venezia disinquinamento al commit-

tente, rappresentato dalla regione Veneto? È una prima convenzione di *service tecnico*, sotto la formula della concessione di servizi, che vede il Consorzio nella prima fase, per i primi 83 miliardi, mandare in appalto (perché il Consorzio opera nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria per l'esecuzione delle gare di appalto) progetti già affidati negli anni precedenti dalla regione Veneto a società e a studi professionali veneti; il Consorzio assiste la regione nel mandare in appalto, nel dirigere i lavori e nel controllarli, appunto per l'importo di 83 miliardi. La regione ha ripartito il finanziamento di 18 miliardi per la costruzione delle opere fognarie dei comuni di Mira e Campagna Lupia ed ha altresì affidato al Consorzio l'incarico di redigere il piano guida per il disinquinamento della laguna di Venezia. Quando nel gennaio del 1990 la giunta regionale decise di avviare le operazioni di disinquinamento in laguna, adottò sostanzialmente un piano direttore. Alla base di tale piano vi era una specie di *master-plan* del disinquinamento, un piano guida, il quale doveva definire tutti gli interventi da effettuare sia negli 8 comuni della gronda lagunare, sia nei 95 del bacino scolante. Detto piano è in affidamento al nostro Consorzio e dovrà costituire, a norma della legge regionale n. 17 del 1990, lo strumento di programmazione regionale di base. Si tratta di uno strumento di fondamentale importanza, dal momento che l'intervento di disinquinamento deve essere approvato dal consiglio regionale proprio sulla base di un piano guida.

Pertanto, per i delicatissimi motivi che cercheremo di riassumere — peraltro credo che ne siate già a conoscenza — il piano guida ed il piano direttore rappresentano strumenti essenziali di programmazione, e solo a seguito della loro approvazione la regione può affidare la concessione definitiva per il disinquinamento della laguna.

La regione si sta ora dotando di strumenti progettuali, di direzione dei lavori e di affidamento di *service tecnico*, in attesa di poter approvare il piano

guida ed il piano direttore, che le consentiranno poi di impiegare i circa 4 mila miliardi che abbiamo stimato come fabbisogno necessario per la risoluzione dei problemi di inquinamento della laguna. Stiamo ora completando gli interventi che la legge regionale prevede anche al di fuori del piano direttore, approvati dal comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare, cioè il comitato di sorveglianza e controllo sui progetti, al quale facciamo riferimento per l'approvazione e i successivi avvii degli interventi.

Evidentemente le problematiche relative alla laguna di Venezia sono connesse a quanto avviene intorno e all'interno della laguna stessa, cioè alla salvaguardia fisica, all'assetto territoriale della terraferma e a tutti gli altri interventi che gli organismi dello Stato e degli enti locali stanno con fatica da qualche anno avviando.

A nostro avviso, il problema del disinquinamento non può essere affrontato con le sole opere fognarie, come qualcuno in passato ha voluto far credere; si tratta, infatti, di un intervento complesso che deve essere inserito in un quadro di programmazione generale, di controllo e coordinamento degli interventi e che non deve essere imposto dall'esterno, avendo bisogno, anzi — ripeto — di un coordinamento interno per far sì che l'integrazione con gli interventi esterni sia sempre garantita. Pertanto, non abbiamo nulla da eccepire se vi è la volontà di realizzare un *master-plan* di tutti gli interventi, ma certamente non è questa l'esigenza più immediata, poiché tale piano si rende necessario proprio quando gli strumenti non riescono a coordinarsi tra loro. Se invece gli interventi si realizzano in un quadro di programmazione unitario e con gli organismi esistenti (mi riferisco al comitato permanente per l'ambiente lagunare, al « comitato » e al magistrato alle acque) e se gli strumenti di programmazione regionale attuati con legge funzionano, probabilmente il *master-plan* servirà per realizzare ulteriori studi e progettazioni degli interventi complessivi, ma da solo non agevolerà l'unione di

queste grandi problematiche. A nostro avviso, è il quadro di programmazione a dover essere unitario, non la singola progettazione di opere che di per sé, alla fine, ha scarso rilievo. È per questo che riteniamo che se *master-plan* deve esserci, il coordinamento tecnico debba essere attuato o da un soggetto esterno a quelli interessati al territorio, alla difesa fisica e al disinquinamento, oppure dagli stessi soggetti che sono interlocutori dello Stato e degli enti locali per tali attività.

Pur non volendo ripetere la sequenza delle considerazioni esposte nel rapporto che vi consegneremo, che peraltro ho cercato di sintetizzare, mi preme menzionare un ulteriore aspetto che ritengo rilevante. Oltre alle problematiche di coordinamento tecnico poc'anzi ricordate, vi è la questione fondamentale relativa alla certezza dei finanziamenti. Il quadro programmatico unitario esige un quadro finanziario certo; non vi può essere programmazione, infatti, se essa non trova rispondenza nelle risorse. Per quanto riguarda il disinquinamento, è vero che si possono prevedere risorse in affidamento da parte dello Stato e che la regione da parte sua può compiere determinati sforzi, ma è altrettanto vero (e di questo la regione sembra fortemente convinta) che è necessario reperire risorse esterne attraverso opere tariffabili. Non siamo al livello di alcune zone dove l'acqua, essendo un bene inesauribile, non si paga; pertanto, ritengo che un meccanismo, simile a quello previsto dalla normativa al vostro esame, in base al quale il bene-acqua deve essere pagato, pertanto risparmiato, andrebbe probabilmente considerato anche per le fognature. Visto che oggi le opere fognarie vengono costruite in modo frammentario, è evidente che il carico finanziario è supportabile; ma se esse venissero realizzate contemporaneamente ad una massa di altri interventi, è chiaro che le risorse non potrebbero provenire interamente dallo Stato. Pertanto, ponendosi con urgenza l'esigenza di attuare nel suo complesso l'opera di disinquinamento, poiché altrimenti si danneggia la salvaguardia fisica di Vene-

zia, è necessario ricorrere a finanziamenti esterni, quindi – ripeto – ad opere tariffabili.

Vorrei ora pregare l'ingegner Baita di fornirvi alcune indicazioni tecniche sulle opere di disinquinamento all'interno del bacino lagunare ed il loro inserimento nella programmazione regionale.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Zamorani per gli ottimi spunti di analisi che ci ha offerto. Cedo la parola all'ingegner Baita.

PIERGIORGIO BAITA, Direttore del Consorzio Venezia disinquinamento. Vorrei riprendere in parte quanto affermato dal dottor Zamorani in merito agli strumenti tecnici, cercando di descrivere in cosa consiste l'intervento di disinquinamento.

Innanzitutto, devo sottolineare che l'approccio al problema del disinquinamento della laguna è stato condotto da un'ottica piuttosto limitata, quella cioè della legge speciale. Si è spesso ragionato in termini di abbinamento tra disinquinamento e finanziamenti della legge, con tutti i limiti connessi. In realtà, al disinquinamento concorrono una pluralità di norme e di fondi diversi da quelli previsti dalla legge speciale. Il regime adottato ha fatto sì che sostanzialmente Venezia sia stata finora penalizzata; infatti, poiché si è sempre ragionato su Venezia in termini di legge speciale, la città è stata esclusa da tutto il flusso dei finanziamenti ordinari che hanno comportato interventi di disinquinamento forse più spinti in terraferma che non in laguna. Cito in proposito la legge sull'eutrofizzazione dell'Adriatico, la legge sulla difesa del suolo, la legge sull'atrazina, i FIO stessi che nella ripartizione tra regioni hanno finito per escludere Venezia, nella considerazione che tanto esiste la legge speciale, creando quindi questa perversa identità tra disinquinamento ed interventi della legge speciale.

Il piano direttore della regione intende superare questa limitazione, cercando di inquadrare in un unico strumento programmatico tutti quegli interventi che contribuiscono alla rimozione del carico

inquinante, che non è ancora il vero e proprio raggiungimento dell'obiettivo di qualità del corpo idrico lagunare.

Il piano direttore sostanzialmente individua innanzitutto l'ambito geografico di intervento, sia idraulico sia convenzionale; quello idraulico è rappresentato dai 90 e più comuni, quello convenzionale è ridotto ad 87 comuni, poiché si cerca di far coincidere il confine del bacino scolante con il confine amministrativo, evidentemente comprendendo o escludendo tutti quei territori dei comuni che siano solo parzialmente interessati dal limite idrografico di bacino. Se cioè un comune è interessato per una sola porzione del territorio, si valuta se la porzione sia significativa o meno ai fini dell'inquinamento; nel primo caso, tutto il comune viene incluso nella perimetrazione, mentre nel secondo tutto il comune viene escluso. Pertanto il bacino scolante convenzionale è stato individuato in 87 comuni. Specifico che si tratta di una proposta, perché all'individuazione effettiva procederà il consiglio regionale, vagliando tutte le osservazioni espresse dagli enti locali ai quali il piano direttore è stato trasmesso in base alla legge sulle procedure e sugli strumenti di programmazione.

Oltre all'ambito geografico d'intervento, il piano direttore individua i settori di generazione dell'intervento stesso e li divide in depurazione di carichi civili e industriali puntiformi, depurazione di carichi civili diffusi, depurazione di carichi agricoli di natura diffusa, interventi sui processi industriali, smaltimento dei rifiuti e risanamento del suolo, qualità dell'area, salvaguardia delle risorse idriche. Per tutti i campi d'intervento sono state individuate le tre linee di azione, suddivise in prevenzione, investimenti — cioè costruzione di opere — e gestione. In definitiva, per ogni intervento potrà essere prevalente l'aspetto delle nuove opere, quello della prevenzione o quello dell'ottimizzazione di gestione.

Il piano direttore non prevede altro e naturalmente si scontra con i limiti imposti dalla spesa: i fondi della legge

speciale non possono finanziare il piano direttore oggi; possono finanziare solo un'azione (la costruzione di opere) e solo su un settore (la depurazione dei carichi multiformi), almeno finché non verrà introdotta — mi sembra che la proposta sia contenuta nel decreto-legge in corso di esame — la possibilità di estendere l'utilizzo dei fondi speciali a tutti i settori e a tutti i tipi di azione previsti dal piano direttore.

Nell'ambito di queste linee di azione, la regione tende a far confluire (in questo senso ci è richiesta la redazione del piano guida) anche tutte le altre risorse destinabili alla depurazione e al disinquinamento della laguna sulle leggi esistenti e, possibilmente, anche sull'attivazione di meccanismi che, come diceva prima il dottor Zamorani, dovrebbero servire a coinvolgere investimenti privati. Occorre subito precisare che l'investimento privato presuppone il ritorno alla remunerazione; questo significa la possibilità di gestione. In sede di competenze gestionali oggi vi è una divisione tra l'ente che realizza e l'ente che gestisce. Facendo un discorso più immediato, l'impianto di depurazione ai sensi della legge speciale è costruito dalla regione con i fondi regionali ed è gestito a cura degli enti locali. È quindi difficile prevedere un investimento su una concessione data dalla regione, che poi oggi non ha la possibilità di dare la concessione di gestione.

Un altro problema importante riguarda gli allacciamenti fognari. Nel campo degli impianti di fognatura, risulta realizzata soprattutto negli 8 comuni della gronda gran parte delle opere previste. Pur tuttavia, solo una porzione, che mediamente è pari al 50 per cento degli abitanti, è allacciata. Quello degli allacciamenti è un problema di controllo, ma anche finanziario, perché l'allacciamento privato non può essere pagato con i fondi pubblici, tanto meno con quelli della legge speciale. Le politiche di costrizione del privato ad allacciarsi finora hanno prodotto scarsi risultati, soprattutto in centri come Venezia e Chioggia, dove

l'allacciamento eseguito male può vanificare l'intervento fognario.

Per dare un'idea del problema, dei 2 milioni e mezzo di abitanti, tra residenti e fluttuanti, da servire per il disinquinamento della laguna, il 50 per cento, ossia circa un milione e 300 mila, deve essere allacciato. Il costo medio riscontrato dell'allacciamento è di 300 mila lire a persona; moltiplicando tale costo per un milione 300 mila abitanti, si ottiene una somma di 400 miliardi di lire per allacciamenti che vanno attivati. Se il privato non viene costretto (ma oggi esistono solo multe, ordinanze dei sindaci ed inviti) non è molto disponibile; stiamo cercando di attuare un'operazione per cui il Consorzio si faccia carico dell'anticipazione finanziaria da recuperare poi intervenendo sulla tariffa di approvvigionamento idrico.

Vi sono altri settori che potenzialmente, una volta superato il problema del coordinamento tra l'ente competente per la realizzazione e quello competente per la gestione, possono produrre un reddito tariffabile, e sono i settori dello smaltimento dei reflui zootecnici, dello smaltimento dei rifiuti, della borsa dei rifiuti. Attualmente stiamo proponendo un progetto pilota per la valorizzazione dei reflui zootecnici: una volta che sia assicurata al refluo zootecnico la costanza di qualità, l'agricoltore è disponibile a riceverlo ed a utilizzarlo al posto dei concimi chimici ad alto rilascio di azoto e fosforo, ottenendo un duplice beneficio di smaltimento del refluo zootecnico e di riduzione dell'impatto di azoto e fosforo.

Credo che comunque la regione, nel quadro generale di fabbisogno, abbia proceduto ad una prima quantificazione divisa per settori d'intervento; mi riferisco ai famosi 4.233 miliardi, dai quali sono esclusi i costi di allacciamento, come dicevo prima. Occorre considerare che molti settori non sono finanziabili sulla legge speciale, anzi, solo il punto a) oggi può trovare finanziamento sulla legge speciale. Qualora gli interventi venissero estesi, sulla base della proposta contenuta nel disegno di legge Prandini,

in ambito sia geografico sia settoriale, probabilmente il tutto potrebbe trovare finanziamento nei fondi della legge speciale. Tuttavia il tasso annuo che risulterebbe sarebbe abbastanza pesante, perché per utilizzare la somma di 4.233 miliardi, dilazionata nel tempo, sulla base del piano di parzializzazione dello scambio mare-laguna, cioè delle opere che modificano l'equilibrio idraulico della laguna, dovremmo aver ridotto il carico inquinante, ossia aver dato corso a tutti gli interventi strutturali entro il 1997. I fondi necessari per tali interventi rappresentano circa l'80 per cento di questa cifra. Pertanto, o non è vero che si chiude nel 2000, oppure bisogna stanziare solo per il disinquinamento in media 600 miliardi all'anno a partire dal prossimo anno. Occorre però riuscire a spendere bene questi fondi. Probabilmente bisogna escogitare qualcosa di diverso e di più funzionale della sola legge speciale per il disinquinamento, poiché se le cifre rimangono tali, con una media di 50 miliardi l'anno difficilmente si riuscirà a raggiungere l'obiettivo della qualità.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Baita per i chiarimenti di ordine tecnico che ci ha fornito.

Mi sembra che stiamo oggi affrontando uno dei punti nodali relativi a Venezia, concernente la possibilità di avviare una politica seria per disinquinare la laguna attraverso tutta la gamma degli interventi che si rendono necessari.

Tralasciando gli aspetti tecnici, di cui torneremo ad occuparci, vorrei ribadire ancora una volta che quello finanziario non rappresenta solo un problema di quantificazione delle necessità, ma anche di spesa oculata. A tale proposito vorrei sapere dai nostri ospiti come ritengono di accelerare, una volta trovato il canale dei finanziamenti, i tempi di realizzazione delle operazioni di disinquinamento. In sostanza, vorrei sapere se si ritiene possibile realizzare nei prossimi anni una serie di interventi pregnanti dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro volti ad evitare l'inquinamento.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, *Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento*. In base alle nostre previsioni l'investimento di circa 4.200 miliardi deve realizzarsi, *grosso modo*, nell'arco di otto anni, non tanto perché vi sono difficoltà tecniche ostative ad una realizzazione in tempi più brevi, quanto perché riteniamo si tratti di un periodo di tempo ragionevole. Peraltro, anche se sul piano tecnico sarebbe probabilmente possibile accelerare i tempi, occorre considerare che determinati interventi sono sequenziali ad altri. Al di là di alcuni aspetti sperimentali che dovremo valutare, non vi sono interventi di grande complessità sul piano tecnico; esiste invece una complessità di organizzazione per la quale, nella progettazione, nella programmazione e nella direzione degli interventi, l'aspetto organizzativo va sempre seguito con molta attenzione.

GIANFRANCO ROCELLI. Credo che le osservazioni del dottor Zamorani e dell'ingegner Baita abbiano contribuito a chiarire talune questioni, di cui ci eravamo già occupati, quantificando finalmente una necessità che dal punto di vista finanziario dovremo esporre nella relazione conclusiva che il presidente si accinge a proporre alla Commissione.

Ritengo che proprio tale quantificazione ci debba indurre a compiere una riflessione in ordine all'aggiornamento delle necessità globali per il completamento di tutte le operazioni di salvaguardia relative a Venezia, a Chioggia, al sistema lagunare, quindi anche al bacino scolante. A tale proposito, credo che il Consorzio Venezia disinquinamento debba procedere per l'avvenire sulla base delle indicazioni che hanno portato alla sua formazione e debba proseguire un lavoro di aggiornamento sotto il profilo tecnico-scientifico, senza duplicazioni di studi e di interventi che potrebbero causare ulteriore confusione. A tale proposito ricordo che l'onorevole Pellicani ha usato più volte, con rilievi sostanziali, l'espressione « guerra tra consorzi ». Sarei grato ai nostri ospiti se ci fornissero un contributo – tenuto conto che ciascuna parte

difende i propri interessi – anche in termini di proposte da inserire eventualmente sul piano legislativo, chiarendo le reciproche competenze affinché non sussistano sovrapposizioni, in relazione ad un discorso di coordinamento. Tale esigenza si pone anche al fine di evitare di inventare ogni volta formule nuove che, anche sul piano legislativo, ci fanno tornare indietro nel tempo. Sulla base della conoscenza tecnica e dell'esperienza maturata dai rappresentanti del Consorzio, tale contributo sarebbe per noi sicuramente importante.

La seconda questione che vorrei porre concerne l'ampiezza dei finanziamenti che stimano in circa 4.200 miliardi l'intervento cui si è riferito il dottor Zamorani, che deve essere però definito sia in riferimento alla sua prosecuzione, con le scadenze più volte dichiarate, cioè prima del 2000, sia alle possibilità effettive alle quali dobbiamo far riferimento. È inutile, infatti, continuare a parlare degli impegni di carattere finanziario, necessari per realizzare in un determinato periodo di tempo il programma, se anche il Governo non stima il riferimento temporale per la realizzazione di tutta l'azione di salvaguardia. Questo è un aspetto che non abbiamo mai affrontato con il Governo e che rappresenta una delle questioni da porre.

In merito ad una terza questione, non mi convince molto il discorso dell'ingegner Baita relativamente all'eventuale ridimensionamento del numero dei comuni destinatari dell'intervento, perché obiettivamente non credo sia il numero dei comuni a determinare il carico inquinante sulla laguna. Credo inoltre che, dato che pensiamo di realizzare un intervento risolutivo, non possiamo assumere decisioni che possono risultare anche molto relative se non conosciamo in effetti il carico proveniente dai comuni esclusi e se questo carico deve essere affrontato con determinati strumenti, anche a margine della regione Veneto, in base alle possibilità che possono essere offerte dalla legge sulla difesa del suolo, aggregando magari questi comuni ad

altra autorità di bacino, affinché il discorso sia compreso nella sua globalità.

Obiettivamente in ordine a questo programma, che per le sue dimensioni ed il suo significato può diventare esemplare in riferimento a possibili altre operazioni che possono essere realizzate all'interno del nostro paese o in altre aree d'Europa, dobbiamo fissare termini di certezza che abbiano pochi margini di inadempienza rispetto all'obiettivo che era stato posto. Infatti è sulla base di tali assicurazioni, confortate dai riferimenti tecnico-scientifici che il consorzio può offrire, che si può giustificare una spesa di queste proporzioni, la quale deve essere comunque integrata, a livello di obiettivo politico, con le altre operazioni di salvaguardia. Continuo a ricordare, infatti, che le operazioni di chiusura delle bocche di porto devono continuare ad essere registrate, per quanto riguarda il loro proseguimento, contestualmente con le operazioni di disinquinamento. Se la legge speciale attualmente in vigore ha un limite (l'onorevole Pellicani può essere testimone di quanto sto dicendo), esso è rappresentato dal fatto che a quel tempo non avevamo valutato sufficientemente il carico inquinante di carattere agricolo che incide sulla laguna, non tanto sul percorso dei fiumi e dei canali quanto per il dilavamento.

Il discorso delle fognature e dei canali a mio avviso può dare basi di certezza sufficientemente garanti sotto questo profilo. Dal punto di vista, invece, degli inquinanti che derivano dal mancato controllo delle acque, in riferimento soprattutto agli interventi con prodotti chimici sulla campagna, si tratta di un aspetto che non trovo compreso all'interno di questo programma; poiché non sono in grado di valutarlo, vorrei capire in primo luogo come si possa affrontare il problema secondo voi, in secondo luogo se siano sufficienti le risorse finanziarie messe a disposizione per il disinquinamento secondo il vostro programma oppure se siano necessari interventi incentivanti per le aziende agricole, al fine di migliorare anche a monte il sistema di

controllo sull'inquinamento derivante dalle attività delle aziende agricole.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, *Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento*. Le questioni poste sono molte. Cercherò di rispondere con la massima sinteticità possibile, nei limiti della complessità delle osservazioni dell'onorevole Rocelli, che evidentemente derivano da una tale conoscenza della materia che ci mette in posizione di sudditanza più di quanto già non siamo.

L'onorevole Rocelli ha usato una colorita espressione di guerra tra consorzi ed abilmente non l'ha riferita come sua. Debbo dire che è quello che ho più apprezzato. Se anche vi è stata questa sensazione, mi auguro che noi non abbiamo contribuito a dare questa impressione, per due motivi sostanziali: innanzitutto perché non siamo guerrafondai per natura, in secondo luogo perché il nostro intendimento è sempre stato quello di rispondere all'interesse dei soci ed al ruolo che ci è stato affidato attraverso il convenzionamento con la regione. Abbiamo sempre considerato tale ruolo esclusivamente ed eminentemente tecnico e rispondente alle sollecitazioni provenienti dagli atti amministrativi, ai quali ci siamo preoccupati di rispondere nei tempi. Abbiamo sempre evitato forme polemiche, tant'è che siamo concessionari della regione dal novembre del 1990 e non abbiamo mai utilizzato né la stampa né altri fattori di esternazione proprio al fine di evitare di dar adito a qualsiasi polemica. Non abbiamo neppure comunicato di aver firmato la convenzione con la regione; lo abbiamo fatto oggi in questa sede perché riteniamo che il Parlamento, organismo di controllo, di supervisione degli interventi e di impostazione della legislazione, debba rappresentare per noi un punto di riferimento continuo.

Per quanto riguarda i rapporti tra i soci, devo sottolineare che vi sono sempre stati fattori costanti di interesse espressi nell'uno e nell'altro raggruppamento. Quando si decise di formare il Consorzio Venezia disinquinamento i soci presenti

erano gli stessi del Consorzio Venezia Nuova e lo sono tuttora (al di là di una rappresentanza esterna del movimento cooperativo nazionale, che non era presente nel Consorzio Venezia Nuova). Pertanto le forze di appartenenza – ripeto – erano e sono sempre le stesse. Probabilmente nel corso della formazione del Consorzio Venezia disinquinamento è sorto l'equivoco che in seguito ha dato luogo ad osservazioni del tipo di quella riferita dall'onorevole Rocelli relativa alla « guerra tra consorzi ». Si è pensato inizialmente di poter svolgere gli interventi di disinquinamento della laguna con le stesse modalità di affidamento dei lavori con cui si era impostato il Consorzio Venezia Nuova, derogando cioè alle procedure comunitarie – che non sono invece derogabili, come sostenemmo all'epoca e come la convenzione con la regione stabilisce – per le opere di disinquinamento. Infatti, sia il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 sia tutte le leggi successive, compresi gli ultimi due provvedimenti in corso di esame, ribadiscono la competenza regionale per gli interventi di disinquinamento. Ciò significa che la regione è soggetta all'applicazione delle norme comunitarie e a tutta la normativa nazionale e che gli affidamenti delle operazioni di disinquinamento non possono essere effettuati – come qualcuno inizialmente ha ritenuto – con forme derogatorie. Probabilmente è stato questo l'equivoco che ha generato un'apparente invadenza di campo da parte dell'uno o dell'altro soggetto. A nostro avviso, come abbiamo ribadito anche nei rapporti inviati alla regione, l'opera di disinquinamento deve procedere in assoluto rispetto della normativa nazionale e comunitaria. Se tale condizione non si realizza, il problema certamente non ci riguarda, poiché comunque noi rispettiamo le norme di legge.

L'onorevole Rocelli ci ha invitato ad avanzare proposte in relazione alla normativa. Certamente potremmo suggerire, se ci è consentito, di tener conto di alcune necessità, una delle quali concerne l'al-

largamento del bacino scolante. Sia il decreto-legge n. 134 che il disegno di legge Prandini mi pare prevedano già la possibilità per la regione di operare non solo sugli otto comuni della gronda o sui 95 di cui si è parlato, ma anche sugli altri. Sarebbe illogico, infatti, che una forma di inquinamento così complessa e vasta, che tra l'altro rischia di vincolare o bloccare gli interventi per la salvaguardia fisica, non venisse realizzata su tutti i comuni del bacino scolante. Questo è uno dei suggerimenti sostanziali che ci permettiamo di darvi, volto cioè a confermare l'allargamento delle operazioni di disinquinamento al bacino scolante.

Per quanto riguarda il *master-plan*, mi pare si tratti di una scelta eminentemente politica a cui ci adegueremo se la vostra volontà si esprimerà in quel senso. Tra l'altro abbiamo chiesto al professor Amorosino, docente alla scuola superiore della pubblica amministrazione e all'università di Venezia, un parere sul rispetto delle normative europee, in relazione alle competenze dello Stato e delle regioni in termini di autorità di bacino regionale e di connessioni tra la legge speciale per Venezia e la legge n. 183 del 1989 sulla difesa del suolo. Si è posta tale esigenza in ordine alla predisposizione di una legge regionale ed al fine di ottenere chiarimenti circa i contorni dell'autorità di bacino regionale.

Per quanto riguarda il problema dei finanziamenti devo dire che la certezza al riguardo è un fatto nodale, ma, a mio avviso, è possibile ricorrere a finanziamenti esterni. I circa 4.200 miliardi previsti andranno valutati con i progetti esecutivi che man mano realizzeremo e la previsione di otto anni è basata su ragionamenti logici.

Pregherei ora l'ingegner Baita di explicitare gli altri due punti, relativi agli 87 comuni ed ai prodotti chimici che sversano in laguna.

PIERGIORGIO BAITA, *Direttore del Consorzio Venezia disinquinamento*. Vorrei ricolllegarmi all'ultima riflessione del dottor Zamorani relativa ai finanziamenti. Le

tecniche di valutazione degli interventi di disinquinamento, quindi di quantificazione del fabbisogno, sono particolari e non è possibile oggi compilare un elenco delle opere necessarie a disinquinare la laguna. Il settore è in evoluzione; le tecnologie di depurazione e lo scenario dei comportamenti evolvono continuamente, il terreno stesso viene posto in condizioni produttive, quindi inquinanti, diverse. Pertanto, la valutazione dei 4.200 miliardi è basata sulle tecniche relative agli scenari attuali. La determinazione, oltre alla definizione progettuale, è lasciata alla valutazione *ex post* dei singoli interventi realizzati. Se si prevede, cioè, di realizzare una rete di impianti di depurazione e, dopo averne realizzato uno, ci si accorge che l'efficacia, ai fini del miglioramento della qualità del corpo idrico lagunare, è irrilevante rispetto all'investimento, probabilmente si dovrà rivedere il piano degli impianti. Quindi, la determinazione finale deriva non solo dalla definizione progettuale, ma anche dal sistema di monitoraggio e di valutazioni *ex post* degli interventi man mano che essi vengono realizzati. In termini ambientali, infatti, non è l'esecuzione a determinare l'effetto; è proprio una gestione continua di piano.

Per quanto riguarda il numero dei comuni, giustamente l'onorevole Rocelli afferma che occorre definire una volta per tutte il perimetro; l'obiezione è talmente centrata che il consiglio regionale ha avanzato la richiesta specifica di una relazione sulle condizioni ed il contorno del bacino scolante. Tutti i comuni integralmente compresi nell'ambito del bacino scolante fanno parte del bacino convenzionale; per tutti i comuni attraversati dalla linea idrografica è stata effettuata una valutazione comune per comune, in base alla natura del carico inquinante ed alla possibilità che il comune nella futura fase gestionale contribuisca in modo definitivo al carico inquinante. Cito un esempio per tutti: oggi il comune di Padova contribuisce attraverso il canale Piovego all'inquinamento della laguna di Venezia; questo non

significa che Padova faccia parte del bacino scolante in laguna, perché una volta sistemato l'impianto di depurazione di Canordio, Padova entra nel suo bacino Brenta-Bacchiglione. La scelta è stata di comprendere lo scarico del Piovego nelle opere del piano guida, ma di escludere il comune di Padova dal territorio del bacino scolante, territorio che dovrà subire regole gestionali particolari in ordine a prescrizioni di scarichi e prescrizioni culturali; non si può spaccare in due il territorio di un comune, per cui mezzo comune, per esempio, può scaricare ad un certo tasso, ad una certa concentrazione, mentre l'altro non può farlo. Le aree escluse sono comunque marginali e sono comprese, come ha osservato l'onorevole Rocelli, nei bacini di cui alla legge n. 183 che confinano con il bacino scolante; sono escluse, per esempio, aree coltivate a mais.

Per quanto riguarda i riferimenti tecnico-scientifici e la non duplicazione di studi, effettivamente ciò costituisce un problema, nel senso che lo studio è sempre interessante, forse più del lavoro, e non richiede responsabilità operativa, per cui la produzione di studi è notevole. Noi come Consorzio non determiniamo gli studi che facciamo; siamo collegati al sistema SIRV (Sistema regionale informativo del Veneto) che ha tra i vari compiti quello di censire tutti gli studi eseguiti ed è finanziato già abbondantemente con leggi dello Stato. Il sistema è stato costituito nel 1978; recentemente finanziato, è organizzato per 12 tematiche principali. È il sistema attraverso il quale la regione svolge i suoi compiti istituzionali, cioè di rapporto con i comuni. In base al SIRV, in base alla creazione di nodi informatici finalizzati, si determina il fabbisogno di dati; quindi chi ha necessità di conoscere un dato lo chiede al SIRV.

Desidero invitare l'onorevole Rocelli ad appoggiare, se possibile, un'azione. Mi riferisco al recente piano della ricerca scientifica e tecnologica, per il quale sono stanziati 229 miliardi, previsto nel cosiddetto decreto Ruberti; il tema 7 è impor-

tantissimo per la laguna di Venezia e riguarda la ricerca di nuove forme di concimazione a lento rilascio di azoto e fosforo. L'unica possibilità per il Veneto di usufruire di questi fondi per la ricerca è la scheda predisposta dal Consorzio per la messa a punto di nuove tecniche di concimazione nel bacino della laguna di Venezia. È un progetto scientifico che abbiamo elaborato con le università di Venezia e di Padova; non so se saremo ammessi, perché mi sembra che vi siano altri orientamenti.

I provvedimenti in agricoltura, che forse rappresentano l'aspetto più importante perché meno curato, sono sostanzialmente due. Il primo consiste nella distribuzione di azoto e fosforo (i cosiddetti nutrienti) in misura maggiore del fabbisogno reale e della capacità di smaltimento del sistema. Esiste una trasformazione fisica del sistema; le reti di bonifica fin qui costruite hanno aggravato il problema, perché hanno avuto lo scopo puramente idraulico di trasferire certe portate nel minor tempo possibile al recapito finale. Il concetto idraulico è esattamente il contrario del concetto depurativo, per cui mentre una volta esistevano reti di fossi con alberi che vegetavano e che consumavano i nutrienti dati in anticipo, oggi vi sono reti di bonifica a veloce coltivazione, cioè in poco tempo le acque di dilavamento dei terreni arrivano in laguna.

GIOVANNI PELLICANI. Si tratta di inquinamento veloce.

PIERGIOGIO BAITA, *Direttore del Consorzio Venezia disinquinamento*. Sì, è inquinamento veloce. Uno degli interventi di contrasto del carico di nutriente è, oltre a quello di riduzione del consumo indiscriminato di nutrienti, quello di ritardarne l'arrivo in laguna.

Gli interventi previsti in agricoltura sono i seguenti: attività di prevenzione ed educazione agricola; trasformazioni irrigue utilizzando i contributi per il *set aside* delle colture; interventi di fitobiodepurazione ed aumento della capacità di invaso

delle reti di bonifica; gestioni dei reflui zootecnici, in modo che possano non costituire fonte di inquinamento da azoto e fosforo, ma che possano sostituire l'azoto ed il fosforo chimico, per avere così minori rilasci e tempi di percorrenza più lunghi, quindi consumo naturale di azoto e fosforo, ponendo in essere interventi di lagunaggio e di fitobiodepurazione laddove i tempi normali di coltivazione non siano sufficienti ad eliminare azoto e fosforo.

GIOVANNI PELLICANI. Non riformulerò le domande poste dall'onorevole Rocelli, che sono state molto utili per iniziare l'approfondimento di un problema centrale, sul quale la nostra riflessione non terminerà oggi, anche perché questa materia è stata affrontata più tardi rispetto alle altre, ma non perché non ne avessimo consapevolezza. Il punto è un altro: non siamo mai riusciti, o siamo riusciti molto tardi, ad individuare una tecnica adeguata di intervento, cosa che è maturata in tempi relativamente recenti.

Io sono responsabile di quella espressione un po' colorita che ovviamente non vuole essere offensiva verso nessuno; sono partito dai fatti: se volete eliminare il termine « guerra » possiamo adottarne un altro. È certo che il contrasto esiste; voi stessi avete fatto una requisitoria nel vostro documento, che ho letto velocemente, per cui vi chiedo scusa per qualche eventuale inesattezza. Sarebbe stato molto utile averlo avuto prima, perché ci sarebbe servito anche nel corso del dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge n. 134. Le posizioni sono contrastanti e voi fate una requisitoria nei confronti di altre posizioni. Il ministro Ruffolo in questa sede (ma l'aveva già affermato al Senato in sede di esame del disegno di legge Prandini) ha osservato: « L'altra colonna semplicemente non esiste perché l'azione di disinquinamento presenta due lacune: la regione non ha i mezzi finanziari per poterla svolgere e non ha neppure le strutture operative. Anch'essa è un'operazione (si tratta di una convinzione molto precisa del Mini-

stero dell'ambiente) » quando si hanno convinzioni precise bisogna essere conseguenti « che non può che essere coordinata in modo assolutamente unitario: innanzitutto deve abbracciare l'intero bacino scolante e ciò implica un sistema di ingegneria particolarmente complesso ». Il ministro ha sostenuto in modo molto preciso due posizioni: da un lato la concessione per il coordinamento (l'architave), dall'altro – insieme ad altri ministri – si è dichiarato convinto assertore della concessione unitaria (ora è prevista la facoltà, ma in origine se non erro, l'autorizzazione) da parte della regione.

Dal vostro punto di vista inficiate tale convinzione con un ragionamento che ritengo in parte condivisibile sul piano del metodo. Si è detto che non è stato mai trovato il meccanismo adeguato; a tale proposito, mi riservo di esprimere in un'altra sede le mie convinzioni, assumendone pienamente la responsabilità. Voi sostenete che occorre risolvere un problema mai risolto, quello cioè di far sì che non vi sia un unico soggetto committente, concessionario, esecutore, controllore e controllato. Qualcuno potrebbe eccepire che il controllore è rappresentato dal magistrato alle acque, ma non credo che un nano possa controllare un gigante. Si tratta di una convinzione che sostengo da molto tempo; il magistrato alle acque non può controllare alcunché perché, pur avendo sin dal 1963 poteri enormi che gli erano stati concessi dalla legge sulla laguna di Venezia, non li ha mai esercitati per il semplice motivo che non era in grado di farlo, considerato che a mala pena è in grado di realizzarlo alcune delle opere per le quali è stato incaricato.

Tuttavia, si è ritenuto di risolvere tale questione in modo contraddittorio. Si parte dal piano direttore per arrivare al piano guida, adottato dalla giunta regionale, ma credo sia inammissibile che nel 2000 tale piano non abbia ulteriori possibilità di controllo. Mi rendo conto che a volte i consigli possono risultare fastidiosi, ma a mio avviso occorrerebbe trovare altri strumenti. Ho voluto fare tale annotazione per mia memoria, anche

se comprendo che non siete voi i responsabili dell'indirizzo assunto dalla giunta regionale. Vi definite nel vostro rapporto quale « braccio tecnico » a supporto del comitato di coordinamento della legge speciale; entrate in scena, per così dire, come concessionari di servizi, assistenti tecnici, quindi, per usare un termine dei vecchi tempi, come stazione appaltante. Può essere che questo sia uno schema corretto, ma non potete negare che vi sia contraddizione, poiché coesistono due linee. Non credo di esasperare la situazione parlando di « guerra tra consorzi » poiché la contraddizione esiste non solo all'inizio, quando si deve delineare la figura, ma anche nella pratica, considerato che vi è un consorzio di cui fanno parte gli stessi soci, ma che non ha competenze in questa materia. Tuttavia, poiché l'acqua non è divisibile con i muri, comporta conseguenze idrauliche e di disinquinamento. Naturalmente i bacini sono altro e dobbiamo prendere tutti atto con soddisfazione del fatto che finalmente passiamo dal concetto di laguna a quello di bacino scolante, proponendoci di aggredire il problema in quello che è il suo bacino naturale.

Ho notato con molto interesse l'esistenza di ulteriori interconnessioni; infatti, quando è stato richiamato l'esempio di Padova, si è detto di non riportare tale comune all'interno del bacino scolante, ma di fatto esso è al suo interno. Pertanto, possiamo anche pensare ad un altro bacino, ma dobbiamo regolare adeguatamente tale interconnessione per evitare che eventuali scollature pongano in discussione un lavoro di fondo su questo o quel versante. Le interconnessioni saranno probabilmente più d'una; so che avete condotto un lavoro serio, di ciò non ho dubbi dato che il consorzio riunisce tante competenze, forze, energie, oltre alla valida esperienza dei singoli soci. Ad ogni modo, dobbiamo cercare di risolvere tale contraddizione; a tale proposito mi rammarico del fatto che dobbiamo approvare il decreto-legge n. 134 quasi a forza per non essere considerati « fannulloni ». La stampa, infatti, ci accusa di

essere tali senza considerare che abbiamo il dovere di approfondire aspetti importanti. Nel vostro documento fate una requisitoria e dite che quelle concessioni irrituali sono illegali perché sono in contrasto con la normativa CEE. Noi abbiamo proposto un emendamento che prevedeva il rispetto di tale normativa in base al quale chi è in regola può partecipare al concorso. Non ho capito l'insistenza del Governo e di altri soggetti a non volere accettare tale norma.

Pertanto, se affermate che le concessioni, eventualmente date in forza di quella normativa, sono o sarebbero in contrasto con la normativa CEE, siete in torto e state facendo un uso spregiudicato di una norma. Ma non credo che sia così visto che siete anche ricorsi a pareri illustri; quindi su questo punto rivolgo al presidente una riflessione. Un soggetto importante, indicato dalla regione per intervenire sul disinquinamento di Venezia, afferma che siamo in una situazione di violazione delle norme di legge; non sono quindi io ad inventare qualcosa e a polemizzare, senza contare poi le altre situazioni che si vanno determinando.

Ritengo pertanto che, prima di assumere decisioni definitive al riguardo, si debba disporre di un quadro completo e di pareri più decisi di quanto possano essere i vostri (con tutto il rispetto per le vostre funzioni), perché voi siete una parte, anche se rispettabilissima, e noi come Parlamento dovremo tutelarci e quindi attivare altri meccanismi. Il collega Sapia, che è più esperto di me, potrà esprimere un parere su tali questioni.

Per il resto, mi sembra che il lavoro da voi compiuto sia « a tutto campo »: parte dalla montagna e arriva in laguna. Avete schedato e fotografato il territorio e diversificato gli interventi, a seconda delle situazioni, dal più elementare al più sofisticato.

Desidero rivolgervi una domanda su quello che ritengo uno dei punti di maggiore contrasto. Il sottosegretario di Stato per il tesoro ha affermato – cito a memoria – che esistono opere sofisticate che non possiamo pensare di dare in

appalto, ma debbono essere affidate a soggetti particolarmente qualificati. Questo mi sembra il ragionamento svolto ed invito i colleghi eventualmente a correggermi. Voi che avete il compito di distribuire « i pani e i pesci », di mettere in moto il meccanismo, pensate che questa richiesta sia fondata? È impensabile che vi sia un unico soggetto che operi, con tutta questa capacità e minuziosità di intervento, dalle bocche di porto all'ultimo comune del bacino scolante; occorre una varietà di interventi, anche per rispettare l'autonomia di una serie di soggetti istituzionali. Pensate che abbia ragione chi sostiene questa tesi? So che porre tale domanda a voi è come chiedere all'oste se venda buon vino, ma ritengo che voi, esponenti di una società seria, sappiate rispondere in piena coscienza, consapevoli della posizione che ritenete di assumere e di portare avanti nelle prossime settimane.

PRESIDENTE. Non ho dubbi sul fatto che i rappresentanti del Consorzio Venezia disinquinamento siano in grado di rispondere a tutti i quesiti posti; tuttavia, poiché siamo in grandissimo ritardo, vi invito eventualmente a farci pervenire alcune risposte scritte, ferma restando, ovviamente, la possibilità da parte vostra di rispondere anche nel corso di questa seduta.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, *Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento*. L'onorevole Pellicani ha fatto riferimento ad una definizione data in questa Commissione dal ministro Ruffolo, il quale ha parlato di un architrave sorretto da una colonna, mentre l'altra colonna non esiste.

FRANCESCO SAPIO. Non è un architrave, è una mensola.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, *Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento*. Da una semplice lettura dei giornali, non si poteva venire a conoscenza dell'esistenza del Consorzio. Comunque il punto sotto-

lineato dall'onorevole Pellicani, cioè quello della diversità, è evidente nei fatti e non si può non riconoscere. Vorrei però segnalare che la diversità non deriva da fattori imprenditoriali contrapposti; i fattori imprenditoriali sono unanimi. È il problema tecnico nell'affrontare la soluzione concernente le bocche di porto e il disinquinamento che viene visto non dalle aziende, ma dalle rappresentanze politiche esterne (che evidentemente danno gli indirizzi a chi convenziona le aziende) e che si basa su un presupposto diverso.

Qualcuno ha pensato di inserire nei testi legislativi una norma – a nostro avviso forzata – che non si presta agli affidamenti del disinquinamento; altri sostengono invece che questa forzatura non è possibile, perché la normativa CEE non consente tale intervento. Pertanto, a mio avviso, la diversità di approccio al problema è molto seria e deriva non solo da visioni politiche diverse, ma anche da convinzioni tecnico-giuridiche diverse. Nello studio che abbiamo compiuto abbiamo sostenuto che il problema possa essere affrontato solo nel modo da noi indicato; è evidente che, essendo noi parte, come ha giustamente rilevato l'onorevole Pellicani, forniamo un contributo in base alla nostra capacità tecnica.

PIERGIORGIO BAITA, *Direttore del Consorzio Venezia disinquinamento*. Vorrei solo accennare ad un aspetto ricorrente: la centralità dell'impresa di costruzione in questo tipo di dibattito. Il disinquinamento è diviso in interventi propri di imprese di costruzione e interventi che con tali imprese non hanno nulla a che vedere. Gli interventi – che sono solo una parte – che possono essere ricondotti nell'ambito di attività dell'impresa di costruzione sono a loro volta suddivisi in interventi che hanno i requisiti per essere affidati con procedure di tipo amministrativo (sperimentali, cofinanziamento o esecutore obbligato) ed interventi per i quali tali requisiti non esistono. È chiaro che se esiste il requisito della sperimentali o della privata industriale, per cui

un determinato intervento non può che essere eseguito, o del cofinanziamento, la normativa europea consente che l'esecutore dell'opera sia individuato con criteri diversi da quelli della procedura concorsuale. Sostenere che si rispettano le norme CEE non significa contraddire l'affermazione del sottosegretario di Stato per il tesoro Sacconi; è sufficiente precisare che si rispettano le norme comunitarie.

GIOVANNI PELLICANI. Il sottosegretario Sacconi non si riferiva alle norme CEE, ma alle capacità ed alla necessità di un intervento mirato. Io le ho rivolto una domanda per capire; non devo difendere il sottosegretario Sacconi, perché egli non ha bisogno di essere difeso ed io non voglio farlo.

PIERGIORGIO BAITA, *Direttore del Consorzio Venezia disinquinamento*. Non intendo aprire un discorso di tipo politico, ma svolgo un intervento di tipo tecnico. Per noi è indifferente il soggetto che esegue l'opera, non abbiamo interessi esecutivi da difendere. Per questo i gruppi industriali che hanno sia l'impresa di costruzione sia l'impresa di ingegneria hanno ritenuto di dover affrontare questa partita nella forma di ingegneria, perché la pluralità dei problemi non è riconducibile solo all'impresa di costruzione. Per questo la FIAT fa « giocare » la FIAT-Engineering e non l'Impresit.

FRANCESCO SAPIO. Le ultime specificazioni sono molto puntuali. Sono convinto di questa teoria e la sostengo. Per esempio, quando si è discusso il decreto-legge n. 134, abbiamo mantenuto una linea di principio che sostenesse innanzitutto la necessità di ritenere inapplicabile la concessione unitaria prevista dalla legge n. 798 del 1984 per questa fattispecie; inoltre, per quanto riguarda la differenziazione in relazione all'affidamento delle opere, continuiamo a sostenere come in definitiva si debba comunque procedere per gara. Non è neppure possibile ricorrere alla formulazione prevista dall'arti-

colo 5 della legge n. 584 del 1977, cioè all'eccezione, perché in definitiva sono convinto che l'opera di disinquinamento non è sperimentale, pertanto, cade la motivazione per la quale si potrebbe in qualche modo ricorrere a tale ipotesi.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento. Per la verità, qualche caso di sperimentabilità esiste in laguna. Vi potranno essere interventi che affideremo direttamente in esecuzione al consorzio Venezia Nuova.

FRANCESCO SAPIO. Le opere di disinquinamento – come peraltro anche voi sostenete – non hanno in assoluto carattere di sperimentabilità; ecco perché ritengo non possa richiamarsi l'eccezione prevista dall'articolo 5 della legge n. 584.

ALBERTO MARIO ZAMORANI, Presidente del Consorzio Venezia disinquinamento. In linea programmatica non esistono operazioni sperimentali, ma in linea specifica posso dire che taluni casi vi sono stati.

PRESIDENTE. Ritengo che potremo, magari in sedi diverse, definire meglio il tema che oggi ha già avuto un primo confronto estremamente interessante e positivo. Infatti, non mi sembra che, pur scavando a fondo la questione, si possa giungere nella seduta odierna a soluzioni positive per i problemi di Venezia. Credo che nel momento in cui dovremo stendere la relazione finale dei nostri lavori chiederemo, magari informalmente, la vostra collaborazione circa gli aspetti tecnici che l'onorevole Sapiro ha cominciato ad introdurre in modo molto interessante nella discussione, che purtroppo per ragioni di tempo siamo costretti ad interrompere.

Vi ringrazio ancora per la vostra collaborazione e per il contributo offerto alla risoluzione dei problemi di Venezia.

Audizione dei rappresentanti del Consorzio Venezia 2000.

PRESIDENTE. Vorrei innanzitutto scusarmi con i nostri ospiti per il ritardo con cui ci accingiamo a svolgere la loro audizione.

Ringrazio i rappresentanti del Consorzio Venezia 2000 per aver aderito al nostro invito e cedo subito la parola al dottor De Michelis.

CESARE DE MICHELIS, Vicepresidente del Consorzio Venezia 2000. La ringrazio, signor presidente.

Preliminarmente vorrei accennare alla nostra origine. Siamo nati come Consorzio Venezia Export diversi anni fa e siamo un gruppo di imprese che si consorzio per promuovere la candidatura di Venezia come sede di un'esposizione universale. Il lavoro che abbiamo sviluppato nel corso degli anni è stato oggetto di una serie di convegni ed incontri pubblici nei quali sono stati esposti i risultati delle ricerche assegnate a diversi gruppi di studio con l'obiettivo di verificare se l'occasione specifica avrebbe consentito di compiere una serie di interventi volti a ridisegnare una funzione ed un ruolo per il centro storico veneziano, in relazione alla terra ferma e al resto della regione, analizzando contemporaneamente i possibili interventi di infrastrutturazione o di riorganizzazione del territorio. Quando, circa un anno fa, cadde la proposta di candidare Venezia come sede dell'*Expo*, le imprese consorziate si sono riunite varie volte nel territorio al fine di definire la possibilità di proseguire l'impegno che aveva nell'*export* soltanto uno strumento di convergenza di una serie di opportunità, decidendo, a larga maggioranza, di proseguire il lavoro di ricerca. Il Consorzio ha cambiato nome – si è denominato Consorzio Venezia 2000 – cultura e impresa.

Nei giorni 22 e 23 febbraio di quest'anno abbiamo organizzato a Venezia il primo convegno, nel corso del quale abbiamo presentato le ricerche che nel frattempo erano state preparate e che non erano state ancora discusse, anche perché il clima della polemica sull'*Expo* aveva a nostro avviso distolto l'attenzione dai temi specifici, in un confronto tra posizioni nettamente contrapposte. In quella sede abbiamo presentato un progetto biennale 1991-1992 che evidenzia alcuni

temi, come quelli centrali del lavoro che il Consorzio avrebbe continuato a finanziare e sviluppare nel corso di questo biennio.

Per essere molto schematici e sommarî, il Consorzio ha deciso di investire le proprie risorse e la propria attività in alcuni temi. Il primo, su cui contiamo di organizzare un primo incontro nel prossimo mese di luglio, è rappresentato dal governo dei flussi turistici nella città di Venezia. Al riguardo, già nella fase della candidatura di Venezia all'*Expo* il Consorzio aveva impegnato una società di progettazione ed organizzazione di Milano, la Società sinergetica, nel tentativo di studiare la possibilità materiale di misurare i flussi turistici, anticiparne i movimenti e costruire un sistema informativo che consentisse interventi di misura e di governo dei flussi turistici a Venezia.

Questa ricerca di base, che non è ancora un piano di fattibilità ma è un pre-studio, è stata in parte aggiornata e verrà presentata e discussa in un convegno « a porte chiuse », un seminario che dovrebbe svolgersi nel mese di luglio. Questo è il primo tema che abbiamo scelto per continuare, alla luce anche di un confronto. Il convegno sarà organizzato di intesa con l'amministrazione comunale di Venezia, in collaborazione con essa e con altre istituzioni veneziane, con la Cassa di risparmio e la Camera di commercio. Al termine del seminario, contiamo di poter ridisegnare un percorso possibile per portare avanti un piano reale di fattibilità sul tema.

La seconda area di intervento è rappresentata dal ruolo di Venezia nella nuova geografia politica del nord-est. Al riguardo, anche attraverso una serie di contatti soprattutto con l'ente regione Veneto, stiamo cercando di produrre sostanzialmente due ricerche: la prima prosegue una ricerca già avviata nella fase precedente e riguarda il circuito fieristico del Veneto e del Triveneto e le possibili soluzioni di riorganizzazione del sistema; la seconda è invece molto più ampia ed è una ricerca di scenario sul piano

direttore del Nord-Est, su tutta la tematica, sulle prospettive generali.

La terza linea di lavoro che intendiamo perseguire è quella di affrontare alcuni punti chiave del territorio veneziano, che fin dall'origine avevamo identificato soprattutto nell'oriente di Venezia (cioè l'area dell'arsenale e della laguna verso la porta del Lido) e nell'assetto della gronda lagunare e nel rapporto tra quest'ultima e la città.

Nell'ambito di tutto questo vorremmo dedicare una particolare attenzione al sistema museale veneziano, settore in cui la frantumazione dell'offerta e il disordine delle istituzioni rendono estremamente difficile l'elaborazione di una proposta; occorre verificare la possibilità di organizzare la pluralità delle offerte museali a Venezia in un discorso di sistema organico e coerente.

L'ultimo punto del nostro lavoro, che dovrebbe essere concluso al termine del biennio 1991-1992, è la preparazione di un rapporto su Venezia, cioè di un'analisi delle opportunità che ci sono state offerte, ma anche dello stato effettivo delle decisioni in ordine ai lavori. Il rapporto sarà preceduto, nel corso del 1991 e all'inizio del 1992, da un'analisi di *strategic choice*, cioè un'analisi sui progetti esistenti nell'area veneziana, sugli indirizzi che da essi emergono rispetto alle risorse raccolte o raccogliabili, sulle opportunità che ci sono state e si sono manifestate, sui meccanismi legislativi degli interventi ordinari e straordinari, cercando di evidenziare i punti di crisi e i nodi delle responsabilità. Riassumendo, sono tre le linee di ricerca fondamentali: l'area del nord-est, le possibilità di intervento sul comune di Venezia ed un'analisi dei meccanismi d'intervento (vale a dire delle ragioni del mancato o riuscito funzionamento degli stessi). È questo il nostro impegno e le società che sono ancora oggi consorziate (in questo momento 31) hanno riconfermato fiducia agli amministratori del Consorzio ed hanno dato via libera a questo progetto di iniziative che dovrebbe concludersi entro la fine dell'anno prossimo, cercando di coniugare

gli elementi di ricerca a quella specifica cultura di cui le imprese sono portatrici.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor De Michelis per averci illustrato le interessanti iniziative intraprese dal Consorzio Venezia 2000. Credo che nell'ambito del nostro lavoro, di raccolta del più ampio spettro di problematiche che interessano Venezia, la vostra presenza sia stata molto importante.

Cedo la parola ai colleghi che intendono porre domande.

GIOVANNI PELLICANI. Il Comitato permanente per i problemi di Venezia ha preso le mosse all'indomani del voto del Parlamento europeo ed italiano sull'*Expo*. Pur con motivazioni diverse avevamo tutti la convinzione che almeno una parte degli obiettivi che l'*Expo* si proponeva erano giusti anche se lo strumento, almeno a nostro avviso, non era adeguato. In particolare, la motivazione che ha mosso me ed altri colleghi – ed è per questo che do grande importanza all'incontro odierno – era che i problemi di Venezia non potevano configurarsi ed esaurirsi nell'impostazione, pur valida, del passato, poiché essa era stata in parte superata dal momento che erano stati conseguiti determinati obiettivi, era mutata la realtà e lo « straordinario » era diventato « ordinario », mentre emergevano altre esigenze che giustamente le stesse forze riunite intorno al comitato per l'*Expo* ponevano in evidenza. Ad ogni modo saltata quell'ipotesi – a mio avviso con giovamento per la città, con nocumento per il dottor De Michelis – è comunque importante che qualcosa si realizzi. L'*Expo* doveva rappresentare il motorino di avviamento per realizzare determinate opere, ma se questa opportunità non si è concretata dovremmo cercare un altro avvio. A mio avviso, falliremmo nel raggiungere il nostro obiettivo se non tenessimo conto dei nuovi elementi emersi nella realtà veneziana e non trovassimo il modo di introdurli in una normativa adeguata.

Pertanto, vorrei sapere dal dottor De Michelis quali, a suo giudizio, dovrebbero

essere gli interventi legislativi, o le azioni da intraprendere, per mettere in moto, con una visione non assistenziale, sia le energie locali sia le forze esterne, compatibilmente con l'ambiente di Venezia. Prendo atto degli studi che sono in cantiere ma desidererei conoscere, in particolare, quali misure legislative si ritiene andrebbero assunte per sostituire il « motorino di avviamento » costituito dall'*Expo*. So che il vostro gruppo ha lavorato e predisposto progetti ed a tale riguardo potremmo programmare ulteriori incontri per esaminarli. Comunque vorrei sapere – ripeto – quali sono i progetti che prioritariamente e meglio interpretano il ruolo di Venezia quale centro dell'asse nord-est e quali sono, in sostanza, le prime questioni che bisogna affrontare. È inutile infatti programmare grandi opere che poi non si realizzano; a me interessano le opere che riuscirò a vedere più di altre, come è naturale che sia per ognuno di noi. Mi riferisco soprattutto ai collegamenti, materia della quale non abbiamo mai parlato, ma che ritengo rappresenti uno dei punti nuovi che dobbiamo affrontare se vogliamo inserire Venezia nei grandi circuiti e fornire risposte ai problemi della città. Mi riferisco ai collegamenti non soltanto nei termini tradizionali nei quali si è parlato a lungo, ma ai collegamenti nuovi, più sofisticati, sia per collegare il Veneto e il suo entroterra sia per collegare il Veneto con il nord-est, perché non è possibile, come a me è accaduto, impiegare due ore per raggiungere Tolmezzo con un treno diretto.

Credo, signor presidente, che dovremmo anche cogliere l'occasione per affrontare il problema del turismo che ha cambiato segno da vent'anni a questa parte e che interessa l'opinione pubblica tanto da aver spinto all'opposizione all'*Expo*.

Per quanto riguarda l'arsenale, di cui abbiamo sempre parlato, ritengo che siamo ormai ad un punto maturo e che si pone anche qui un problema di misure legislative.

Pertanto emerge la necessità di acquisizione dei beni demaniali per conseguire

gli obiettivi di riuso indicati, che riguardano sia la zona orientale sia la zona della gronda – molto importante – sia la risistemazione della parte nord-ovest che è quella che più di altre avrà bisogno di interventi legislativi e di risorse. Infatti, non credo che i duecento ettari più pregiati del mondo si possano sistemare solo a cura e spese del comune o che il comune da solo riesca a mettere in moto un meccanismo pubblico-privato per conseguire questo obiettivo.

AMEDEO D'ADDARIO. Innanzitutto mi scuso per non aver potuto partecipare fin dall'inizio a questa importante audizione. Mi limito a richiedere fin d'ora un approfondimento su un aspetto che abbiamo visto essere tra i più rilevanti per Venezia, nel quadro anche delle iniziative della Venezia Expo 2000. Mi sembrava che uno dei temi centrali di questo progetto estremamente ambizioso ma importante, che ha incontrato difficoltà ed ostacoli, oltre a quelli determinati da posizioni di natura politica, e che probabilmente poteva essere avviato a compimento e quindi attuato in forme molto più attente di quanto non abbia consentito il dibattito su scala nazionale, fosse quello del turismo. Quello di Venezia non è un turismo qualunque, ma è particolarmente qualificato e sofisticato per alcuni versi: è un turismo mondiale, riferito ad una città in sostanza mondiale.

Nel quadro delle iniziative, anche di quelle di natura ambientale, mi è sembrato che il Consorzio Venezia 2000 fosse in un certo senso l'epicentro, il cuore, oltre che l'intelligenza, di questo tipo di progetto, a cui raccordare gli stessi interventi di risanamento, gli interventi sui beni ambientali, storico-artistici e culturali, il controllo del turismo e del flusso turistico su Venezia.

Vi chiedo pertanto, allo stato dell'arte e degli studi, quali anticipazioni possiate fornire in questa prima audizione, alla quale ne seguiranno certamente altre, che aiuteranno ad arricchire i nostri lavori e ad effettuare una programmazione legislativa che conferisca maggiore spessore

all'attenzione dello Stato nei confronti di questa straordinaria città.

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero solo far presente che, nelle valutazioni della Commissione, non possiamo ritenere che a livello centrale, nell'adozione degli atti legislativi che riterremo più opportuni in riferimento ai problemi che ci sono stati prospettati, non siano decisivi gli interventi concordati con il comune di Venezia e, in particolare, con i comuni della gronda lagunare per quanto riguarda il discorso svolto dal dottor De Michelis relativamente alla contaminazione lagunare e alla regione. Sarebbe pertanto opportuno che il Consorzio Venezia 2000 si facesse carico della predisposizione di una memoria per il Comitato.

CESARE DE MICHELIS, *Vicepresidente del Consorzio Venezia 2000*. Abbiamo consegnato al Comitato una copia di un vecchio « libro bianco » sulla vicenda dell'Expo, nonché gli atti del convegno di febbraio; domani potremo farvene pervenire altre copie.

GIANFRANCO ROCELLI. Vi chiedo se sia possibile che al convegno « a porte chiuse » da voi preannunciato siano invitati anche i rappresentanti della regione e del comune, affinché noi come legislatori possiamo avere successivamente il supporto non solo di una realtà che agisce nel privato, ma anche eventualmente della conoscenza delle parti su cui gli enti locali concordano o di quelle su cui il Consorzio, in relazione agli interessi degli enti locali, o gli enti locali stessi sono critici.

È evidente che in questo momento non possiamo dare corso ad un dibattito su questa tematica, che tuttavia ritorna nell'ambito della considerazione in ordine alla revisione della legge speciale come uno degli interventi fondamentali, che dovranno fare riferimento alla rivitalizzazione socio-economica della città, ampliata, come ha osservato il dottor De Michelis, relativamente al ruolo di questa nuova presenza di Venezia nell'ambito del nord-est.

CESARE DE MICHELIS, *Vicepresidente del Consorzio Venezia 2000*. Naturalmente si potrebbe discutere a lungo di quasi tutte le questioni poste in questa sede. Non vorrei capovolgere il giudizio espresso dall'onorevole Pellicani dicendo che l'obiettivo giusto di salvare Venezia ha avuto uno strumento sbagliato nel bloccare l'*Expo*.

Quello che mi sembra fondamentale nel tipo di lavoro che il Consorzio ha cercato di condurre è il fatto di cominciare a ripensare ad alcune opportunità che Venezia offre (per ragioni geografiche, storiche, culturali ed artistiche) come a risorse che vanno utilizzate e non soltanto come ad elementi che comportano vincoli sul territorio. Usciamo da un'esperienza culturale in cui, dopo anni di progressivo degrado e di disattenzione verso i problemi della conservazione, siamo diventati così attenti che abbiamo interpretato alcuni beni soprattutto come elementi che comportano impegni etici e morali. Accanto a questo problema che nessuno vuole cancellare, vi sono tuttavia anche risorse che offrono potenzialità di sviluppo che vanno colte.

In tal senso, credo che l'attenzione nei confronti del turismo nell'arco degli ultimi dieci anni abbia prodotto un segno troppo spesso solo negativo: il turismo è visto come un qualcosa che priva le città di uno spazio di libertà, che le consuma, le deteriora, le avvilisce. Credo invece che il turismo rappresenti contestualmente anche una grande opportunità, non solo in termini economici, per il giro d'affari che si cela dietro di esso, ma anche in termini culturali, in quanto è sempre stato uno dei grandi veicoli di comunicazione, di affratellamento, di acculturazione tra popoli lontani e civiltà diverse. Debbono pertanto essere colti tutti gli strumenti e tutte le risorse positive che la città offre.

Da questo punto di vista va rilevato (e qui è più difficile stabilire il tipo di intervento necessario, nel senso che si dovrebbe entrare in una tecnicità rispetto alla quale non sono particolarmente preparato) che alcuni dei problemi più cla-

morosi di Venezia – cito quello che più di tutti ha animato i dibattiti di questi ultimi anni, lo spopolamento – sono stati sempre affrontati in termini rigorosamente difensivi (« cerchiamo di conservare gli abitanti a Venezia ») e mai, o molto raramente, in termini propositivi. Non bisogna conservare la rara specie del residente a Venezia in naftalina. Forse è possibile che venire a Venezia (come poi scopriamo nella ricerca della seconda casa) sia un'opportunità straordinaria; si tratta di fornirla non solo a chi possiede la seconda casa, ma evidentemente aggiungendo posti di lavoro. Ecco allora che il problema, per esempio, delle destinazioni d'uso, della possibile raccolta di impresa a Venezia è fondamentale se si vuole garantire una determinata presenza; in proposito potrei trattenermi a lungo sulle mie idee personali, maturate in questi anni di lavoro, in ordine al modo in cui è costruita perfino socialmente ed economicamente questa città, ma ve lo risparmio.

Credo che da questo punto di vista siano possibili interventi legislativi molto specifici, che tuttavia non vengono effettuati da anni, né in questa legislatura né in quelle passate; si tratta di temi molto limitati, ma che potrebbero essere oggetto di un processo di riqualificazione di una serie di risorse della città. Penso, per esempio, al sistema museale. La legislazione sui musei in Italia è tra le più arcaiche, arretrate ed inefficaci, rispetto alla potenzialità di un rapporto corretto tra informazione, conservazione e diffusione della cultura, che conosciamo. Non vi sono i servizi adeguati all'interno e non esiste alcun collegamento con il sistema della comunicazione che nel frattempo è stato avviato. È allo studio da diversi anni un provvedimento, non so se di origine parlamentare o governativa, che però non ha ancora visto la luce.

La vicenda dell'arsenale è analoga. Un preliminare accordo sul futuro di quest'importante area, firmato dal Ministero della difesa e da quello dei beni culturali e ambientali alla presenza dell'amministrazione comunale di Venezia, risale, se

non erro, al 1980. Mi pare che in una delle destinazioni dei fondi della legge speciale furono stanziati 12 miliardi per il Ministero della difesa al fine di realizzare gli investimenti necessari a liberare intere aree dell'arsenale dalle servitù militari. In realtà questa liberazione ancora non vi è stata ed è ben lontana dal realizzarsi. Non vi è dubbio, quindi, che anche per l'arsenale sia fondamentale l'iniziativa legislativa anche in considerazione delle politiche che fino ad ora sono state adottate per il demanio veneziano. Da trent'anni a questa parte si sta compiendo una politica della distribuzione delle risorse demaniali che certamente non tranquillizza sulla tutela dell'unitarietà del sistema arsenale, con tutti i vincoli della convivenza con il sistema militare. Un intervento legislativo – ripeto – è indispensabile. Le soluzioni sono molteplici, se ne è parlato in diverse occasioni e potranno essere riapprofondite. Tutto ciò rientra nel discorso del governo dei flussi e del sistema dei trasporti o dei collegamenti. In una città come Venezia la domanda turistica è molto alta, ma se controlliamo nella realtà quali sono le aree e i servizi che forniamo ai turisti ci accorgiamo che essi sono molto modesti. Tra l'altro tutto il sistema dei trasporti presenta ormai strozzature impressionanti in aree come piazzale Roma, il Tronchetto e il porto. Non credo che il Consorzio Venezia 2000 disponga degli strumenti per risolvere tali problemi, ma non vi è dubbio che accordi specifici di programma con gli enti locali, secondo una logica ormai maturata nella prassi italiana per la quale il rapporto tra pubblico e privato può essere considerato sin dall'inizio come il terreno della progettualità, sarebbero sicuramente utili. Ciò indurrebbe il turismo, attraverso strumenti di governo ed itinerari differenziati rispetto alla domanda, ad una migliore organizzazione. Non è possibile pensare ancora al turismo come ad un fatto omogeneo, poiché quando le situazioni evolvono è necessario che si differenzino. In realtà offriamo lo stesso accesso, gli stessi percorsi e gli stessi servizi a tipi di

turismo – di affari, culturale e di massa – che dovrebbero avere, per quanto possibile, accessi, servizi ed itinerari non coincidenti. Peraltro credo si tratti di un'ipotesi realizzabile. Nell'ambito degli infiniti progetti che su Venezia si sono accumulati in questi anni, esistono ipotesi di infrastrutture utili a riqualificare l'offerta per il turismo professionale, culturale e di massa senza, per esempio, mescolare a piazza San Marco momenti espositivi eccezionali e momenti museali tradizionali. Se disponessimo di itinerari diversi per le diverse domande, probabilmente anche il terreno della compatibilità avrebbe tensioni e drammaticità minori.

Per quanto riguarda il convegno, volevo assicurare l'onorevole Rocelli che esso è organizzato d'intesa con l'amministrazione comunale e che saranno presenti – stiamo concordando in questi giorni il programma definitivo – anche molte aziende pubbliche che, attraverso i servizi che gestiscono, di fatto mettono in moto il turismo. L'intento è quello di far sì che il seminario, che vuole essere un luogo d'incontro tra due esperienze – quella comunale e quella del Consorzio – e di confronto tra alcuni operatori della macro impresa turistica o dei servizi e la realtà veneziana, ci possa fornire qualche indicazione operativa per consentire una valutazione esatta di un piano di fattibilità. Peraltro tale progetto non può essere gestito solo dal Consorzio Venezia 2000, dal momento che un piano di fattibilità comporta consensi, partecipazione, risorse, ma soprattutto assensi da parte degli operatori. Se i musei, i teatri o i convegni, non diventano a loro volta non soltanto luoghi dove la gente si reca ma anche aree in cui si effettua un monitoraggio dei flussi e degli spostamenti, il sistema non potrà funzionare.

Pertanto, ritengo che più che di risorse vi sia bisogno di un largo consenso per affrontare la fase sperimentale di gestione di un simile sistema, altrimenti ho l'impressione che qualsiasi tentativo di sperimentazione si risolverebbe in un palese insuccesso. Quando il progetto fu realizzato puntava essenzialmente sul forte

elemento di richiamo costituito dall'*Expo* (che secondo le stime avrebbe portato decine di milioni di visitatori) che costituiva una porta d'accesso da cui cercare di governare i flussi. Ma poiché il numero delle porte d'accesso è più ampio, risulta più complicato mettere a punto il monitoraggio; tuttavia è possibile costruire delle serialità ed è a questo che stiamo pensando. È impensabile che chiunque voglia raggiungere piazza San Marco venga invitato a ricostruire un percorso attraverso il quale arrivarci. Bisogna costruire i servizi per consentire ad un visitatore di arrivare nei luoghi che desidera senza dover ricostruire un percorso di guerra attraverso il quale arriva alla meta ma a prezzi sempre più onerosi...

GIANFRANCO ROCELLI. Ma il fascino di Venezia è anche questo !

CESARE DE MICHELIS, *Vicepresidente del Consorzio Venezia 2000*. ...e che entrano in conflitto con qualsiasi destinazione complementare al turismo che Venezia voglia scegliere. Uno dei problemi reali di Venezia è che la cosiddetta monocultura turistica tende ad espellere dalla città qualsiasi suo altro uso possibile.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor De Michelis, per la sua collaborazione e la invito ad inviarci una relazione con le proposte che il Consorzio intende avanzare.

Audizione dei rappresentanti del CNR – Istituto grandi masse.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Della Porta, direttore dell'Istituto grandi masse del CNR, per aver accolto il nostro invito.

GIANFRANCO DELLA PORTA, *Direttore dell'Istituto grandi masse del CNR*. Innanzitutto ringrazio il presidente e i componenti il Comitato per aver voluto sentire anche la voce di chi da anni – da 21 per

quanto mi riguarda personalmente – opera nell'ambito della ricerca scientifica sul territorio veneziano, perché ho sempre pensato (e l'onorevole Rocelli, con il quale ho un rapporto di amicizia da vecchia data, condivide questa mia impostazione) che la ricerca in particolare sulla laguna di Venezia, o meglio sull'ecosistema veneziano, abbia un ruolo fondamentale, come peraltro ho scritto nella breve sintesi che ho consegnato alla Commissione.

Ho parlato di ruolo fondamentale perché l'ecosistema veneziano è di estrema complessità; è sufficiente fare un *excursus* storico sull'evoluzione di questo ecosistema per vedere immediatamente che la sua storia è direttamente legata alla presenza dell'uomo. Sicuramente se non vi fossero stati insediamenti antropici e, di conseguenza, interventi che progressivamente nella storia l'uomo ha effettuato sull'ecosistema stesso, si potrebbe ipotizzare che la laguna potrebbe non esistere più, cioè si sarebbe interrata a causa degli apporti dei fiumi. Ecco perché la Serenissima deviò il Piave, il Brenta e così via.

Desidero esemplificare questo aspetto perché penso sia rilevante per comprendere quanto a maggior ragione oggi sia importante il ruolo della ricerca. Dopo aver effettuato questi interventi, la Serenissima si accorse che effettivamente la laguna non si interrava più, però si accorse anche che aumentava leggermente l'abbassamento naturale del territorio della laguna stessa. Questo si comprende: mentre prima esisteva un apporto solido da parte del bacino scolante e dei fiumi, il venir meno di tale apporto, se effettivamente evitava il prosciugamento della laguna, tuttavia non compensava più l'abbassamento che esisteva. Il ruolo della ricerca è quello di comprendere in tutti i suoi aspetti – e sono molti – un equilibrio estremamente precario che la laguna ha avuto, ha e sicuramente avrà ancora nei tempi a venire.

Attualmente sono in corso di progettazione alcuni interventi che dovranno

sicuramente essere eseguiti. È giusta l'impostazione della legge n. 798 del 1984, che prevede interventi possibilmente reversibili, cioè che si possano eventualmente eliminare nel caso in cui si individuino conseguenze nefaste per gli interventi stessi. Questo approccio è giusto, perché nonostante i molti mezzi di cui la ricerca dispone è difficile prevedere tutte le variabili che possono ingenerarsi dagli interventi stessi. Pertanto, è necessario conoscere tutti i meccanismi che regolano la laguna, intesa come una « scatola » che confina da una parte con la terraferma, dall'altra con il mare, con il fondo lagunare stesso e con l'atmosfera, e che con tutte queste quattro realtà scambia proprietà ed energia. Occorre cioè comprendere come possano essere modificati degli scambi, in particolare con una di queste grandezze, nella fattispecie il mare, oppure con la terraferma, procedendo ad eventuali mutamenti per quanto riguarda il bacino scolante: sicuramente si creano squilibri rispetto ai bilanci attuali che sono difficilmente prevedibili e che vanno seguiti con estrema attenzione. La laguna, in sostanza, è regolata da processi di scambio estremamente complessi che devono essere seguiti, lo ribadisco, con estrema attenzione.

Questo è uno degli aspetti di cui si occupano da più di vent'anni l'Istituto di cui faccio parte e l'istituto veneziano di biologia del mare, anch'esso del CNR; di ciò si occupano anche il dipartimento di scienze ambientali dell'università ed altre istituzioni anche private, tanto che Venezia ormai è un centro di eccellenza nell'ambito delle scienze marine ed ambientali. Esiste un capitale sul quale è stato operato un investimento, che deve essere non solo tutelato ma anche potenziato sia in termini di risorse e di strutture sia in termini di uomini. Infatti un centro di eccellenza nel campo delle scienze ambientali e marine, quale Venezia già si configura, lo è ancora di più se si pensa che queste risorse e queste potenzialità esistenti possono concentrarsi, come già si verifica, su un laboratorio ambientale quale l'ecosistema ve-

neziano, che è assolutamente unico al mondo e che tutto il mondo ci invidia, tant'è vero che quando organizziamo – e lo facciamo spesso – convegni scientifici incontriamo grossi problemi, perché invitiamo cento persone mentre ne intervengono duecento. Da una parte Venezia è una calamita naturale, dall'altra chi opera nel nostro settore si rende conto che non esiste un laboratorio naturale quale l'ecosistema lagunare. Venezia può diventare sicuramente un centro di eccellenza in questo campo; adesso lo è perché in qualche modo lo è diventato per partenogenesi, per autocrescita, ma penso che un investimento in questa direzione debba essere effettuato.

PRESIDENTE. Desidero rivolgerle subito una domanda, dottor Della Porta. Lei pensa che nella fase conclusiva della nostra indagine si debbano formulare proposte particolari in merito agli aspetti da lei affrontati, cioè prefigurare un'istituzione, un qualcosa di definitivo che possa garantire questa funzione di studio e di ricerca?

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero innanzitutto dare atto al professor Della Porta della sinteticità con cui ha espresso le problematiche relative a Venezia. In particolare, ritengo che l'immagine della « scatola », tra gli esempi richiamati, sia sicuramente la più efficace per far comprendere il vero nodo del problema.

Sulla base di quanto sinora emerso ritengo che, in veste di legislatori, non possiamo ritenere esaustivo un unico intervento sulla laguna poiché essa, come è già avvenuto in passato, dovrebbe andare incontro a cambiamenti. Probabilmente il suggerimento che deriva dalle considerazioni del professor Della Porta è quello di prevedere il mantenimento di un osservatorio costante sulla realtà, così come sarà modificata a seguito degli interventi, compatibili con l'ecosistema lagunare, previsti al fine del mantenimento di quanto l'uomo ha potuto realizzare nella regolazione dei fenomeni naturali. Probabilmente si tratta di un aspetto che fino

ad ora abbiamo sottovalutato dato che, come sempre accade, abbiamo previsto la costruzione di 50 mila alloggi per sopprimere alla mancanza di abitazioni senza tuttavia prevedere il mantenimento di queste opere. Pertanto credo che uno degli obiettivi che ci dobbiamo porre sia proprio quello di garantire, per l'avvenire, gli interventi realizzati.

Ogni città per vivere necessita di una realtà complessa, ma può darsi che per risolvere in modo ottimale i suoi problemi il sistema diventi incompatibile con talune attività di cui l'uomo invece ha bisogno. Dagli studi effettuati è emersa la questione del limite, in eccesso e in difetto, di tale ipotesi. Non voglio tornare ad una vecchia polemica, ma vorrei sapere se l'attività portuale è compatibile con un determinato volume di attività necessarie ad una città in decadimento anche sotto il profilo occupazionale, considerando la crisi di Porto Marghera e la situazione di smembramento del tessuto sociale, oppure se ciò non sia comunque compatibile con quanto richiesto, al livello minimo, ai fini della vitalità della città. Esiste, in sostanza, una prospettiva di quantificazione dell'utilità che, in termini socio-economici, le attività di carattere scientifico svolte a Venezia possono offrire? Si dice che la città può essere salvata restaurando i palazzi e puntando all'innovazione. A mio avviso Venezia necessita, per essere se stessa e per non essere monotematica, di un complesso di attività ben individuate. In sostanza vorremmo quasi che qualcuno ci indicasse quali sono le attività incompatibili sia con l'ecosistema sia con la filosofia di Venezia.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei rivolgere al professor Della Porta tre quesiti. Innanzitutto, vorrei sapere se ritenga adeguato l'impegno complessivo di ricerca relativo a Venezia. In passato mi era stato fatto presente dal direttore generale del CNR che Venezia era una delle aree a più bassa densità di ricerca, ma ciò mi appariva strano considerato che Venezia bene si presterebbe a tale scopo, sia

perché ha bisogno della ricerca sia perché essa è compatibile con il particolare tessuto della città. Pertanto, prescindendo dalla finalizzazione su Venezia, vorrei sapere se lei, dottor Della Porta, ritenga che la ricerca possa espandersi; se così fosse le saremo grati se ci fornirà una nota dettagliata poiché questo aspetto rappresenta una parte importante del futuro di Venezia.

In secondo luogo, lei ritiene che la ricerca finalizzata, attuata in questo momento, sia sufficientemente coordinata oppure che potrebbe esservi una maggiore redditività dell'impegno dei vari enti?

Infine, vorrei sapere se il vostro ente disponga di attrezzature adeguate anche per quanto riguarda gli impianti logistici. Pongo la medesima domanda in relazione al personale, per sapere se da parte vostra è auspicabile un potenziamento anche in tal senso.

ANNA MILVIA BOSELLI. Vorrei rivolgere al dottor Della Porta una rapidissima domanda. Nel corso dell'audizione del ministro Ruberti sul programma di ricerca relativo all'ecosistema lagunare di Venezia era emersa – e mi pare che anche lei l'abbia sottolineata – l'esiguità del finanziamento per questo programma. Si parla di 10 miliardi e, se ben ricordo, il CNR ha una convenzione per un valore di poco più di 6 miliardi di lire circa; in proposito il ministro Ruberti ha citato 24 linee di ricerca, facendo tuttavia riferimento non solo alla convenzione con il CNR, ma anche alle università di Padova e Venezia ed all'UNESCO. Il ministro ha parlato inoltre di 600 operatori e di borse di studio. Mi associo anch'io a quanto ha affermato l'onorevole Pellicani, perché sarei interessato ad avere una memoria su questa articolazione dei progetti di ricerca.

Desidero inoltre conoscere le modalità di questa articolazione, il modo in cui si determinano i progetti e gli affidamenti. Si tratta di un quesito che avevo rivolto anche al professor Ruberti, il quale era stato piuttosto vago, per cui mi ero

ripromessa di avere risposte più puntuali nelle successive audizioni.

GIANFRANCO DELLA PORTA, *Direttore dell'Istituto grandi masse del CNR*. Provvederò senz'altro ad inviare al Comitato la documentazione che mi è stata richiesta.

Innanzitutto, la domanda posta dal presidente si collega ad uno dei tre quesiti formulati dall'onorevole Pellicani, per cui cercherò di rispondere contestualmente ad entrambi. Desidero premettere che non sono veneziano, ma padovano, faccio il pendolare e quindi credo di poter vedere Venezia con occhio più critico e distaccato rispetto ad un veneziano. Concordo senz'altro con quanto ha detto l'onorevole Pellicani: Venezia è la città ideale per gli insediamenti di ricerca, come in generale, oserei dire, per gli insediamenti di attività terziarie di elevato livello, quindi in particolare anche attività di ricerca. Ritengo innanzitutto che queste ultime siano attività di elevatissima qualificazione, che attirano un turismo qualificato e non un turismo da lattina di Coca Cola; queste attività, se opportunamente organizzate, avrebbero un indotto, oltre a costituire di per sé un patrimonio di notevole valore. Penso altresì che possano indurre lavoro, perché l'università, il CNR o istituti di altro tipo necessitano di personale, di addetti. Pertanto, sono senz'altro dell'idea che Venezia sia la città ideale per questo tipo di attività.

Il presidente mi ha rivolto un quesito in ordine al tipo di proposte operative. Non è facile fornire una risposta al riguardo. Credo che operativamente si potrebbe ipotizzare, anche per essere aderenti alla realtà italiana (in questo momento mi riferisco soprattutto alla ricerca in campo ambientale, cioè mirata all'ecosistema veneziano) l'inserimento nella legge finanziaria di un capitolo *ad hoc*, prevedendo una percentuale analoga a quella dell'investimento italiano nella ricerca, che è equivalente, mi sembra, all'1,6 per cento del prodotto interno lordo. Ciò assicurerebbe già un buon

livello di attività e consentirebbe, soprattutto in vista della cadenza annuale degli investimenti e con i nuovi contratti che regolano la gestione del personale del CNR, di porre in essere iniziative su questi fondi, eventualmente anche a carattere temporaneo. Oggi si pensa infatti che l'istituto non debba diventare un monumento che non si riesce più ad abbattere il giorno in cui si ritiene che non abbia più alcuna utilità; è possibile creare anche strutture a carattere temporaneo. Si può inoltre ipotizzare un potenziamento dell'università, con borse di studio oppure con contratti di ricerca e di insegnamento.

Sono abbastanza imbarazzato nel dover rispondere al quesito concernente l'avvio di altre iniziative scientifiche, perché per me è inevitabile pensare in maggior misura al potenziamento di istituzioni che si occupano dei problemi che affronto io stesso. Certamente eviterei di creare laboratori di fisica nucleare, che richiedono apparecchiature che potrebbero configurare delle incompatibilità con la struttura della città di Venezia. Occorre pertanto compiere scelte molto oculate. So che esiste una proposta dell'UNESCO-UNIDO, in fase di avanzamento, relativa ad un centro internazionale per le scienze marine, simile all'Istituto di fisica teorica di Trieste, teso all'insegnamento di determinate materie (in questo caso parliamo di scienze marine) a studenti provenienti dai paesi del terzo mondo; si tratta di iniziative estremamente congrue rispetto al tessuto sociale e culturale di Venezia.

GIANFRANCO ROCELLI. Per esempio, gli orti botanici o gli acquari nelle isole sarebbero compatibili?

GIANFRANCO DELLA PORTA, *Direttore dell'Istituto grandi masse del CNR*. Ritengo senz'altro di sì, in linea di principio. Per quanto riguarda gli orti botanici, occorrerebbe verificare se il terreno si presti a determinate colture; questo non posso dirlo perché non rientra nell'ambito delle

mie competenze. Ribadisco comunque che in linea di principio la mia risposta è affermativa.

AMEDEO D'ADDARIO. Rispetto a questa sua illustrazione, le pongo una domanda che ho già rivolto al ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. Vorrei conoscere la sua opinione in merito alla « sconnessione » esistente nel settore della ricerca applicata e sperimentale nel campo degli ecosistemi marini. Lei non ritiene, sulla base della sua esperienza, che i programmi, per quanto poveri di risorse finanziarie, difettino anche di un coordinamento straordinariamente importante, al di là delle risorse economiche? Da un lato i progetti di sperimentazione e di rilevamento dei processi, la modellistica nel sistema lagunare, i problemi dell'impatto ambientale vengono considerati separatamente dai singoli istituti, centri o programmi di ricerca, che non trovano un loro collegamento finalizzato; dall'altro ho la sensazione che queste attività di ricerca siano casuali, non sistematiche, non programmate nel tempo.

Lei ha fornito un'indicazione su un centro internazionale per le scienze marine, che potrebbe fare di Venezia la città sede di un momento straordinariamente unico al mondo. I problemi lagunari, dell'Adriatico e della biologia del mare, nella loro complessità, sono infatti unici. Per candidare Venezia a questo tipo di struttura mondiale occorre intanto un raccordo con il sistema disperso sull'Adriatico e nei confronti del quale si spende già molto denaro pubblico, se consideriamo i finanziamenti per il risanamento dell'Adriatico, la legge speciale per Venezia, i programmi del CNR, i fondi speciali del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e quant'altro.

Alla luce della sua esperienza, dottor Della Porta, esiste la possibilità di creare una struttura che non sia solo di coordinamento ma che rappresenti il vero centro motore della ricerca scientifica sperimentale in questa realtà, occupan-

dosi anche della formazione e della preparazione delle competenze?

GIANFRANCO DELLA PORTA, *Direttore dell'Istituto grandi masse del CNR*. La risposta a tale quesito non è semplicissima. Innanzitutto mi fa piacere che lei, onorevole D'Addario, abbia collegato l'Adriatico con l'ecosistema lagunare, poiché si tratta di due realtà diverse ma che di fatto presentano interazioni estremamente interessanti, peraltro non molto conosciute. Anche per quanto riguarda l'Adriatico ritengo che Venezia possa costituire un centro motore di ricerca scientifica (ovviamente mi riferisco solo alla ricerca e non anche agli interventi che non rientrano nella mia competenza); a mio avviso le due realtà devono essere scientificamente collegate perché molti problemi richiedono approcci sistematicamente simili.

Per quanto riguarda in generale la « sconnessione » della ricerca, lei tocca sicuramente un punto dolente dell'attività ordinaria sia del CNR sia dell'università. Purtroppo la metà del tempo di un ricercatore nel corso della sua vita lavorativa è utilizzata per cercare i finanziamenti, senza i quali non può lavorare. Mi riferisco ad attività quali le riunioni, i viaggi, le telefonate, la richiesta di finanziamento agli enti più disparati, che vanno dal Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica al CNR, all'ENEA, alle regioni, ai comuni stessi. Tali attività – ripeto – richiedono circa il 50 per cento del tempo a disposizione di un ricercatore. È chiaro che, in un quadro del genere, difficilmente ci si preoccupa di conoscere il lavoro che svolgono i ricercatori non dico di un altro istituto, ma spesso – può sembrare un paradosso – di coloro che lavorano dietro la porta accanto. Ovviamente tale situazione ingenera la massima scoordinazione; è vero che esistono momenti di aggregazione e coordinazione rappresentati dai congressi, dalle comunicazioni scientifiche e dalle pubblicazioni, ma sicuramente non sono sufficienti.

Alla fine degli anni settanta vi è stata un'iniziativa del CNR relativa ai progetti finalizzati. In questa categoria potrebbe inserirsi anche il progetto relativo al sistema lagunare veneziano; si tratta di progetti che presentano un meccanismo studiato proprio al fine di coordinare la ricerca all'interno del progetto stesso. Per quello che riguarda il progetto su Venezia, l'intento è quello di far sì che si realizzi il massimo del coordinamento tra le linee di ricerca di tipo sperimentale, di modellistica od altro. Ciò si realizza attraverso riunioni e predisponendo rapporti comuni; finora, a livello d'impostazione, questo sforzo ha dato i suoi frutti e riteniamo che in tale direzione il progetto rappresenti l'occasione per realizzare un momento di aggregazione.

PRESIDENTE. Considerata la precisione delle domande che le sono state rivolte, professor Della Porta, la pregherei di farci pervenire, in aggiunta a quanto già esposto, ulteriori riflessioni in risposta ai quesiti posti.

La ringrazio anche per la sua collaborazione futura.

Audizione dei rappresentanti del Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e faccio loro presente che, come certamente già sapranno, il Comitato permanente per i problemi di Venezia sta concludendo un'indagine conoscitiva tesa a conoscere lo stato di attuazione della legislazione speciale per Venezia, nonché di quella ordinaria, e ad affrontare i grandi temi della difesa delle acque, dell'inquinamento e dello sviluppo. Invito ora l'ingegner Baroncini, che ha rappresentato al nostro Comitato l'esigenza di poter riferire, ad effettuare una breve esposizione.

EMILIO BARONCINI, Presidente del Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare. Ritengo opportuno fare una pic-

cola introduzione per presentarci: sono un dirigente generale del Ministero dei lavori pubblici e rappresento, in seno al Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare, il presidente *pro tempore*; i miei colleghi oggi presenti sono la professoressa Andreina Zitelli, che è stata indicata a suo tempo dal Ministero dell'ambiente, il professor Giuseppe Bendoricchio dell'Università di Padova, anch'egli indicato dal Ministero dell'ambiente, il professor Paolo Cesccon e l'ingegner Roberto Casarin, indicati dalla regione Veneto.

Ho ritenuto opportuno fornire queste precisazioni perché il Comitato è paritetico ed è composto da persone indicate da vari organismi, in particolare tre dal Ministero dei lavori pubblici, tre dal Ministero dell'ambiente e sei dalla regione Veneto.

Desidero ora delineare un quadro della struttura del Comitato e delle sue funzioni. Innanzitutto la sua nascita si può far coincidere con una riunione del Comitato ex articolo 4 della legge n. 698 del 16 novembre 1988; in quella riunione venne approvato un documento denominato « Progetto Venezia », nel quale era indicata specificatamente la costituzione di questo Comitato tecnico permanente. In una riunione successiva del Comitato ex articolo 4, precisamente il 2 marzo 1989, attraverso una presa d'atto della composizione del Comitato tecnico permanente, avvenne in un certo senso la ratifica dello stesso. La costituzione formale del Comitato ebbe luogo successivamente, il 7 marzo 1989, in una riunione tenuta presso la regione Veneto e presieduta dall'allora presidente Bernini.

I compiti e le funzioni del Comitato si ricavano dal documento di cui ho parlato prima, il « Progetto Venezia », che era stato redatto attraverso un concerto tra la regione Veneto ed il Ministero dell'ambiente e che era il documento di base sul quale si sono impostate tutte le finalità successive che impongono la realizzazione del *master-plan* e di altre iniziative paritetiche. Il primo compito è l'esercizio coordinato delle specifiche competenze di legge in materia ambientale da parte del

Ministero dei lavori pubblici, del Ministero dell'ambiente e della regione Veneto.

Una seconda funzione molto importante, della quale non si era mai parlato, è la valutazione delle azioni di disinquinamento e di risanamento dell'ecosistema lagunare in connessione con le opere di difesa idraulica. Da quel momento si è cominciato a pensare e a coordinare le interconnessioni tra le opere di difesa idraulica propriamente dette e quelle di disinquinamento.

Un terzo punto è rappresentato dall'indirizzo e dal coordinamento degli studi e delle sperimentazioni relativi all'ambiente lagunare, finanziati da leggi speciali, nazionali o regionali, tenendo conto però anche dei corrispettivi programmi di studio e di sperimentazione avviati dal Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica; come sapete, sono in corso indagini, sperimentazioni e ricerche da parte del Ministero, esiste un apposito comitato che si occupa di questi temi e noi avremo il compito di coordinare queste sperimentazioni e ricerche.

Un aspetto più particolare dei nostri compiti riguarda la redazione di documenti indicanti le linee guida per la stesura del cosiddetto *master-plan*, ovvero del piano generale degli interventi per il disinquinamento ed il risanamento dell'ecosistema lagunare, e più ancora il successivo controllo e la verifica della buona applicazione di queste linee guida. Pertanto, non ci si limita alla stesura delle linee guida attraverso le quali qualcuno successivamente andrà ad elaborare il *master-plan*, ma soprattutto vi sarà da parte nostra la necessità di verificare che le linee guida (che in buona parte sono state già emanate) siano applicate adeguatamente.

Un'altra importante attività concerne il rilascio di pareri nei confronti della giunta regionale, che li deve acquisire, in base alla legge regionale n. 17 del 1990, relativamente al piano direttore che la regione deve realizzare; poiché il piano direttore è solo adottato ma non appro-

vato, in attesa della sua approvazione il Comitato esprime pareri sui singoli interventi che devono risultare compatibili con la programmazione del settore ambiente. In altri termini, occorre verificare la compatibilità nei confronti dei programmi ambientali legati al piano direttore.

Cercherò ora di illustrare l'attività finora svolta dal Comitato. Due rapporti sono stati già editi e riguardano essenzialmente l'elaborazione delle linee guida per la stesura del già citato *master-plan*, cioè quel famoso progetto generale che deve coordinare le opere idrauliche propriamente dette con quelle di disinquinamento vero e proprio.

Un altro importante compito finora svolto dal Comitato consiste nell'emissione di un parere nei confronti del piano direttore per il disinquinamento ed il risanamento della laguna di Venezia e del bacino in essa scolante. Infine, sono stati emessi una serie di pareri nei confronti di progetti di fognatura, come quelli della Giudecca, di Santa Marta, dell'ospedale di Venezia, e soprattutto di tanti altri progetti di fognatura della terraferma, i quali ci sono stati sottoposti proprio in base alla legge regionale che ho già citato, che in un certo senso ci ha accreditati. Anticipo questo discorso dell'accreditamento perché costituisce in un certo senso il punto dolente: tra le richieste che al termine dell'audizione avanzaeremo, vi sarà soprattutto quella di un maggiore accreditamento da parte di questo Comitato.

In ordine alla composizione, ho già spiegato che il Comitato permanente è formato da tre elementi del Ministero dei lavori pubblici, tre del Ministero dell'ambiente e sei della regione; tra questi ultimi è prevista una rappresentanza dei comuni interessati.

La durata del Comitato è stabilita in tre anni rinnovabili, per cui la scadenza dovrebbe essere il 3 marzo 1992, se consideriamo questo come un termine perentorio; è comunque prevista, lo ripeto, la rinnovabilità dello stesso. La presidenza è tenuta *pro tempore* ogni sei

mesi ed è assegnata a rotazione in base ai componenti le tre istituzioni.

Quanto alla richiesta che intendiamo avanzare, in seguito a tutte queste attività che abbiamo svolto e che riteniamo siano state di estrema importanza per la salvaguardia di Venezia, avvertiamo l'esigenza di chiedere una più concreta istituzionalizzazione del nostro Comitato, per avere una consistenza giuridica soprattutto nei confronti degli enti e delle istituzioni con cui abbiamo rapporti.

Mi permetto di aggiungere che siamo stati nominati attraverso una lettera del ministro competente, mentre i rappresentanti della regione, più fortunati, sono stati indicati attraverso una delibera regionale, ma di più non vi è stato.

PRESIDENTE. Avete un piano di lavoro?

EMILIO BARONCINI, *Presidente del Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare.* Abbiamo avuto circa 40 sedute che hanno comportato anche una notevole mole di lavoro. Non si è trattato, infatti, di assemblee di tipo tradizionale, perché nel corso di esse sono stati redatti i rapporti e vi è stata un'attività di carattere quasi professionale.

ANNA MILVIA BOSELLI. Il ruolo del Comitato che lei presiede, ingegner Baroncini, è indubbiamente molto importante e mi rendo conto della necessità di un suo potenziamento per poter far fronte all'ampia attività di consulenza che deve svolgere. A tale riguardo, vorrei conoscere meglio il ruolo sinora svolto dal Comitato; in particolare sarei molto interessata al parere che il Comitato ha espresso sul piano direttore della regione. Si è svolta poc'anzi l'audizione dei rappresentanti del Consorzio Venezia disinquinamento ed ho constatato che su questo punto le mie valutazioni divergono dalle loro; pertanto avrei interesse a conoscere anche la vostra opinione.

Inoltre, vorrei conoscere il vostro punto di vista su un ulteriore aspetto che ritengo di fondamentale importanza. In

sostanza, rispetto alla frammentazione di poteri e di soggetti, qual è la vostra valutazione degli interventi di disinquinamento in collegamento alla difesa dalle acque? Personalmente ritengo che uno dei motivi per il quale si procede molto a rilento e non si riesce ad intervenire in modo efficace derivi proprio da questa frammentazione. La divisione tra interventi di disinquinamento da una parte e difesa delle acque dall'altra, la non applicazione delle leggi successive alla normativa speciale su Venezia, come la richiamata legge n. 183, in qualche modo contrastano con lo spirito con il quale abbiamo approvato la legge stessa, quello cioè di unificare in un unico organismo la difesa dalle acque. Considerata la vostra esperienza e l'importante attività svolta in questo periodo, mi interessa conoscere la vostra valutazione su tale aspetto.

AMEDEO D'ADDARIO. Concordando con l'onorevole Boselli nel ritenere il compito del Comitato molto rilevante, vorrei chiedere anch'io all'ingegner Baroncini di precisare meglio alcuni aspetti. In particolare non ho colto bene il tenore dell'attività svolta, quindi i rapporti che il Comitato ha prodotto sulla base delle funzioni fondamentali che mi sembra possano essere sintetizzate in tre punti: un'attività di coordinamento di tutta la ricerca sul bacino della laguna, un'attività di pianificazione in termini di indirizzo, cioè di linee guida per il *master-plan*, ed un'attività di tipo tecnico-consulativo per quanto riguarda i pareri e le espressioni tecniche di giudizio su strumenti come il piano direttore della regione.

Mi è sembrato di capire che l'attività svolta sinora abbia riguardato principalmente i due settori relativi alle linee guida, quindi agli indirizzi di pianificazione, ed i pareri sul piano direttore per le compatibilità dei programmi ambientali. Vorrei sapere se questa carenza di attività sia dipesa da una difficoltà oggettiva dello stato della ricerca, oppure dalla difficoltà da parte vostra a poter

assolvere interamente ai vostri compiti. In sostanza, vorrei sapere se ciò non dipenda dal fatto che il vostro Comitato sia soprattutto specializzato in attività di ingegneria idraulica, piuttosto che in attività di ricerca scientifica. Ritengo infatti — ma può darsi che abbia torto — che i profili specialistici professionali dei dodici membri potrebbero rappresentare in tal senso un elemento di difficoltà.

Infine, vorrei sapere se siate assistiti da strutture di supporto, poiché ritengo che la molteplice attività di un Comitato come il vostro potrebbe essere limitata senza una consistente struttura tecnica di filtro.

GIOVANNI PELLICANI. Intervengo brevemente per chiedere all'ingegner Baroncini alcuni chiarimenti, poiché mi sembra che le domande fondamentali siano già state poste.

Credo che sia nostro compito fotografare l'esistente, oltre che censire le esigenze (si deciderà poi se vale la pena o meno di codificare l'esistente). A me pare che stia emergendo una situazione molto articolata, ma non so fino a che punto ciò sia funzionale; probabilmente si renderà necessaria una forma di coordinamento, che valuteremo alla fine, che ponga in maggior rapporto le varie situazioni. Del resto inizialmente non poteva che essere così, poiché mi pare che il vostro Comitato, dagli iniziali compiti consultivi nei confronti del ministro che non disponeva di una struttura operativa *in loco*, è via via cresciuto ed è andato allargando le sue funzioni sulla base anche di richieste da parte di organi che non avevano possibilità di acquisire pareri in tale settore. In realtà, credo si possa dimostrare anche che il magistrato alle acque, che doveva essere la struttura che poteva avere competenza in ogni ambito, da quello idraulico a quello ambientale, non sia stato in grado di svolgere questa attività, ragion per cui i vari ministri che si sono succeduti hanno dovuto dotarsi — prima attraverso una lettera, poi attraverso una delibera della regione — (probabilmente si renderà necessaria una legge che consenta di mettere a punto le

strutture che svolgano le funzioni riassunte correttamente dal collega D'Addario) di strumenti per la ricerca e il coordinamento del settore. Su tale aspetto desidererei un chiarimento poiché si è parlato di coordinamento della ricerca, ma vorrei sapere in quale ambito ciò debba avvenire e quali e quanti istituti svolgono attività di ricerca. Tale contributo ci consentirà di avere una mappa della situazione perché ho l'impressione che a volte chiunque disponga di determinate risorse finanziarie possa istituire *a latere* un comitato (naturalmente non è il vostro caso); quindi occorre sapere come debba essere svolta questa attività di coordinamento e di ricerca.

Infine, avete parlato (e questo è l'aspetto più rilevante) di funzioni duplici, consultive ma anche di indirizzo e di controllo. Sono compiti molto importanti, soprattutto in considerazione del settore nel quale operate, anche perché si porrà per voi il problema che caratterizza già altri istituti, quello delle strutture sufficienti per svolgere funzioni così importanti dinanzi a soggetti che si prospettano abbastanza potenti e rilevanti. Già ne abbiamo di soggetti potenti e rilevanti nel campo degli interventi idraulici, ma sappiamo che è stata combattuta una lunga battaglia affinché non si effettuassero solo interventi idraulici ma l'interconnessione diventasse effettivamente operante; già si profilano all'orizzonte altri soggetti di forza non meno rilevante.

Ho fiducia nella vostra capacità di fronteggiare forze altrettanto potenti, ma alla fine della nostra indagine dovremo essere in grado di avanzare proposte in ordine a strutture di controllo (e questo è il punto dolente che a mio avviso sta emergendo) che consentano di tranquillizzare tutti, perché sarete voi domani ad affermare che un certo intervento è stato realizzato secondo la legge, soprattutto in un campo particolarmente delicato come quello ambientale; sarete voi domani a rilasciare il certificato di affidabilità. Quando concluderemo i nostri lavori potremo partire dalla vostra esperienza, dalla vostra crescita progressiva; talvolta

le crescite progressive sono le migliori, perché anziché fare grandi piani che poi producono piccoli risultati è preferibile vedere cose piccole che progressivamente crescono, si aggiustano e si dimensionano, sulla base anche di una certa esperienza.

PRESIDENTE. Mi sembra che la gamma di richieste avanzate sia di grande rilevanza, per cui ritengo che per fornire risposte soddisfacenti ai membri del Comitato dobbiate farci pervenire una memoria contenente anche consigli e suggerimenti.

EMILIO BARONCINI, Presidente del Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare. In effetti diventerebbe estremamente difficile rispondere puntualmente a tutti i quesiti posti. Cercherò quindi di fornire qualche risposta che possa essere considerata soddisfacente, anche se certamente non esaustiva.

Indubbiamente siamo partiti con una funzione eminentemente consultiva. Il discorso dell'operatività è sorto attraverso una nostra interpretazione della dizione contenuta nel documento « Progetto Venezia », in cui si accenna ad una funzione consultiva, cioè di affiancamento al Comitato *ex* articolo 4; tuttavia in un punto specifico del documento si dice « curerà la stesura del *master-plan* ». Con ciò si intende qualcosa di più di un'azione prettamente consultiva, qualcosa di strettamente operativo. Ci siamo quindi sentiti nel dovere innanzitutto di elaborare queste linee guida, che dovevano servire a chi aveva il compito di elaborare il *master-plan*, ma ci sentiamo anche nella condizione di coloro i quali al momento opportuno dovranno verificare se tali linee guida saranno adeguatamente applicate.

Tengo inoltre a precisare che abbiamo elaborato le linee guida, esaminato il piano direttore ed applicato la seconda parte della citata legge n. 17 del 1990, cioè la regione ci ha usato (lo dico tra virgolette) chiedendoci particolari pareri su progetti che facevano capo al piano direttore; non essendo quest'ultimo ancora approvato, la legge prevedeva il

nostro parere. Tale parere è servito poi per approvare presso il comitato tecnico regionale i singoli progetti di fognatura, tra cui quello della Giudecca che ha un'importanza straordinaria, perché in un certo senso dà l'avvio a quella che sarà la progettazione generale della fognatura del centro storico. Ci siamo resi conto che in quel momento davamo un giudizio storico molto importante, addirittura prima ancora che si potesse arrivare ad una progettazione generale della fognatura del centro storico; ciò è stato fatto con grande cautela.

Per quanto riguarda le garanzie che possiamo offrire, siamo persone che, ognuna per la propria responsabilità e competenza, pensano di poter fornire un contributo scientifico e professionale abbastanza elevato (scusate la presunzione). Per esempio, io provengo da una collaborazione con il magistrato alle acque di Venezia e per circa vent'anni ho svolto compiti di ingegnere idraulico; sono da pochi mesi al provveditorato alle opere pubbliche, ma per due o tre anni sono stato capo dell'ufficio tecnico del magistrato alle acque di Venezia: il Ministero mi aveva scelto *ad hoc* affinché portassi il mio contributo di esperienza. Abbiamo poi professori che sono espertissimi nel campo della chimica, dell'igiene ambientale, delle fognature; altri sono funzionari regionali. Pertanto in un certo senso la composizione è abbastanza variata e completa; si tratta poi di vedere se saremo valutati per tali. Comunque sia, i vari ministeri e i vari organi che ci hanno indicati evidentemente hanno scelto di dare un contributo completo a questa azione di assistenza al Comitato *ex* articolo 4.

In merito ad un altro quesito che è stato posto, in fondo noi rimaniamo prevalentemente un organo di consulenza, cui non è attribuita alcuna funzione decisionale; vi sono altri organi che dovranno sottoporci determinate soluzioni tecniche e noi risponderemo. Al riguardo mi riservo eventualmente di sentire i miei collaboratori.

PRESIDENTE. Diversamente da quanto abbiamo fatto con altri soggetti, ai quali abbiamo chiesto di inviarci eventualmente una memoria riassuntiva, a voi chiedo invece di farci pervenire le risposte alle domande che sono state formulate. Abbiamo infatti innanzitutto problemi di tempo; inoltre, a prescindere da questi, vedo comunque che esiste una certa composizione della delegazione, che vorrei rispettare nelle singole responsabilità. Pertanto vi pregherei di inviarci le risposte ai precisi quesiti che vi sono stati rivolti.

ANDREINA ZITELLI, Rappresentante del Comitato tecnico permanente per l'ambiente lagunare. Vorrei solo aggiungere un'osservazione. Mi pare che l'onorevole Pellicani ci abbia sollecitato valutazioni e suggerimenti. Per completare l'esposizione del presidente Baroncini, vorrei dire che in questi due anni e mezzo di lavoro siamo stati sostanzialmente fortunati poiché abbiamo avuto pochissime interferenze dall'esterno. Infatti abbiamo lavorato il più possibile isolati, e questo ci ha consentito in qualche modo di salvaguardarci. Tuttavia abbiamo maturato talune persuasioni profonde, una delle quali riguarda soprattutto la revisione della legge speciale, il riorientamento della strategia di disinquinamento e l'unitarietà alla quale l'onorevole Boselli accennava esplicitamente. Sono questi gli aspetti sui quali potremo fornire un contributo, e che sono in gran parte contenuti nei documenti già elaborati.

Ad ogni modo vorrei ribadire che da parte nostra vi è una riflessione profonda relativa soprattutto ai limiti di accettabilità delle tabelle degli scarichi ed al fatto che non si può procedere per decreti per salvaguardare questa o quella attività ma è l'intera struttura della città storica che il Parlamento deve assumere come un dato di fatto, poiché si tratta di una città non omologabile a nessun'altra da alcun punto di vista.

PRESIDENTE. Ringraziandovi sin d'ora della collaborazione, vi invito a

completare per iscritto le risposte ai quesiti posti dai colleghi.

Audizione dei rappresentanti dell'Alenia Corporate.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Alenia per aver accolto il nostro invito, scusandomi per il ritardo con il quale procediamo alla loro audizione.

Ricordo che il nostro Comitato è stato delegato dalla Commissione ambiente ad occuparsi dei problemi relativi a Venezia. Le questioni emerse nel corso del nostro lavoro concernono innanzitutto la necessità di compiere un salto di qualità circa i temi specifici della legge speciale, che toccano la salvaguardia di Venezia e l'inquinamento delle acque lagunari, con un raccordo specifico allo sviluppo socio-economico della città. È stato denunciato a più voci che Venezia sta perdendo abitanti e che il suo tessuto socio-economico si sta lacerando in modo irreversibile. Sono queste le preoccupazioni emerse durante la fase di deindustrializzazione di tutto il comprensorio. La disponibilità ad intervenire, sia pure nella fase conclusiva dei nostri lavori, per spiegare quale è il vostro tipo di insediamento industriale e quale sviluppo prevedete in base ai programmi, ci sarà sicuramente di grande aiuto.

Cedo subito la parola al dottor Nino D'Angelo.

NINO D'ANGELO, Amministratore delegato dell'Alenia Corporate. Prendo la parola in qualità di amministratore delegato dell'Alenia, azionista unico delle officine aeronavali di Venezia; mi accompagnano l'ingegner Fumagalli, direttore generale, ed il dottor Proietti, direttore centrale.

La ringrazio, signor presidente, della presentazione con cui ci ha introdotto, perfettamente in linea con le nostre opinioni. Riteniamo di avere operato e di operare in termine di rivitalizzazione del tessuto socio-economico dell'area veneziana, risolvendo, nei modi dettati dalla

legge e dai regolamenti, i problemi del rapporto tra la nostra attività imprenditoriale e la laguna.

In termini brevemente storici, le Officine aeronavali di Venezia nacquero nel 1947 al Lido, dove prosperarono per un lungo arco di tempo, fino alla fine degli anni sessanta, quando la dislocazione in terraferma, in località Tessera, dell'aeroporto civile costrinse l'azienda a spostarsi dal Lido a Tessera. L'operazione fu abbastanza difficile, tanto che l'azienda attraversò un periodo di gravissime difficoltà finanziarie, culminate con il tragico suicidio del suo presidente e fondatore.

Dopo questo periodo e dopo un travaglio che credo qualcuno dei presenti abbia vissuto direttamente, l'azienda fu inserita nell'ambito della GEPI, dalla quale l'ha rilevata nel 1981 l'Aeritalia, divenuta recentemente Alenia. In quel momento è stato avviato dall'azionista un piano di risanamento dell'azienda, piano che ha impegnato un certo numero di anni ed è passato anche attraverso qualche provvedimento di sanità industriale, come una breve cassa integrazione di natura strettamente congiunturale. Tuttavia oggi l'azienda rappresenta certamente una realtà viva nell'ambito dell'insieme del raggruppamento Alenia; infatti dal 1985 il bilancio è positivo, quindi misurato in termini di validità da quella che è l'unica misura reale in campo imprenditoriale, il profitto.

In questi ultimi dieci anni ci siamo inseriti nel territorio con una iniziativa imprenditoriale volta ad internazionalizzare l'impresa e a collocarla su uno spettro di clienti di alto livello, che fossero in condizioni di assicurare all'azienda una permanenza ed una continuità dei programmi, senza le oscillazioni di carico di lavoro che sono tipiche del settore di trasformazione e di revisione di velivoli, in cui l'azienda opera fin dalla sua fondazione.

In questo arco di tempo, per quanto riguarda i clienti acquisiti che rappresentano tuttora l'architrave dell'attività dell'azienda, è da ricordare che le Officine

aeronavali di Venezia svolgono per l'Aeronautica militare italiana compiti di manutenzione e ammodernamento dei velivoli per l'attività antisommersibile, importanti funzioni per i velivoli Awacs della NATO nell'ambito di un consorzio internazionale con l'industria tedesca, belga e olandese, nonché due importanti programmi sul mercato competitivo, vale a dire la trasformazione dei velivoli DC-8 e DC-10 da configurazione passeggeri in configurazione cargo.

Accanto ai due grandi clienti militari che citavo prima, l'Aeronautica militare e la NATO, posso indicare per questi velivoli civili la UPS, che in queste ultime settimane è molto attiva sulla pubblicità nei giornali italiani (proprio oggi ho visto l'ultima pagina di un quotidiano dedicata alla promozione della UPS), e la Federal Express; entrambe sono aziende con un giro d'affari annuo dell'ordine di 15-18 mila miliardi di lire. Si tratta quindi di aziende di primaria importanza, capaci di assicurare, se la nostra risposta continuerà ad essere positiva, un futuro continuo all'azienda.

L'azionista non solo ha accresciuto il livello di capitalizzazione dell'azienda, passando dai 4 miliardi iniziali a 20 miliardi, ma in aggiunta a ciò ha investito in termini di investimenti fissi una cifra dell'ordine di 50 miliardi di lire, che sono stati dedicati in un primo momento al risanamento dell'ambiente interno dell'azienda e del rapporto con l'ecosistema esterno in una certa situazione di emergenza, perché tale era la condizione nella quale la GEPI ci aveva trasferito l'azienda. Valga per tutti il fatto che nel ben noto clima veneziano, caratterizzato da un inverno che non è mite né temperato, le Officine aeronavali di Venezia non erano dotate di un impianto di riscaldamento dell'aria, per cui era del tutto normale che gli operai entrassero in azienda con due o tre maglie di lana e lavorassero con l'impaccio causato da una notevole quantità di abiti che li proteggevano dal freddo.

Nell'ambito di questo programma di risanamento, abbiamo provveduto pro-

gressivamente a dotare l'azienda di tutti quei sistemi prescritti dalla legge o raccomandati da direttive delle autorità preposte, come per esempio gli scarichi in laguna per i residui di lavorazione.

Nello stesso periodo considerato, va ricordato un elemento preciso, quello delle assunzioni.

Dal 1984 ad oggi l'azienda ha assunto oltre 550 addetti; certamente non si tratta di un numero tale da compensare i problemi che purtroppo si sono abbattuti in quest'ultimo decennio sull'area industriale di Marghera, ma a nostro avviso rappresenta un contributo anche in termini di qualificazione in quanto l'attività che le Officine aeronavali svolgono sul territorio di Venezia è di alta qualificazione tecnologica.

Cito con orgoglio il fatto che alla fine di maggio, in occasione della consegna del primo *DC-10* alla Federal Express, il vicepresidente di quella società si è espresso in termini molto lusinghieri circa la qualità delle lavorazioni e delle maestranze che nell'azienda hanno operato su questo velivolo. Direi che questo rappresenta un elemento importante, considerando anche che le 550 immissioni di personale hanno comportato un notevole sforzo, da parte della direzione aziendale e dei lavoratori anziani, diretto a trasferire l'esperienza tradizionale, derivata dalla professionalità dei più anziani, alle giovani leve, che fortunatamente stanno dimostrando attivismo e coerenza con gli impegni assunti.

Vorrei ora evidenziare in concreto le prospettive odierne che sono quelle di un'azienda che deve stabilizzare il suo livello attuale e puntare allo sviluppo. Peraltro, lo sviluppo non va misurato soltanto in relazione agli 850 addetti presenti oggi nell'azienda, ma anche agli oltre 200 posti di lavoro, legati all'indotto prevalentemente nel territorio del triveneto, che l'azienda ha generato in questo periodo. Vorrei anche sottolineare che nel 1990 le Officine aeronavali hanno registrato, a livello di tecnici, di ingegneri e di clienti, oltre 8 mila presenze nell'area di Venezia. Mi pare, pertanto, che nel-

l'ambito delle preoccupazioni esistenti circa la qualità del turismo, questo dato compensi in qualche maniera la presenza dei «saccopelisti» e rappresenti anche un'opportunità per lo sviluppo di un turismo di vacanza (chi visita la città per motivi di lavoro può successivamente tornarvi in altra veste). Ritengo si tratti di un elemento da segnalare come fattore legato alla nostra partecipazione al risanamento del tessuto socio-economico.

Inoltre, riteniamo di poter ulteriormente, nei limiti del possibile, accrescere la nostra presenza sul mercato in maniera diversa. Fino ad oggi – e ciò rappresenta un peso per l'azienda – si è gravato totalmente sul bilancio della società, laddove la nostra esperienza di gruppo multiregionale ci insegna che non solo nel Mezzogiorno ma anche in regioni come il Friuli esiste una serie di provvidenze statali e regionali che consente agli imprenditori di poter operare con maggior respiro.

Ci troviamo oggi in una condizione per la quale il nostro ulteriore sviluppo è legato a determinati rischi, come quelli di un mercato che diventa sempre di più competitivo e soprattutto quelli legati al fatto che dobbiamo preliminarmente investire per poter acquisire il mercato. Per tali ragioni riteniamo possa rientrare nell'ambito delle finalità di questa audizione l'ipotesi di finanziare un aumento della capacità produttiva che per noi si articola essenzialmente su tre ordini di investimento. Innanzitutto, l'investimento specifico per una lavorazione, quale la verniciatura dei grandi velivoli come i *DC-10*, che ha richiesto un impegno importante da parte dell'azienda. Non siamo nelle condizioni di verniciare nel nostro stabilimento i *DC-10* perché la baia di verniciatura è troppo bassa per poter accogliere questo tipo di velivoli, mentre sarebbe molto funzionale alla snellezza ed alla coerenza del nostro flusso produttivo svolgere tale attività all'interno. Prevediamo quindi un investimento dell'ordine di poco meno di 2 miliardi relativo all'aumento di altezza dell'*hangar* dedicato alla verniciatura e all'ampliamento

degli impianti già esistenti per il trattamento delle acque risultanti dal processo di verniciatura e sverniciatura.

Il secondo investimento è legato ad un aumento della capacità di lavorazione sui grandi velivoli. Abbiamo predisposto un progetto preliminare per un ulteriore ampliamento dell'*hangar* recentemente inaugurato, per il quale l'investimento, compresa l'acquisizione del suolo necessario per poter rispondere alle regole del piano regolatore comunale in termini di rapporto tra volumi edificati e superficie scoperta, è dell'ordine di 8-10 miliardi.

Il terzo intervento è più specificamente legato al rapporto con l'ambiente e concerne il problema del rumore per le prove motore dei velivoli. Tale problema negli anni storici veniva risolto in maniera piuttosto semplice e domestica, effettuando cioè le prove davanti al vecchio *hangar* della nostra azienda. Oggi i velivoli sui quali lavoriamo hanno una tale dimensione che dall'effettuazione delle prove in quella posizione, potrebbe derivare una catastrofe, poiché se per una malaugurata circostanza i freni non dovessero reggere, un velivolo del peso di 250 tonnellate piomberebbe contro l'*hangar* provocando disastri inauditi. Pertanto effettuiamo le prove grazie ad un accordo per così dire « di amicizia » con la società che gestisce l'aeroporto. Tuttavia abbiamo qualche problema e questo investimento dovrebbe consentirci di realizzare innanzitutto uno studio per risolvere un problema tecnico di non semplice soluzione. Su tale argomento abbiamo avanzato una proposta in sede regionale che è stata considerata congrua dalla regione Veneto ma che non ha trovato rispondenza per mancanza di fondi.

Quindi, intendiamo portare avanti innanzitutto uno studio sulla situazione tecnica. A tale riguardo il nostro preventivo è di 2 miliardi e riteniamo positiva per lo sviluppo generale dell'aeroporto Marco Polo la realizzazione dell'opera in termini di consorzio tra l'utenza industriale, che ora siamo noi ma che un domani potrebbero essere altri, e l'utenza del trasporto aereo, cioè le aerolinee che

nell'ambito dei programmi di sviluppo sul traffico commerciale potranno avere sempre maggiore convenienza ad eseguire in sicurezza e senza effetti dannosi per la città le prove motore necessarie.

Sono queste, in termini sintetici, le prospettive che individuiamo nello spirito della legge e che abbiamo ritrovato anche nell'intervento svolto dal presidente nella seduta del 21 febbraio nel quale viene citato questo tipo di finalità.

GIANFRANCO ROCELLI. Ringrazio l'amministratore delegato delle Officine aeronavali, perché tutto sommato credo che mai per una legge speciale si siano sentite così tante e qualificate espressioni del mondo della cultura, della scienza, dell'imprenditoria, delle realtà che insistono sull'ambiente. In pratica concludiamo i nostri lavori con l'esemplificazione di una realtà che diversi anni fa ha determinato nel comprensorio di Venezia una situazione estremamente importante e di grande prestigio a livello mondiale, per la qualificazione che l'azienda ha saputo raggiungere ma anche per la crescita che ha consentito di compiere a tutta una generazione di operai e di maestranze che non erano qualificate e che ora lo sono diventate, rappresentando quindi una ricchezza per l'intera realtà veneziana.

Tuttavia mi è dispiaciuto che voi siate intervenuti disarticolati dalla realtà unitaria del mondo industriale di Venezia e del suo *hinterland*, che è stata qui rappresentata dall'associazione industriali; quest'ultima ha effettuato un poderoso discorso di interessamento nel quale speravamo che fosse presente anche la vostra realtà, che invece è stata obiettivamente messa in ombra. La presente audizione rappresenta quindi un'integrazione. La domanda che intendo porre, alla quale non pretendo che si dia subito una risposta, riguarda l'evidenziazione del modo in cui attività industriali possano trovare locazione a Venezia, se compatibili, e di come anche le attività industriali compatibili con Venezia possano

trovare addirittura momenti di richiesta di espansione e di ulteriore qualificazione.

Per noi è importante aver recepito questo, ma è altrettanto importante che voi ci precisiate un discorso ottimale di espansione in relazione al servizio che potete offrire all'area in termini di prospettiva industriale e quindi di occupazione, in riferimento anche all'abbattimento della percentuale dei disoccupati sull'area. Per noi sarebbe, infatti, molto importante individuare in questo un modello e indicare altre aree, al di là di Tessera, al di là del suo rapporto con l'aeroporto; forse può essere un fatto incentivante anche lo sviluppo ulteriore dell'aeroporto, con una dimensione degna di una città come Venezia, ma soprattutto del Veneto.

Inevitabilmente nel futuro, anche nella prossima verifica che dovremo effettuare in ordine alla riformulazione della legge speciale, occorrerà puntare soprattutto sulla considerazione di questi fatti; l'onorevole Pellicani ed io, quando nel 1984 ci siamo impegnati affinché una legge (e non un decreto-legge) fosse prodotta dal Parlamento in tempi inferiori a quelli riservati costituzionalmente ai decreti-legge, abbiamo dovuto rinunciare proprio a questa parte. Da allora abbiamo continuato a parlarne fino ad oggi e credo che il contributo odierno consenta ai nostri colleghi di comprendere il rilievo della questione concernente il perfezionamento della legislazione speciale.

GIOVANNI PELLICANI. Concordando con l'onorevole Rocelli, ritengo anch'io che rappresenti un'occasione felice il fatto che il Comitato abbia concluso la fase odierna delle audizioni con la vostra presenza. Desidero trarre spunto proprio dalla vostra presenza per esprimere una considerazione generale, che del resto in parte ha già manifestato l'onorevole Rocelli e che io mi permetterò di completare.

In origine la legge speciale per Venezia – cioè la n. 171 del 1973 – conteneva quella che il ministro Ruffolo definisce la

terza gamba, cioè il problema della ristrutturazione e riconversione industriale, tant'è vero che allora (cito a memoria e potrei sbagliarmi) furono stanziati 17 miliardi per la riconversione industriale, che poi risultarono di difficile utilizzazione in quanto il relativo articolo era formulato male. Tuttavia l'esigenza esisteva, così come vi era l'esigenza di pervenire ad un nuovo assetto socioeconomico, il quale rappresenta uno degli obiettivi che ci siamo proposti e che sono particolarmente cari – bisogna dargliene atto – al collega Rocelli.

La presenza dell'Alenia è significativa, perché sta a dimostrare che ciò che si era creduto morto in realtà è vivo e particolarmente vitale. Circa vent'anni fa – non era ancora nata la GEPI – alle Officine aeronavali era in atto un blocco, con gli operai che intendevano fare come Archimede ed incendiare gli aerei con lastroni di alluminio se non avessero ottenuto determinate cose. Si procedette al primo incontro con il ministro del tesoro dell'epoca, Ferrari Aggradi, e credo che il destinatario di uno dei primi provvedimenti sia stato rappresentato proprio dalle Officine aeronavali. Tuttavia non tutte le altre vicende ebbero la felice conclusione delle Officine aeronavali, che oggi è una delle aziende in cui si verifica un incremento del fatturato e dell'occupazione qualificata, a dimostrazione del fatto che può esistere un futuro per tutta una serie di attività, mentre non esiste futuro per altre attività le cui caratteristiche e la cui struttura ad alto valore aggiunto non consentono sviluppi occupazionali.

Noi non possiamo soddisfare determinate esigenze in questa sede, anche se il settore in questione è degno di attenzione, perché si è passati da 600 occupati nel 1988 ad 898 nel 1991; in tutto il comparto dell'Intersind nel 1990 si registravano 7.665 addetti in settori non inquinanti e specializzati, che a loro volta hanno una ricaduta in altre aree.

È importante considerare tra gli obiettivi dell'indagine gli incentivi mirati allo sviluppo di attività che siano compatibili

con le caratteristiche di Venezia. Possiamo prendere tutte le misure che vogliamo, come il monitoraggio, le porte di accesso e quant'altro, ma dobbiamo tener presente che Venezia è unica al mondo e non si può negare in alcun modo il diritto a visitarla. L'antidoto vero consiste nel creare una multiformità di attività ed iniziative. Pertanto, credo che dovremmo essere grati ai rappresentanti dell'Alenia per averci ricordato in maniera positiva le potenzialità esistenti nell'ambito della città.

AMEDEO D'ADDARIO. Nell'esposizione dell'amministratore delegato dell'Alenia ho colto un aspetto sul quale desidererei ulteriori chiarimenti. Lei, ingegner D'Angelo, si è riferito all'ipotesi di espansione sul mercato dell'azienda sulla base di una politica di sostegno con provvidenze da parte dello Stato, alla stregua di quelle erogate per il Mezzogiorno e per il Friuli e mi è sembrato che due siano le direzioni indicative: l'una nei confronti delle infrastrutture, come l'ampliamento degli *hangar*, quindi un'organizzazione del finanziamento di sostegno per attività di investimento sull'impianto; l'altra concernente le tecnologie, cioè l'abbattimento del rumore per le prove. Proprio a tale proposito desidererei avere ulteriori chiarimenti, in questa sede o in prosieguo, poiché ritengo utile per il nostro lavoro poter disporre di un quadro delle possibilità di un intervento di sostegno che non sia, però, paragonabile a quello degli incentivi e dei meccanismi per il mezzogiorno. Infatti, finanziare in modo mirato un'attività legata ad un mercato è cosa ben diversa dal finanziare un'azienda con prospettive di attesa, come avviene normalmente nelle politiche di incentivazione per il mezzogiorno.

NINO D'ANGELO, *Amministratore delegato dell'Alenia Corporate*. Innanzitutto vorrei fornire un ulteriore elemento di conoscenza che ritengo importante. Nel mese di maggio abbiamo costituito una società consortile a Venezia, la IAMCO, che riunisce assieme per il coordinamento

del programma Awacs della NATO le Officine aeronavali, la Dornier, la KLM e la Sabena. Al di fuori dei dati contenuti nella documentazione che vi abbiamo fornito, tale società avrà, alla fine, 25-30 unità permanentemente operanti sul territorio di Venezia; la sede sarà a Mestre, di fronte all'hotel Michelangelo. Mi sembra che questo sia un ulteriore elemento importante da sottoporre alla vostra attenzione poiché comporta la generazione di un terziario sofisticato: non vi è alcuna attività industriale ma solo attività di tecnologia, di commercializzazione complessa internazionale, che vedrà basarsi sul territorio di Venezia una quindicina di soci olandesi, tedeschi e belgi i quali, come apporto in termini di risorse umane, forniranno l'importante contributo di cui parlavamo poc'anzi relativo al turismo d'affari.

Per quanto riguarda il quesito – posto dall'onorevole Rocelli – relativo ai problemi di compatibilità, sottolineo che la nostra attività è compatibile con il territorio veneziano. Colgo l'occasione per citare un caso particolare. Abbiamo un problema con il campeggio Cà d'oro, situato ai margini dell'aeroporto, che sta creando difficoltà alla nostra attività. Infatti nel 1969-1970, dopo che il territorio di Tessera era stato destinato ad aeroporto e dopo che le Officine aeronavali si erano trasferite dal Lido al luogo attuale, le autorità comunali hanno dato la concessione per la costruzione del campeggio e naturalmente arreca un certo disturbo il fatto che nella zona vi siano attività aeronavali. Ho voluto riportare tale esempio per sottolineare che a volte le compatibilità concernono anche l'attenzione con la quale in termini di uso del territorio le amministrazioni preposte gestiscono gli sviluppi futuri. Come sapete, all'estero vi sono precise normative per l'edificazione intorno all'area degli aeroporti che hanno eliminato tale problema.

Oggi si pone un particolare problema di tecnologia del rumore proprio perché ci troviamo di fronte ad una cattiva gestione del territorio. Infatti, quando nel 1963 l'area di Tessera fu destinata all'ae-

roporto civile di Venezia, alternativo rispetto al Lido, non si decise di bloccare le edificazioni civili o addirittura i campeggi ad una distanza tale da non generare gli attuali problemi. Ci troviamo quindi ad affrontare un problema per noi vitale, cercando di non commettere infrazioni gravi nei confronti della legge sull'inquinamento da rumore. Per la soppressione del rumore abbiamo già effettuato alcuni studi preliminari. Tuttavia riteniamo — è questa la nostra proposta di un'iniziativa consortile sull'aeroporto — che un impianto del genere non sia intrinseco all'attività imprenditoriale di revisione, mantenimento o trasformazione degli aerei, bensì ad una struttura aeroportuale non più concepita come mero luogo per attività di aerolinea ma come luogo dove si svolge l'attività di traffico commerciale e di produzione. La tecnologia esiste e riteniamo opportuna un'utilizzazione dell'aeroporto di Tesserà non solo per merci e passeggeri ma anche come sito di iniziative industriali.

Ho citato il problema delle facilitazioni perché l'imprenditore, sia pure a partecipazione statale come l'Alenia, a fine anno tira le somme e considera quanto è costato il denaro e se vi è stato un abbattimento del costo degli investimenti per effetto di un finanziamento a fondo perduto o altro. È chiaro che siamo di fronte ad un sistema nazionale che presenta delle disomogeneità, legate a determinati indirizzi di politica generale rispetto ai quali, a volte, gli strumenti devono essere analoghi.

La reindustrializzazione siderurgica di cui hanno beneficiato le aree di Genova, Napoli e Taranto, a fronte delle quali la nostra società è intervenuta con coraggiosi programmi sia a Taranto sia a Napoli, in cosa differisce dai problemi che l'onorevole Pellicani citava relativamente al capitolo, nella versione del 1973, della legge per Venezia, dove si parlava di fondi per la ristrutturazione industriale? Siamo di fronte allo stesso tipo di fenomeno e per l'area di Marghera, per certi versi, vi sono attività di tipo siderurgico.

Sollecitiamo perciò un'attenzione che non renda per l'imprenditore, ancorché a partecipazione statale, più oneroso l'investimento su Venezia rispetto ad altri, atteso che in quella zona esistono le condizioni, in termini di maestranze, di tecnici, di laureati all'università di Padova, per poter mantenere e sviluppare la presenza imprenditoriale. Naturalmente tale presenza crea ulteriori stimoli, anche se nel nostro caso non si può parlare di un'azienda in grado di creare migliaia di posti di lavoro. Guai se uno dei dirigenti dell'Alenia immaginasse di far crescere rapidamente il numero degli addetti: andremmo incontro alla catastrofe perché *natura non facit saltus*; però possiamo generare una serie di reazioni a catena nel sistema, dovute ad una presenza internazionale che trasmette nella società economica e civile stimoli a livello di mercato internazionale e di alta tecnologia.

Mi auguro di aver risposto alle domande che mi sono state rivolte. Sono comunque disponibile per qualsiasi ulteriore richiesta di chiarimento.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor D'Angelo, anche per il taglio non solamente aziendalistico che ha voluto dare al suo intervento. Infatti, se sono state certamente interessanti le osservazioni relative all'organizzazione del lavoro ed ai programmi attuati all'interno dell'azienda, le considerazioni svolte sono state preziose perché sono stati centrate sui problemi fondamentali di Venezia ed è stata messa in evidenza la sinergia tra l'aeroporto e le attività svolte dalla società Alenia.

Molte società aeroportuali sarebbero interessate ad avere vicino attività industriali del tipo di quella da voi svolta. Pertanto, nella relazione che elaboreremo, suggeriremo soluzioni che consentano un uso adeguato del territorio, tra la presenza aeroportuale e la vostra attività industriale.

Siamo stati confortati circa la saldezza della struttura finanziaria ed industriale dell'azienda, per cui possiamo guardare

con tranquillità ai vostri insediamenti in quella zona, senza la preoccupazione esistente per altri settori che operano nell'area industriale di Venezia e Marghera. Poiché anche il collegamento con le altissime tecnologie di altri paesi incentiva la vocazione internazionale di Venezia, credo si possa dire che il vostro è uno degli insediamenti industriali più adeguati allo sviluppo di Venezia.

Tale sviluppo richiederà un notevole sforzo. Il tema riguarda lo sviluppo industriale italiano e forse nell'ambito del nord-est potranno essere trovati incentivi in attesa del 1993 e degli interventi pianificatori della Comunità. Si tratta

comunque di un tema che esula dall'oggetto della discussione odierna. Il nostro compito è di fare in modo che voi possiate operare nelle migliori condizioni e tale esigenza sarà tenuta presente nelle considerazioni conclusive che presenteremo. Rinnovo perciò il ringraziamento ai nostri ospiti per il taglio dei loro interventi e per l'impegno che hanno garantito di voler continuare ad assolvere, anche tenendo conto dell'impatto ambientale delle scelte che verranno assunte. Avremo senz'altro occasione di incontrarci nuovamente.

La seduta termina alle 20.