

15

SEDUTA DI LUNEDÌ 2 DICEMBRE 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente)

Audizione del professor Bruno Dente, direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il professor Dente per aver accettato il nostro invito, desidero ricordare che il Comitato permanente per i problemi di Venezia ha condotto un'indagine per fare il punto sui problemi della città e, sulla base dei contatti e delle audizioni tenuti a Venezia ed a Roma, in collaborazione con il Servizio studi, ha elaborato una scaletta di proposte. Alcuni colleghi – in particolare gli onorevoli Pellicani e Rocelli ed io stesso – hanno fatto notare però che, nell'ambito di tutto il materiale da noi raccolto, certi aspetti erano rimasti un po' in ombra. Abbiamo pensato perciò, prima di impegnarci nella stesura della nostra relazione conclusiva, di interpellare alcuni esperti di valore proprio per illuminare tali zone in ombra.

Uno degli aspetti che ci interessa di più – come lei, professor Dente, può ben comprendere – è quello istituzionale. Il problema è vedere come far funzionare le istituzioni, salvaguardando ovviamente i soggetti oggi chiamati a esprimere il proprio parere in base alle leggi vigenti, al fine principale di garantire un flusso di spesa che abbia costanza e consistenza tali da garantire a sua volta interventi definitivi in tempi ragionevoli e non con cadenze da « ere geologiche ».

Prego, quindi, il professor Dente di svolgere, se lo ritiene, una esposizione introduttiva alla quale faranno seguito le domande dei commissari.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS).* Il problema che il Comitato ha sottoposto alla mia attenzione è estremamente complicato e su di esso si sono già affaticati per parecchi anni il legislatore e la dottrina.

In linea di principio, le riflessioni che sottoporro alla vostra attenzione si possono suddividere in tre punti: il primo è quello della natura dell'intervento; il secondo è quello della natura del coordinamento nella fase di decisione; il terzo è quello della natura del coordinamento nella fase di attuazione. D'altronde, da un'attenta lettura dei resoconti stenografici delle audizioni che il Comitato ha già svolto, mi è parso di comprendere che questi comunque fossero i punti salienti. Aggiungo poi che sul primo e sul terzo di tali punti non c'è molto da dire, mentre sul secondo occorrerà riflettere con maggiore attenzione.

Riguardo alla natura dell'intervento, a quanto è dato di capire, la specialità del problema veneziano è tale da giustificare una legge speciale. È stato più volte detto che in Italia si abusa della legislazione speciale, però è probabilmente vero che il caso della laguna di Venezia e della sua salvaguardia è talmente unico da implicare la necessità di una legislazione speciale. Il solo rilievo che mi sento di fare a questo proposito è che non ha giovato al dibattito il fatto che la legislazione su Venezia – sia la legge del 1973 sia quella del 1984 – sia stata tendenzialmente a tempo indeterminato.

Proprio per sottolineare la natura speciale del problema della salvaguardia ambientale di Venezia, potrebbe essere utile strumento di tecnica legislativa fissare una scadenza di validità della legge – come si è fatto per il Mezzogiorno – anche al fine di riportare periodicamente il dibattito sugli aspetti istituzionali all'attenzione del Parlamento. Se ci pensate, tra l'approvazione delle prime leggi speciali e la realtà attuale sono intervenute una serie di modificazioni (l'istituzione delle autorità di bacino e così via) che potrebbe essere importante tenere presenti.

Il vero problema riguarda invece il secondo degli aspetti che ho citato, ossia quello del coordinamento a livello decisionale. La sensazione che si ha è che il pluralismo tipico della laguna veneziana non possa essere ricondotto ad un'unità decisionale; quindi, essenzialmente, vi è un « immaginario » secondo cui sarebbe opportuno che vi fosse una sola istituzione responsabile, ma sinceramente io credo non sia possibile. La questione della salvaguardia di Venezia che, secondo quanto mi sembra di aver compreso, oggi consiste essenzialmente nella tutela dalle acque alte e nella tutela ambientale, a mio avviso non può che rientrare nella competenza di una pluralità di ministeri, a livello centrale, e di una pluralità di altri soggetti a livello periferico. Da questo punto di vista, quindi, si pone il problema di come coordinare tra loro i vari soggetti: non essendo pensabile abolire il pluralismo, è necessario trovare un meccanismo di coordinamento.

La mia opinione è che il comitatone sia stato un'istituzione utile, anche se probabilmente è necessario aggiornarne la composizione, tenendo conto delle nuove strutture intervenute nel frattempo, come per esempio le aree metropolitane. Inoltre, come è noto, i comuni partecipanti al comitatone erano esclusivamente quelli della gronda lagunare, mentre si è ormai affermata l'unitarietà tra bacino scolante e laguna, per cui è necessario ipotizzare qualche forma di rappresentanza anche dei

comuni del bacino scolante, oltre che di quelli di Venezia e di Chioggia e della gronda lagunare.

Un altro aspetto che desidero affrontare riguarda la funzionalità del comitatone, il quale a mio avviso ha probabilmente risentito in modo negativo del fatto di essere considerato una struttura fortemente legata al Ministero dei lavori pubblici ed al magistrato alle acque. Intendo dire, cioè, che il fatto che la presidenza del Presidente del Consiglio sia stata spesso delegata...

GIAN FRANCO ROCELLI. Talvolta anche usurpata, come ha fatto per esempio De Michelis.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS)*. Comunque, è stata spesso delegata al ministro dei lavori pubblici e ciò, unitamente al fatto che la segreteria sia costituita dal magistrato alle acque, ha prodotto determinate conseguenze.

Ritengo, quindi, che uno dei punti fondamentali sia quello di rendere il comitatone più autonomo rispetto a tutte le parti che lo compongono. L'idea è, in realtà, molto semplice: il comitatone è il luogo in cui si raggiungono gli accordi, ma avere il luogo e le parti non basta, è necessario che vi sia una struttura che faciliti il raggiungimento dell'accordo. Può sembrare un'ipotesi un po' strana, ma a mio avviso si potrebbe pensare ad una sorta di segretariato permanente, sul modello di quello dell'ONU: ossia una struttura, ripeto, permanente, ma che sia espressione del comitato in quanto tale – non soltanto di una sua parte – e che abbia come compito quello di favorire il raggiungimento di accordi tra le parti e tra i vari enti coinvolti. Bisogna infatti partire dal principio che se non vi è un accordo interistituzionale la salvaguardia della laguna è straordinariamente difficile.

Passando ad esaminare il novero delle materie di cui il comitato dovrebbe occuparsi, certamente vi è ormai un nucleo forte di competenze, che non può essere

diminuito, concernente la salvaguardia dalle acque alte, insieme alla salvaguardia ambientale. Mi sembra che ormai, nella coscienza collettiva, tali due aspetti siano considerati come inestricabili, quindi entrambi dovrebbero ricadere nelle competenze del comitato riformato, da me ipotizzato. Accanto a queste materie, si porrebbero poi tutte quelle che il Parlamento deciderà di inserire: per esempio, tutto ciò che può rientrare nella legislazione speciale per Venezia, quindi anche competenze non direttamente connesse all'ecosistema, ma collegate invece al sistema sociale, e così via. È inoltre necessario non sottrarre al Presidente del Consiglio la possibilità, in base alle disposizioni della legge n.400 del 1988, di investire il comitato di alcune responsabilità, per esempio in materia di turismo, aspetto che per Venezia ha un'importanza senz'altro rilevante. Non si può escludere, inoltre, che lo Stato concluda accordi di programma, con la regione e gli enti locali, volti a stabilire che ciascun soggetto rinunci a decidere autonomamente su alcune materie per immetterle nelle competenze del comitato.

In sostanza, esso dovrebbe avere un nucleo fisso di competenze, costituito dalla salvaguardia dell'ambiente e della laguna ed un nucleo variabile che venga in qualche modo determinato autonomamente, sulla base di accordi tra le parti. La regola decisionale, evidentemente, non può che essere quella dell'unanimità, che però deve essere conquistata attraverso una serie di accordi. Come ho già detto, la composizione del comitato dovrebbe essere modificata e mi sembra ovvio che ad essa debbano partecipare l'area metropolitana e la provincia (nella misura in cui l'una non coincide con l'altra, a Venezia, se non altro per le competenze in materia ambientale) ed i comuni del bacino scolante; a livello centrale, ritengo che potrebbe essere utile prevedere la presenza del ministro del bilancio, data la rilevanza che ha ormai assunto in relazione a buona parte degli investimenti pubblici.

Come ho già ricordato, la mia idea è che dovrebbe essere istituito un supporto operativo, nella forma di un segretariato

permanente, che abbia il compito di istruire le pratiche che arrivano al comitato, in modo che giungano al suo esame soltanto gli argomenti su cui le parti sono in qualche modo d'accordo. Si tratterebbe, in sostanza, di un rafforzamento del ruolo di segreteria e sarebbe forse possibile pensare anche ad un rafforzamento dal punto di vista tecnico. Quella che ho descritto sinora è, infatti, una sorta di segreteria politica che, come ho più volte ricordato, favorisca il raggiungimento degli accordi, mentre forse sarebbe anche utile prevedere la presenza di un corpo tecnico che fornisca determinate garanzie, per esempio in materia di collaudi.

Il discorso che ho svolto sinora riguarda il coordinamento a livello decisionale, ma in passato si è discusso molto sull'aspetto del coordinamento a livello attuativo, in particolare sul problema dei concessionari pubblici e così via. Non sono un esperto di legislazione in questa materia, mi limito soltanto a rilevare che per la realizzazione di alcune opere, che sono uniche, come tipologia — mi riferisco, evidentemente, alle bocche di porto, ma non solo a queste —, probabilmente le competenze disponibili in Italia e nel mondo sono estremamente limitate, per cui è necessario pensare a formare tali competenze tecniche: in fondo, per quanto mi risulta, esistono solo due casi al mondo di opere mobili alle bocche di porto, mentre un terzo caso, quello di Leningrado, presenta caratteristiche in parte diverse.

A mio avviso, comunque, il concentrarsi troppo sugli aspetti attuativi rischia di rendere molto difficile l'accordo in sede decisionale. Ritengo, cioè, che non ci si debba preoccupare troppo di chi eseguirà le opere: infatti, per molte opere, le competenze sono certe (lo Stato è competente per le dighe mobili, la regione lo è insieme con i comuni per gli impianti di disinquinamento, e così via), per cui se il coordinamento a livello decisionale è buono, quello a livello attuativo può essere considerato meno necessario.

Quindi, è probabilmente sbagliato guardare all'attuazione come la parte più complicata dei lavori da svolgere: in realtà, se

vi sono forti accordi a livello decisionale tra tutti coloro che devono essere coinvolti, le realizzazioni effettive non sono poi così difficili.

Benché probabilmente non esistano precedenti legislativi, si potrebbe pensare di costituire una sorta di conferenza permanente dei servizi, da studiare con attenzione: dopo il coordinamento decisionale, il presidente del comitato potrebbe convocare, per ogni parte del lavoro da svolgere, conferenze di servizi a composizione variabile, a seconda della natura delle opere (si convocheranno, in alcuni casi, le sovrintendenze e le USL, in altri casi, diversi soggetti), per definire i progetti in base alle regole della contestualità e dell'oralità che caratterizzano le conferenze di servizi.

GIAN FRANCO ROCELLI. Ricordo al professor Dente che la legge n. 360 del 1991 già prevede strumenti di tal genere per altri compiti: egli faceva riferimento ad una struttura analoga?

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS)*. Sì, solo che nel caso richiamato dall'onorevole Rocelli viene previsto un comitato permanente a composizione fissa, mentre personalmente avanzo una proposta più ampia: la costituzione di un conferenza permanente di servizi a composizione variabile. Quale precedente legislativo, posso citare l'organo a composizione eventuale previsto dalla legge sulle autolinee in concessione: in base a tale legge, quando viene chiesta una concessione, l'ispettorato della motorizzazione convoca tutti i potenziali interessati ad una riunione, dalla partecipazione alla quale, però, si prescinde.

Analogamente, al presidente del comitato, o per delega al suo segretario, potrebbe essere riconosciuta la facoltà di convocare tutti gli interessati ad una riunione, nella quale sarebbero riassorbiti tutti gli aspetti, compresa la valutazione di impatto ambientale (anche se, naturalmente, per quest'ultima, è necessario il previo consenso dell'autorità competente).

Comunque, si tratterebbe della « ciliegina » formale che deve essere ovviamente preceduta da un accordo sostanziale: le forme possono non sostituire gli accordi, ma favorirli.

In sostanza, tutto ruota attorno alla possibilità di trovare un centro dell'operazione, che dovrebbe corrispondere ad una struttura fissa che si occupi di mediare fra le parti con una certa autorevolezza.

GIOVANNI PELLICANI. Il professor Dente ha individuato alcuni punti centrali per la nostra riflessione ed ha fornito spunti interessanti. Personalmente, condivido il suo giudizio sul comitato, anche se sarei più drastico in senso negativo: il comitato, infatti, è stato certamente utile quale proposta innovativa, ma si è venuto configurando, nei fatti, con una certa parzialità e come strumento del Ministero dei lavori pubblici.

In relazione alla questione centrale del rafforzamento del comitato, occorre ora valutare diverse ipotesi: la legislazione speciale per Venezia, infatti, ha previsto un grande disegno da compiere attraverso un comando, sostanzialmente, « rachitico », forse appositamente voluto così, per evitare il superamento di altri poteri democratici. La mia domanda, cui potrà essere eventualmente fornita una risposta in seguito da parte del professor Dente, è pertanto la seguente: come si può realizzare una forte unità di comando — che l'esperienza ha dimostrato essere necessaria — cui tutti gli altri soggetti conferiscano parte dei propri poteri senza spogliarsene? È indubbio, infatti, che comuni, provincia e regione devono conservare la propria autonomia: quello che pongo al professor Dente è il primo problema da affrontare e risolvere.

C'è poi una questione che desidero enucleare perché su di essa occorrerà riflettere attentamente. Si tratta della nuova legislazione, alla quale ha fatto riferimento anche il professor Dente, che si affianca alla più cogente legge n. 183 del 1989.

La via che sta per intraprendere la regione è sicuramente legittima ed io non credo si possa pensare ad una unità di

bacino regionale della laguna di Venezia. Nella legge non si parla di bacino nazionale e probabilmente ciò è dovuto proprio all'esistenza di una legge speciale. Può darsi anche che il legislatore se ne sia dimenticato: facciamo questo mestiere e sappiamo che ciò è possibile. Al di là delle battute, resta il fatto che il legislatore ha ritenuto che la laguna di Venezia debba essere considerata bacino di carattere nazionale.

Esiste comunque il rischio che le diverse strutture facciano addirittura fisicamente capo alle stesse persone. La questione va approfondita anche per fare in modo che la specialità – che giustamente è stata riconfermata – non porti a cancellare una serie di istituti che possono avere la loro utilità e che saranno più forti domani quanto più tempo avranno per strutturarsi.

Più che una domanda, quindi, pongo un problema al fine di risolverlo nella maniera più adeguata. Nella nostra relazione conclusiva potremo così esplicitare meglio il nostro pensiero che potrà anche non essere condiviso, soprattutto se si considera che ci troviamo in una fase di grande travaglio politico-istituzionale. Le regioni potrebbero anche trarne lo spunto per concludere che alla fin fine ci si trova sempre di fronte a tentazioni centralistiche che, pur se rese impossibili per le vie ordinarie, riemergono comunque per quelle straordinarie.

Per questi motivi, in prima battuta a me stesso e poi a tutti, mi permetto di porre il problema di studiare soluzioni che facciano salve, anche nel momento in cui costituiamo una sola unità di comando forte, l'autonomia di tutti, nella consapevolezza che in ogni caso autonomia non può esservi se non c'è collaborazione e convergenza di intenti che consentano di realizzare obiettivi comuni. Infatti, uno dei motivi per cui le cose non sono andate nel modo da tutti auspicato è proprio la dispersione dei poteri e la mancanza di coordinamento.

A me pare che sia possibile distinguere due fasi nella vicenda veneziana: la prima va dalle prime leggi speciali fino al 1984 e l'altra dal 1984 ad oggi. La prima legge

speciale peccava di eccesso di organicità perché in essa tutto era previsto; agli organi periferici – sia detto tra virgolette – ed alle altre articolazioni dello Stato erano stati demandati compiti meramente attuativi. Sappiamo bene come è andata a finire anche per responsabilità politiche che non voglio sottacere. È chiaro comunque che quel meccanismo, per quanto interessante ed affascinante, non poteva affatto funzionare; e molti lo hanno detto sin dal principio.

Con la legge del 1984 si sono aperti dei varchi solo in alcune direzioni che però hanno funzionato da traino. Così il consorzio ha finito per essere il vero organo di pianificazione e tutto è andato avanti in assenza di un vero piano generale che sostituisse quello comprensoriale.

A proposito del piano generale, non voglio certo reintrodurre il concetto « dei lacci e dei laccioli », ma solo sottolineare che l'idea generale, nata dagli indirizzi del 1975, non è stata ripresa e così il consorzio, che aveva obiettivi limitati, ha finito per assumere compiti di pianificazione di grandi dimensioni; e questo anche perché l'obiettivo non poteva essere affrontato se non risalendo a monte e perché si affacciavano nuove realtà sociali e culturali, quali la nuova coscienza ecologica che ha spostato il dibattito su altri versanti e su tematiche che all'epoca non erano presenti a tutti nella misura in cui lo sono giustamente oggi. È comunque difficile sostenere che tali compiti possano rimanere affidati ad un consorzio formato dalle stesse imprese che devono compiere una parte importante delle attività pianificate.

Riconfermo, quindi, quanto ho già avuto modo di dire in altre occasioni e cioè che il consorzio oggi, un po' per merito e un po' per spinte esterne, è il soggetto che possiede il massimo delle conoscenze sui problemi di Venezia da cinquant'anni a questa parte. È evidente che tutto ciò non può essere gettato al vento, ma al tempo stesso non possiamo dimenticare che esiste un magistrato alle acque sul quale desidero – sempre che sia possibile – esprimere un giudizio equilibrato.

Il magistrato alle acque ha avuto infinite occasioni per diventare l'ente fondamentale di Venezia. Non si può certo dire, infatti, che non gli siano stati dati poteri sufficienti. Forse si potrebbe obiettare che manca di personale, ma questo è un fatto secondario a fronte degli altissimi poteri che gli sono stati conferiti a partire dal 1963; poteri tanto vasti che si può dire che siano stati ripristinati quelli del tempo della Serenissima. Se nonostante tutto ciò non è riuscito a diventare lo strumento fondamentale per la soluzione dei problemi di Venezia, vuol dire che non può diventarlo, che non può assolvere questi compiti.

Se non prendiamo rapidamente atto di questa situazione, non faremo altro che mettere il magistrato alle acque nella condizione di apparire incapace mentre il punto è che lo abbiamo caricato di compiti che non è in grado di sopportare, quali la progettazione e il controllo di congruità, cioè a dire di una massa di questioni emergenti: basta pensare alla questione ambientale che pochi anni fa non si presentava certo come nell'ultimo decennio visto che negli anni Sessanta cominciava ad essere rilevata fisicamente, ma non era certo acquisita in termini culturali. Il magistrato alle acque, quindi, non è in grado di svolgere tutte le competenze affidategli, è questa la mia convinzione e vorrei sapere se sia condivisa. È necessario, pertanto, individuare un'altra struttura. Quella finora esistente prevedeva, come attori istituzionali, il comitatone, il magistrato alle acque, la segreteria e poi il concessionario, i quali agivano in base a determinate competenze oppure per codificazione, quando in qualche modo venivano chiamate ad operare delle scelte.

Mi sia consentito di aprire una parentesi per dire che, in assenza del piano generale, che nel 1973 non è stato delineato, molto spesso si è proceduto facendosi per così dire « tirare » dagli eventi. Non vorrei sottrarre meriti a nessuno, però a mio parere, a seconda che si verificasse in modo particolarmente forte il fenomeno dell'acqua alta o che arrivassero le alghe oppure che a Genova o Livorno una pe-

troliera versasse il suo contenuto in mare, si acceleravano gli interventi in una direzione oppure in un'altra: ma che il petrolio dovesse essere eliminato dalla laguna lo si era stabilito fin dal 1975, senza però risolvere il problema. Analogo discorso vale per la questione dell'inquinamento, che ha subito un'accelerazione degli interventi quando si è compreso che chiudendo le bocche di porto prima del tempo, senza provvedere al risanamento, si sarebbe compiuto un disastro maggiore del beneficio: quando poi sono arrivate le alghe, ci si è resi conto che il problema andava affrontato in un'altra ottica.

Mi sono permesso di aprire questa parentesi per sottolineare che vi è il problema di un programma che tenga conto dei nuovi indirizzi che l'unità di comando deve emanare. Ciò non vuol dire che non debba più esistere il comitatone, ma che questo dovrà avere caratteristiche diverse; analogamente, non si intende eliminare il magistrato alle acque, ma affermare che non può più svolgere i compiti che gli erano stati finora attribuiti.

In che cosa deve consistere, allora, la nuova struttura? Mi sembra di aver capito che debba trattarsi di una struttura di comando più forte e concordo su questo punto. Questo è, tuttavia, l'aspetto più facile da risolvere, mentre ve ne è un altro più difficile. Lei ha parlato, professor Dente, di due livelli, uno politico ed uno organizzativo, attuativo: questo è, a mio avviso, lo strumento più difficile da costruire, anche se lei ha indicato un'impostazione che non definisco convincente, ma affascinante, richiamandosi al modello del segretariato dell'ONU. Proseguendo nel parallelismo tra i due organi, come l'assemblea dell'ONU è sovrana, così il comitatone dovrebbe svolgere una funzione di vigilanza su quanto viene compiuto dal segretariato. Evidentemente, bisogna svolgere una riflessione sul modo in cui tale organismo potrebbe essere costruito. Si potrebbe immaginare un segretariato che, senza essere statale, sia comunque pubblico: ma se questo non è costituito dal magistrato alle acque – e a mio avviso non può esserlo –, da chi sarà composto? Da

sette persone messe insieme in modo generico? È necessaria una struttura ricavabile dall'esistente. Sono d'accordo, quindi, sulla sua ipotesi del segretariato, professor Dente (lei ha affermato di non essere esperto della materia, tuttavia la conosce assai bene), ma è necessario riflettere sulla sua composizione. In base alle normative CEE (ma saremmo arrivati a questo punto anche indipendentemente da tali normative) ci avviamo verso la distinzione, nel concessionario, tra chi esegue le opere e chi effettua progetti, studi, controlli e via di seguito. Sono convinto che tale distinzione debba essere operata anche negli organi esistenti, pur conservando l'attuale patrimonio di conoscenze.

PRESIDENTE. Desidero a mia volta porre alcune questioni al professor Dente. Ritengo si possa riflettere su come rendere elastico il comitatone, in qualche misura rivisitato e reso più equilibrato nei confronti dei vari soggetti istituzionali che lo compongono, nel senso di evitare che esso possa rappresentare l'emanazione diretta di un ministero o della sua organizzazione periferica. Lei ha formulato l'ipotesi di due strutture in parte differenziate, una segreteria che assume le decisioni di carattere politico ed un altro organo che valuta gli aspetti di ordine tecnico-funzionale: vorrei sapere in che modo si muoverebbe quest'ultimo nei confronti del magistrato alle acque o di altri organismi, come per esempio la sovrintendenza.

Per quanto riguarda la conferenza dei servizi, mi sembra che questa sia lo strumento operativo che consente di procedere senza troppi passaggi di mano o giri di uffici.

GIAN FRANCO ROCELLI. Concordo con molti degli aspetti contenuti nell'intervento dell'onorevole Pellicani, quindi cercherò di spingermi un po' più avanti, sottolineando innanzitutto che l'indagine conoscitiva che stiamo conducendo è stata decisa essenzialmente per due scopi: per verificare lo stato di attuazione della legge n. 171 del 1973 e, soprattutto, per verificare quello della legge n. 798 del 1984.

Quest'ultima, essendo stata definita nel suo contenuto in relazione alle disponibilità di bilancio del 1984, è risultata monca. La filosofia della legge è infatti riassunta nell'articolo 1, nel quale si riconosce Venezia come preminente interesse nazionale e si stabilisce che lo Stato promuove lo sviluppo socio-economico dell'intero sistema. Occorre in proposito una precisazione, poiché mi è sembrato che il professor Dente, suddividendo la sua relazione in due parti, abbia quasi ipotizzato un obiettivo principale ed uno secondario: il primo sarebbe quello dell'intervento a mare e del disinquinamento non solo della laguna, ma anche del bacino scolante (in base alla cultura acquisita nel corso delle verifiche compiute dopo l'approvazione della legge speciale), mentre il secondo sarebbe quello dello sviluppo socio-economico. Personalmente, ritengo invece che, se dobbiamo continuare a fare riferimento alla filosofia indicata dall'articolo 1 richiamato, lo sviluppo socio-economico della città debba essere considerato contestuale rispetto alla soluzione dei problemi della difesa del mare e dell'ambiente.

Ci si potrebbe, altrimenti, trovare nella condizione di non poter far vivere la città in maniera equilibrata, a seguito di interventi limitati ad un solo settore. A mio avviso, quindi, è necessaria una verifica che tenga conto della contestualità cui accennavo.

Un'altra questione che desidero sollevare concerne il comitatone e la funzionalità dell'autorità che lo stesso avrebbe dovuto garantire, in termini di coordinamento e di indirizzo. È ormai opinione diffusa che si debba non ripartire da zero per i problemi di Venezia, anche a livello legislativo, ma intervenire per modificare la legge n. 798, che avevamo per altro definito legge sperimentale. Quando presentai la relativa proposta di legge, per altro, ebbi la fortuna di avere l'adesione di tutte le parti politiche, tranne quella del gruppo repubblicano.

Sempre con riferimento al comitatone, ricordo che quando venne istituito, su proposta originaria dell'onorevole Pellicani, si definì la sua composizione in base

ad esigenze di carattere politico che conducessero ad un determinato equilibrio fra amministrazione centrale ed enti locali. In seguito all'applicazione pratica dell'istituto, si sono però presentate alcune questioni. In primo luogo, i rappresentanti del Governo sono stati spesso all'origine dei rallentamenti, dato che all'interno dello stesso comitato si è sviluppata una dialettica che avrebbe dovuto più propriamente svolgersi nell'ambito del Governo. Fra l'altro, il preminente interesse nazionale nei riguardi di Venezia si esprime anche attraverso la presidenza del comitatone da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, o del ministro dei lavori pubblici, come suo delegato: per un certo periodo di tempo, in realtà, la presidenza è stata invece assunta dal vicepresidente del Consiglio dei ministri, per cui vi sarebbe molto da riflettere sulla legittimità di determinati atti. In proposito, ho presentato personalmente diverse interrogazioni cui non mi è stata fornita alcuna risposta.

Si sono inoltre presentate situazioni di sovrapposizione delle competenze fra i vari ministeri e fra questi ultimi e le regioni, con l'impossibilità per il presidente del comitato di intervenire nei relativi contrasti per mancanza della necessaria autorità decisionale: egli, infatti, è presidente di un'assemblea, che fra l'altro non si è mai espressa con un voto su tali questioni, per le quali si riteneva necessaria l'unanimità. Sottolineo quindi la gravità dell'assenza di un'autorità che in mancanza dell'unanimità possa decidere e far procedere i lavori. Per tale ragione, ritengo opportuna l'indicazione, adombrata dal professor Dente, della necessità di ridisegnare le funzioni del comitatone.

Quest'ultimo, a mio avviso, deve mantenere il coordinamento, il controllo e l'indirizzo dei programmi: probabilmente, sinora è mancato soprattutto l'indirizzo, senza del quale è stato troppo debole il riferimento al coordinamento ed al controllo. Ritengo pertanto che il comitatone debba essere ridisegnato per assegnare ad un soggetto la responsabilità di decisioni vincolanti, che tengano naturalmente conto della dialettica fra i soggetti interes-

sati: gli enti locali, con particolare riferimento alla provincia per i delicati compiti delegati dalla regione, alla stessa regione ed al magistrato alle acque, anch'esso per le sue specifiche competenze.

Pensavo, quindi, se non fosse possibile immaginare una presidenza del comitatone da parte del Presidente del Consiglio dei ministri oppure, su sua delega, da parte del ministro dei lavori pubblici o ancora di un'altra autorità, con l'esclusione degli altri ministeri interessati, affinché i contrasti tra i ministri si risolvano nella dialettica interna del Consiglio dei ministri ed il Presidente del Consiglio interpreti la collegialità del Governo nei riguardi della strategia di intervento sui problemi di Venezia e del suo ambiente.

Dico questo perché c'è bisogno di individuare una precisa autorità e perché non si può continuare a mantenere lo stallo che di fatto ogni volta verifichiamo o comunque un equilibrio più soggetto ad interessi di parte più o meno corporativi che non rientrano in un disegno politico di riferimento. La segreteria, indicata dal professor Dente, che a me sembra un'idea ottima, dovrebbe funzionare da supporto tecnico alle decisioni politiche che assumeranno o il comitato o il Presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Prego il professor Dente di rispondere alle domande formulate dai colleghi e di essere il più possibile sintetico perché il tempo a nostra disposizione comincia ad essere davvero poco.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS).* Cercherò di essere il più sintetico possibile, anche se le domande che mi avete posto non sono certo di poco conto.

Desidero innanzi tutto fissare alcuni punti di fatto e poi svolgere delle valutazioni basate sulla mia esperienza e perciò ovviamente discutibili.

Il primo punto di fatto, richiamato dall'onorevole Pellicani e sul quale vi invito tutti a riflettere, è che il consorzio (soprattutto il consorzio Venezia nuova) ha

assunto un ruolo superiore a quello che era stato immaginato nella legge del 1984 perché è diventato il punto di accumulazione di studi e di conoscenze. Ciò ha fatto sì che esso abbia svolto un ruolo centrale nell'intero processo, in qualche modo mettendo a « gambe per aria » la struttura disegnata dalla legge n. 798. La creazione del concessionario è stata dunque la decisione strategica.

Vorrei farvi osservare come la creazione di soggetti forti diventi sempre più importante delle procedure, dei poteri e delle competenze che sulla carta a tali soggetti sono attribuiti. In altri termini, nel momento in cui si crea un soggetto forte si modifica il panorama; e questa è una costante non solo della storia amministrativa ma dello sviluppo di tutte le politiche pubbliche.

Questo è uno dei punti assolutamente centrali dell'intera vicenda perché ci fa capire principalmente due cose. La prima è che abbiamo bisogno di un soggetto per Venezia nel senso che è necessario creare un soggetto che si occupi dei problemi di Venezia nella loro globalità. E questo punto mi sembra francamente indiscutibile. Tutto il resto appartiene alla categoria delle esercitazioni: in teoria i soggetti esistenti potrebbero spontaneamente mettersi d'accordo ed operare in maniera coordinata ed i piani potrebbero anche essere onnicomprensivi. Resta il fatto che non succede mai o quasi.

In secondo luogo, vorrei invitarvi a riflettere su un altro punto e cioè che gli accordi e i contratti di programma sono stati inventati dall'amministrazione più forte e più gerarchica che esista al mondo: quella francese. È stata proprio l'amministrazione francese, che pure dispone di tutti i poteri, ad inventare l'uso di strumenti negoziali fra istituzioni; e questo perché lì ci si è resi conto che l'idea di governare gerarchicamente, accentrando i poteri e avocando a sé le decisioni finali, è adeguata ad uno Stato che fa poco piuttosto che ad uno che fa molto.

Da questo punto di vista, ogni tanto ho la sensazione che nel dibattito italiano, quando si parla di accordi, si parla sempre

di un *second best* rispetto alla situazione ottimale che sarebbe poi quella di un unico soggetto titolare di tutte le competenze. Francamente mi sembra che esista questa resistenza culturale, quando invece bisognerebbe rendersi conto – se accettiamo che i vari segmenti istituzionali sono di fatto rappresentanti di segmenti della società e che questa sia una forma essenziale di democrazia adeguata alla situazione attuale nella quale il Parlamento non decide su tutto perché è impossibile farlo – che è necessario arrivare ad accordi e negoziazioni che non rappresentano una *deminutio* dell'autorità, ma che anzi sono il modo attraverso cui essa si esercita.

Credo perciò che abbiate tutti compreso che la mia idea non è tanto quella del comitatone (che sarebbe una semplice modifica della situazione attuale), né quella della conferenza dei servizi (che in quanto tale sarebbe solamente un'estensione), quanto quella di creare una struttura permanente – dove « permanente » non vuol dire necessariamente perpetua – che abbia come compito fondamentale quello di fare raggiungere questi accordi; che abbia come sua funzione fondamentale quella di pensare nei termini della globalità dei problemi di Venezia e di mettere insieme i vari pezzi, propri delle diverse istituzioni pubbliche, statali, regionali e locali, nel tentativo di raccordarne gli intenti. Nel momento in cui ciò viene raggiunto, tale struttura dovrebbe mettere in moto i processi attuativi; il che non significa che essa dovrebbe avere il potere di fare le cose perché queste restano nella competenza dei soggetti cui sono state affidate.

Si potrà anche decidere di allocare diversamente le competenze, però sostanzialmente l'idea è che, ad esempio, il disinquanamento resti una competenza di natura essenzialmente regionale e locale (e che quindi l'attuazione delle decisioni spetti alla regione ed ai comuni), ma che tutto deve essere fatto nel quadro delle decisioni assunte dal comitatone. La sua segreteria avrebbe il compito di assicurarsi che, una volta assunte le decisioni, i meccanismi vengano messi in moto.

Tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto, da un lato attraverso una segreteria politica e, dall'altro, attraverso un organo tecnico. Mi sembra che uno dei problemi sia che spesso le incertezze tecniche vengono presentate come certezze. Si potrebbe perciò immaginare una struttura autorevole, autonoma rispetto al comitato, che garantisca sul grado di certezza tecnica; che non elabori studi e non faccia ricerche, ma che riferisca sul grado di attendibilità di quelli fatti. Una struttura che faccia una sorta di *auditing* dell'*auditing* e che, in parole povere, dica: questo studio è fatto bene, tiene conto delle conoscenze disponibili e perciò le opere sono realizzabili.

PRESIDENTE. Una sorta di certificazione.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS)*. Questa struttura tecnica non dovrebbe dipendere da quella politica (se non erro, è stata avanzata l'ipotesi di una nomina da parte delle università). L'idea che si possa decidere a maggioranza è di per sé una specie di scappatoia rispetto alla possibilità di raggiungere l'accordo, mentre bisogna riuscire a fare in modo che l'accordo sia effettivamente raggiunto.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei sapere se nel contesto internazionale esista qualche esempio di queste strutture.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS)*. In questo momento non mi vengono in mente esempi, ma sono certo che esistano, dubito di averli sognati. Certamente ve ne sono alcuni in materia contabile. Sono convinto, ripeto, che in varie forme esistono commissioni che svolgono questa attività.

GIOVANNI PELLICANI. Non importa che lei mi fornisca esempi precisi, l'importante è che affermi che esistono: così come anni fa abbiamo copiato – anche se male

– il modello della Consob, ora potremmo imitare queste strutture.

PRESIDENTE. Se è in grado di verificare questo punto, professor Dente, potrebbe farci pervenire una risposta tramite il collegamento con il Servizio studi della Camera.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS)*. A mio avviso i due organismi dovrebbero essere in qualche modo autonomi tra di loro. Penso cioè ad una struttura permanente di segreteria che abbia come compito quello di istruire le pratiche: in effetti, parlando di segreteria mi riferisco più che altro ad un segretario, ossia ad un soggetto designato all'unanimità dai membri del comitato, che goda di fiducia e che possa svolgere il suo ruolo anche con un certo grado di autorevolezza e di autonomia.

Per quanto riguarda la legge n. 183 del 1989, sono convinto che in una prima fase il comitato dovrebbe riassorbire i compiti delle autorità di bacino. Una delle ragioni per cui mi è sembrato utile porre una scadenza temporale era quella di far comprendere che poi, a regime, le cose avrebbero funzionato in un altro modo: una volta portate a termine le opere di disinquinamento e quelle di difesa del mare, allora si porrà un altro problema, ma nella prima fase, ripeto, le competenze dovrebbero essere riassorbite dal comitato. Tra l'altro, come sapete, l'organizzazione delle autorità di bacino non si trova ad un avanzato stato di attuazione: si tratta di un'idea entusiasmante, ma inevitabilmente astratta, perché mancano i soggetti, c'è soltanto il segretario, mentre le strutture tecniche sono necessariamente quelle regionali.

Per quanto riguarda lo sviluppo socio-economico, devo dire che si tratta di una materia su cui sono ancora meno specializzato che su altre. Non credo affatto, comunque, che si debba parlare di separazione. Se pensiamo in termini seri al disinquinamento ed alla difesa del mare, parliamo di opere pubbliche dell'ordine di

svariate migliaia di miliardi e sono rimasto un po' impressionato perché nei dibattiti precedenti, di cui ho potuto leggere i verbali, nessuno ha detto che tutto ciò avrebbe conseguenze molto importanti sulla situazione economica di Venezia. Dobbiamo immaginare diverse migliaia di operai che lavorano per vari anni al compimento di tutta una serie di opere. Non sono uno specialista della materia, ripeto, ma francamente mi sembra un po' strano che si possa pensare che tutto ciò non abbia ricadute sull'economia veneziana. Mi sembra curioso, insomma, che i rappresentanti degli enti locali veneziani talvolta sostengano che i problemi sono altri: a me sembra che un grande programma di opere pubbliche rappresenti un programma di sviluppo economico.

PRESIDENTE. Si tratta senz'altro di un aspetto di fondamentale importanza.

BRUNO DENTE, *Direttore di ricerca e analisi delle politiche pubbliche dell'Istituto per la ricerca sociale (IRS).* Credo di aver capito che l'onorevole Rocelli si riferisse essenzialmente ai problemi di una grande azienda di Venezia, ossia il porto. Naturalmente, è necessario assicurare che tali opere non abbiano conseguenze negative per l'attività economica esistente. Desidero tuttavia far notare come le competenze proprie del comitatone possano e debbano comprendere anche quest'ultimo aspetto, sempre che le varie parti che lo compongono siano d'accordo sull'inserimento di tale materia. A mio avviso, anche la programmazione dei flussi turistici, per intenderci, potrebbe essere materia da attribuire al comitatone. Vorrei però sottolineare che a mio parere tra i poteri da attribuire al comitatone deve esserci anche quello di stabilire quali debbano essere le materie di sua competenza: mi sembra, anzi, che si tratti di uno dei poteri fondamentali.

Per quanto riguarda la questione degli appalti, cui ha fatto riferimento l'onorevole Pellicani, ho la sensazione che l'esistenza del concessionario unico abbia, di fatto, condotto ad accentrare su di esso materie

che non rientravano tra le sue competenze, soltanto perché tale figura già esisteva ed il modo più rapido per procedere era quello di affidare a lui determinati adempimenti. Credo che non si possa evitare di pensare di svolgere sempre più gare per l'affidamento delle opere. Vi è un unico punto su cui ho qualche dubbio: per opere molto complesse, come le paratoie – e non, invece, per altre –, forse sarebbe opportuno mantenere l'unitarietà tra progettazione e costruzione, in modo che il pubblico possa ricevere maggiori garanzie. Ciò per il banale motivo di evitare che si ripeta quanto è accaduto in alcune recenti vicende, quali per esempio quelle relative alla costruzione degli stadi: in tali casi, infatti, separando progettazione ed esecuzione si è giunti al risultato che ogni soggetto accusava l'altro della mancata riuscita delle opere, con l'effetto di determinare un'enorme dilatazione delle spese. È quindi necessario far sì che il progettista sia anche responsabile dell'attuazione. Tale discorso, ripeto, è valido per opere di grande complessità, non invece per le altre.

In risposta all'onorevole Rocelli, che ha posto la questione dell'unità all'interno del Governo, devo dire di non essere convinto che, in casi del genere, il Consiglio dei ministri possa essere il luogo in cui i vari ministri, a partire da quelli dei lavori pubblici e dell'ambiente, raggiungano accordi tra di loro. Può darsi che sia particolarmente pessimista, però non ci credo: semmai, l'alternativa sarebbe quella di adottare un modello tipicamente inglese, istituendo il ministro senza portafoglio per gli affari di Venezia, che sostituisce i vari organismi.

Non sono convinto, d'altronde, che tale soluzione possa essere accettabile: si tratta, comunque, di una proposta presente da sempre nel dibattito internazionale su analoghi problemi. Nel suo ambito, occorre non enfaticizzare troppo il fatto che si tratti di ministri che fanno parte dello stesso Governo: essi, infatti, rappresentano e difendono inevitabilmente apparati e tradizioni. Personalmente, rimango dell'opinione che la presenza di più ministri all'interno del comitatone possa facilitarne

il lavoro: si tratta, comunque, di un giudizio di fatto, e non di valore. Infine, l'esercizio delle funzioni di coordinamento da parte del presidente del Consiglio dei ministri mi sembra molto difficile.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Dente per il suo contributo alla nostra indagine conoscitiva.

ASCOLTO. Audizione del professor Sandro Amoroso, docente di diritto amministrativo all'Istituto universitario di architettura di Venezia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del professor Sandro Amoroso, docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia. Ringrazio il professor Amoroso per aver accolto il nostro invito: con lui, vorremmo effettuare un approfondimento relativo ai problemi istituzionali, relativi alle modalità con cui procedere nei livelli decisionali ed operativi per rendere più efficace l'intervento per Venezia, attraverso lo snellimento delle procedure, la definizione delle responsabilità, il miglioramento della capacità di spesa in relazione all'aumento dei flussi finanziari per la città che auspichiamo.

Si tratta probabilmente di una riflessione più difficile anche rispetto a quelle relative alla definizione dei flussi finanziari ed ai programmi tecnici, poiché occorre entrare nel corpo dell'amministrazione pubblica, oggi sotto accusa per i suoi ritardi e per le sue carenze.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia.* Vorrei preliminarmente svolgere rapide notazioni di scenario, partendo dai documenti preparatori della Commissione – il cui contenuto condivido – e da alcune premesse di valore. Vi sono alcuni dati di fatto: permane l'interesse nazionale per la salvaguardia della laguna; è mutato profondamente il contesto istituzionale nel quale venne alla

luce la legge speciale per Venezia nel 1973; sussiste la necessità di risorse aggiuntive; nel mutato contesto istituzionale, si è accentuata la necessità del coordinamento (innanzitutto fra azioni ordinarie e speciali).

Qual è sostanzialmente il mutamento avvenuto? Il seguente: molte materie concepite nel 1973 come oggetto di legislazione speciale sono ormai disciplinate dalla legislazione nazionale, a Venezia e nel resto del territorio nazionale. Mi riferisco alla cosiddetta legge Galasso per la tutela del paesaggio, alle leggi che si sono succedute dopo il 1976 in materia di inquinamento, alla legge n. 183 sulla difesa del suolo. Dobbiamo tenere conto di tale realtà, dato che deve essere definito cosa mettere in ciascuno dei due panieri: quello delle attività amministrative ordinarie e quello delle attività amministrative speciali.

Oltre al mutamento del contesto, abbiamo assistito in questi anni all'addensarsi su Venezia delle più varie attività amministrative: al di fuori della legislazione speciale, posso citare il piano triennale dell'ambiente, che si occupa in parte di Venezia, le attività di pianificazione poste in essere dalla regione (in particolare, il piano territoriale di coordinamento, che ha anche valenza paesistica), il piano per la laguna di Venezia, che è un'articolazione del piano territoriale, il piano territoriale provinciale che sta per essere predisposto in base alla legge n. 142 del 1990. Potrei continuare, ma in sostanza intendo sostenere che la salvaguardia della laguna è disciplinata da norme ordinarie in misura superiore rispetto al passato: si è infatti verificata una sorta di deriva dalla legislazione speciale a quella ordinaria.

Molte ipotesi contenute nella legislazione speciale del 1973 si sono rivelate nel frattempo irrealizzabili: certamente, per esempio, non si può più pensare al comprensorio, dato che la legge ha riconosciuto determinati spazi alla provincia, né è più concepibile per la cultura urbanistica un sistema di scatole cinesi relativamente ai piani per la città di Venezia.

Abbiamo quindi un contesto molto diverso rispetto al passato, per il mutamento istituzionale, per l'evoluzione della storia, per quel che è accaduto attorno alla laguna.

A mio avviso occorre fare per così dire un discorso « a cerchi concentrici ». Quello interno riguarda il coordinamento delle attività ordinarie dello Stato, della regione e degli enti locali, che hanno incidenza sulla vita della laguna. Il primo adempimento in questo comparto dovrebbe essere quello dell'autocoordinamento: lo Stato ed il sistema regionale-locale ciascuno nelle proprie sfere di competenza. Il coordinamento senza nessuna modifica legislativa all'interno delle attività statali si può realizzare oggi meglio che in passato, non solo perché la legge n. 55 del 1990 (cioè la legge antimafia) ha attribuito ai prefetti poteri più vasti di coordinamento fra le amministrazioni decentrate, ma anche perché possono tranquillamente essere ripresi gli esperimenti positivi fatti tra il 1989 e il 1990 a Milano dove, con decreto del Presidente del Consiglio, furono affidati al prefetto – che al momento era il dottor Caruso – funzioni forti di coordinamento per l'appunto fra le diverse amministrazioni dello Stato. Il prefetto, o il commissario del Governo presso la regione, dovrebbe diventare il centro di gravità di tutte le attività statali ordinarie.

Simmetricamente il presidente della regione, o un suo delegato, dovrebbe essere incaricato del coordinamento di tutte le attività regionali che hanno riflessi sul territorio, sul paesaggio e sull'ambiente, che, pur essendo nozioni diverse vanno considerate come un *continuum*.

Una volta individuati questi due centri di riferimento, bisognerebbe che il prefetto e il delegato del presidente della regione costituissero un punto di comunicazione continua. D'altronde, negli ultimi anni è molto migliorato il rapporto tra uffici dello Stato e uffici della regione. Personalmente, ricordo una collaborazione positiva dopo l'adozione del piano regionale di coordinamento fra la regione veneta e la sovrintendenza. E voi sapete che, se esiste un accordo di questo tipo, vengono meno i

vincoli paesistici, perché sono recepiti nel piano territoriale e quindi superati.

Per quel che riguarda la legislazione speciale, si può fare una distinzione fra oggetti che necessitano tutt'ora di risorse aggiuntive – una volta assegnate tali risorse non c'è comunque bisogno di attivare ulteriori macchine speciali per realizzare gli interventi – ed oggetti per i quali è invece necessario predisporre meccanismi *ad hoc*. Si pensi all'edilizia monumentale a proposito della quale non c'è dubbio che il problema, data la ricchezza del patrimonio veneziano, è quello di disporre di risorse supplementari rispetto a quelle che normalmente vengono assegnate ad altre città. Una volta ottenute tali risorse supplementari, la sovrintendenza avrebbe bisogno soltanto di un rafforzamento delle sue strutture, cioè di un aumento della sua capacità di realizzazione degli interventi. Si pensi ancora al recupero del patrimonio edilizio esistente per il quale occorrono pure risorse in più. Oggi, comunque, si è forse capito che è difficile pensare a grandi società, private o pubbliche che siano, che realizzino un recupero integrale; forse la via migliore è quella di dare incentivi limitati, certi e immediati a chi intende compiere interventi sull'edilizia privata. Anche in questo caso, dunque, non c'è bisogno di macchine speciali.

Riassumendo, abbiamo molti oggetti che una volta facevano parte della legislazione speciale e che sono ora propri dell'amministrazione ordinaria, che va prima autocoordinata e successivamente intercoordinata. C'è poi una serie di oggetti che restano propri della legislazione speciale in quanto debbono godere di stanziamenti aggiuntivi ma per i quali bastano misure organizzative piuttosto semplici.

Ci sono poi gli oggetti propri della legislazione speciale ed a mio parere, sono essenzialmente due: il disinquinamento e la difesa idraulica, cioè tutte le opere idrauliche e la difesa dalle acque di mare e di terra. In questo contesto occorre una forte integrazione tra Stato e regione perché il primo è competente sullo specchio della laguna e la seconda sul bacino sciolante. Non è possibile pensare né ad espan-

sioni delle competenze statali verso terra – in ragione anche delle disposizioni della legge n. 183 – né ad espansioni delle competenze della regione verso il mare per arrivare fino al Lido, come da qualcuno è stato ipotizzato.

GIOVANNI PELLICANI. È nel progetto di legge della regione.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Sì, ma con queste tendenze « imperialiste » delle competenze non si va da nessuna parte. Venezia è il tipico luogo, come direbbe il mio maestro Giannini, « di ineliminabile compresenza di Stato e regione ». Da questo dato si deve partire perché non se ne può fare a meno.

Come dicevo, vanno ridefiniti gli oggetti che necessitano di leggi speciali. Naturalmente, bisogna innanzi tutto operare una revisione del linguaggio perché dal 1973 ad oggi i concetti sono cambiati. Occorre perciò individuare la sede in cui si possano comporre i diversi programmi di spettanza statale e regionale; cioè una sede in cui si possa fare un programma dei programmi o, se volete, la programmazione della programmazione. Questa sede, a meno di non voler far diritto amministrativo « da salotto » o da articoli sui giornali, non può certo essere un commissario europeo, di nessun genere, ordine e grado, perché è cosa che non esiste né nella Costituzione né nella realtà politica del paese.

A mio parere, è una sede che esiste già in embrione: penso al « comitatone » integrato, non foss'altro perché, ad esempio, oggi la provincia (che è destinata ad assumere un ruolo molto importante come nucleo della città metropolitana) è presente solo perché invitata. Deve essere integrato, probabilmente, con i rappresentanti del bacino scolante, perché per il disinquinamento si interviene a terra, con provvedimenti in materia di agricoltura e via dicendo.

Comunque, il comitatone deve diventare la sede decisionale. So che a questo proposito è stata usata l'espressione

« coordinamento »: se questo è inteso in senso forte, può andar bene anche l'espressione coordinamento, altrimenti è meglio parlare di « sede decisionale », in cui vengono integrati, combinati e resi compatibili i diversi programmi delle varie autorità.

Una volta delineato quello che ho definito il « programma dei programmi », ogni ente sarà responsabile dell'attuazione della parte di sua competenza. Naturalmente, è necessario – o sarebbe necessario – fare una scelta precisa, perché quando si debbono riunire vari centri di decisione si possono seguire due logiche: quella di maggioranza – è questo l'insegnamento di Bobbio –, che domina tutti gli organi collegiali, oppure la logica dell'accordo, che è propria del contratto. Se, infatti, tre soggetti intendono concludere un contratto, devono essere tutti e tre d'accordo, per cui si afferma la logica dell'unanimità. È necessario, insomma, operare una scelta. Normalmente, nel nostro ordinamento si ricorre allo strumento dell'accordo: accordo organizzativo, accordo di programma, lo si chiami come si vuole, comunque si tratta dell'accordo amministrativo, il quale naturalmente esige l'accettazione di tutti i soggetti coinvolti. A Venezia si parte forse da una situazione un po' più avanzata: anziché un semplice modulo, rappresentato dall'accordo, si ha una sede o un embrione di sede decisionale, ossia il comitatone.

Se si rende esplicito ciò che è implicito nelle mie parole, diventa chiaro che il comitatone, in quanto organo decisionale, può operare le sue scelte anche a maggioranza. Chiaramente, devono essere fornite ai soggetti interessati tutte le garanzie che nel procedimento amministrativo, come previsto dalla nuova legge, si terrà conto di tutti gli interessi coinvolti, ma, alla fine, si dovrà decidere a maggioranza (credo, d'altronde, che ciò corrisponda ad uno dei sistemi della democrazia) e, una volta assunta la decisione, dovrà esservi la possibilità di controllarne l'attuazione. A tal fine bisognerebbe rafforzare la segreteria del comitatone, renderla autonoma, farne una forte struttura di supporto tecnico.

Non credo vi siano difficoltà nel reperire nel nostro ordinamento amministrativo precedenti di questo tipo: vi è per esempio l'ufficio speciale per Roma capitale, diretto da un dirigente generale...

GIOVANNI PELLICANI. Però, in quel caso, è il comune l'attore principale.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Sì, però si deve pensare che il comitatone di cui ci stiamo occupando sia sostanzialmente una struttura della Presidenza, essendo presieduto dal Presidente del Consiglio, ed anche la segreteria di cui si è parlato dovrebbe essere a sua volta un ufficio della Presidenza del Consiglio – su questo non vi è dubbio – che avrebbe la funzione di istruire i lavori del comitatone, di rendere possibile l'attuazione del già ricordato programma dei programmi, ma, soprattutto, avrebbe il compito di seguire, con una sorta di monitoraggio, l'attuazione dei programmi, controllando che cosa stiano effettivamente facendo tutti i soggetti incaricati della realizzazione dei vari segmenti di programma di rispettiva competenza, nonché di proporre al comitatone gli interventi di supporto e, solo in seconda battuta, surrogatori.

Vorrei fermarmi un istante su questo punto. Negli ultimi anni sono state introdotte nella legislazione amministrativa moltissime previsioni di poteri sostitutivi: ebbene, non credo che siano stati mai adoperati, accetto scommesse sull'eventualità che siano stati utilizzati più di cinque volte, complessivamente. Allora, il vero problema non è tanto di prevederli in astratto – il che, comunque, non fa male –, quanto di stabilire meccanismi operativi concreti.

Tornando a noi, quindi, se un'amministrazione non attua la parte di programma di sua spettanza, il comitatone dovrà inviare una sorta di incaricato di missione, ossia un dirigente che si rechi sul posto ed adotti i necessari atti operativi, aiutando la struttura a venire a capo della situazione, perché spesso non vi è cattiva vo-

lontà, ma una debolezza dell'ente competente. L'incaricato del comitatone dovrebbe quindi agire da supporto, arrivando all'adozione, ripeto, degli atti operativi. Ciò anche perché in materie di questo genere, nelle quali la realizzazione dei programmi riveste interesse nazionale, non si può pensare semplicemente alla misura della revoca del finanziamento, che avrebbe in sostanza carattere autopunitivo. Non dobbiamo quindi pensare a meccanismi quali quelli previsti in caso di mancata attuazione degli accordi di programma di cui alla normativa per il Mezzogiorno, ma dobbiamo soprattutto fare in modo che i fondi stanziati siano effettivamente spesi.

Naturalmente, vi è il problema di come attuare tutto ciò di cui stiamo parlando. So che è stata approvata la legge 8 novembre 1991, n. 360, che sostanzialmente rifinanzia e ridisegna la legge speciale per Venezia. Non so invece che fine abbia fatto il disegno di legge del Governo sulla prosecuzione degli interventi per Venezia, non so cioè in quale fase del suo iter si trovi attualmente.

GIAN FRANCO ROCELLI. È stata assegnata alla nostra Commissione in sede legislativa.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Ritengo che in tale disegno di legge dovrebbero essere inserite altre quattro norme: una volta a ridefinire la funzione del comitatone come centro di decisione, di coordinamento e di controllo; una seconda tesa a creare la struttura organizzativa di supporto, senza la quale non è possibile fare nulla; un'altra norma potrebbe contenere la previsione – da attuare, però, tramite un'ampia delegificazione – degli incentivi alle attività economiche, perché evidentemente alcune scelte sostanziali, quali per esempio la delocalizzazione di Marghera, debbono essere accompagnate da incentivi; la quarta potrebbe essere, infine, una norma di delega al Governo, recante naturalmente l'indicazione dei necessari criteri direttivi.

GIOVANNI PELLICANI. Dobbiamo però tenere presente che una legge di delega dovrebbe essere approvata dall'Assemblea, non dalla Commissione in sede legislativa, con tutte le connesse conseguenze.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Naturalmente, si tratta di una valutazione che spetta a voi. L'oggetto della quarta norma da me ipotizzata (che, chiaramente, potete decidere se inserire o meno nel disegno di legge già al vostro esame) dovrebbe contenere il conferimento di un mandato al Governo di provvedere entro un anno al radicale « disboscamento » della legislazione speciale, giungendo cioè alla redazione di un testo unico delle norme speciali per Venezia, eliminando tutto ciò che nel frattempo è diventato superfluo: il piano comprensoriale, il piano di coordinamento, e così via. Non ve ne sarà più bisogno.

GIAN FRANCO ROCELLI. Vi è in materia una nostra proposta di legge presentata nel 1985, che non è mai stata presa in considerazione.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo all'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Sono consapevole di rivolgermi a deputati che sono fra i maggiori esperti della materia, essendosene occupati a lungo.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei soffermarmi sulla necessità di un'unità di comando, a prescindere dalle considerazioni relative al fatto che oggi esiste una legislazione ordinaria che potrebbe funzionare meglio di quella speciale. Partendo dall'esigenza di un'unità di comando forte, che coordini e decida davvero, attraverso decisioni assunte a maggioranza (procedura che mi dichiaro disponibile a valutare), bisogna tener conto che i numerosi organismi interessati non possono essere rappresentati soltanto a livello esecutivo.

A Roma, il medesimo problema è stato risolto, poiché il consiglio comunale è titolare delle decisioni fondamentali: così non è, invece, per i comuni di Venezia e Chioggia, che sono titolari soltanto di alcune decisioni, per esempio in materia urbanistica. Non è ipotizzabile, però, che per materie come la difesa dalle acque i consigli comunali di Venezia e Chioggia non siano titolari di un diritto decisionale uguale a quello dello Stato. Per comune, inoltre, cosa intendiamo: il sindaco o il consiglio comunale? Volendo raggiungere comunque una maggiore capacità decisionale, è possibile pensare ad un sistema di rapporti analoghi a quello fra Parlamento e Governo e fra consiglio comunale e giunta? Nel caso di Venezia, vi sarebbe una platea più ampia, che comprende la provincia, i rappresentanti dei vari enti locali, le rappresentanze del bacino scollante, la quale viene chiamata a decidere a maggioranza sulle questioni fondamentali e dà mandato per l'esecuzione al comitato, da non confondere con il relativo segretariato. La proposta può apparire provocatoria, ma domando al professor Amorosino se ritenga che si possa trattare di una strada percorribile.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo all'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Francamente, sarei contrario, non solo sulla base dell'esperienza, dato che, per esempio, non si è mai riusciti a riunire l'assemblea per il piano comprensoriale, ma anche perché la necessaria dialettica fra esecutivo ed organo consiliare può essere considerata assicurata, dato che, per esempio, la regione sottopone al comitato un programma di opere da realizzare, che certamente non può essere considerato soltanto « figlio » della giunta regionale.

GIOVANNI PELLICANI. Sempre riferendomi all'esempio di Roma, dove non si può prevedere un intervento per lo SDO senza che il consiglio comunale abbia assunto in proposito una deliberazione, che verrà poi sottoposta alla commissione per Roma capitale, va notato che a Venezia il

consiglio comunale può non essere chiamato a deliberare su un intervento, per esempio, per le bocche di porto. Mi domando allora: può essere accettabile che, in una città come Venezia, il comitatone decida a maggioranza sulle bocche di porto? Bisogna quindi definire un sistema che tenga conto di determinati aspetti: per esempio, si potrebbe ipotizzare che per qualsiasi deliberazione che riguardi la città deve in precedenza essersi espresso il consiglio comunale.

Considerando la ripartizione delle materie, il consiglio comunale non è competente, per esempio, in materia di risanamento e di salvaguardia idraulica, per cui potrebbe non esprimersi su questioni fondamentali (nel senso letterale del termine, in riferimento alle fondamenta che nel caso di Venezia sono sull'acqua). In precedenza, esistevano più poteri che si controbilanciavano: ora, occorre che gli organismi previsti dalla legge siano chiamati a discutere e a decidere. Altrimenti, vi sarà sempre la preminenza dello Stato, o comunque una separazione fra livelli superiori e inferiori.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo all'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Per compiere un passo in avanti, ritengo opportuno introdurre una distinzione fra il comune come soggetto amministrativo ed il comune come soggetto politico-rappresentativo: nella prima qualità, il comune ha determinate competenze e porta nel comitatone, per esempio, i programmi di risanamento edilizio della città di Venezia, che sono certamente di sua competenza. Nella seconda qualità, in quanto ente esponenziale della comunità veneziana, i suoi rappresentanti discuteranno nel comitatone anche di tutti gli altri programmi che non sono di stretta competenza amministrativa del comune. Evidentemente, nell'ambito di tale attività, ritengo che nessun sindaco potrebbe esprimersi nella sede del comitatone senza che si sia svolto prima un dibattito in consiglio comunale.

GIOVANNI PELLICANI. Naturalmente, dobbiamo valutare disposizioni legislative generali e non casi specifici.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo all'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Questo si può trovare senza però creare due organi diversi, per così dire uno largo e uno stretto, ma prevedendo comunque una forma di pronuncia sulle decisioni d'apice anche da parte degli organi consiliari, prima di arrivare al comitatone perché altrimenti si innesca un « va e vieni » dal quale non si esce più.

GIOVANNI PELLICANI. A Venezia oggi si dice: « la specialità ti uccide ». Il comune elabora il suo programma, individua i suoi obiettivi ma non dispone di nessun comitato. Così diventa il solo soggetto penalizzato ed obbligato a sottostare a decisioni altrui, cosa che non succede certo agli altri comuni. E dico pure che probabilmente è giusto che il comune in qualche modo dia parte dei suoi poteri ad un organismo misto di supporto. Mi chiedo, però, cosa esso riceve in cambio, nel momento in cui non può neanche esprimere la propria opinione non tanto di organo amministrativo, quanto di organo della comunità su questioni che riguardano la comunità.

La specialità a Venezia è fatta di acqua – se fosse fatta di terra, sarebbe indiscutibile la competenza del comune – ed allora ci si deve chiedere: chi fa il piano regolatore per la laguna? Se non riusciamo a sciogliere questo nodo, non avremo superato uno degli ostacoli che finora ha impedito alla legge speciale di funzionare.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Si può ricorrere ad un accorgimento procedimentale nel senso che la volontà espressa nel comitatone per conto del comune di Venezia (ovviamente dal suo sindaco) deve essere una volontà che sui temi d'apice sia stata vagliata dall'organo consiliare.

GIOVANNI PELLICANI. Si potrebbe scrivere una norma di legge nella quale si stabilisce che il sindaco si esprime su un programma generale prima sottoposto al consiglio comunale o all'assemblea regionale. Questo potrebbe essere un meccanismo per far entrare in circolo forze che altrimenti non lo sarebbero.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Sì, ma prevedendo i tempi.

GIOVANNI PELLICANI. Il problema è che vi sia quella possibilità.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Nel caso in cui il consiglio non dovesse esprimersi, dovrebbe comunque farlo il sindaco, il quale si assume la responsabilità politica nei confronti del consiglio comunale.

GIOVANNI PELLICANI. Se il consiglio, una volta convocato, non si esprime per ragioni dipendenti dalla sua volontà, è evidente che il sindaco dovrà sostituirsi ad esso.

GIAN FRANCO ROCELLI. Analogamente a quanto avviene in base alla legge n. 142 sulle nomine.

GIOVANNI PELLICANI. Questo era e dovrebbe essere l'obiettivo. È vero che fino ad oggi nessuno si è mai sognato di non parlare, ad esempio, delle bocche di porto. Può succedere, però, che particolari fatti, magari drammatizzati sugli organi di stampa, costringano il comitato a decidere comunque.

Oggi siamo tutti orientati non tanto a creare autorità « alte », quanto a creare autorità che siano realmente tali perché garantiscono una combinazione democratica di interventi. Questa è la mia preoccupazione ed ho posto il problema affinché venga approfondito e risolto.

PRESIDENTE. Potremmo chiedere al professor Amorosino di inviarci un appunto scritto su tale questione che è particolarmente interessante e complessa.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Sul principio siamo d'accordo e penso che la questione possa essere risolta prevedendo un vincolo procedimentale.

GIAN FRANCO ROCELLI. La questione posta dal collega Pellicani mi interessa molto anche perché si ricollega in qualche modo alle domande che ho fatto prima al professor Dente.

È evidente che i poteri sostitutivi devono essere previsti per il comune e per la regione. È altrettanto evidente, però, che non si può dimenticare l'altro livello decisionale, cioè quello statale. Chiedo allora anche al professor Amorosino se non si può prevedere di escludere dal comitato quei ministri che si contrappongono tra loro, creando una situazione di stallo. Ho fatto prima l'esempio delle contrapposizioni che ci sono state tra il ministro dei lavori pubblici e quello dell'ambiente, con la conseguenza che non è stato raggiunto nessun obiettivo.

Si potrebbe assegnare al Presidente del Consiglio, in quanto presidente del comitato di coordinamento e di indirizzo degli interventi su Venezia, anche la possibilità di intervenire, in termini decisivi, come autorità titolare dei poteri di intervento dello Stato. Subordinatamente, qualora gli altri livelli decisionali non avessero avuto modo di esprimersi per decadenza dei termini, lo stesso Presidente del Consiglio dovrebbe sostituirsi ad essi.

È evidente, infatti, che tutta l'azione deve essere coordinata ai tre livelli: locale, regionale e statale. Ci deve pur essere, per evitare lo stallo ed affinché qualcuno ne assuma definitivamente la responsabilità politica, un'autorità competente a decidere in via definitiva. Oggi il meccanismo risulta essere davvero farraginoso proprio a causa dell'inadempienza dei vari livelli decisionali.

SANDRO AMOROSINO, *Docente di diritto amministrativo dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Anche in questo caso bisogna distinguere. Se guardiamo ai rapporti intragovernativi, è funzione ordinaria del Presidente del Consiglio, a norma della legge n. 400, quella di dirimere i contrasti e mettere in asse i propri ministri sulla politica generale del Governo, sui vari problemi specifici e, quindi, anche su quelli di Venezia.

Nel caso in cui si profili un contrasto – come d'altronde più volte è già accaduto – la risposta del giurista è semplicemente quella di dire che il Presidente del Consiglio, il giorno prima di presiedere a Venezia il comitatone, deve chiamare i suoi ministri per orientarli su un'unica direttrice. La risposta del politologo – o se volete del giurista che tiene conto della realtà politica – è quella di ricordare che all'interno di un Governo di coalizione i conflitti sono sempre molti.

Personalmente sdrammatizzerei quanto è accaduto in passato, perché fino ad oggi vi è stato un semplice conflitto di prospettiva tra il ministro dei lavori pubblici e quello dell'ambiente, nel senso di quale dei due – e voglio essere molto esplicito – dovesse avere il « boccino » in mano per conto del Governo nel condurre le operazioni per Venezia e conseguentemente avere l'egemonia nei confronti della regione (per questo particolare aspetto il conflitto ovviamente è stato più aspro tra Ministero dell'ambiente e regione Veneto).

Questo conflitto viene eliminato radicalmente perché si stabilisce che il « boccino » non può averlo né un ministro, né lo Stato nei confronti della regione, né la regione nei confronti dello Stato. La sola sede abilitata a decidere è una sede superministeriale, anche perché soltanto in essa si possono avere rapporti da pari a pari fra organi costituzionali, quali sono lo Stato e la regione. Il meccanismo che origina i conflitti si disinnesci, quindi, in parte attraverso l'esercizio delle ordinarie funzioni del Presidente del Consiglio, e in parte attraverso la cancellazione dall'orizzonte di una « guerra delle investiture ». Proprio per questo si fa riferimento al

comitatone, anziché affermare che lo Stato, a Venezia, è rappresentato dal tale o dal talaltro ministro. Credo sia questa la sola via d'uscita.

PRESIDENTE. Ritengo che su questo tema dovremo concentrarci ancora, perché rappresenta uno snodo fondamentale della questione. Ci terremo pertanto in contatto con il professor Amorosino e decideremo se pregarlo di inviarci ulteriori riflessioni tramite una memoria scritta oppure invitarlo ad un nuovo incontro, magari in sede informale, con alcuni membri del nostro Comitato. Le chiederemo, insomma, professore, un particolare sforzo di fantasia giuridica. Per il momento la ringrazio per il notevole contributo fornito ai nostri lavori.

Audizione del professor Ferruccio Bresolin, docente di politica economica e finanziaria all'Università Ca' Foscari di Venezia.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome del Comitato, il professor Bresolin per aver corrisposto al nostro invito.

Desidero innanzitutto fare un chiarimento, perché forse non ci siamo bene intesi con alcuni rappresentanti della stampa: il nostro Comitato non sta affatto ricominciando dal principio la sua indagine, sta soltanto cercando di fare chiarezza su alcuni punti specifici che nel corso dei nostri lavori erano rimasti un po' in ombra, come è risultato dalla rilettura delle carte da noi raccolte, compiuta in questi ultimi tempi.

Se i colleghi concordano, proporrei di iniziare la presente audizione ponendo direttamente le domande al professor Bresolin, anziché attendere che egli svolga un intervento introduttivo.

Desidero iniziare io stesso col porre alcuni quesiti.

Vorrei sapere innanzitutto quali siano i problemi dei trasporti veneziani nell'area lagunare e quale sia il rapporto tra i costi e la qualità del servizio, nonché quali siano le potenzialità di sviluppo.

Vorrei inoltre sapere quali siano, ad avviso del professor Bresolin, i problemi relativi all'accessibilità dalla terra ferma e come questi possano essere superati, eventualmente anche tramite una trasformazione del sistema dei trasporti.

Sono inoltre interessato a conoscere la sua opinione circa l'ipotesi di una metropolitana veneziana e l'impatto fisico e le conseguenze sociali ed economiche che a suo parere ne deriverebbero.

Un ultimo quesito riguarda, infine, il tipo di prospettive che possono aprirsi per il trasporto veloce nell'area veneziana e veneta e quali eventuali ripercussioni provocherebbero.

GIAN FRANCO ROCELLI. Desidero aggiungere, ai quesiti espressi dal presidente, una domanda relativa alla funzionalità del sistema aeroportuale nel contesto non solo di Venezia, ma della sua area metropolitana e, quindi, anche nel contesto della regione.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei che venisse precisato se nella domanda formulata dal presidente in relazione alla metropolitana s'intendesse fare riferimento alla metropolitana sublagunare, oppure ad una metropolitana sopra-lagunare o, ancora, ad altri eventuali tipi.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'Università Ca' Foscari di Venezia*. Prima di rispondere ai quesiti che mi sono stati rivolti, desidero fare una premessa, che ho già esposto in altre occasioni in cui ho preso la parola nella mia qualità di consulente della regione e responsabile del progetto Venezia. Ritengo che non si possa studiare razionalmente un progetto settoriale per Venezia, vale a dire, un progetto per i trasporti, o per la zona industriale, oppure per la mobilità di superficie o sublagunare, insomma, qualsiasi progetto di natura settoriale, se prima non siano stati chiariti e ben definiti gli obiettivi, le funzioni ed il ruolo che si vuole attribuire a Venezia, tanto per quanto riguarda il suo centro storico, quanto per la sua parte di terra ferma.

Ritengo che, per il problema di Venezia, manchi una visione sistemica; quando, per esempio, ci riferiamo all'accessibilità su Venezia insulare, dobbiamo precisare le nostre intenzioni: vogliamo mandare turisti nel centro storico, oppure desideriamo che la città svolga funzioni di eccellenza? Poiché ritengo che l'obiettivo comune debba essere quello di conferire a Venezia funzioni e ruoli di eccellenza, cioè di città proiettata nel futuro, è naturale che da tale concezione discendano determinati strumenti di intervento. Si tratta di strumenti da verificare in relazione alla loro compatibilità con le suddette funzioni e con i vincoli di tutela ambientale. In sostanza, infatti, lo sviluppo di Venezia deve essere sostenibile da un punto di vista ambientale.

Sulla base di tali premesse devo sottolineare che attualmente trovo carente, per Venezia, proprio la definizione, anche dal punto di vista politico-amministrativo, di tali funzioni e ruoli della città. Mi riferisco a funzioni internazionali, regionali, metropolitane e locali: come è possibile conciliarle con i progetti in corso? Per esempio, anche con riferimento ai trasporti, occorre precisare funzioni e vincoli: la regione sta infatti compiendo uno sforzo per assicurare coerenza sistemica ad obiettivi, strumenti e vincoli.

L'accessibilità su Venezia insulare deve essere totale, completa ed immediata, attraverso il collegamento con la metropolitana di superficie (quindi, con una rottura di carico alle alte velocità)? Per rispondere, occorre un'analisi sui costi e sui benefici sociali, che non è stata ancora effettuata. I costi sono collegati ad un probabile afflusso di massa, con il conseguente impatto ambientale e monumentale nel centro storico; i benefici sono da rinvenire nell'interconnessione di Venezia con le attività della terra ferma.

Personalmente, ritengo che non si possa rispondere coerentemente alla domanda relativa alla metropolitana sublagunare innestata nella metropolitana veneta, se non si compie una analisi come quella cui accennavo. Vi sono, per esempio, tendenze per le quali andrebbe realizzata una rot-

tura di trasporto a Mestre, per riprendere successivamente la via dell'acqua, come era in passato. Secondo altre tendenze, invece, bisognerebbe consentire l'afflusso alla città di Venezia con la metropolitana, naturalmente non nel centro storico ma alla Giudecca o alle Fondamenta nuove. Si tratta, comunque, di ipotesi da valutare alla luce dell'impatto ambientale e dell'analisi costi-benefici, da proiettare per altro nel lungo periodo. Lo studio effettuato sul turismo, per esempio, ha dimostrato la fondatezza delle perplessità di un accesso banalizzato nella città.

Riassumendo, personalmente parto dalla premessa della necessità di definire funzioni e ruoli, da cui devono discendere progetti strumentali finalizzati e coerenti con gli obiettivi. Per quanto riguarda l'impatto del trasporto veloce, esso è prefigurabile soprattutto sulla Venezia storica e monumentale, anche se, naturalmente, il problema può essere spostato sull'altro aspetto della gestione del flusso turistico. Se si vuole realizzare la metropolitana sublagunare innestata con quella sulla terra ferma, bisogna comunque assicurare una gestione dell'afflusso turistico, che potrebbe essere effettuato con sistemi informatizzati, come la prenotazione elettronica e la « carta Venezia ».

I trasporti veloci devono evidentemente essere tangenziali a Venezia ed interessare Mestre: d'altro canto, la rottura fra trasporto veloce e metropolitana, da studiare approfonditamente, rappresenta comunque un freno all'eccesso di afflusso. Se la realizzazione della metropolitana non si accompagna ad un progetto di gestione dell'afflusso, il connesso impatto ambientale potrebbe essere molto forte. Quindi, a mio avviso, il trasporto in area lagunare va verificato sul piano dell'analisi costi-benefici ed alla luce delle possibilità di gestire l'afflusso turistico, mentre, con riferimento ai trasporti veloci, occorre che gli stessi siano tangenziali alla gronda lagunare.

GIOVANNI PELLICANI. Può fornirci qualche chiarimento in ordine agli effetti fisici sulla struttura della città ?

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'università Ca' Foscari di Venezia*. Non sono un tecnico, ma ritengo che gli effetti fisici del trasporto veloce vadano considerati in collegamento con il maggior afflusso di persone; per il resto, a mio avviso, la costruzione sotto la laguna è più semplice e meno pericolosa sul piano ambientale rispetto ad altri sistemi.

GIOVANNI PELLICANI. Vi sono studi specifici al riguardo ?

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'Università Ca' Foscari di Venezia*. No, non dispongo di studi specifici in proposito e posso soltanto riferire l'opinione dei tecnici.

Passando al sistema aeroportuale, ritengo quasi scandaloso che il Triveneto non disponga di strutture paragonabili, se non a quelle di Milano, a quelle di centri come Vienna e Francoforte. Il nord-est del paese dovrebbe infatti disporre di un sistema aeroportuale integrato, in grado di assicurare il collegamento anche sulle rotte intercontinentali: i tentativi finora effettuati, però, non hanno fornito risultati. Di conseguenza, il veneziano, o il trevigiano (quale io sono) che deve partire per l'America o l'Estremo Oriente deve recarsi, per esempio, all'aeroporto di Francoforte.

PRESIDENTE. D'altronde, in Italia, gli aeroporti intercontinentali sono attualmente soltanto quelli di Milano e Roma.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'università Ca' Foscari di Venezia*. Contemporaneamente, i collegamenti fra Venezia e Milano non sono affatto comodi, ed infatti i veneziani preferiscono andare a Francoforte o a Vienna per i voli intercontinentali. A mio avviso, quindi, devono essere studiate al più presto le possibilità di integrazione, anche attraverso aeroporti minori.

Il sistema aeroportuale del Triveneto deve comprendere Verona, Treviso, Padova (che sta attrezzandosi molto lentamente) e

Ronchi dei Legionari. Questo sistema integrato dovrebbe funzionare in modo preciso, specializzando magari i singoli poli.

PRESIDENTE. Anche per rivolgere la propria azione verso i paesi dell'est.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia.* Altrimenti, subiremmo la concorrenza di Vienna che è ormai diventata un grande polo aeroportuale.

Per quanto riguarda Venezia come città metropolitana, io ho già avuto modo di pronunciarmi contro quest'idea perché ritengo che il Veneto sia un sistema di città che, come tale, potrebbe benissimo essere competitivo con altri sistemi di città della mitteleuropa, quali il bacino della Rhur o Parigi.

Il fatto di creare un nominalismo di città metropolitana con autorità particolare di provincia credo non sposti la realtà e cioè che di fatto il Veneto è – lo ripeto – un sistema di città abbastanza integrato, certamente con delle specializzazioni.

Se Venezia deve essere città metropolitana, ritengo valida la presa di posizione della commissione regionale di definire solo la città di Venezia come città metropolitana, visti i suoi problemi particolari di metropoli di terra e di acqua. Se dovessimo, invece, concepire la metropoli come l'insieme delle città di Treviso, Padova e Venezia, non faremmo altro che definire con un nome diverso qualcosa che è già nei fatti. Secondo me, però, tutto il Veneto rappresenta un sistema policentrico molto integrato. Il problema semmai è quello della mobilità, del collegamento tra le diverse province.

GIOVANNI PELLICANI. In subordine, l'idea del comune di Venezia sarebbe quella della metropoli lagunare.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia.* È un'ipotesi molto in subordine perché credo che una delle cose che dobbiamo evitare a Venezia

è proprio quella di aggiungere complessità a complessità. Penso che uno dei motivi per cui Venezia fa fatica a decollare sia proprio questa complessità di tipo orizzontale, che determina competenze settoriali, affiancata da una complessità di tipo verticale che determina mancanza di coordinamento.

La mia presenza in regione, in qualità di esperto per la programmazione del progetto Venezia e nella provincia di Venezia per il piano provinciale territoriale, mi fa toccare con mano la mancanza di dialogo tra i diversi livelli di governo. A mio avviso, dunque, attraverso accordi di programma e strumenti di coordinamento, il progetto Venezia, e comunque qualsiasi progetto che interessi la laguna, deve avere un minimo di sistematicità. Se non si instaura una sequenza che va dalla definizione degli obiettivi alla individuazione degli strumenti per il loro raggiungimento, i problemi di Venezia non potranno avere una soluzione globale e razionale, ma solo aggiustamenti settoriali.

Questo è lo sforzo che stiamo facendo in regione cercando di far pronunciare anche le pubbliche amministrazioni almeno sugli obiettivi. La legge, purtroppo, non ci ha indicato obiettivi di rivitalizzazione socio-economica. Infatti, negli indirizzi al piano comprensoriale del 1973 l'unica indicazione era quella della piena occupazione, cioè un obiettivo chiaramente datato. Secondo me, lo sforzo da compiere è prioritariamente questo.

Giustamente tutti si pongono i problemi del trasporto, dell'accessibilità o della zona industriale: se però ciascuno di essi verrà considerato in maniera avulsa dal disegno finale – che poi consiste nel definire quale città vogliamo per il futuro – avremo un negativo impatto socio-economico ed ambientale.

PRESIDENTE. Penso si tratti di organizzare i trasporti in maniera non indiscriminata e prevedendo una sorta di « cambio di marcia » fra la terra ferma e la città.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'Univer-*

sità Ca' Foscari di Venezia. È comunque un punto da verificare alla luce dell'impatto ambientale. I progetti esistenti sono validi sotto il profilo tecnico, ma mancano per l'appunto di una verifica di impatto ambientale e sulla città monumentale.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Le volevo chiedere, a proposito dei trasporti via acqua, se esistono studi che prospettino un modo diverso per accedere alla città anche attraverso questa via, utilizzando tecniche innovative che mirino a risolvere il grave problema del moto ondoso.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria all'Università Ca' Foscari di Venezia*. So che esistono studi, anche molto avanzati, sui navigli che incamerano il moto ondoso. Ritengo, però, che non siano ancora ad un livello tecnologico ottimale. Conseguentemente, anche l'accesso via acqua comporta rischi di impatto ambientale tanto più forti, quanto più frequente è l'accesso. Per fare un esempio, se vogliamo davvero evitare l'aumento del moto ondoso, un'idea come quella di localizzare l'università a Venezia diventa quanto meno discutibile.

In altri termini: se vogliamo fare della città un punto di eccellenza, ha senso portarvi l'università di massa? O non ha più senso invece portarla a Marghera o ancora decentrare alcuni diplomi universitari nella terra ferma?

GIAN FRANCO ROCELLI. In quanto membro del senato accademico lei sa che si sta facendo qualcosa in questo senso.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Sì, ma c'è da chiedersi perché si prospetti l'idea di portare 15-20 mila studenti a Venezia piuttosto che a Mestre o a Treviso.

GIOVANNI PELLICANI. A Padova gli studenti sono già ottomila.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Univer-*

sità Ca' Foscari di Venezia. Sì, è vero: Padova ne ha già tanti. Ma ventimila studenti su Venezia hanno un impatto più forte che non su Padova.

GIOVANNI PELLICANI. La sua esposizione mi porta a fare questa domanda: come si deve andare a Venezia? A San Michele non va più nessuno!

Capisco che il turismo crea problemi, ma il turismo può essere governato. Se decidiamo che l'università non deve esserci, che non deve esserci turismo, che il porto non può essere utilizzato, che il trasporto non deve essere veloce ma a remi, come possiamo lagnarci che diminuiscono gli abitanti? Chi andrà a Venezia? Solo i cultori! Chi ha diritto di stare a Venezia? I nati a Venezia sono circa 10-15 mila; alla terza generazione non ci sarà più nessuno.

Se non faremo presto a definire il ruolo che vogliamo attribuire a Venezia, credo che intanto andranno avanti altri progetti. Naturalmente, se lei ci dirà che la metropolitana non può essere realizzata, altrimenti si rischia di distruggere Venezia, bisognerà in primo luogo preoccuparsi della salvaguardia della città e poi pensare ad altri tipi di intervento. A questo punto, però, governare l'accesso di 20 o 18 o 17 mila persone dipenderà da chi avrà in mano le chiavi della metropolitana, o delle bocche di porto, per quanto riguarda le navi a cui deve essere consentito l'accesso.

Mi scuso se quest'ultima parte del mio intervento sembra aprire un dibattito, anziché costituire una domanda.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Come ho già detto in precedenza, non ritengo che l'accesso a Venezia tramite una metropolitana sublagunare sia da evitare, ma soltanto che la questione debba essere studiata più approfonditamente. Ritengo, anzi, che l'accesso rappresenti un punto fondamentale per rivitalizzare il centro storico. Il problema è che, come lei stesso ha detto, onorevole Pellicani, si fa presto a definire gli obiettivi...

GIOVANNI PELLICANI. Non ho detto che si faccia presto a definirli, ma ho chiesto quali debbano essere, dal momento che non ne è stato indicato ancora nemmeno uno.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Cerchiamo, allora, di fare un passo indietro. Se l'obiettivo deve essere quello di fare di Venezia una città di eccellenza, in campo culturale, artistico e scientifico, io che sono un docente universitario considero contraddittorio istituire a Venezia corsi di diploma universitario. Oggi, infatti, si tende sempre di più alla specializzazione attraverso corsi *post laurea*, in tutti i campi, artistico, economico e così via. Ritengo, allora, che per Venezia si debba puntare su questi centri di eccellenza, ma è chiaro che bisogna trovare i necessari contenitori. Il professor Scimemi, per esempio, mi ha riferito che quando si è trattato di portare a Venezia il centro per la lotta contro la droga non si è trovato un contenitore adeguato, non si è trovato alloggio per 40 funzionari. Ciò significa che anche le politiche dei restauri debbono essere conseguenti agli obiettivi che vengono posti.

Questo per quanto riguarda il campo universitario.

Per quanto concerne il settore tecnologico, se Venezia deve essere un punto di eccellenza è necessario attivare i parchi tecnologici e scientifici, naturalmente nella gronda e a Marghera, dove le aree si prestano allo scopo. Ciò può comportare la necessità di una rilocalizzazione industriale e di una parziale rilocalizzazione di alcune attività non compatibili, nonché un'accessibilità alla gronda molto rapida, rappresentata appunto dall'istituzione del trasporto veloce e dall'interconnessione Padova-Venezia, che può addirittura spaziare sino a toccare l'attuale canale navigabile, utilizzando, cioè, anche strutture esistenti. In questo modo, allora, le funzioni di eccellenza nel campo universitario e della ricerca possono trovare spazi, se li liberiamo da altre cose. Si tratta, natural-

mente, soltanto di un esempio, che potrebbe essere esteso ad altri settori culturali.

GIOVANNI PELLICANI. Sarebbe però necessario anche sottoporre ad una rimediazione il modo di organizzare le occasioni culturali a Venezia. Ultimamente si è infatti molto affermata la moda delle mostre, che tutto sommato sono utili soltanto a chi le organizza, mentre i musei rimangono deserti.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Anche questo è vero, ormai anche l'organizzazione delle mostre si è trasformata in un *business*. Non esiste, a Venezia, un percorso museale, in base al quale possa essere anche selezionato il flusso dei turisti.

Sono d'accordo, poi, con quanto ha affermato l'onorevole Pellicani in merito alla gestione dei flussi di accesso, che verrebbe affidata a chi gestirà la metropolitana.

PRESIDENTE. Cosa s'intende, esattamente, parlando di gestione?

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Si vuole dire che se, per esempio, si stabilisce l'obiettivo di un numero massimo di visitatori, questi dovranno essere, per così dire, prenotati in anticipo.

GIOVANNI PELLICANI. Quando, per esempio, ad Amsterdam è stata organizzata la mostra su Van Gogh, era necessario prenotarsi.

PRESIDENTE. Sì, ma qui si parla di qualcosa di diverso, significa prenotare i flussi continui di persone.

FERRUCCIO BRESOLIN, *Docente di politica economica e finanziaria dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Cito un esempio: la visita a Palazzo Grassi è prenotata con l'accesso a Venezia, quindi automati-

camente il turista proveniente da Tokyo sa che potrà andarci soltanto in un determinato giorno, magari tra sei mesi.

Per quanto riguarda le osservazioni sul cittadino di Venezia, io ritengo che tale qualifica non sia riferibile soltanto agli abitanti del centro storico, che ormai saranno circa 78 mila, bensì a chiunque utilizzi Venezia anche per motivi di lavoro o di studio, ossia chiunque abbia un interesse concreto ed immediato nella città: anche questi sono veneziani ed anche loro debbono essere salvaguardati, oltre agli abitanti.

PRESIDENTE. Se nessun altro intende prendere la parola, dichiaro conclusa l'audizione, ringraziando il professor Bresolin per la sua collaborazione e anticipando fin d'ora che ci terremo in contatto con lui, nell'eventualità in cui avessimo bisogno di ulteriori elementi.

FERRUCCIO BRESOLIN, Docente di politica economica e finanziaria all'Università Ca' Foscari di Venezia. Desidero aggiungere che, se avrò l'autorizzazione della regione, farò pervenire al Comitato alcuni documenti relativi a studi condotti sulla materia.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il professor Bresolin per la sua disponibilità.

Audizione del professor Renato Brunetta, presidente del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del professor Renato Brunetta, presidente del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES); lo accompagnano il dottor Giuliano Zanon, direttore del COSES e il dottor Guido Pugliese, ricercatore del COSES.

Poiché vi sono state incomprensioni in ordine allo svolgimento dei nostri lavori, desidero chiarire che disponiamo già di

tutto il materiale di base per la predisposizione di una relazione sull'indagine che abbiamo svolto in ordine ai problemi di Venezia. Nell'esaminare il frutto degli incontri tenutosi, si è rilevata l'esigenza di alcuni approfondimenti ulteriori. Pertanto, in questa nuova tornata di audizioni, non partiamo da zero, ma abbiamo bisogno di acquisire le risposte a quesiti specifici. I dati che otterremo verranno inseriti nella bozza di relazione già esistente.

Personalmente desidero porre una domanda che mira a fare il punto della situazione, chiedendo quali siano le politiche locali in ordine al governo del turismo e come abbiano funzionato fino a questo momento.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei avere alcune delucidazioni in ordine agli studi condotti di recente dal COSES su Porto Marghera perché questo è l'argomento che mi interessa maggiormente.

RENATO BRUNETTA, Presidente del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES). Il consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia, che presiedo solo da pochi mesi, è una struttura pubblica di cui sono azionisti il comune e la provincia di Venezia. Esso è nato circa 25 anni fa ed ha come obiettivo quello di condurre analisi e studi sulla realtà di Venezia.

Il COSES si è interessato sin dalla sua origine ai grandi temi che hanno investito Venezia e probabilmente ha accumulato in questo campo il maggior *know how* esistente, svolgendo un ruolo in tutte le varie fasi del dibattito su Venezia e nello svolgimento di indagini preliminari alle leggi speciali e di studi specifici. A quest'ultimo proposito sono rilevanti le analisi svolte sui flussi di traffico, sul turismo, su Porto Marghera, sulla pianificazione commerciale e così via. Per altro, abbiamo portato in questa sede una rassegna delle principali indagini del COSES sull'area veneziana.

Per l'audizione odierna abbiamo preparato, in particolare, una serie di indica-

zioni che ritenevamo essere di più rilevante interesse per il Comitato. Tra i documenti che vi consegniamo vi è, in primo luogo, un repertorio giuridico sull'ipotesi di nuova strategia di medio periodo per l'area veneziana. Nei colloqui che abbiamo avuto con il presidente della provincia e con il sindaco di Venezia, nonché con il presidente della giunta regionale, ci è stato attribuito un incarico al momento solo esplorativo, per verificare se esistano gli strumenti giuridici per una nuova strategia per Venezia. Quella che sottoponiamo ai membri del Comitato permanente per i problemi di Venezia è proprio la primissima ricognizione che abbiamo svolto su alcuni strumenti che pensiamo essere i più adatti agli anni novanta in relazione anche alle nuove elaborazioni legislative che sono in atto. In poche parole, pensiamo all'utilizzazione degli accordi di programma e delle conferenze di servizio con tutta la modulazione prevista da questi due strumenti normativi. Riteniamo che, molto probabilmente, tali strumenti – senza voler sostituire nulla, ma qualificando l'esistente potrebbero rappresentare i catalizzatori delle nuove strategia su Venezia.

Come dicevo, quella che rimettiamo alla Commissione è la prima bozza, che abbiamo finito di redigere solo venerdì scorso; pertanto, mi scuso di eventuali errori in essa contenuti. Tale documento rappresenta il risultato di un lavoro che stiamo predisponendo per regione, provincia e comune, in merito ad una nuova strategia sull'area veneziana.

Per quanto riguarda le tendenze produttive e le prospettive di sviluppo di Porto Marghera, consegneremo al Comitato tre documenti, uno dei quali è il volume che il COSES aveva pubblicato nel 1988 in occasione della conferenza organizzata dal comune di Venezia sull'area in questione.

Il secondo documento non è ancora stato pubblicato – i membri del Comitato sono i primi a conoscerlo – e si deve al comune di Venezia, che ne è il committeente, l'autorizzazione a distribuirlo; vi è poi un altro testo relativo all'aggiornamento al 1990 della conferenza del 1988. A

questi contributi si aggiunge un dattiloscritto che rappresenta un ulteriore tentativo di aggiornamento che tenga conto delle ultime tendenze, sulle quali, se il Comitato lo riterrà opportuno, potrà relazionare il dottor Pugliese che segue questo settore per il COSES.

Sempre su Porto Marghera, abbiamo una rassegna stampa ragionata riguardante la pubblicistica più recente, aggiornata all'anno in corso. Porto Marghera è una realtà molto complessa, in grande evoluzione, con numerosi attori pubblici e privati (sindacati, parti sociali e così via); molto probabilmente, avere a disposizione una rassegna stampa come quella che presentiamo può essere utile. Il COSES, per incarico del comune, tiene un osservatorio permanente su Porto Marghera per valutarne le dinamiche di tipo economico, territoriale, industriale ed ambientale e di ciò possiamo dare conto al Comitato.

Un ultimo punto riguarda il repertorio su Venezia, e rappresenta un'ipotesi di indice. Sulla base di alcune idee del nostro istituto e insieme a regione, provincia e comune, stiamo predisponendo un repertorio che tenta di riunire tutto il *know how* esistente sui problemi che riguardano l'area veneziana. Stiamo lavorando su questo indice e contiamo di avere un primo *progress* completo prima di Natale, in modo che sia possibile valutare i problemi e le ipotesi progettuali, nonché gli scenari evolutivi. Si tratta di un prodotto più che giornalistico e meno che scientifico, una sorta di « via di mezzo » destinata all'opinione pubblica perché possa essere informata sullo stato dell'arte su Venezia.

Tale lavoro rientra nei nostri compiti istituzionali e pensiamo di aggiornarlo semestralmente sia con gli ultimi dati, sia con gli approfondimenti che potrebbero arrivare da indagini specifiche che stiamo svolgendo sempre su incarico di comune, provincia e regione.

Quanto ho detto dà il senso, in una certa misura, dell'attività di ricerca del COSES; non abbiamo portato in questa sede, perché ritenevamo non fossero in questo momento di interesse, una serie di

ricerche che comunque sono pronte e che potremmo fare avere al Comitato entro brevissimo tempo. Tali studi riguardano il turismo, settore questo nel quale il COSES ha fatto notevoli investimenti per incarico di comune, provincia e regione; di recente abbiamo partecipato alla conferenza sui flussi turistici di Venezia predisponendo un nostro repertorio bibliografico sull'argomento.

Abbiamo altre aree di approfondimento e di interesse, in ordine alle quali siamo a disposizione del Comitato, che sono ricomprese nel repertorio di pubblicazioni che abbiamo allegato alla documentazione. Concludo questa mia breve esposizione, dicendo che siamo disponibili a dare ai membri della Commissione ulteriori chiarimenti e dati analitici, qualora questi ci venissero richiesti, anche perché questo è il nostro compito istituzionale.

PRESIDENTE. Professor Brunetta, per quanto mi riguarda desidererei sapere se siete in possesso di dati più precisi e analitici sui flussi turistici a Venezia e sulla loro eventuale regolamentazione.

GIOVANNI PELLICANI. Ringrazio il professor Renato Brunetta per la sua ampia e dettagliata esposizione e per il prezioso materiale che consegnerà al nostro Comitato.

Quanto ai quesiti che intendo rivolgergli, essi attengono alla raccolta di dati analitici sulla attuale situazione e sulle prospettive di Porto Marghera.

Innanzitutto vorrei conoscere quali siano le prospettive concrete di sviluppo di Porto Marghera, di Venezia e del parco tecnologico-scientifico e quanti occupati in meno si avranno tra cinque anni. È, questo, infatti, un punto estremamente importante e che deve essere oggetto di una analisi preliminare. A tale riguardo, mi chiedo se il COSES ritenga che la linea fondamentale sia quella di una integrazione delle due parti della città (il centro storico e Porto Marghera), anche se mi rendo conto come questa sia, in parte, una domanda retorica, visto che ad essa già sono state date alcune risposte.

Un secondo quesito che vorrei sottoporre all'attenzione del professor Brunetta attiene alle tappe da compiere per arrivare alla suddetta integrazione. In ogni caso, mi chiedo se per raggiungere tale obiettivo vi sia bisogno di un insediamento industriale che alimenti il parco tecnologico-scientifico.

A Porto Marghera vi è l'industria chimica più moderna d'Italia. È difficile che nasca un polo di ricerca tecnologico-scientifica senza che ciò abbia una sua incidenza sui problemi relativi ad insediamenti abitativi! In proposito, spesso abbiamo commesso l'errore di fare leggi speciali valide solo per problemi di breve periodo. La linea da seguire dovrebbe invece essere quella di discutere, esaminare ed approvare normative valide anche per il medio periodo.

Desidero poi formulare un quesito che mi riservo di riproporre anche nelle prossime audizioni. Il fenomeno dell'esodo si è particolarmente accentuato nel corso degli anni. Dalla stampa risulta che nel 1951 Venezia aveva 174 mila abitanti; nel 1989-1990 il numero degli abitanti è sceso a 78 mila (e probabilmente a 77 mila nel 1991). In base alle previsioni, nel 1995 nel centro storico di Venezia vi saranno meno di 69 mila abitanti.

Probabilmente, coloro che hanno redatto il piano regolatore si sono dimenticati di indicare quanti abitanti dovrà avere Venezia! In ogni caso, sulla base dei molteplici studi che sono stati compiuti su questo specifico argomento, si ritiene che la « contenibilità » di Venezia sia dell'ordine 90-100 mila abitanti, utilizzando anche l'edilizia monumentale. A Venezia il saldo migratorio non è più negativo (esso può essere infatti considerato in pareggio conteggiando chi esce e chi entra), mentre lo è quello naturale: cioè il numero dei decessi supera quello delle nascite. Il problema, a questo punto, dovrebbe essere quindi quello di un « ripopolamento » (in questo momento non mi viene in mente un termine migliore) di Venezia; in altre parole occorre « attirare » a Venezia popolazione, soprattutto giovane. Non pretendo certo di avere una risposta immediata su

tale punto; sono infatti senz'altro disposto ad attendere anche una quindicina di giorni prima di avere una risposta esauriente.

L'opinione che mi sono formato è che tutte le politiche abitative finora seguite si sono dimostrate sbagliate, anche se debbo riconoscere che quella del 1984 lo è stata un po' meno, visto che ha liberalizzato il meccanismo degli incentivi. Nel complesso, comunque, le diverse politiche abitative si sono dimostrate insufficienti e inadeguate, per cui nel corso degli anni la situazione è andata via via peggiorando. È vero che si è avuto il fenomeno degli sfratti, ma è altrettanto vero che tale situazione dipende da altri fattori.

In sostanza vorrei sapere quali misure ritenete necessario adottare per mettere in moto una politica di ripopolamento che in tempi ragionevoli, cioè entro il duemila, inverta la tendenza in atto consentendo di raggiungere determinati livelli di popolazione. Mi pare che questa sia una delle questioni fondamentali perché, come voi ben sapete, al di sotto del limite attuale non esiste più la « soglia-città ». Peraltro occorre tenere presente un concetto più lato di attività produttive; lo sviluppo socioeconomico, infatti, non implica solo le attività industriali. Se mi è consentito, vorrei pregarvi di approfondire questo grande tema, compatibilmente con le vostre conoscenze in materia.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che il nostro Comitato, nel corso dell'impegnativo lavoro che ha svolto, è giunto ad una certa conclusione, quella cioè – e mi riallaccio alle considerazioni dell'onorevole Pellicani – che si sta « smagliando » il tessuto, commerciale e dei servizi, su cui si articola la comunità di Venezia. Pertanto accade sempre più spesso che si abbandona la città non solo perché non vi sono prospettive reali, ma anche perché lo stesso *habitat* di Venezia comincia a presentare dei vuoti preoccupanti.

Sarei grato ai nostri ospiti se potessero fornirci in proposito dati e considerazioni.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei rivolgere ai nostri ospiti una do-

manda in merito alla specifica funzione del COSES. In sostanza vorrei sapere quale uso è stato fatto da parte della provincia e del comune degli studi che vi hanno commissionato in questi anni. In particolare, vorrei sapere che tipo di traduzione pratica hanno avuto questi studi nella politica degli enti locali e se essi hanno comportato una qualche variazione in merito alle scelte assunte all'interno del comitato.

Inoltre vorrei richiamare il problema relativo all'impatto dell'università su Venezia. Poc'anzi abbiamo svolto l'audizione del professor Bresolin, docente di politica economica e finanziaria alla università Ca' Foscari, il quale ritiene che per una città come Venezia non si debbano proporre corsi di laurea che attirano una gran massa di studenti. A tale proposito mi chiedevo se accanto alle analisi effettuate sui flussi turistici il comune e la provincia vi abbiano anche commissionato uno studio relativo all'impatto dell'università su Venezia. Vi sarei grata se fornirete risposte a tali quesiti.

GIAN FRANCO ROCELLI. Vorrei rivolgere ai nostri ospiti una domanda simile a quella formulata dal presidente. A mio avviso, il problema della disgregazione del tessuto sociale di Venezia è centrale, anche in relazione alla determinazione del futuro ruolo della città e proprio a seguito degli interventi che riguardano la legislazione speciale. Ritengo pertanto, anche se non ho ancora idee precise in merito, che occorrerà formulare un piano per la rivitalizzazione socioeconomica della città, intendendo con ciò non solo la riqualificazione delle attività nel centro storico ma anche altri aspetti di fondamentale importanza.

Non so se disponete di dati sull'argomento; se così fosse sarebbe utile per la nostra Commissione prenderne visione, proprio al fine di predisporre un piano che completi il sistema della legge speciale. Tale normativa fino ad ora ha avuto riguardo, giustamente, alla salvaguardia fisica della città e al problema ambientale, ma è carente sotto altri profili. Infatti, mentre esistono programmi di intervento per la salvaguardia fisica e per il disinqui-

namento – più o meno validi – non è stato predisposto alcun programma concernente la rivitalizzazione socioeconomica della città. Sono stati poi emanati provvedimenti legislativi volti al rinvio degli sfratti, i quali hanno rappresentato l'unica misura adottata, anche se a mio avviso si è trattato di un tampone assolutamente insufficiente perché non ha determinato, se non in termini minimi, un freno all'esodo.

In tale contesto vi chiedo se, sulla base degli elementi acquisiti in venticinque anni, siete in grado di formulare un'ipotesi di piano per la rivitalizzazione socioeconomica della città. In particolare vorrei sapere se siete in possesso di dati relativi non solo all'esodo della popolazione dalla città, ma anche alle attività su cui si basa di fatto la disgregazione socioeconomica di Venezia.

Queste situazioni hanno determinato il depauperamento di alcune attività, come quella del porto. Per esempio, quale incidenza ha avuto la legge sulle aree di confine, che ha trasferito a Trieste alcune attività che prime erano insediate nel porto di Venezia, alludo alle agenzie di spedizione?

Per quanto riguarda Marghera, ho l'impressione che questa città sia diventata, parlo dell'attività industriale, una colonia di Milano e di Roma. Sono rimasti solo gli opifici, ma non le direzioni delle aziende, cioè gli organi decisionali. Vi è stata una fuga di attività finanziarie, strettamente legate a quelle industriali, che fanno parte del tessuto e forse anche della vocazione di Venezia e del suo entroterra. Avete dati a questo proposito, perché quelli a nostra disposizione sono assolutamente insufficienti?

Altro problema da affrontare è quello abitativo, con riguardo alla tipologia dell'esodo che si è determinato in questi anni, al patrimonio disponibile da parte degli IACP, del comune e di numerosissimi enti assistenziali. In ordine alle nuove proprietà acquisite a Venezia, vorrei sapere quali effetti abbia prodotto la speculazione immobiliare sul tessuto cittadino, sulla disgregazione del sistema sociale di Venezia e sui tempi di utilizzazione di questi spazi

abitativi da parte di cittadini non residenti o che comunque non svolgono attività economiche produttive. Secondo voi, che effetto ha avuto questo modo di concepire Venezia come luogo di svolgimento di attività non produttive e come *status symbol* delle persone che vi abitano, anche in relazione alla identificazione dei flussi che si sono interessati a realizzare una speculazione immobiliare che ha prodotto un plusvalore superiore in termini percentuali a quello creato in altre città d'Italia.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al professor Brunetta, desidero invitarlo ad inviare alla Commissione ogni documentazione utile per il prosieguo dell'indagine.

RENATO BRUNETTA, *Presidente del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. Innanzitutto, ringrazio la Commissione per l'invito rivoltomi.

Il consorzio ha predisposto un repertorio Venezia che invieremo alla Commissione.

Mi si consenta di fare una premessa a tutte le domande che sono state poste.

Spesso si considera Venezia come un vuoto a perdere, vale a dire come una realtà che sta perdendo vita e vitalità economica, sociale e industriale, senza governo e senza direzione. Dalle nostre analisi, si evidenzia che non è affatto così: Venezia è un sistema certamente non in via di sviluppo, ma tutt'altro che ingovernato. L'area veneziana è un sistema ancora perfettamente governato: per la parte turistica, per quella industriale, per quella residenziale e così via.

Si tratta di capire come è governata; se cioè le linee di governo sia compatibili con la strategia politica che l'operatore pubblico ha definito negli atti legislativi. È una domanda retorica, perché queste linee di governo sono quasi sempre in antitesi con la volontà pubblica.

Questa premessa è fondamentale per chiarire che non ci troviamo di fronte ad una *tabula rasa* o ad un mondo di morti o ad un luogo senza valori; Venezia è una realtà viva e vitale che è perfettamente governata.

Vorrei ora rispondere alle domande con brevi *flash* per dare poi la parola ai miei collaboratori.

Per quanto riguarda il turismo siamo partiti dall'ipotesi che i flussi turistici a Venezia fossero ingovernati e che in quanto tali una qualsiasi strategia tecnologica e informatica potesse in qualche modo governarli. È un errore: i flussi turistici a Venezia sono governatissimi, sia dal mercato sia dalle istituzioni pubbliche che ad essi presiedono. Si tratta di capire se sono governati bene, coerentemente con una logica di sviluppo, secondo quali strategie di valori, e così via.

Anche Porto Marghera non è un vuoto a perdere. Questa città ha vissuto varie fasi: lo sviluppo estensivo, in sintonia con quanto avveniva in altre aree del mondo, il porto e la portualità, la trasformazione dell'energia, la lavorazione dei materiali ferrosi, l'utilizzo di grandi spazi.

A Venezia è successo lo stesso, fino agli anni Sessanta, come in altre parti del mondo; negli anni Settanta-Ottanta, si è verificato invece un passaggio dalle lavorazioni altamente utilizzatrici di spazio a quelle più intensive. In proposito, esiste comunque un'ampia documentazione, cui si può rimandare.

La ristrutturazione non ha comportato l'abbandono del polo, ma la sua riqualificazione e valorizzazione: effettivamente, l'occupazione è calata, ma tale fenomeno, quando non si è in presenza di deindustrializzazione, comporta un aumento di produttività, cioè del valore aggiunto per addetto. Non possiamo quindi considerare Porto Marghera come un vuoto a perdere, perché è invece uno dei poli industriali con maggiore efficienza, non soltanto in Italia ma anche in Europa, e forse nel mondo.

Sulla base di tale premessa, possiamo porci altri problemi come quelli dell'organizzazione produttiva ed economica, del valore aggiunto, dell'utilizzazione di ampie aree che non sono più necessarie per uno sviluppo intensivo, nella consapevolezza comunque che Porto Marghera è una realtà produttiva viva e vitale, con enormi disponibilità di spazi e di *know how*. Bisogna

semmai valutare come utilizzare tali elementi in senso evolutivo.

Negli ultimi anni, infine, gli addetti, sono ulteriormente diminuiti, la produttività ha continuato ad aumentare, gli investimenti di qualificazione produttiva sono cresciuti (anche se non dappertutto e non in maniera generalizzata), il ruolo dell'industria pubblica si è rafforzato. Quest'ultimo aspetto rappresenta forse una riduzione della varietà delle opzioni, ma corrisponde potenzialmente ad una notevole risorsa. Nello stesso periodo, vi è stata una dinamica demografica (cioè una natalità ed una mortalità) delle imprese fortemente qualificata nella zona di interfaccia con l'abitato di Marghera: è un dato rilevante, perché dà il segnale fisiologico di possibili evoluzioni. Un analogo fenomeno non si è avuto, per esempio, nell'ambito dell'asse viario principale che conduce a Venezia: in proposito, potremmo chiederci cosa avverrà in seguito allo spostamento dei traffici petroliferi. Ricordo inoltre che l'area di Marghera copre uno spazio triplo di quello di Venezia: vi sono dunque per tale area enormi potenzialità tecnologiche e progettuali. In proposito, potremmo trasmettere una specifica documentazione alla Commissione ambiente della Camera, anche con riferimento al trasferimento della portualità da Venezia a Marghera ed alla zona franca.

Per quanto riguarda il polo tecnico-scientifico, la Commissione dispone già della relativa documentazione, ma desidero sottolineare che occorre fare attenzione alle microanalisi relative a Marghera. Tutti noi abbiamo perso un po' dei nostri anni sulle microanalisi, ma ci siamo poi resi conto che in tal modo si perde la visione del quadro generale: quindi, è necessario avere simultaneamente un approccio microanalitico, per capire i cicli, ed un approccio strategico, perché senza una visione complessiva si rischia di perdere la consapevolezza globale dei problemi. Comunque, in base alle indagini che stiamo compiendo, possiamo affermare che l'area di Porto Marghera non è affatto in declino: vi sono segmenti di ristrutturazione fisiologica, ma proprio come econo-

mista devo sottolineare che l'economia non sta mai ferma: o va avanti, o va indietro. Porto Marghera sta andando avanti: questo, però, non basta per la realtà veneziana e per la regione, per cui esiste una serie di progetti che potrebbero essere utilmente incentivati.

Per quanto riguarda il ruolo del COSES, cui si è riferita l'onorevole Cecchetto Coco, devo innanzitutto notare che è molto difficile fornire una risposta al riguardo. Si tratta di un ruolo analogo a quello di tutti gli enti di ricerca: usando una parafrasi rispetto al « calunniare, calunniare, qualcosa resterà », potrei affermare « studiate, studiate, qualcosa resterà ». Quasi mai il ricercatore vede immediatamente recepite le proprie indicazioni: a volte, esiste un colpevole disinteresse ma spesso vi è anche la responsabilità del ricercatore, che non riesce a presentare opportunamente il proprio prodotto.

Nella storia del COSES, che copre ormai un trentennio, si è verificata una maturazione culturale: buona parte della classe dirigente veneziana è passata nel Consiglio di amministrazione del COSES, o ha comunque partecipato alle sue vicende. Quindi, se non altro, il COSES ha svolto formazione professionale per molti, dall'attuale ministro degli esteri al sottoscritto.

Per quanto riguarda l'università, il COSES sta conducendo, per conto della regione, alcune indagini sui laureati, ma a quanto mi risulta non vi è un'indagine specifica relativa all'impatto dell'università sulla città. Si potrebbe comunque effettuare tale indagine, che sarebbe interessante in relazione ai possibili impatti positivi e negativi su Venezia.

Passando al piano per la città, parlo più come economista che come presidente del COSES: le aree, i territori, le città sono quelli che desideriamo essi siano. Non vi sono *trend* inarrestabili, o tendenze oggettive. Le aree e le città sono contenitori, che in base alla nostra volontà possono essere svuotati o riempiti, rimanere o meno in equilibrio. In tale ambito, svolge un grande ruolo il mercato che, come noto, è retto da una serie di regole, formali e

informali, economiche e istituzionali. Quindi, personalmente, non credo alle facili profezie di declino inarrestabile: quest'ultimo è collegato alle decisioni umane.

Riferendomi ora al ricambio generazionale, richiamato dall'onorevole Pellicani, devo notare che esso corrisponde al mantenimento in equilibrio delle varie classi di età in un sistema: a Venezia, manca proprio l'equilibrio fra le classi di età. In tutti i sistemi a riproduzione animale, vi sono coefficienti abbastanza stabili fra classi di età, attive e non attive, fertili e non fertili, ma a Venezia si è rotto tale meccanismo ed è quindi necessario il ricambio generazionale. Per quanto riguarda la possibilità di predisporre un piano in merito, devo osservare che i piani riguardano una pluralità di strumenti e devono coinvolgere il consenso della gente e delle forze politiche e sociali che operano nella città. Forse, nel passato, abbiamo sbagliato ritenendo che la salvezza della realtà veneziana potesse essere esogeneamente determinata, attraverso un insieme di leggi e di risorse finanziarie, prescindendo dalle dinamiche, dagli interessi, dalle realtà locali, o collocando tali dinamiche l'una contro l'altra. Oggi, per ragioni storiche, una strada simile non è più percorribile in Europa, in Italia, a Venezia.

La concezione illuministica secondo cui la legge risolve tutto si è dimostrata non più totalmente percorribile.

Di fronte a tale situazione, è necessario ripartire da quelle che i teorici dell'analisi dei giochi definiscono strategie cooperative; queste ultime devono prevalere in sede locale. Conseguentemente, non si deve più fare ricorso soltanto alle risorse pubbliche ma, insieme a queste, anche a quelle private, variamente finalizzate.

Inoltre, è necessario cambiare il governo dei flussi turistici rispetto a quello che finora si è « sedimentato » attraverso i processi non ottimali degli ultimi tempi. Tutto ciò sulla base di una strategia di valorizzazione, di ricambio generazionale e di sviluppo economico.

Le strategie cooperative devono tendere a conciliare le risorse pubbliche (si pensi, per esempio, alle partecipazioni statali) e

quelle private provenienti anche dal contesto internazionale. Il piano per rivitalizzare Venezia consiste proprio in un insieme di singole strategie cooperative settoriali e di segmento.

Per rendere l'insieme coordinato, è inutile pensare all'alta autorità piuttosto che a soluzioni esogene. Nessuno, infatti, può risolvere i problemi di Venezia al di fuori delle forze economiche, politiche e sociali presenti nell'area veneziana, ossia in una zona molto vasta che faccia perno sulla regione, sull'area metropolitana e sul nord-est in generale.

Dalle stesse strategie cooperative, variamente segmentate e finalizzate, può derivare il piano per Venezia. Non credo, infatti, ad un piano « cartaceo » che porti alla rivitalizzazione della città, poiché tale processo potrà essere soltanto il risultato finale di un sistema cooperativo.

È necessario, quindi, usare quella pazienza che deve diventare una virtù propria della classe dirigente veneziana, la quale in passato non ne ha avuta a sufficienza ed ha voluto risolvere i problemi in tempi eccessivamente brevi. Il discorso riguarda sia le forze di maggioranza sia quelle di opposizione.

Siamo in presenza, tra l'altro, di un sistema estremamente complesso che come tale, per essere governato, richiede pazienza. Al riguardo, se nel decennio che ci separa dalla fine del secolo prevarranno logiche cooperative variamente finalizzate (abbiamo individuato anche alcuni strumenti, come le intese di programma e le conferenze di servizi), il piano per salvare Venezia potrà essere varato.

Certamente, se il legislatore, in occasione della prossima legge speciale, incentivasse questi comportamenti cooperativi che provengono dal basso probabilmente il processo in questione verrebbe ulteriormente valorizzato.

GIULIANO ZANON, *Direttore del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. Condivido, in primo luogo, l'osservazione secondo cui i flussi sono governati e quindi bisogna definire gli obiettivi. La redistribuzione dei flussi nel centro storico, per

esempio, appare come una panacea in relazione ad un fenomeno in realtà molto complesso. A mio avviso, infatti, deve trattarsi di una redistribuzione dei profitti e non di una regolazione dei flussi. Ciò significa estendere i profitti anche alle aree che attualmente non ne usufruiscono.

Il turismo, come altri aspetti riguardanti la città di Venezia, va esaminato nel suo complesso come fenomeno sistemico, ossia con tutte le relative reazioni e controreazioni. Esso, infatti, produce effetti sulla popolazione, sulle attività economiche, sui trasporti e su altri settori. Si tratta, comunque, di un'attività economica tra le più disgreganti della città proprio in rapporto alle strutture economiche e non agli eventuali fastidi arrecati alla popolazione. Infatti, il turismo è un'attività caratterizzata spesso da scarsi investimenti, altissimi redditi e a volte da ingenti rendite di posizione. Pertanto, se si riesce ad ottenere una rendita molto alta da un investimento esiguo, si può scalzare qualsiasi altra attività soprattutto in una città in cui i beni scarsi sono lo spazio e i problemi di movimentazione. In tal modo vengono espulse le attività che non sono in grado di reggere alla concorrenza e diminuiscono gli spazi adibiti ad uso residenziale.

Al riguardo, sarebbe interessante approfondire la misura in cui gli spazi occupati da attività economiche hanno preso il posto di quelli originariamente destinati alla residenza.

In tal modo, oltretutto, si determina una difficoltà in ordine all'ingresso nella città. Comunque, negli anni ottanta e in questo inizio degli anni novanta il comune di Venezia, inteso nella sua globalità (compresa Mestre), ha recuperato molto rispetto agli altri capoluoghi di provincia. Persino il centro storico ha fatto registrare un progresso. Quest'ultimo, in particolare, ha assistito alla sostituzione di alcune attività con altre; tra le occupazioni preesistenti, molte erano piuttosto rilevanti dal punto di vista occupazionale, come dimostra il caso delle Assicurazioni Generali che davano lavoro a duemila persone e che ora

sono state sostituite da attività di dimensione minore, che potremo valutare attraverso i risultati del censimento.

Comunque, mentre a Mestre si registra l'ingresso di nuove attività, a Venezia ciò è impossibile a causa dei notevoli costi. Conseguentemente, i prezzi (non solo delle abitazioni ma anche quelli relativi alla localizzazione delle attività economiche) diventano sempre più alti e determinano uno spostamento verso il settore turistico. Quello che ho portato è un esempio, ma dobbiamo vedere cosa accadrà, quale evoluzione avranno i prezzi delle abitazioni e quante attività economiche vi saranno prima e dopo, facendo uno studio che prenda in considerazione i due momenti, analisi queste che non sono mai state svolte. Ciò significa individuare degli obiettivi e stabilire quali flussi vogliamo controllare.

Vorrei fare, invece, qualche considerazione in merito al problema dell'esodo e della casa. È vero che l'apporto del saldo migratorio si è ridotto ma è anche vero però che, nel decennio 1981-1991, tale saldo è ancora prevalente. Infatti abbiamo avuto 7.900 unità in meno per saldo migratorio a fronte di 7.500 in meno per saldo naturale.

Invece non è più preoccupante il saldo con la terraferma perché tra Mestre e Venezia vi è una compensazione. Ciò, però, è dovuto al fatto che anche Mestre ha perso 20 mila abitanti negli ultimi 10 anni. In sostanza il centro di Mestre, vede diminuire i propri residenti come avviene nel centro di Venezia.

GIOVANNI PELLICANI. Anche il centro di Roma perde abitanti.

GIULIANO ZANON, *Direttore del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. È indubbio che quello che ricordavo è un fenomeno che interessa in genere i centri storici. La situazione di Venezia, però, è più complessa perché è anche il saldo demografico a suscitare preoccupazioni.

Per quanto riguarda le politiche da attuare, nessuno possiede la bacchetta ma-

gica, ma vi è qualche cenno che una delle iniziative su cui vi è stato un voto parlamentare ha prodotto un certo successo. Riservare il 30 per cento dei nuovi appartamenti che saranno locati in edilizia economica e popolare alle giovani coppie – non credo si tratti di un gran numero di abitazioni – ha rappresentato un segnale positivo. Abbiamo sempre detto, infatti, che per rivitalizzare Venezia c'è bisogno di giovani. Capisco che gli anziani che si trovano con la casa invasa dall'acqua alta incontrano gravi difficoltà, ma se si deve compiere un'ingiustizia, preferisco che vada a vantaggio dei giovani.

Un altro discorso riguarda il patrimonio pubblico che a Venezia è ingente. Nel 1981 a Venezia vi erano 142 mila vani (circa 33 mila dei quali erano cucine). Ciò significa che a Venezia vivrebbero benissimo 100 mila persone, in base ad un rapporto di calcolo utilizzato ovunque. Alcune delle abitazioni considerate potranno anche essere in condizioni di degrado, ma credo che nel decennio 1981-1991 si siano compiuti molti restauri.

A Venezia nel 1981 vi erano 4.300 abitazioni che, attualmente, saranno diventate 4.500-4.600. Nell'anno in corso si sono concentrati tutti gli sfratti perché è scaduta una proroga, ma se vi fosse una gestione accorta del problema, a mio avviso, i casi da risolvere ricorrendo all'edilizia economica e popolare non sarebbero più di 2 o 300. Con i circa 4.500 alloggi disponibili si potrebbe, allora, attuare una politica volano tale da consentire un ricambio. Per esempio, nel 1981 oltre 5 mila persone sole vivevano in case con più di cinque vani.

GUIDO PUGLIESE, *Ricercatore del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. Vorrei fare due precisazioni su Porto Marghera: il quadro che ne ha fornito il presidente Brunetta è particolarmente roseo. In realtà le 300 unità produttive locali insediate nell'area di Porto Marghera, che è molto estesa, in questi anni hanno attivato processi di trasformazione industriale e di innovazione che ne hanno modificato la

struttura. Si tratta di aziende collocate sul mercato con una loro posizione e dotate di processi produttivi innovativi.

I pericoli che gravano su Porto Marghera derivano dal fatto che le grandi aziende che caratterizzano quell'area appartengono tutte alle società di controllo delle partecipazioni statali, le quali, in questi anni, per loro problemi particolari hanno mandato in crisi tutto il comparto dell'alluminio. Ciò determina gravi difficoltà a Porto Marghera perché non solo coinvolge direttamente un certo numero di aziende, ma anche tutto un sistema di produzione che ha un indotto con circa 2 mila addetti.

L'altro ramo delle partecipazioni statali, che riguarda la chimica, ha siglato un accordo in vista di un piano di ristrutturazione che interessa il periodo 1991-1994 con il quale si è tentato – pur con certi limiti – di delineare un futuro per l'intero settore della chimica che a Porto Marghera, non dimentichiamolo, coinvolge il 50 per cento delle aree e degli occupati.

La chimica a Porto Marghera è un settore che ha una prospettiva ed i cui limiti derivano non tanto dalle aziende dell'area quanto dal fatto che il settore stesso si basa su processi petrolchimici e, quindi, risente dei problemi che comporta il rifornimento del petrolio via mare.

Le altre condizioni che giocano un ruolo nel determinare il futuro dell'area di Porto Marghera derivano da tutta una serie di fattori legati sostanzialmente a decisioni di tipo politico. Mi riferisco, in particolare, alle conseguenze di una decisione assunta dal comitato in merito all'allontanamento dei traffici petroliferi dalla laguna. Tale decisione coinvolgerà gran parte delle aziende e se non si accompagnerà ad un certo tipo di soluzione comporterà la ristrutturazione delle aziende di Porto Marghera. Infatti, come dicevo prima, il settore chimico si basa sui rifornimenti di petrolio, così come le raffinerie e le centrali elettriche dell'ENEL (che ancora utilizzano il petrolio invece del metano). Aggiungo che le decisioni sull'area in questione deriveranno anche dalle modalità con cui si svilupperanno le tema-

tiche del porto propriamente detto. L'utilizzo o meno delle casse di colmata e delle aree libere o liberabili, gli escavi dei canali e le autonomie funzionali sono tutti elementi che contribuiscono a creare quelle economie di scala che danno valore ad una nuova localizzazione produttiva.

Le possibili soluzioni vengono individuate in due espressioni chiave che in questo periodo circolano diffusamente a Venezia: il parco scientifico e tecnologico da una parte e la zona franca dall'altra. Pensare ad un polo scientifico e tecnologico a Porto Marghera senza l'appoggio dell'apparato industriale è impossibile, così come non si può avanzare questa ipotesi se manca un contesto dato oltre che dall'industria, dall'università e dall'ambiente nonché da tutta una serie di condizioni ormai acquisite e date per scontate che, come si è rilevato in Europa e nel mondo, devono esistere se vogliamo un parco scientifico e tecnologico di un certo livello.

GIOVANNI PELLICANI. Avete cominciato a studiarle per Venezia?

GUIDO PUGLIESE, *Ricercatore del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. Sì. Personalmente ho fatto parte di una commissione comunale – il Consorzio Venezia ricerche – in cui operavano due gruppi di lavoro che cercavano di valutare la fattibilità di certe realizzazioni in base ad una lettera di intenti tra comune, Enimont ed università di Venezia. Si era arrivati addirittura ai progetti esecutivi e mancava soltanto la costituzione della società interessata. Le vicende dell'Enimont hanno interrotto l'intero discorso che adesso viene invece ripreso.

L'ultimo accordo riguardante il comparto chimico affronta specificatamente il discorso del polo scientifico e tecnologico, ma il problema è quello di dare contenuti a questo progetto, affinché esso non rimanga una mera parola d'ordine. Ciò dipende in larga misura da come si opera in termini di strategia industriale da una parte e di progetto politico dall'altra.

L'altra parola d'ordine è, come ho detto poc'anzi, « zona franca ». Al di là del termine e del contesto in cui essa può essere inserita e valutata (e con tutti i limiti che questo progetto può comportare) ci si può chiedere a quale risultato hanno condotto le scelte del COSES. Nel 1988, nella prima conferenza per il comune, abbiamo dato un certo tipo di indicazioni. Una era quella che la problematica relativa al comune di Venezia dovesse rientrare nel più generale discorso sul mercato delle aree al fine di incentivare una industrializzazione di nuovo tipo a Porto Marghera.

L'acquisto di 43 ettari, da una parte, e di 11 ettari, dall'altra, consente oggi al comune di essere uno dei proprietari più consistenti di aree più rilevanti nella zona. Tutto ciò fa sì che il comune possa giocare un certo ruolo. È evidente che l'organizzazione di una « zona franca » (nei termini in cui ciò è previsto dall'ultima normativa in materia per Venezia, Genova e Napoli) rappresenta una scelta. Indubbiamente bisognerà fare in modo che il comune non diventi una sorta di « pattumiera » dell'Europa, in cui si riversano attività di ogni genere; viceversa si dovrà portare avanti un progetto che faccia di Porto Marghera una risorsa per l'economia locale e quindi regionale.

Sono queste le due parole d'ordine a cui si affidano molte energie e risorse per la salvaguardia di Venezia. L'obiettivo da raggiungere è che tali parole d'ordine diventino idee e progetti concreti. Questo è la meta per cui abbiamo lavorato e lavoriamo tuttora.

GIOVANNI PELLICANI. L'idea che mi sono fatto è che più che un piano occorrono dei nuovi indirizzi per Venezia o – meglio ancora – occorre che il cosiddetto comitatone provveda ad un loro aggiornamento. Desidererei avere, a tale proposito, un chiarimento dal professor Brunetta.

RENATO BRUNETTA, *Presidente del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia (COSES)*. Noi stiamo studiando una procedura che,

partendo dalle cosiddette intese di programma (che rappresentano un fatto pre-istituzionale), consenta di dare indirizzi generali e globali del sistema, con una fortissima volontà cooperativa delle parti economiche, sociali ed istituzionali.

L'intesa di programma « lancerebbe » poi, secondo la nostra visione, accordi di programma, conferenze di servizi, consorzi e via dicendo. In questo modo, il cosiddetto comitatone avrebbe una sua specificità e conseguentemente si avrebbe una valorizzazione delle sue competenze. Se invece si vuole caricare il comitatone del compito di dare indirizzi di carattere globale sulla base dell'attuale legislazione, è evidente che molto probabilmente il rischio che si corre è quello di aggravarlo eccessivamente. Il risultato di questi indirizzi e di queste intese di programma dovrebbe essere quello di accordi di programma, da verificare nella loro evoluzione temporale e nella loro fase di realizzazione.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i rappresentanti del COSES, vorrei invitarli a far pervenire ai nostri uffici dati e documenti che eventualmente il Comitato ritenesse utile acquisire, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia.

Audizione del professor Paolo Costa, prorettore dell'Università Ca' Foscari di Venezia.

PRESIDENTE. Nel dare il benvenuto al professor Costa, desidero svolgere una premessa per chiarire la natura della nostra indagine. Abbiamo svolto sino ad oggi un lavoro molto impegnativo, anche attraverso una serie di incontri a Venezia, ma nel corso della raccolta e dell'esame della documentazione ci siamo accorti che taluni aspetti andavano approfonditi. Pertanto, il Comitato ha ritenuto di procedere ad ulteriori audizioni, e ringraziamo il professor Costa per aver accolto il nostro invito, al fine di completare il quadro

relativo a Venezia. In sostanza si tratta di un lavoro di arricchimento al quale abbiamo chiamato a collaborare personalità del mondo culturale e scientifico che hanno una particolare conoscenza dei problemi della città.

PAOLO COSTA, *Prorettore dell'Università Ca' Foscari di Venezia*. Nel ringraziare il presidente e la Commissione per l'invito rivoltomi riterrei opportuno cogliere questa occasione per verificare se il lavoro svolto nel corso di tanti anni possa essere in qualche modo utilizzato.

Innanzitutto desidero precisare che esprimerò in materia le mie personali opinioni ma sono disponibile a fornire risposte anche in qualità di prorettore; dico questo perché ho preparato una lista di studi (che potrò fornire alla Commissione) che ho realizzato personalmente, ma vi sono anche numerosi studi realizzati dall'università che eventualmente potranno integrare le mie osservazioni. Ad ogni modo non ho portato con me materialmente la documentazione, ma l'elenco dei documenti che ho preparato corrisponde fondamentalmente agli studi apparsi sulle riviste scientifiche in un arco di tempo che va dal 1971 ad oggi; si tratta comunque di materiali che – ripeto – posso mettere a disposizione della Commissione.

Sono lieto anche del tema di questa audizione, che ritengo molto appropriato, concernente i problemi di rivitalizzazione socioeconomica di Venezia, anche se ciò rappresenta l'ennesima constatazione che ci troviamo ad affrontare un particolare aspetto di Venezia in situazione di emergenza. Probabilmente, infatti, tale questione doveva essere all'attenzione dello Stato e degli enti locali fin dagli anni sessanta, cioè fin da quando si è andato acuendo l'interesse per il problema Venezia. A mio avviso, infatti, parlare oggi di rivitalizzazione crea un certo disagio perché quel termine implica una preesistente situazione di « devitalizzazione ».

Ci troviamo comunque a discutere di questo problema in una situazione quasi di emergenza perché in fondo solo da poco ci si è resi conto, almeno a livello ufficiale,

che accanto a quello della salvaguardia fisica si pone anche il problema della salvaguardia della vitalità di una comunità che potrebbe essere in crisi. Tutto sommato, si tratta di problemi che esistono già da alcuni anni, direi dal dibattito collegato all'*Expo* e forse, nello specifico caso del centro storico, risalgono al famoso concerto dei Pink Floyd del 15 luglio del 1989; proprio allora, infatti, ci rendemmo pienamente conto dell'esistenza di alcuni problemi. Tuttavia mi chiedo per quale motivo non siamo riusciti ad affrontare prima tali questioni, senza attendere la situazione di emergenza. In fondo, in precedenza non si è mai parlato di rivitalizzazione socioeconomica della città, anche se l'articolo 1 della legge n. 171 del 1973 prevede che la Repubblica si impegni a garantire, tra le altre cose, anche la vitalità economica della città. Pertanto gli strumenti vi erano, eppure per un lungo periodo di tempo non si è posto – ripeto – un problema di rivitalizzazione, bensì di sviluppo, termine che si contrappone a quello di salvaguardia. Lo sviluppo in quel momento rappresentava il nodo del rapporto tra il settore portuale-industriale di Marghera e la compatibilità lagunare. Questo problema aveva un'appendice nell'esodo; in sostanza si poneva il problema di come rendere compatibile l'uso della laguna con la difesa e la salvaguardia della città. Le due problematiche rimanevano comunque slegate e credo che proprio l'eccessiva attenzione a questi due problemi abbia impedito di cogliere l'evoluzione della situazione in questi anni, obbligandoci ora a ridefinire i termini della questione. Perché allora si insiste su questo tema? Al riguardo credo vi siano motivi oggettivi, ma sicuramente, almeno all'inizio, il problema della salvaguardia fisica ha fatto premio su ogni altro: questo è un dato di fatto indiscutibile.

Vi è un secondo aspetto, che mi pare continui a sopravvivere, che concerne il carattere fondamentale aperto del processo decisionale che riguarda Venezia. Con ciò intendo dire che a differenza di qualsiasi altro luogo al mondo – o almeno in Italia – le scelte strategiche che riguar-

dano la città non sono il risultato di decisioni assunte dagli istituti di democrazia locale globalmente intesi. Infatti, sia per decisione superiore (la legge fa riferimento al preminente interesse nazionale), sia perché la comunità mondiale ritiene di dover dire la sua in merito alle scelte strategiche che riguardano Venezia, di fatto il processo decisionale non si risolve su scala locale.

Quella relativa alla scala locale è una delle istanze che si contrappongono alle altre. Si aggiungeva il fatto che, inevitabilmente, le istanze nazionali ed internazionali per definizione non potevano che tendere agli aspetti di salvaguardia più che a quelli di sviluppo economico.

Questi erano aspetti positivi, ma vi erano anche quelli più discutibili. È sopravvissuta a lungo una linea di pensiero che faceva coincidere salvaguardia e sviluppo, nel senso che bastava conservare Venezia e tutto il resto era accessorio e poco importante.

In quel momento la convinzione era che lo sviluppo si esaurisse nel « progetto sulla laguna », con una sua vitalità e una sua forza che andava contenuta: ci si preoccupava di contenere lo sviluppo per paura che mettesse in crisi il resto.

Per risolvere questo nodo, abbiamo perso la grandissima occasione del piano occupazionale di Venezia: per responsabilità di tutti, anche mia, quando abbiamo deciso di andare avanti, nonostante che quel piano, per dichiarazione dello stesso proponente, avesse due « buchi », cioè Rho e il centro storico e la laguna, ci siamo autolimitati. Ci siamo occupati del nodo Marghera e del problema delle residenze, con una soluzione che non consente di risolvere alla radice il problema edilizio di Venezia, rinviando ad un momento successivo la discussione sul centro storico e sul disinquinamento della laguna.

Da quel momento non vi è stato più un tentativo di trovare « la » soluzione, cioè una soluzione che affrontasse tutti gli aspetti del problema. Questo mi sembra il nodo più importante da tagliare: tutte le volte che qualcuno ha tentato di imporre una soluzione non c'è riuscito. Per il pro-

cesso di democrazia locale particolare, che si è trasformato in un processo di controllo mondiale sui suoi esiti, se la soluzione non è partecipata totalmente non si fa niente. Persa quell'occasione si è andati avanti affrontando nodi parziali – inquinamento, difesa delle acque – senza una visione che rispondesse ad una strategia, ad un progetto complessivo; ognuno probabilmente aveva in mente il proprio pensiero e diceva sì o no alle singole decisioni a seconda che corrispondevano o meno alla sua visione.

Non sono in grado di suggerire soluzioni al problema delle procedure amministrative, ma ho voluto sottolineare l'esigenza di rimettere in moto un meccanismo che consenta di affrontare i singoli nodi nel quadro di un progetto complessivo, altrimenti temo che da qui a qualche anno si succederanno altre commissioni (già ne sono passati 25 o 30). Dobbiamo trovare un luogo, una forma, un modo o per mettere d'accordo tutti o per esercitare la scelta di comporre la risultante di tutte queste forze.

Per far ciò è necessario capire cosa è successo in questi anni. Aver isolato il dibattito sul nodo portuale-industriale e su quello della casa ha impedito l'esatta percezione di quello che sta cambiando. Il contesto della situazione veneziana è radicalmente cambiato e non ha nulla a che vedere con la diagnosi da cui è partito tutto quello che si è fatto dopo. Sulla vitalizzazione socioeconomica siamo ancora legati ad una diagnosi di fine anni Sessanta che non è più attuale e che quindi rischia di farci commettere ulteriori errori.

Vorrei indicare i tratti fondamentali del cambiamento intervenuto, derivandone alcune caratteristiche di una possibile strategia di rivitalizzazione. Da che punto di vista la situazione è radicalmente cambiata in questi anni? La città è andata modificandosi in senso spaziale e nel tempo si è modificato il contesto in cui ci si muove.

Non ci siamo accorti che, per lo meno in quest'area, è finita la fase di massima espansione della civiltà industriale: siamo in una fase non facilmente decifrabile, ma stiamo andando verso quella che defi-

niamo era postindustriale, in cui le caratteristiche delle basi economiche e produttive sono radicalmente diverse.

Quali conseguenze ciò ha avuto e sta avendo? Da un lato, si sdrammatizza il problema del nodo portuale-industriale di Marghera – non c'è più bisogno di rispondere ad una domanda crescente di sviluppo industriale – dall'altro, si pone il problema di una riconversione strategica. Poiché ci muoviamo verso una civiltà postindustriale questa riconversione strategica dovrebbe sfruttare il grande patrimonio umano esistente spostandolo verso produzioni di tecnologia più avanzata: una strategia che in questo momento non vedo. Ritengo però che non abbiamo molto tempo per definire tale obiettivo. Intanto, assistiamo alla chiusura degli impianti ed alla conseguente perdita di capacità e di competenze.

Quando, per esempio, chiudiamo gli stabilimenti per la produzione di alluminio, dovremmo esserci posti dieci anni prima il problema di come trasformare gli stessi stabilimenti; se invece continuiamo a preoccuparci troppo tardi di tale problema, non si possono mettere in moto le strategie per mantenere gli aspetti positivi di quello che stiamo trasformando. Nel caso dell'alluminio, per esempio, era chiaro che sulla base della scelta nucleare sarebbero stati chiusi gli stabilimenti: chiudendo ora, senza un programma prestabilito, perdiamo i vantaggi comparati di cui avremmo potuto godere. Ho riportato un esempio generico, ma in sostanza i difetti possono diventare vantaggi se sfruttati in modo opportuno.

Il passaggio dalla civiltà industriale a quella postindustriale rallenta i nodi precedentemente esistenti, poiché le esigenze industriali sulla gronda lagunare si vanno riducendo. Tale passaggio offre contemporaneamente un'occasione eccezionale al centro storico: la possibilità di diventare nuovamente un luogo potenzialmente capace di tornare sul mercato delle localizzazioni produttive. Il centro storico diventa, infatti, un luogo in cui sono possibili le produzioni immateriali, compatibili con la *forma urbis*, ed in esso determinate

attività, come la ricerca e la formazione, trovano possibilità ideali di sviluppo. L'occasione, essendo eccezionale, non deve andare perduta e la trasformazione in senso produttivo del centro storico deve essere considerata una questione centrale e decisiva. Diversamente, le riflessioni sul contenimento di altre attività nel centro storico, come il turismo massificato, rimangono allo stadio di rappresentazioni di volontà.

Le conseguenze in termini organizzativi e territoriali di tale evoluzione sono molto profonde, nonché difficili da percepire per motivi oggettivi e soggettivi; quella fondamentale è che ormai da venti anni l'unitarietà in senso funzionale della città di Venezia non esiste più. Se negli anni Cinquanta abitare e lavorare nel centro storico era un fatto normale, come d'altro canto lo era in altre città come Parigi, oggi, in seguito alla possibilità di rispondere alle esigenze di mobilità in maniera completamente modificata, le città si sono andate specializzando per parti: vi sono, infatti, luoghi in cui si lavora e luoghi in cui si risiede.

A Venezia, il fenomeno è meno visibile per la presenza della cesura della laguna e comunque viene percepito in maniera traumatica, poiché si continua a considerare la città in maniera compiuta, mentre in realtà non è più così, da un punto di vista funzionale. Ognuno di noi, a mio avviso, compie l'errore di immaginare la ricostituzione della città di Venezia: tale obiettivo, però, non ha più senso, poiché il processo storico ha determinato una specializzazione del centro della città come parte di un'area più grande, anch'essa molto difficile da riconoscere.

La cesura lagunare, cioè l'inaccessibilità relativa in una parte del territorio, ha reso diverso nella situazione veneziana un processo verificatosi in tutto il mondo: mentre, per esempio, a Firenze le aree in cui si è sviluppata la città sono contigue al centro, nel caso di Venezia, vi è una cesura di chilometri d'acqua al di là della quale la città ricomincia. Poiché l'accessibilità fra le due parti della città non può essere

garantita nello stesso modo in cui avveniva prima, si è creata la situazione attuale.

A mio avviso, non si è riflettuto a sufficienza su quello che è accaduto e su come le diverse parti della città si siano venute specializzando. Nella fase dello sviluppo industriale, i limiti della città erano chiarissimi: il centro storico di Venezia rimaneva il polo occupazionale più importante, nonché più grande di Mestre e Marghera complessivamente considerate, ed il riferimento residenziale era a Mestre e Marghera, (né era possibile che fosse più lontano). Mestre e Marghera, a loro volta, avevano il proprio centro occupazionale, con un riferimento residenziale in un'area più ampia. In sostanza, vi era una città a due stadi. Ricordo che nel 1974, effettuiamo una simulazione relativa a quello che sarebbe accaduto se avessimo ridotto di dieci minuti la percorrenza fra Mestre e Marghera: d'altro canto, non ci eravamo ancora resi conto che anche per il centro di Mestre esistono problemi di esodo.

Nell'era postindustriale, ammesso che si possa definire come tale in quanto ancora in stato embrionico, si sta realizzando una specializzazione più forte delle aree: si rimette così in gioco un « colloquio » con il centro di Padova, nel quale Mestre e Venezia distribuiscono alcune funzioni rare a livello regionale. Le situazioni si vanno dunque specificando e ne emerge una realtà funzionale che mette in « colloquio » Venezia con Mestre e con Padova: si tratta di una zona metropolitana che si sta ormai delineando e che, a mio avviso, verrà definita ancora più decisamente nel futuro.

Dopo aver schematicamente illustrato quanto è accaduto, dovremmo domandarci quali iniziative assumere per una rivitalizzazione della realtà di cui ci stiamo occupando: se riconosciamo quali sono i *trend* e ci proponiamo obiettivi raggiungibili, abbiamo possibilità operative abbastanza ampie. Le due linee di intervento devono riguardare Marghera, da un lato, e Venezia, dall'altro lato. Sul primo versante, occorre immaginare un progetto di trasformazione verso un polo tecnologico più avanzato caratterizzato da lavorazioni mo-

derne, in collegamento con il mondo scientifico e con il coinvolgimento dell'università di Venezia. In proposito, ricordo il dibattito sui parchi tecnologici, che si stanno realizzando in tutto il mondo: è necessario che anche nel caso di Venezia si proceda subito, poiché fra dieci anni sarebbe troppo tardi.

Sul versante lagunare, a mio avviso, si potrebbe tentare un recupero produttivo del centro storico: se il pericolo che abbiamo di fronte è quello dell'eccessiva semplificazione della base economica del centro, divenuta essenzialmente turistica, occorre individuare l'insieme delle funzioni che Venezia può svolgere. Personalmente, ho già definito più volte l'elenco delle cinque o sei « Venezia » possibili. Vi è chi si accontenta che Venezia esista: una consistente domanda internazionale sostiene tale ipotesi. Esiste poi una domanda che Venezia « si mostri » e venga organizzata in tal senso. Abbiamo inoltre l'ipotesi della città – ribalta, a proposito della quale si sono presentati ultimamente grandi problemi, collegati all'enorme capacità di richiamo di Venezia: qualsiasi cosa accada a Venezia, vale in termini di mezzi di comunicazione di massa e di *marketing* di più, e ciò va considerato una risorsa da valorizzare, non soltanto un pericolo. Venezia può anche essere un luogo in cui si producono beni immateriali, come la formazione e la ricerca, ancora una volta sfruttando le difficoltà di Venezia, ossia rovesciando la questione e facendo in modo che la soluzione ai problemi connessi all'ambiente, ai beni culturali e al turismo possa essere riproposta in altri contesti. In sostanza, la soluzione data ai suddetti problemi dovrebbe diventare un « prodotto » da vendere all'esterno.

In tal modo, oltretutto, Venezia può tornare ad essere un luogo di governo: infatti, pur nel rispetto delle altre città del Veneto e del nord-est, Venezia è dotata di una rappresentatività tale da renderla ancora oggi un luogo di governo ideale e certamente non discutibile.

In tale contesto, alcune funzioni hanno bisogno di un'incentivazione: per esempio, un museo non diventa attivo senza l'inter-

vento di qualcuno. Al riguardo, è necessario operare una distinzione tra gli interventi « del principe » e quelli « non del principe ». Nella prima categoria rientrano quelli attuati dal Governo che, attraverso conferimenti finanziari, può trasformare i musei ed istituire nuove università. Tuttavia, una soluzione del genere non sarebbe sufficiente. Esistono, infatti, anche condizioni di mercato che devono realizzarsi.

In particolare, è necessario rendere l'area veneziana accessibile al pari dei centri di altre grandi città, anche se mi rendo conto che da ciò conseguono rischi da altri punti di vista. In sostanza, si dovrebbe trovare il modo di separare l'accessibilità veloce da quella lenta, rendendo il centro storico « appetibile » per aziende operanti nel settore del terziario avanzato. Finora, infatti, l'inaccessibilità della città ha impedito l'insediamento a Venezia di attività che richiedono rapidità di spostamenti, mentre ha incoraggiato, per così dire, i « perditempo »; su questo versante si colloca il settore turistico.

È necessario, pertanto, se non rendere difficile l'accessibilità ai « perditempo », almeno non preoccuparsene eccessivamente; nello stesso tempo, occorre separare la viabilità veloce da quella lenta. In proposito, qualcuno potrebbe obiettare che se si realizzasse il collegamento sublagunare, questo potrebbe provocare un afflusso di turisti. Sarebbe necessario, quindi, gestire il collegamento in modo tale da evitare tutto ciò, per esempio attraverso una differenziazione dei prezzi.

Nello stesso tempo, occorre rivedere la politica delle trasformazioni d'uso, favorendo le attività produttive e prendendo atto che, per quanto riguarda il problema della casa, non vi è più nulla da fare. In ordine a tale questione esistono soltanto interventi di carattere sociale. Il problema, comunque, va considerato « perduto » perché nel centro storico di Venezia si registra un eccesso strutturale della domanda sull'offerta, che inevitabilmente finisce per risolvere la questione a suo modo.

Attualmente, avendo impedito la riconversione degli immobili verso usi produttivi, assistiamo soltanto ad un ricambio

interno tra usi residenziali. In particolare, difendiamo alcuni di questi ultimi, che ci interessano, e ne perdiamo molti, sostituiti da altri che non ci interessano.

In tal modo, dal momento che abbiamo già perso la possibilità di adibire gli immobili a residenza popolare, dobbiamo scegliere se il patrimonio edilizio debba essere utilizzato da « perditempo » o per lo svolgimento di attività produttive.

Comunque, la popolazione di Venezia cambierà, indipendentemente dal fatto che noi controlleremo o meno il mutamento. Nell'attuale condizione, questo controllo non avviene.

Di fronte a tale situazione, è necessario avviare meccanismi che gestiscano la trasformazione di Porto Marghera dalla condizione attuale verso produzioni *hi-tech*. Tra l'altro, finora nei confronti di Porto Marghera abbiamo sostenuto tutti i costi possibili; a questo punto, dobbiamo tentare di ricavare qualcosa, passando ad una fase successiva ed evitando l'innescarsi di processi regressivi.

Per quanto riguarda il centro storico, è necessario innanzitutto contenere il turismo. Il modo per ottenere tale risultato è già noto, ma è necessario che qualcuno lo ponga in essere. Tuttavia, il suddetto contenimento non avrebbe grande significato se nello stesso tempo non si riuscisse a mettere in moto un'alternativa al meccanismo. Al riguardo, è necessario un nuovo soggetto protagonista di questa riconversione verso le attività produttive. Un ruolo fondamentale può essere svolto dal mondo industriale o da quello della ricerca (in particolare dall'università). Quest'ultima deve essere capace di muoversi nella direzione di un accordo tra pubblico e privato, da cui consegua uno sviluppo della ricerca e dell'informazione a favore di Venezia.

Da questo punto di vista, le due università veneziane si sono mosse creando alcune condizioni, soprattutto in materia di turismo e di beni ambientali e culturali. Tra l'altro, se oltre ai consueti corsi di laurea riuscissimo a prevedere attività *post lauream* e collegamenti con il mondo industriale, resi possibili dalla nuova legisla-

zione sull'autonomia universitaria, forse potremmo rimettere ordine nella situazione.

PRESIDENTE. Il problema di come rivitalizzare il centro storico di Venezia è per noi di estremo interesse. Chiedo pertanto al professor Costa se il nostro Comitato potrà contare ancora sulla sua collaborazione ai fini dell'elaborazione dei dati di cui siamo in possesso in vista della predisposizione di una relazione finale sull'indagine relativa ai problemi di Venezia, instaurando con noi un rapporto più costante nel tempo.

PAOLO COSTA, *Prorettore dell'università di Ca' Foscari di Venezia.* Non ho alcuna difficoltà a venire incontro a questa richiesta.

PRESIDENTE. Ho compreso la sua premessa, ma vorrei che ci fornisse ulteriori elementi proprio nella sua veste di prorettore dell'università di Ca' Foscari.

PAOLO COSTA, *Prorettore dell'università di Ca' Foscari di Venezia.* Negli ultimi 8 od 9 anni l'università di Ca' Foscari ha dovuto riconquistarsi un ruolo nell'ambito della città, nel senso che fino ad un decennio fa per sua stessa colpa o per incomprensioni, essa si collocava abbastanza ai margini e si presentava, in sostanza, quasi come un peso morto.

In questi 10 anni si è avuta una evoluzione, nel senso che si è individuata la direzione lungo la quale muoversi (dico ciò senza alcun trionfalismo). La scelta compiuta è stata molto faticosa e difficile perché per ottenere il primo corso di laurea in scienza ambientali d'Italia ci sono voluti 12 anni e si è dovuto combattere contro tutte le *lobby* scientifiche.

Si è però deciso di operare per acquisire gli strumenti rappresentati dai corsi di laurea in scienze ambientali e per la tutela dei beni culturali nonché da una « laurea breve » in turismo (che adesso verrà completata da un corso *post-laurea*), abbiamo scelto cioè di prepararci ad essere interlocutori seri su quelli che sono i programmi

di oggi, ma che potrebbero diventare gli assi nella manica del domani. Infatti, vorremmo che Venezia fosse capace di produrre tecnologie ambientali ed attinenti ai beni culturali ed al restauro, oltre che relative alla conservazione. Purtroppo, non siamo riusciti a far comprendere le nostre esigenze a livello centrale perché ci è stata concessa l'istituzione del corso di laurea in lettere mentre volevano un corso di laurea in beni culturali presso la facoltà di lettere. Si è in sostanza seguito un orientamento ancora legato alla catalogazione, mentre noi auspicavamo una facoltà in cui si preparassero i laboratori per i restauri e gli interventi tecnologici diretti a quel fine.

Con riferimento alla trasformazione tecnologica di Porto Marghera, siamo riusciti ad ottenere un corso in scienza dell'informazione e in futuro speriamo di averne una in scienza dei materiali, in linea cioè con l'evoluzione tecnologica più legata a Porto Marghera. Se avessimo conseguito questo risultato, disporremmo già di un interlocutore adeguato rispetto all'evoluzione che è in quell'area.

Non so quali saranno i tempi di questa operazione, ma l'indirizzo che seguiremo è quello che ho detto. Mi sento tranquillo nel sostenere che l'università ha fatto la sua parte nel creare certe condizioni, ponendo anche in essere interventi maggiormente operativi.

PRESIDENTE. La relazione introduttiva del professor Costa è particolarmente articolata e stimolante. Pertanto, credo che eventuali domande da parte dei colleghi su quanto ci è stato riferito non possano essere contenute entro ristretti limiti di tempo. Di conseguenza, potremmo fissare un'altra audizione con il professor Costa, oppure formulare sin da oggi quesiti ai quali egli potrà fornire una risposta più esaustiva in un altro momento.

GIOVANNI PELLICANI. Mi associo al ringraziamento che il presidente ha rivolto al professor Costa a nome del Comitato. Condivido il giudizio che è stato espresso nella relazione introduttiva e ritengo a mia volta necessario che il professor Costa

fornisca una collaborazione sistematica ai nostri lavori, ai fini della stesura della relazione conclusiva sull'indagine riguardante i problemi di Venezia. In tal modo potremmo avvalerci dell'esperienza venticinquennale che il professor Costa ha maturato su tali problemi.

Mi limiterò, pertanto, a porre al nostro interlocutore una domanda che mi sono riproposto di formulare a tutti gli intervenuti alle audizioni odierne: c'è stato descritto un procedimento che prevede una sorta di « trinità », composta da decisione, autorità e consenso – questo è un *leit motiv* che abbiamo ascoltato per tutta questa mattina – secondo il quale per produrre una decisione è necessaria un'autorità la quale, però, non è tale se difetta di consenso. Questo mi sembra sia lo schema iniziale da cui è partito il professor Costa nello svolgere la sua relazione, sulla base di esperienze che tenevano conto del passato. Del resto, non è solo Venezia ad avere una storia di un certo tipo, ma il nostro intero paese; l'acqua alta del 1966 ha prodotto una serie di eventi: la vicenda dell'*Expo* ed il concerto dei Pink Floyd ne hanno causati altri. D'altra parte, la prima legge sull'edilizia popolare in Italia è nata dai moti di Milano, quindi da una sollevazione popolare che ha causato anche alcune vittime.

Ho ascoltato una serie di proposte – che verranno approfondite anche nel corso della stesura della relazione conclusiva – che trovo molto stimolanti. Il problema, però, che ripropongo costantemente è quello di individuare i modi attraverso i quali indurre una crescita del numero degli abitanti di Venezia. A questo proposito, il professor Costa ha sottolineato la necessità di tenere presente che, accanto al problema abitativo, vi è quello del lavoro.

Se è vero che abbiamo perso tempo, mi chiedo quali possano essere le tappe forzate da percorrere. Non pretendo che il professor Costa risponda in questo momento a tale interrogativo, ma vorrei esso costituissero una sollecitazione per il futuro. Si tratta di una questione che è già stata oggetto di studio, ma su cui ritengo si debba individuare una soluzione convin-

cente perché, in caso contrario, mancheremmo uno dei nostri obiettivi.

GIAN FRANCO ROCELLI. Prescindendo dai gravi ritardi che abbiamo accumulato, credo che quella indicata dal professor Costa sia, in prospettiva, la via di uscita dalla crisi che Venezia sta vivendo a causa del passaggio dalla fase industriale a quella postindustriale.

L'aspetto su cui vorrei chiarimenti concerne gli effetti del processo di trasformazione su una realtà che, pur trovandosi in una situazione di decadenza, continua ad esistere. Non possiamo certo pensare di porre in cassa integrazione tutto ciò che a Venezia, sia come « realtà » umana sia come « realtà » produttiva, sia destinato a cessare, non prima però che sia trascorso un lasso di tempo non certo trascurabile.

Se non si arriverà a dare una efficace risposta a certi interrogativi, il rischio che si corre è che si arrivi prima o poi al risultato di mummificare Venezia.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei alcuni chiarimenti in merito all'argomento della residenza e, più in particolare, alla questione dello spostamento dei luoghi di produzione dal centro storico.

Vorrei inoltre cercare di capire in che modo sia possibile che il centro storico di Venezia non sia solamente una *city*, a meno che la prospettiva non sia proprio questa e cioè che il centro storico di Venezia sia destinato ad essere una *city* e, nello stesso tempo, anche un museo.

Infine, desidererei sapere quale potrebbe essere in concreto il ruolo che è chiamata a svolgere l'università di Venezia, anche al fine di favorire idonee azioni politiche per la soluzione dei problemi di Venezia.

PRESIDENTE. Professor Costa, nel ringraziarla per il suo contributo, la invitiamo ad inviare ai nostri uffici una adeguata documentazione in risposta ai quesiti che le sono stati qui rivolti.

Audizione del professor Marino Folin, rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Marino Folin, rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia, per aver accolto il nostro invito a partecipare ai lavori di questo Comitato, che ha programmato, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia, una serie di audizioni, prima a Venezia e poi qui a Roma.

A Venezia abbiamo ascoltato sia il rettore dell'università Ca' Foscari di Venezia sia il suo predecessore. Abbiamo esaminato ed elaborato il materiale raccolto, peraltro notevolissimo (si tratta di una vera e propria *summa*); abbiamo potuto così verificare che per alcuni aspetti peculiari del nostro lavoro era utile, prima di arrivare alla fase conclusiva, procedere ad ulteriori audizioni di persone altamente specializzate, in grado cioè di darci elementi e dati utili per la nostra indagine. Entro la fine di dicembre, infatti, completeremo la stesura del documento. Ringrazio quindi il professor Folin per aver accolto l'invito a partecipare a questa fase dei nostri lavori, volta ad approfondire alcuni aspetti particolari, necessari ad una stesura, il più possibile equilibrata e completa, della relazione conclusiva.

In particolare desideriamo rivolgere al nostro ospite alcuni quesiti in merito alle caratteristiche dello spopolamento di Venezia, alle sue cause ed alle questioni relative al patrimonio abitativo immobiliare, pregandolo eventualmente di farci pervenire nei prossimi giorni le sue valutazioni anche in merito ai meccanismi contenuti nei provvedimenti legislativi all'esame, volti a risolvere i problemi abitativi della città.

In tale contesto abbiamo già chiesto al professor Costa, la cui audizione si è svolta poco fa, se riteneva che l'università potesse svolgere un ruolo importante nel processo di ripopolamento della città. Il nostro Comitato ha una conoscenza piuttosto ampia in merito alla salvaguardia di Venezia;

a tale proposito abbiamo aperto un dialogo con la regione per l'opera di disinquinamento della gronda lagunare e dell'intero bacino scolante, tuttavia non riusciamo a delineare un quadro preciso sulla questione del ripopolamento di Venezia, che chiaramente non può essere considerato un dato meramente numerico o demografico, riguardando complessivamente la vivibilità del centro storico.

Sia pure per sommi capi ho cercato di riassumere le ragioni del nostro incontro; ovviamente il professor Folin potrà fornirci nel corso delle prossime settimane gli ulteriori elementi che non riuscirà oggi, per mancanza di tempo, ad esporre.

MARINO FOLIN, *Rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia.* Vorrei innanzitutto ringraziare la Commissione per l'opportunità che mi è stata offerta di partecipare a questa audizione anche in considerazione di alcune attività di ricerca specifiche che ho condotto su Venezia. Per quanto riguarda la questione dello spopolamento vorrei subito chiarire un punto: così come si presenta all'esterno la situazione appare nella forma di un fenomeno che non si è arrestato, come sembrava, alle soglie degli anni settanta, ma ha continuato in questi anni. Il termine che usiamo per definire questo fenomeno è quello di esodo e l'immagine correlata è quella dello spopolamento della città; conseguentemente ad un'ottica di questo tipo, una delle parole d'ordine più diffuse è quella, che ritroviamo anche negli ultimi provvedimenti legislativi, della difesa della popolazione veneziana o, per così dire, della « venezianità ». A mio avviso, la questione andrebbe esaminata più nel dettaglio, nel senso che se è vero che Venezia ha perso gran parte dei propri abitanti, è anche vero che negli ultimi dieci anni ne ha guadagnati moltissimi. Si tratta di un dato sul quale occorre riflettere: nel decennio 1980-1990 Venezia ha perso per effetto migratorio (quindi per l'esodo, non per il saldo naturale delle morti che sopravanzano le nascite) 19 mila abitanti, ma nello stesso periodo di tempo ne ha guadagnati 12 mila. Se consideriamo la

serie storica, ci accorgiamo che il *trend* dello spopolamento sta diminuendo, nel senso che negli ultimi anni il saldo migratorio tende a pareggiare, mentre rimane consistente il saldo naturale. Ne deriva che Venezia non è una città morta, in via di estinzione, perché a fronte di una consistente perdita di abitanti si registra — ripeto — il fenomeno opposto, come dimostrano le 12 mila persone che hanno scelto di vivere a Venezia. Ciò significa che la città è ancora in grado di attirare le persone e che se la difesa della popolazione residente è senz'altro valida, non può comunque rappresentare l'unico *slogan* cui richiamarsi, proprio perché nel corso del tempo la popolazione veneziana è fortemente mutata.

Posta in questi termini la questione diventa molto più interessante, perché non si tratta più di bloccare l'esodo della popolazione, ma di favorirne il ricambio, e non può che essere così se pensiamo che la popolazione veneziana insediata è la più anziana. In sostanza dobbiamo invertire il *trend* ed un obiettivo difficile da raggiungere, ma non impossibile, è quello di ipotizzare che dagli attuali 70 mila si possa arrivare a 90-100 mila abitanti residenti a Venezia; tutto questo, però, va di pari passo con un ricambio della popolazione. Ma in quali direzioni può realizzarsi questo ricambio della popolazione? Con una semplificazione si può dire che esistono due linee direttrici. Innanzitutto, a conferma del fatto che Venezia non è una città defunta si registra quotidianamente un traffico di popolazione in entrata che si reca a Venezia per lavorare pari a circa 30 mila persone; mi riferisco al fenomeno del pendolarismo.

GIOVANNI PELLICANI. A quando risale questa stima?

MARINO FOLIN, *Rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. La stima non è recentissima, risale infatti a cinque o sei anni fa; tuttavia non mi pare sia cambiato molto.

Pertanto credo che uno degli obiettivi da perseguire sia proprio quello di repor-

tare a Venezia coloro che lavorano nella città; non si deve dare per scontato, cioè, un modello di organizzazione della città che si è affermato, con autorevolissime teorizzazioni, dalla fine dell'ottocento in poi ed è alla base della strumentazione urbanistica moderna, quella cioè che prevede la divisione per zone con al centro le attività direzionali, seguite dalle attività industriali e dalle residenze separate dalle attività produttive.

Credo che questo modello, messo in discussione in numerosi parti del mondo occidentale, dato l'attuale modo di organizzazione del lavoro postindustriale, a Venezia potrebbe trovare una sua applicazione straordinaria: Venezia come città in cui tornano a coesistere i luoghi di produzione e di lavoro. Non dobbiamo dare per scontato che debba esservi questa separazione.

Ritengo sia una strada da seguire, poi vedremo gli strumenti e le politiche per praticarla.

Anche semplicemente sulla base della situazione occupazionale presente, l'ipotesi non è fantascientifica. Sarebbe più complessa se si dovessero creare i posti di lavoro. In realtà, i posti di lavoro ci sono, ma molte persone non risiedono a Venezia: forse anche solo riportare a Venezia coloro che vi lavorano sarebbe un obiettivo praticabile.

L'altra via da seguire è quella che fa leva sul ruolo dell'università. Attualmente, le due università hanno 28 mila studenti iscritti; di essi, 6 mila risiedono fuori della regione Veneto e 6 mila nel comune di Venezia. Ciò significa che da un minimo di 6 mila (popolazione di studenti residenti fuori della regione) ad un massimo di 22 mila studenti non abitano nel comune di Venezia, sono pendolari e quindi potenziali cittadini di Venezia.

È pazzesco pensare che 6 mila studenti che risiedono fuori della regione debbano quotidianamente spostarsi per venire a Venezia a studiare! Molti di loro, che non possono farlo, sono gravemente impediti a svolgere una seria attività di studio.

Rispetto a questa domanda molto alta, l'offerta di alloggi da parte pubblica (ESU)

è modestissima. Di fronte a una domanda di circa 6 mila alloggi, i posti letto complessivamente messi a disposizione dall'ESU (l'ente regionale per l'assistenza agli studenti e per il diritto allo studio) sono 155, dei quali 90 in alberghi. Quindi, la dotazione di alloggi è assolutamente incomparabile con la potenziale domanda.

In assenza di un intervento pubblico, al problema ha dato risposta il mercato. Sul mercato della casa preme una domanda tra i 6 e i 20 mila alloggi. Non c'è dubbio che senza un intervento di governo gli studenti possono costituire una potenziale minaccia alla residenzialità, ad una Venezia costituita da una popolazione stabile. Vi sono infatti fasce di mercato nelle quali gli alloggi non vengono messi a disposizione, ma ceduti in affitto a non residenti, cioè a studenti.

Credo che la presenza stabile di una consistente popolazione studentesca a Venezia possa costituire l'altro polo per risolvere positivamente il problema residenziale. Tra l'altro, avere stabilmente una presenza di 5 - 6 mila studenti sarebbe molto importante anche come fatto sociale: sarebbe una popolazione giovane che, pur cambiando nel tempo, potrebbe introdurre elementi di rinnovamento e di ringiovanimento, anche culturale.

Inoltre, si avrebbero interessanti economie esterne. Una popolazione di questo tipo ha bisogno di una serie di servizi. Si creerebbero quindi relevantissime economie esterne ai fini del recupero di vaste zone della città che oggi sono pressoché abbandonate.

La questione della residenza dovrebbe trovare risposta, a mio avviso, in due direzioni: da un lato, la casa per chi lavora a Venezia e, dall'altro, la casa per gli studenti. Queste linee non sono in contraddizione, ma ho l'impressione che il mercato da solo non possa farcela.

Per quanto riguarda la difesa della popolazione veneziana, il mercato ha fatto molto più di quanto non abbia fatto l'intervento pubblico. Da una indagine condotta sulle transazioni immobiliari degli ultimi cinque anni a Venezia, emergono alcuni dati abbastanza sconvolgenti. Ogni

anno 800 alloggi sono immessi sul mercato; il 70 per cento di essi è acquistato da popolazione residente a Venezia. È un dato importantissimo: costituisce la risposta alle 12 mila nuove residenze annuali a Venezia. Questa nuova popolazione che entra riesce a trovare soddisfazione alle proprie esigenze abitative non tanto sul mercato delle case in affitto, ma su quello delle case in proprietà. Il dato di 800 abitazioni vendute all'anno è fisiologico rispetto al mercato generale delle abitazioni: corrisponde al 2,5 per cento dello *stock* esistente e segnala il buon funzionamento del mercato della casa.

Tale dato contraddice varie ipotesi formulate sul mercato della casa a Venezia. Se il 70 per cento di coloro che acquistano risiede a Venezia (o hanno chiesto di risiedere a Venezia), solo il 60 per cento di coloro che vendono è popolazione che non risiede a Venezia. Ciò significa che il mercato sta operando in modo da modificare la composizione proprietaria dello *stock* delle case a Venezia: aumenta la percentuale di case di proprietà di residenti rispetto a quella delle case in mano a non residenti.

Nel decennio 1981-1990, per quanto riguarda gli alloggi aggiuntivi creati dall'intervento pubblico nel centro storico di Venezia in base alle diverse leggi speciali, a partire dalla legge n. 171 del 1973, i progetti avviati dall'ente locale sono stati 1.031.

Su 1031 progetti, però, soltanto 231 alloggi sono stati ultimati fra il 1981 e il 1990: vi è quindi una forte capacità deliberativa ed una scarsa capacità attuativa. Per quanto riguarda i 1031 alloggi programmati, soltanto 118 dovevano essere ricavati da operazioni di restauro, sempre a livello di deliberazione, e di essi soltanto 21 sono stati ultimati. Quindi, fra il 1981 e il 1990, su 231 alloggi prodotti dalla pubblica amministrazione, soltanto 21 sono ricavati da operazioni di restauro, mentre 210 sono frutto di nuove edificazioni e nessuno deriva da operazioni di ristrutturazione. Nei programmi del comune di Venezia, per effetto di decisioni prese dalle precedenti amministrazioni, de-

vono essere quindi realizzati circa ottocento alloggi. Le precedenti amministrazioni, infatti, hanno svolto una politica progressiva nei confronti della casa, ma soltanto da un punto di vista deliberativo, dato che, sulla base delle decisioni assunte, restano ancora da costruire numerosi alloggi, per i quali non vi sono più finanziamenti: la loro realizzazione è pertanto legata al rifinanziamento della legislazione speciale per Venezia.

In realtà, l'operazione più lungimirante e da perseguire per creare un'offerta aggiuntiva di alloggi a Venezia, deve riguardare non nuove edificazioni, dato che non sono più disponibili molte aree nella città, ma attività di restauro. Sintetizzando i termini della questione, lo *stock* abitativo di Venezia è composto da circa 40 mila alloggi, la cui composizione nella taglia media delle dimensioni non è assolutamente comparabile con la realtà dei nuclei familiari: questi ultimi, a Venezia, sono simili a quelli del resto delle nazioni progredite (anzi sono più ridotti perché la popolazione è anziana) e sono spesso mono o bicellulari. La maggior parte dei 40 mila alloggi cui accennavo, invece, sono di grandi dimensioni, essendo stati costruiti per le famiglie dei decenni passati: si tratta di alloggi costituiti spesso da sei o sette vani (fra l'altro, non mi sto riferendo ai palazzi, cui sempre si pensa quando si parla di Venezia, ma a case normalissime).

Un'indagine condotta alcuni anni fa dall'Università di Venezia ha dimostrato che oltre il 70 per cento della cosiddetta edilizia minore di Venezia è il risultato di lavori di trasformazione che sono stati effettuati non più tardi di cento anni fa; non si tratta quindi di edilizia storica e si può benissimo intervenire con modificazioni, naturalmente effettuate in modo sapiente.

Un'operazione straordinaria per Venezia, quindi, che fornisca una risposta anche ai problemi della popolazione aggiuntiva (gli studenti), deve essere diretta alla ricomposizione del patrimonio edilizio, attraverso il frazionamento: può tale processo essere affidato al libero gioco del mercato? A mio avviso, no: un'operazione

di tale genere deve rappresentare l'area di intervento privilegiato dell'ente locale, che deve dotarsi di strumenti adeguati a tal fine. Potrebbe essere utile una sorta di agenzia, che intervenga sul mercato, eventualmente associandosi con privati, e che consenta all'ente locale di svolgere un compito nuovo: quello di acquistare alloggi, frazionarli e metterli nuovamente in vendita con prezzi controllati.

Si potrebbe occupare di tale operazione un'agenzia pubblica, lo IACP opportunamente riformato, oppure un'agenzia privata convenzionata: si tratta di individuare la formula adeguata. Potranno successivamente intervenire gli incentivi, come quelli per le coppie, ma in assenza di un intervento come quello che ho delineato gli incentivi non potrebbero trovare risposta. Al di fuori di un controllo, per altro, l'attività di frazionamento rischierebbe di produrre l'allontanamento di quote consistenti di popolazione, anziché il loro recupero.

Per quanto riguarda gli studenti, occorre individuare specifici segmenti di mercato: gli studenti, infatti, hanno bisogno non di alloggi ma di stanze adeguatamente attrezzate, con una tipologia simile a quella del *residence*. Occorre quindi individuare due fasce di mercato da tenere separate, anche con riferimento all'entità fisica degli alloggi ed alle relative strumentazioni. In altri paesi, sono stati effettuati interessanti interventi che potremmo imitare: a Stoccolma, per esempio, un carcere ottocentesco è stato ristrutturato divenendo residenza per studenti nel periodo invernale ed ostello per la gioventù nel periodo estivo. Soluzioni di questo tipo potrebbero essere convenienti anche per l'operatore privato: per esempio, il carcere di Venezia, come altri edifici, potrebbero essere adeguatamente utilizzati. D'altro canto, è già in corso la ristrutturazione di un convento in città da destinare ad alloggi per studenti. Quelle che ho indicato sono a mio avviso le due strade da seguire per risolvere i problemi della popolazione veneziana.

Per quanto riguarda l'università, che d'altro canto è sempre stata sopportata male a Venezia....

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Anche a Padova.

MARINO FOLIN, *Rettore dell'istituto universitario di architettura di Venezia*. Sì, indubbiamente, anche se l'università di Padova è di più antica istituzione.

GIOVANNI PELLICANI. La repubblica di Venezia non ha mai voluto l'università.

MARINO FOLIN, *Rettore dell'istituto universitario di architettura di Venezia*. Indubbiamente; questo è il modo in cui è sempre stata mal tollerata la presenza dell'università a Venezia. Oggi, comunque, i due atenei costituiscono una delle risorse primarie per la città. Ritengo, tra l'altro, che il destino di Venezia debba essere quello di una grande città mondiale della cultura, degli studi, delle ricerche e dell'innovazione. Da questo punto di vista, l'università assume evidentemente un ruolo centrale.

Naturalmente, queste considerazioni non sono dettate soltanto dal fatto che a Venezia vi sono 28 mila studenti; in realtà, le due università stanno elaborando, al di là del numero degli iscritti, programmi di diversificazione e sviluppo di grandissimo interesse. A titolo di esempio, ricordo che a partire dal prossimo anno all'Istituto universitario di architettura di Venezia sarà avviato un nuovo corso di laurea in storia e conservazione dei beni architettonici, mentre all'Università Ca' Foscari inizierà un corso di laurea in beni culturali. Si tratta di iniziative che potrebbero rendere un grande servizio alla città di Venezia. Infatti, in poche altre città italiane i suddetti corsi di laurea potrebbero trovare una collocazione più adeguata.

Le due università, quindi, manifestano la ferma intenzione di diversificare la propria attività; al riguardo, ritengo che la legge speciale per Venezia dovrebbe farsi carico dell'esigenza di un adeguato sviluppo delle attività universitarie. Sempre

in ordine a tale questione, desidero richiamare l'attenzione del Comitato sul fatto che oggi esiste una possibilità assolutamente impensabile fino a qualche anno fa: mi riferisco al fatto che nel centro storico di Venezia vi è una consistente area, già destinata ad attività portuali (Santa Marta e San Basilio) che è in via di dismissione e costituisce, da tutti i punti di vista, un'area assolutamente ottimale per quanto riguarda la possibilità di dare risposta ai problemi dell'università.

Inoltre, una ristrutturazione di quell'area per fini universitari consentirebbe di riqualificare la zona molto ampia di Venezia ovest, oltre a ridisegnare il fronte sul canale della Giudecca di una parte di Venezia che va dalle Zattere fino a Santa Marta e che attualmente si trova in stato di degrado. Si tratta, quindi, di un'occasione straordinaria sia per l'università sia per la città.

Tra l'altro, esiste già un protocollo d'intesa tra il ministro delle finanze Formica e il ministro dell'università e della ricerca scientifica Ruberti in ordine alla dismissione di una parte della stessa area a favore delle due università. Si tratta di un elemento importante, che tuttavia di per sé non è sufficiente: infatti, oltre a disporre dell'area, è necessario costruire le opere necessarie.

GIOVANNI PELLICANI. Si devono trovare i soldi per i progetti.

MARINO FOLIN, *Rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Da parte mia, « regalerò » alla città due o tre progetti relativi alla suddetta area. Naturalmente, si dovrà successivamente risolvere la questione dei finanziamenti.

Comunque, nell'immediato si pongono problemi molto urgenti di rifinanziamento per quanto riguarda gli investimenti attualmente in corso. In particolare, l'Istituto universitario di architettura sta restaurando il grosso fabbricato del cotonificio veneziano, per destinarlo al corso di laurea in architettura. La legge n. 798 ha consentito di finanziare, con uno stanziamento di 10 miliardi, una quota di tale

spesa. Mancano, tuttavia, altri 10 miliardi che dovrebbero essere attinti dai 100 miliardi con cui è stata rifinanziata la legge speciale. In caso contrario, saremo costretti a bloccare i lavori.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Folin per la sua interessante esposizione e cedo la parola ai colleghi che intendono intervenire.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei innanzitutto chiedere al professor Folin, che ha fatto riferimento a studi e dati, di inviarci una memoria in cui siano contenuti, sia pure in maniera riassuntiva, questi elementi di conoscenza.

Desidero, inoltre, riallacciarmi alla questione della politica abitativa, sollevata dallo stesso professor Folin, in vista dell'esigenza di riequilibrare la popolazione veneziana che attualmente è quantificabile tra i 90 e i 100 mila abitanti. Tale esigenza comporta la necessità di adottare politiche architettoniche e urbanistiche di un certo tipo.

In particolare, il professor Folin ha sottolineato che il 70 per cento dell'edilizia minore è successiva al 1800 e quindi riveste un valore storico minore rispetto all'edilizia più antica. Lo stesso professore ha individuato due direttrici nella strategia di riequilibrio e di richiamo della popolazione a Venezia: da un lato, coloro che lavorano a Mestre abiterebbero volentieri a Venezia. Personalmente conosco molta gente che, pur disponendo di un reddito piuttosto elevato, non ha trovato una casa a Venezia.

L'altra direttrice è quella che riguarda gli studenti, che trovo interessante, soprattutto se collegata all'esigenza – sottolineata dal professor Folin – di studiare segmenti immobiliari diversi affinché non sorgano confusioni.

Questo mi sembra il nucleo di un discorso da approfondire, ma che non spetta a questo Comitato fare né ora né in futuro, nel senso che le politiche abitative rientrano nella competenza degli enti a ciò delegati. Il nostro compito è invece quello di stabilire quali condizioni debbano es-

sere create. Il professor Folin ha affermato che il mercato, da solo, è insufficiente. Si tratta allora di stabilire in che modo e in che misura lo Stato debba intervenire. Questo è un problema sul quale dobbiamo riflettere.

Gli incentivi adottati finora si rivolgono ad aziende, enti e persone, ma evidentemente sono insufficienti o non adeguatamente mirati. Probabilmente, tra i suggerimenti che dovremo elaborare a conclusione dell'indagine sui problemi di Venezia, vi sarà quello di studiare un meccanismo di incentivazione che sia funzionale al raggiungimento di certi obiettivi, semmai perfezionando od incrementando le misure già adottate. Presumo che inizialmente dovranno essere adottati interventi energici perché dobbiamo considerare che concedere ad una persona anziana, che ha avuto modo di accumulare risparmi, una quota pari al 50 od al 60 per cento del valore dell'abitazione significa concedere un aiuto valido, mentre analoga misura non è risolutiva quando il destinatario è un giovane che è appena entrato nel mondo del lavoro; infatti, anche se il contributo fosse dell'80 per cento, con i prezzi attuali, sarebbe comunque insufficiente.

Torno quindi a ripetere che, a conclusione dei nostri lavori, sarà opportuna una specifica riflessione sul problema abitativo, che è una delle chiavi per risolvere le questioni di fronte alle quali ci troviamo.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Vorrei porre tre domande relative alla notevole messe di dati che ci sono stati forniti. Desidero sapere in primo luogo come siano state impiegate le risorse della legge speciale su Venezia, se in base agli elementi di cui il professor Folin è in possesso risulti che tali risorse siano state in qualche modo utilizzate per il restauro e quale tipo di investimento sia avvenuto in seguito. Mi chiedo cioè se, una volta che questi soldi sono stati spesi per il restauro o per l'acquisizione di alcuni alloggi, questi ultimi siano rimasti alla residenza, ovvero se vi siano stati cambi d'uso. Mi interessa, in sostanza, avere una sorta di

monitoraggio della destinazione che hanno avuto a Venezia gli alloggi e quale andamento abbia avuto la residenzialità.

Una seconda domanda si ricollega a quanto diceva poc'anzi l'onorevole Pelligani: vorrei sapere dal professor Folin se egli abbia individuato gli strumenti in grado di riportare a vivere a Venezia coloro che lavorano.

L'ultima domanda concerne invece una questione, se si vuole marginale, riguardante la presenza a Venezia della facoltà di architettura. Tra le 210 nuove edificazioni che sono state realizzate, alcune fanno parte dell'area della Giudecca, altre della zona Saffa (primo, secondo e terzo lotto) che, dal punto di vista architettonico, presentano dei problemi: quelle della Giudecca perché tutto il fronte sud ha oblò anziché finestre, quelle dell'area Saffa perché, oltre ad essere sostanzialmente strutturate come un carcere – si trattava di una fabbrica di fiammiferi che ricopriva una vasta zona in prossimità della stazione di Venezia – presentano anche gravi problemi di sicurezza.

A mio avviso, l'università esercita un ruolo nel ridisegnare la città e di tale ruolo il professor Folin ha parlato più volte nel corso della sua esposizione. Vorrei sapere allora che tipo di intervento attivo possa essere attuato, almeno per il futuro, visto che quanto è avvenuto finora non è rimediabile, se si prescinde – anche su questo ho i miei dubbi – dalla vigilanza sul terzo lotto dell'area Saffa.

PRESIDENTE. Credo che il professor Folin abbia svolto un intervento molto propositivo, indicando le possibili utenze della città: mi sembra positivo il fatto che il 70 per cento della commercializzazione della Loggia avvenga tra persone residenti a Venezia (pensavo che la richiesta esterna, se non estera, per l'acquisto di immobili nel centro storico fosse più consistente) ed anche un modo per attuare un'azione di recupero e di ristrutturazione degli immobili che posso definire di uso corrente (non prendo in considerazione i palazzi nobiliari).

Il nostro Comitato dovrà riflettere sugli indirizzi che il professor Folin ha indicato, ossia sulle modalità attraverso le quali mettere in moto i passaggi per l'acquisizione di alloggi, la loro trasformazione e reimmissione sul mercato. Personalmente, pensavo ad una gestione speciale degli IACP – temo però una burocratizzazione – oppure ad una agenzia. In ogni caso, credo che da parte nostra si debba riflettere su questo tema.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Per quanto ne so, l'assessore ai lavori pubblici aveva pensato ad una immobiliare. Mi chiedo a che punto sia la questione e se siano stati seguiti i criteri di cui ha parlato il professor Folin.

PRESIDENTE. Gli argomenti su cui stiamo riflettendo rappresentano un'estrapolazione di quanto ci ha riferito il professor Folin, che invitiamo a fornirci in un secondo momento risposte ai quesiti sollevati.

GIAN FRANCO ROCELLI. Il professor Folin ci ha fornito un dato parzialmente contraddittorio rispetto a quanto mi è stato detto proprio in questi ultimi giorni: a Venezia vi è un'organizzazione che sta svolgendo un'indagine sulle famiglie che negli ultimi 10 anni hanno abbandonato a vario titolo la città.

GIOVANNI PELLICANI. Questa indagine è in corso di svolgimento?

GIAN FRANCO ROCELLI. Sta per essere conclusa. Secondo i dati che abbiamo acquisito, l'85 per cento di queste famiglie si è allontanato da Venezia perché non è riuscito a trovare un alloggio. Il dato sorprendente è che l'85 per cento di questo 85 per cento non sarebbe più disposto a tornare a Venezia per abitarci.

Ne consegue che l'esodo da Venezia deve dunque essere valutato anche sotto questo profilo.

Riterrei poi opportuno acquisire dall'istituto universitario di architettura di Venezia una serie di valutazioni relativa-

mente a norme e procedure più snelle per i necessari interventi in materia di alloggi, anche al fine di una razionalizzazione del rapporto abitanti-numero di stanze (a Venezia – così è stato detto – risulta essere doppio di quello medio, a livello nazionale). Tutto ciò agevolerebbe inoltre un reinserimento di coloro che abbiano ancora la voglia di abitare a Venezia. Ogni vostro suggerimento a tale riguardo sarebbe da noi considerato assai utile proprio al fine di predisporre una legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia.

MARINO FOLIN, *Rettore dell'Istituto universitario di architettura di Venezia*. Rammaricandomi del fatto che non ho il tempo sufficiente per rispondere in questa sede agli interessanti quesiti che mi sono stati rivolti, mi limiterò a dire, con riferimento al problema testé sollevato dall'onorevole Rocelli, che il dato di cui ci ha parlato non è in contrasto con quello da me riportato.

Non c'è dubbio che vi è una quota rilevante di popolazione che è andata via, per vari motivi, da Venezia e che non sarebbe più disposta a tornare perché non vi trova quelle condizioni che sono invece riscontrabili in altre città. Da qui la necessità di interventi volti a conseguire un miglioramento della vita a Venezia.

Ma tutto ciò significa anche che date le attuali condizioni vi è comunque una quota rilevante della popolazione che desidera rimanere a Venezia. Parlo di quelle persone che ogni anno acquistano un alloggio a Venezia con l'intento di risiedere in questa città. Tali persone evidentemente ritengono che si possa vivere a Venezia anche nelle attuali condizioni. Questo significa che vi è un ricambio molto forte in atto nella popolazione veneziana: il che è segno di una vitalità di Venezia, una vitalità che deve essere favorita.

Sugli altri punti che sono stati oggetto di specifici quesiti mi riservo di inviare la documentazione che mi è stata richiesta.

PRESIDENTE. Ringraziamo il professor Folin per il suo contributo.

Audizione del professor Pasquale Lucio Scandizzo, direttore dell'Istituto studi di programmazione economica (ISPE).

PRESIDENTE. Do il benvenuto al professor Scandizzo, direttore dell'Istituto studi di programmazione economica, al quale saremmo grati se ci illuminasse sugli studi che l'ISPE ha effettuato su Venezia. Il nostro Comitato sta svolgendo un lavoro di approfondimento sul vastissimo materiale già acquisito, frutto di una serie di incontri che si sono svolti a Venezia e a Roma, e riteniamo opportuno procedere ad ulteriori chiarimenti in merito ad alcuni aspetti. Abbiamo pertanto deciso di invitare i vertici di alcune istituzioni culturali ed economiche al fine di acquisire ulteriori elementi che saranno senz'altro utili alla nostra relazione conclusiva che sarà redatta entro il mese di dicembre.

PASQUALE LUCIO SCANDIZZO, *Direttore dell'Istituto studi di programmazione economica (ISPE)*. Ritengo che uno dei due filoni di ricerca che possono interessare la Commissione riguardi innanzitutto la gestione delle città d'arte, che studiamo nell'ambito di un programma di ricerca sui beni culturali e sulla dinamica della fruizione e della base produttiva in cui tali beni sono inseriti.

In secondo luogo, riterrei opportuno richiamare l'accordo di programma che riguarda specificamente Venezia, quindi le leggi speciali e la gestione delle risorse. Si tratta di un meccanismo che coinvolge il ciclo del progetto e fornisce, insieme a quella di coordinamento, una procedura di monitoraggio e di attuazione dei progetti stessi. Quest'ultima metodologia, a mio avviso, è realmente importante per tutti gli investimenti pubblici, ma soprattutto per quelle che definirei le aree metropolitane problematiche. Essa riguarda certamente l'area metropolitana di Napoli e di Bari, ma anche Venezia può essere definita in tale ottica anche se la sua problematicità è del tutto diversa da quella delle altre città richiamate.

Per quel che riguarda il progetto di ricerca sui beni culturali, sottolineo innanzitutto

zitutto che esso si pone il problema di distinguere preliminarmente i beni culturali dai beni materiali. Desidererei proprio soffermarmi sulla distinzione tra la diversa dinamica della fruizione di questi beni per quello che concerne le città d'arte – in Italia numerose e notevolmente distribuite sul territorio – le quali presentano una grossa diversificazione, sia dal punto di vista dell'integrazione del tessuto economico del territorio, sia dal punto di vista dei diversi gradi e tipi di problematicità.

Il punto di partenza di questo filone di ricerca è che i beni culturali hanno caratteristiche diverse dal capitale fisico in senso generale. Mentre i beni materiali possono essere oggetto di consumo diretto o possono essere *input* nel processo produttivo, come beni strumentali, i beni culturali hanno la caratteristica di essere al tempo stesso oggetto di consumo, perché entrano nella fruizione in senso lato di cultura, e strumento di produzione, perché entrano nella funzione di produzione di operatori che operano nel settore turistico e culturale (quindi si comportano come beni strumentali).

Inoltre, la fruizione culturale non è semplice, ma complessa. Si crea un circuito di retroalimentazione per cui chi consuma la fruizione culturale produce cultura per se stesso: c'è un processo di formazione e di educazione che accresce la capacità e la volontà di accumulare cultura. Aumenta anche la capacità di trasformare il bene culturale, quindi il consumo culturale, in esperienza autonoma e utile; il che significa che questo processo è anche veicolo di progresso tecnico.

D'altra parte, l'industria dei beni culturali ha una caratteristica negativa che è stata messa in risalto da un filone di letteratura economica: essa partecipa molto poco al progresso tecnico. Un certo progresso si ha nella diffusione dei beni culturali, ma molto limitato è il progresso nella produzione o nella trasformazione di quelli esistenti dal punto di vista economico. Il bene culturale ha la caratteristica di assorbire risorse in misura assai supe-

riore alla sua capacità di produrne: è un bene che produce *output* a costi fortemente crescenti.

Nel caso di concentrazioni territoriali di beni culturali, come le città d'arte, dal punto di vista economico, questa condizione si traduce in un tendenziale declino della base economica della città stessa. Alla caratteristica dei beni culturali di avere grandi possibilità di fruizione (con una tendenza a generare un processo di assuefazione e di generalizzazione del consumo, che diventa di massa con grande velocità) fa riscontro una grande incapacità dell'industria culturale ad utilizzare il progresso tecnico.

Per quel che riguarda le città d'arte, specialmente quando il consumo diventa sempre più intelligente e quindi ricerca la vicinanza con l'originale, si assiste ad una pressione della domanda cui corrisponde l'incapacità dell'offerta di incorporare i frutti del progresso tecnico. Quindi, le città d'arte partecipano di questo processo con un tendenziale impoverimento della base dell'offerta dovuto al fatto che la fruizione culturale per preservare l'ambiente tende a scacciare le altre attività economiche.

La domanda aumenta secondo ritmi esponenziali a causa del meccanismo di retroazione di cui ho parlato in precedenza, mentre l'offerta non riesce ad aumentare al di là di certi limiti senza investimenti molto rilevanti a lunghissimo termine o senza un progresso tecnico molto specifico che in alcuni casi non si è realizzato. Il superamento del *gap* tra domanda e offerta è avvenuto per alcuni dei beni culturali più rilevanti, per esempio, per la musica o le arti rappresentative, come il cinema, ma per la maggior parte delle dotazioni culturali di una città d'arte siamo di fronte ad un *handicap* fondamentale: nel medio termine dobbiamo aspettarci un allargamento del *gap* tra domanda e offerta, con un incremento dei costi ed un tendenziale impoverimento della base produttiva.

Nel caso di Venezia, è stato ipotizzato un meccanismo ulteriore di aggravamento del problema, indicato come « meccanismo della *superstar* ». Per spiegarlo, si può fare

riferimento alle *performing arts*, il cui mercato è caratterizzato da *top performers*, per i quali si presenta un'eccezionale concentrazione della domanda rispetto a quella relativa agli altri operatori del settore. Per esempio, nel campo della musica, dieci o dodici direttori d'orchestra hanno numerosissimi impegni ed elevatissime remunerazioni, mentre gli altri hanno impegni e remunerazioni pari all'incirca ad un venticinquesimo di quelli dei *top performers*.

A tale meccanismo ne corrisponde uno di selezione che implica una fortissima mortalità: ne deriva la necessità di un investimento molto considerevole dei candidati ai posti di apice, in termini di capitale umano, considerato anche il grande rischio di vedersi tagliati fuori dal mercato o relegati in un circuito inferiore.

Mentre il mercato delle *performing arts*, come musica, cinema e teatro, sembra funzionare abbastanza bene, poiché vi è un flusso continuo di entrata e di uscita, legato anche alla parabola vitale del *performer*, ciò non avviene per beni il cui flusso è meno legato a profili temporali limitati come quelli che caratterizzano la vita di un individuo. Le città d'arte, da lungo tempo, e più di recente per un ciclo nuovo, sono entrate in un circuito nel quale, in parte incoscientemente, in parte consapevolmente, si investe nei beni artistici della città per competere sul piano della rappresentatività, dell'immagine, della potenza (intesa in senso multidimensionale).

Si è così determinato un circuito simile a quello delle *superstar*, ma con una differenza profonda: nel circuito delle città d'arte, una volta che siano giunte al livello delle *superstar*, come nel caso di Venezia, non vi è la possibilità automatica di ritirarsi dal circuito stesso. Mentre per l'artista la possibilità di ritirarsi è semplicemente assicurata dal fatto che la sua parabola vitale termina, per cui anche l'investimento in capitale umano e la remunerazione sono calibrati su un ciclo vitale prevedibile, per la città *superstar* vi è il rischio di una sorta di trappola. La città, infatti, può ritrovarsi oltre le sue capacità di fornire fruizione artistica, e

quindi a dover vivere in base all'accumulazione di prestigio, non avendo più investito nella sua capacità di generare beni artistici, né nella capacità di favorire altri flussi economici, per cui rappresenta una sorta di *superstar* invecchiata. La città dovrebbe allora uscire dal circuito, ma non ha alternative, poiché non ha programmato né l'uscita, né la permanenza nel circuito.

Si potrebbe così spiegare il dilemma di fronte al quale si trovano molte città d'arte, come se fossero fra Scilla e Cariddi: da un lato, l'abbandono del proprio patrimonio artistico, che non è stato alimentato da un flusso di investimenti che lo potesse mantenere ad un livello di vitalità tale da consentire di rimanere « sulla cresta dell'onda », e dall'altro lato, il declino economico delle attività di sostegno per la città e della base produttiva, che non è stata alimentata, o viene ostacolata dalle preesistenze artistiche, le quali impediscono il decollo industriale o postindustriale della città.

Questo tipo di analisi porta a fronteggiare il problema di politica economica connesso alla città d'arte seguendo tre soluzioni alternative: in primo luogo, si configura per la città d'arte, un futuro come *superstar*; in secondo luogo, si può ipotizzare un decollo produttivo attraverso una gestione conservativa del patrimonio artistico, tenendo conto che in tal modo la città abbandonerebbe il circuito delle *superstar*. La terza alternativa è costituita da una soluzione intermedia che potrebbe rivestire un carattere sperimentale, tesa a conciliare il ruolo della città d'arte con quello più propriamente produttivo.

Per quanto riguarda, invece, l'altro filone di ricerca che può risultare interessante per il Comitato, esso è riferito ai problemi di coordinamento, al ciclo del progetto e all'accordo di programma. Quest'ultimo, in particolare, è un meccanismo indicato per le aree metropolitane « problematiche » e consiste in una metodologia al cui interno è inserita una procedura certa sia per la pianificazione sia per l'attuazione di un programma di investi-

menti. In tal modo è possibile avviare ad alcuni problemi di coordinamento.

Il tipo di contratto di programma che stiamo analizzando, e che in qualche misura è in fase di sperimentazione attraverso intese di programma promosse dal Ministero del bilancio, si può dividere in tre parti: la prima è rappresentata da un'intesa tra le amministrazioni collocate ad uno stesso livello di responsabilità, che convogliano risorse verso obiettivi comuni e predispongono un meccanismo di coordinamento per le stesse risorse. Questa intesa viene sanzionata attraverso un atto amministrativo.

Esiste poi un secondo livello costituito da un *master plan*, ossia un programma di massima per gli investimenti che prevede anche una determinata procedura. Tale programma stabilisce le finalità e le tipologie degli investimenti, la loro localizzazione e l'identificazione dei soggetti che hanno il potere di proporre gli investimenti o di partecipare alle fasi successive. Vi è poi una procedura di presentazione degli investimenti stessi e di attuazione del programma.

Dopo il *master plan* vengono effettuati studi di fattibilità; successivamente si presentano questi ultimi o i progetti di massima. Si entra poi in una fase di attuazione, caratterizzata da una conferenza permanente di servizi che si collega alle amministrazioni che non dispongono direttamente di risorse (o ne dispongono solo in parte) ma che svolgono compiti di tutela del territorio.

Questa intesa di programma può contenere anche accordi di programma particolari stipulati con enti locali. Si tratta, tra l'altro, del meccanismo di coordinamento utilizzato a livello internazionale per ordinare il ciclo del progetto. In particolare, tutte le istituzioni internazionali adottano tale meccanismo nei casi in cui vi sia un finanziamento del progetto da parte di soggetti diversi.

Finora il meccanismo è stato ipotizzato per l'area di Napoli, dove è stata realizzata un'intesa di programma, anche se non si è andati oltre la stesura di quest'ultima.

Inoltre, è già stata conclusa un'intesa di programma, che dovrebbe prendere l'avvio fra pochi giorni, con il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e quello della marina mercantile in ordine ai parchi scientifici e tecnologici.

PRESIDENTE. Le questioni di natura culturale sono state ampiamente trattate nel corso dei nostri incontri.

Per quanto riguarda, invece, gli accordi di programma, li stiamo esaminando come ipotesi da inserire nel nostro documento.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei chiedere al professor Scandizzo di inviarci una memoria scritta sull'ultima parte della sua esposizione, relativa agli accordi di programma.

GIAN FRANCO ROCELLI. L'accordo relativo a Napoli è legato a *Metropolis*?

PASQUALE LUCIO SCANDIZZO, Direttore dell'Istituto studi di programmazione economica (ISPE). No, è stato chiamato *Neonapoli*. È stata raggiunta un'intesa preliminare.

GIOVANNI PELLICANI. Mi interessa in modo particolare l'ultima parte dell'esposizione del professor Scandizzo anche dal punto di vista dei meccanismi di carattere legislativo e pratico.

PASQUALE LUCIO SCANDIZZO, Direttore dell'Istituto studi di programmazione economica (ISPE). L'autorità in merito agli argomenti legislativi è il professor Amoroso. Per quanto riguarda invece le procedure e le metodologie legate al progetto, posso senz'altro fornire al Comitato la relativa documentazione.

PRESIDENTE. Questo Comitato non ha mai affrontato il problema del circuito culturale che invece è interessante; se ho ben compreso, infatti, lei ha sostenuto che è necessario intervenire sempre con investimenti consistenti per mantenere alto il livello delle manifestazioni culturali.

Ringrazio il professor Scandizzo della disponibilità dimostrata, di cui contiamo di approfittare anche in seguito in vista della stesura definitiva della relazione conclusiva sull'indagine concernente i problemi di Venezia.

Audizione del professor Luigi Spaventa, docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'università La Sapienza di Roma.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del professor Luigi Spaventa, docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'università la Sapienza di Roma, che ringrazio per aver accolto il nostro invito anche perché tenevamo in maniera particolare a questo incontro. Il nostro Comitato si occupa dei problemi di Venezia e dovrà concludere un ampio ciclo di confronti e di approfondimenti riassumendone i risultati in un documento che vogliamo sia il più serio possibile. A tal fine, abbiamo già predisposto una bozza abbastanza definita; vi erano però alcuni aspetti che intendevamo approfondire e per questa ragione abbiamo programmato una serie di audizioni per le giornate di oggi e di domani, contattando le personalità in grado di fornirci il maggior numero di informazioni su alcune tematiche.

Invitandola in questa sede, professor Spaventa, abbiamo ritenuto di interpellarla in ordine ad aspetti concernenti la programmazione economica e su alcuni passaggi finanziari perché, mentre abbiamo approfondito le tematiche legislative ed istituzionali, dobbiamo chiarirci le idee sul versante economico e finanziario.

Fermo restando che lei potrà sviluppare questo tema nel modo che riterrà più opportuno, vorremmo conoscere la sua valutazione – eventualmente potrà rispondere ai nostri quesiti in un secondo momento – circa la disponibilità che il disegno di legge finanziaria ha fissato per il progetto su Venezia. Vorremo anche conoscere quali saranno, a suo giudizio, i costi finanziari qualora si riesca ad attivare la procedura prevista.

Infine, siamo anche interessati a sapere se a suo avviso sia possibile effettuare verifiche a carattere economico per conoscere i costi effettivi degli investimenti e gli esiti che questi ultimi potrebbero avere. Ciò anche per acquisire elementi seri su cui basare le nostre richieste finanziarie al Governo in vista delle prossime leggi finanziarie, pur nella consapevolezza che non si può disporre di un considerevole volume di risorse.

GIOVANNI PELLICANI. Condivido quanto ha sottolineato il presidente dicendo che il Comitato si è chiarito le idee su molti punti, ma non su quella che potremmo chiamare l'innovazione finanziaria, che rappresenta un campo totalmente inesplorato.

Siamo stati soggetti ad un triplice ordine di sollecitazioni, la prima delle quali è venuta quando abbiamo constatato la quantità delle risorse necessarie e quantificate fino a questo momento per portare a termine i programmi già definiti: attualmente si parla di 17 mila miliardi necessari per l'attuazione dei progetti da eseguire nell'arco di un decennio, ma dobbiamo ricordare che dal 1984 ad oggi sono stati stanziati 1.660 miliardi, di cui ne sono stati spesi 850-870. Prima ancora erano intervenuti 300 miliardi previsti dalla legge speciale n. 171 del 1973.

I 17 mila miliardi che ho ricordato sono così ripartiti: 5 mila miliardi sono destinati ad opere di difesa a mare, ossia a realizzazioni idrauliche e di salvaguardia fisica del territorio; altri 5 mila miliardi circa sono riservati al risanamento ambientale – sia della laguna sia del bacino in essa scolante – ed al disinquinamento; la somma rimanente è finalizzata ad altre opere, quali interventi nel campo dell'edilizia monumentale e residenziale (eventualmente, possiamo consegnare al professor Spaventa una tabella di spesa molto dettagliata).

Negli ultimi tempi è emersa la preoccupazione che lo Stato, in realtà, non disporrà mai dei 17 mila miliardi di cui ho parlato. Inoltre abbiamo cominciato a chiederci – per la verità il ministro Ruffolo

aveva prospettato questa ipotesi nel corso di una audizione – se una parte delle opere di disinquinamento non possano essere finanziate attraverso il sistema della tariffazione.

La novità in materia è rappresentata dall'emendamento al disegno di legge finanziaria accolto al Senato, con cui si è in pratica adottato il sistema del finanziamento delle partecipazioni statali che il professor Spaventa conosce meglio di noi. Si è cioè inteso lo stanziamento di 400 miliardi come capacità di spesa e come limite di impegno. Si tratterà poi di sapere quale tasso verrà praticato anche in base all'andamento del mercato.

LUIGI SPAVENTA, *Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'università La Sapienza di Roma*. Lo stesso meccanismo bocciato dalla Corte costituzionale.

GIOVANNI PELLICANI. Vorrei fare poi un'altra considerazione. Pur valutando la specificità e la eccezionalità della situazione in cui si trova Venezia, sarebbe opportuno pensare alla possibilità che Venezia trovi da sola i meccanismi finanziari per far fronte almeno ad una parte di quelle opere che sono dirette alla sua salvaguardia. È evidente però che le opere di difesa a mare spettano allo Stato.

Il professor Paolo Costa ci ha detto poc'anzi che bisognerebbe cominciare a mettere a frutto il nome di Venezia. In altre parole il nome stesso di Venezia potrebbe rappresentare una risorsa economica. A dimostrazione di quanto ho appena detto possiamo riflettere su quanto ha fatto la FIAT, che allestisce ogni anno una mostra, che anche se non impegnativa riesce a riscuotere un buon successo di pubblico: essa infatti viene visitata da oltre un milione di persone.

È stato messo giustamente in luce che uno dei mali che affliggono Venezia è quello dello spopolamento, o meglio di un calo della sua popolazione determinato più da cause naturali che da un flusso migratorio. In questo momento gli abitanti di Venezia sono poco più di 70 mila, che

probabilmente si ridurranno a circa 65 mila nel 1995. Di fronte a cifre del genere è chiaro che la stessa « soglia » di città viene messa in discussione. La popolazione ottimale per Venezia sarebbe stata stimata tra 90 e 100 mila abitanti. Si è parlato anche di quali dovrebbero essere degli strumenti e degli interventi che potrebbero far aumentare la popolazione di Venezia. È indubbio però che non sarà facile riuscire a « recuperare » circa 20 mila persone (tante dovrebbero essere per arrivare a quel valore ottimale di cui sopra abbiamo parlato). Cosa dovrebbe fare in proposito lo Stato, soprattutto per un « recupero » di una popolazione giovane? Potrebbero esserci altri meccanismi oltre quelli già esaminati che possono dare una risposta a questi problemi?

Presso l'altro ramo del Parlamento, il senatore Riva, appartenente al gruppo della sinistra indipendente, ha iniziato questo discorso dell'autofinanziamento degli interventi di risanamento di Venezia. Si tratta quindi di compiere uno sforzo comune nello studio di tutti questi problemi in vista di interventi legislativi appropriati.

GIAN FRANCO ROCELLI. Personalmente sono rimasto affascinato dal discorso sulla « innovazione » finanziaria a favore della salvaguardia di Venezia. A tale riguardo ritengo innanzitutto che dovrà essere individuato anche un meccanismo per il finanziamento delle opere di manutenzione, subito dopo la realizzazione – che mi auguro sia la più rapida possibile – dei programmi di intervento di salvaguardia della città, del suo ambiente e di rivitalizzazione socio-economico, che dovrà essere strettamente collegata a questo tipo di intervento.

La nostra Commissione si è occupata spesso di finanziamenti di autostrade. Sappiamo che per costruire un chilometro di autostrada occorrono mediamente 50 miliardi. Ora, i 20 mila miliardi che si dice occorranza per la salvaguardia di Venezia, corrisponderebbero alla somma necessaria per la costruzione di 400 chilometri di autostrada. Penso che per il finanziamento

di un'autostrada molto frequentata il finanziamento potrebbe essere trovato attraverso meccanismi di concessione. Si potrebbe attuare lo stesso sistema per Venezia; in altre parole, all'onere per la realizzazione del programma e per i successivi interventi di mantenimento potrebbero concorrere tutti coloro che fruiscono del « bene » Venezia, esclusi ovviamente i residenti.

Venezia è una città che registra 7 milioni di presenze l'anno dalle quali però ricava entrate molto relative. In quest'ottica non so se sia ipotizzabile, considerando che l'UNESCO pone la città al primo posto nell'elenco dei beni patrimonio dell'umanità, istituire una sorta di tassa per far concorrere tutti al suo mantenimento, anzi, per meglio dire, per l'esecuzione delle opere che garantiscano per il futuro il mantenimento di questo prezioso patrimonio dell'umanità, dichiarato per legge bene di preminente interesse nazionale.

Mi chiedo, inoltre, se non sia ipotizzabile ai fini del mantenimento della residenzialità e tenuto conto che gli abitanti di Venezia sopportano già un costo superiore rispetto a quelli di altre città, individuare una normativa che istituisca – per coloro che acquistano un patrimonio immobiliare non essendo residenti, né come soggetti singoli né come società giuridiche – una tassa immobiliare tale che, contestualmente, dia la possibilità di acquisire nuove risorse, ma sia soprattutto finalizzata alla necessità di scoraggiare acquisti di immobili da parte dei non residenti, incentivando indirettamente a tali acquisti i residenti. Sono convinto che con una normativa del genere, naturalmente con le dovute forme di garanzia volte ad evitare eventuali speculazioni, il valore immobiliare sarebbe calmierato.

LUIGI SPAVENTA, *Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'Università la Sapienza di Roma.* Signor presidente, vorrei innanzitutto ringraziarla per avermi invitato a questa audizione, anche se ritengo la mia convocazione immeritata dal momento che non

mi sono mai occupato specificamente degli spinosi problemi che riguardano Venezia, se non visitandola e rattristandomi delle sue condizioni. Credo che il solo aspetto sul quale posso fornire, non dico qualche idea, ma forse qualche spunto di riflessione, riguarda il problema finanziario. A tale proposito, mi pare che ci troviamo di fronte ad alcuni elementi di difficoltà per quanto riguarda la realtà italiana, soprattutto in relazione alle dimensioni dell'impegno. L'onorevole Rocelli ha giustamente fatto l'esempio di una autostrada, però si dà il caso che le dimensioni delle risorse, considerate *ex ante*, sono estremamente rilevanti e soprattutto corrono il rischio di essere interrotte *in fieri* nel momento in cui si ritiene più facile tagliare le spese in conto capitale piuttosto che quelle correnti. Credo che questa sia la situazione nella quale ci troveremo anche in un futuro prevedibile e ciò produrrà gravi danni dal momento che se non vi è effettiva capacità di spesa, vi sarà notevole spreco di risorse.

Vi è poi l'altro problema – che ci affligge sempre ad ogni livello, ma sul quale non intendo entrare nel merito – concernente la capacità di spesa delle amministrazioni. Si tratta di un problema per il quale rischiamo veramente di « perdere la faccia » in sede internazionale, dove chiediamo molto ma non spendiamo mai; quanto sta accadendo con i fondi regionali della CEE è emblematico di questa situazione, ma si tratta di problemi di natura istituzionale rispetto ai quali non sta a me suggerire soluzioni.

L'altra questione importante concerne i vincoli di bilancio in vista dell'auspicato rientro della finanza pubblica, tenendo anche conto della difficoltà di tagliare le spese in conto corrente cui mi riferivo poc'anzi. Peraltro mi pare ci si trovi in una situazione, adombrata dall'onorevole Pellicani e precisata dall'onorevole Rocelli, in cui il settore pubblico, comprendendo in esso anche gli enti locali, si trova effettivamente ad avere difficoltà di spesa, in mancanza di disponibilità, ma al tempo stesso dispone di attività di straordinario valore che non danno alcun frutto. Parte di

queste attività sono state indicate dall'onorevole Rocelli, ma sappiamo tutti che Venezia è un bene pubblico, garantito alla fruizione del resto del mondo gratuitamente; ovviamente mi riferisco alle entrate pubbliche, perché il settore privato ricava da questa fruizione profitti di non lieve entità, essendo noto ad ogni turista che i prezzi praticati nella città di Venezia sono i massimi della penisola, dalla piccola camera di albergo ad un qualsiasi pasto. Ma in questa città, così tanto desiderata dal resto del mondo, vi sono anche aree abbandonate; si ha notizia, per esempio, che il comune di Venezia possiede alcune migliaia di appartamenti e che le superfici demaniali sono estesissime (se non erro dall'Arsenale all'area di Marghera). Ma allora si potrebbe provare a coniugare la carenza di entrate di altro tipo e la tendenza, che giudico corretta, verso una maggiore mobilitazione del patrimonio dello Stato. Con ciò non voglio dire che si debba procedere necessariamente all'ordinaria privatizzazione ad ogni costo, forse si potrebbe pensare a due ordini di soluzioni al fine di arrivare ad una qualche mobilitazione di risorse.

A tale proposito sono assolutamente d'accordo con l'onorevole Rocelli che si debba far pagare l'ingresso alla città, ma mi pare si tratti di un'ipotesi che ha suscitato vasti contrasti. Se essa si realizzasse, considerata la media di 7 milioni di visitatori, facendo pagare l'ingresso 10 mila lire, se ne ricaverebbero 70 miliardi l'anno, con i quali più o meno si ammortizza un prestito di 500 miliardi l'anno. Questa è una prima via: la mobilitazione del bene pubblico generale Venezia, sottoponendo i visitatori ad una tassa. Trovo sempre molto retorico l'atteggiamento populista di chi sostiene l'ingiustizia del chiedere alle scolaresche e ai bambini di far pagare per visitare questa città mirabile. È una obiezione mal posta per una serie di ragioni. Innanzitutto, non mi sono ancora chiari i motivi per cui chiunque abbia figli debba subire la vessazione delle gite scolastiche: per esempio, si portano i bambini di una scuola di Roma a vedere la mostra sui Celti, ma non li si porta a

visitare il barocco romano. I genitori sono costretti a pagare 2-300 mila lire, per cui a quel punto tanto vale che spendano 10 mila lire in più. Pertanto, non mi commuove il discorso sul pellegrino povero.

Come potrebbe funzionare la cosa dal punto di vista finanziario? Il ricavato della tassa di ingresso potrebbe essere posto, in termini contrattuali, a servizio di un prestito. Un prestito che avesse siffatte caratteristiche, la garanzia di una entrata certa ed il nome Venezia, andrebbe a sconto sui mercati internazionali rispetto alle normali condizioni praticate. Il nome Venezia, per il suo prestigio, di per sé abbassa i tassi; le grandi società internazionali vorrebbero essere coinvolte, anche perché sarebbe uno dei rari casi in cui il prestito è garantito da un'entrata certa in conto interessi e in conto capitale.

È una possibilità che andrebbe attentamente esplorata.

Altra strada praticabile sarebbe quella di un gesto di dovuta generosità da parte di un genitore – intendendo per tale lo Stato – che non è in grado di offrire un reddito ad un suo figlio prediletto, ma può concedergli un'attività. Come hanno immaginato già altri, lo Stato potrebbe concedere ad un soggetto, che non sono in grado di individuare, le aree demaniali di cui esso dispone a Venezia e nell'entroterra, con un'operazione finanziaria basata su tale conferimento. Proviamo a riflettere su come potrebbe essere organizzata una simile operazione.

Innanzitutto, è da escludere che il soggetto possa essere la Repubblica italiana. Dico subito il perché. La Repubblica italiana ha emesso numerosi prestiti all'estero senza alcuna garanzia che non sia il fatto di essere prestiti sovrani, cioè emessi in nome della Repubblica italiana. Nel momento in cui quest'ultima emettesse un prestito separato garantito, si deprezzerebbe il valore di tutti gli altri prestiti non garantiti: quindi il soggetto dell'operazione non potrebbe essere la Repubblica italiana.

Come utilizzare l'eventuale dotazione di attività immobiliari da parte dello Stato? Subentrano due problemi. Un appezzamento di terra – per esempio, l'Arsenale –

può valere per l'investitore zero o mille a seconda della destinazione che ad esso venga data. Quindi, una decisione da assumere in via preliminare è la pianificazione urbana ad opera delle autorità competenti: « nell'area di Marghera, io consento la costruzione per questa destinazione, con questa cubatura, ponendo questi limiti ». Suppongo che ciò sia stato fatto. Non conosco l'entità delle aree disponibili, né il valore di mercato che potrebbe corrispondere alle loro diverse destinazioni.

A questo punto vi potrebbero essere due o forse tre soluzioni. Una prima, che non mi pare particolarmente interessante, è l'emissione da parte di questo soggetto tuttora indefinito di un prestito con garanzia reale. Non mi sembra una soluzione auspicabile, perché se è vero che un prestito a garanzia reale fa abbassare il tasso di interesse in quanto il debitore è garantito, è anche vero che, diversamente dall'ipotesi dei presumibili 70 miliardi derivanti dalla tassa di ingresso, in questo caso non sarebbe garantito il servizio del prestito. Quindi, il soggetto emittente si troverebbe a far fronte, anche se con tassi di interesse minori, al problema del servizio del prestito in conto interessi e in conto capitale. Pertanto, resterebbe allo Stato l'onere di approvvigionare questo soggetto per far fronte al servizio del prestito.

Un'altra possibilità sarebbe la vendita graduale delle proprietà conferite dallo Stato al soggetto citato. La terza soluzione è l'emissione di prestiti convertibili in queste attività o nelle azioni di società che le gestiranno: la conversione verrebbe presumibilmente esercitata e si chiuderebbe il circuito finanziario.

In buona sostanza, posto che lo Stato non ha la disponibilità dei flussi di cassa necessari ma dispone di ricchezza non liquida, si tratterebbe di impiegare tale ricchezza non per l'integrale finanziamento dei progetti, ma per una specifica forma di finanziamento. Il ricavato presumibilmente non sarebbe modesto. Abbiamo visto prima che solo facendo un calcolo sulla proposta dell'onorevole Rocelli si potrebbero mobilitare 4-500 miliardi all'anno. Non ho idea di quel che si potrebbe

mobilitare destinando a questo fine attività reali, ma dovrebbe trattarsi di cifre piuttosto elevate. Fra l'altro, una mobilitazione fatta seriamente potrebbe coinvolgere la popolazione con condizioni differenti tra abitanti di Venezia e non residenti. Se posso fare un inciso, non ho nulla in contrario alla tassa immobiliare sui non residenti. Questo potrebbe essere comunque uno strumento di pianificazione urbanistica sia per promuovere un ripopolamento graduale di Venezia sia per rendere più vivaci e produttive le aree di terra ferma che, con il declino di Marghera, avrebbero altrimenti un destino non entusiasmante.

PRESIDENTE. Ritengo che, a parte l'impostazione dei documenti di bilancio per il prossimo anno, potremmo cominciare ad includere nel documento conclusivo della nostra indagine conoscitiva soluzioni come quelle ora proposte, per garantire i flussi necessari ad un programma capace di affrontare efficacemente i problemi di Venezia.

Se venisse definita una soluzione come quella del pagamento per l'ingresso a Venezia, si potrebbe infatti ottenere forse qualche risultato concreto: si tratta naturalmente di un'ipotesi da valutare attentamente. Personalmente, ritengo inoltre che potrebbero adottarsi soluzioni analoghe a quelle già sperimentate in Svizzera, dove è previsto un pagamento di una somma per ottenere una marca da mostrare sull'automobile, che consente l'ingresso in una determinata zona per tutto il corso dell'anno. Altrimenti, si potrebbero valutare soluzioni alternative insieme con i proprietari dei terreni (il comune, lo Stato, e così via) per definire un'azione finanziaria di ampio respiro.

LUIGI SPAVENTA, Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'università La Sapienza di Roma. Ritengo che probabilmente sarebbero utili soluzioni complementari: la quantità di risorse finanziarie necessarie è tale che più mezzi di reperimento verranno previsti, meglio sarà. Naturalmente, sono necessarie

determinati approfondimenti: per esempio, potrebbero essere utili informazioni precise da parte del demanio e del comune sulle loro consistenze patrimoniali.

GIOVANNI PELLICANI. Lo studio di determinate soluzioni provoca forse le ire di qualcuno, ma è ormai necessario valutare ipotesi alternative: l'intervento dello Stato è opportuno, ma non si deve cadere in una visione assistenzialistica e nella pigrizia, che fra l'altro non fanno spendere neanche i fondi disponibili.

Per quanto riguarda la proposta del pagamento all'ingresso della città, si potrebbe arricchire l'ipotesi, rendendola più attraente, attraverso l'offerta di determinati servizi, come la visita guidata ad un museo o un percorso culturale. Fino ad ora, si è discusso della tassa d'ingresso come strumento, da un lato, per scoraggiare l'afflusso turistico, senza rendersi conto, per altro, che un biglietto del costo di 10 mila lire non avrebbe dissuasione nessuno, e dall'altro lato, per ottenere introiti con cui fare fronte alle maggiori spese provocate dal turismo. Se, però, colleghiamo agli incassi con il biglietto d'ingresso l'accensione di un prestito, che può essere delle dimensioni indicate dal professor Spaventa, la proposta diviene più convincente.

L'altra strada indicata dal professor Spaventa è ugualmente interessante: certamente, non può riguardare l'Arsenale ma vi sono aree dismesse nel centro storico della città, probabilmente per centocinquanta-centosessanta ettari, che possono essere utilizzate. Basta pensare alle zone intorno alla marittima, a San Basilio, al vecchio porto, per rendersi conto che vi sono aree interessanti ai fini indicati dal professor Spaventa. Naturalmente, bisognerebbe svolgere al riguardo precisi approfondimenti, in base ai dati demaniali, del comune e dei vari enti, valutando le parti che possono essere immesse nel circuito; per esempio, non potremmo sicuramente considerare a tal fine il Palazzo ducale, o l'Arsenale: sarebbe un po' come abolire il magistrato alle acque, che pure

non serve a molto, ma non si può andare contro tutta la storia della Serenissima.

Tuttavia, le aree libere inutilizzate potrebbero trovare una migliore destinazione: se riuscissimo a richiedere un censimento di tali aree, da cui ricavare quelle disponibili e quelle valorizzabili, si potrebbe avviare un preliminare importante per l'adozione di una significativa iniziativa. Potrebbe inoltre essere utile la predisposizione da parte del professor Spaventa di una nota nella quale vengono sintetizzate le proposte che egli ha avanzato in questa sede.

LUIGI SPAVENTA, *Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'università La Sapienza di Roma*. Dovrei disporre di specifiche informazioni per poter effettuare calcoli precisi.

Vorrei ora sottolineare la favorevole ricezione internazionale che avrebbero operazioni come quelle ora indicate. Esse, infatti, conterrebbero la somma di due aspetti molto popolari all'estero, con riferimento al nostro paese: Venezia ed il concetto di privatizzazione (per il quale il nostro Stato, nella consapevolezza dei propri doveri, conferisce le sue proprietà). Penso che l'impatto internazionale di mercato di un'operazione del genere sarebbe assai favorevole.

GIOVANNI PELLICANI. Sarebbe opportuno disporre dei dati relativi alle proprietà demaniali.

PRESIDENTE. Possiamo attivarci per acquisire notizie circa la consistenza delle aree demaniali.

GIAN FRANCO ROCELLI. Un'altra questione molto importante mi sembra quella connessa al modo in cui l'immagine di Venezia viene « venduta » all'estero. Se si pensa, infatti, alle produzioni televisive e cinematografiche e alle agenzie che si servono del nome di Venezia, si potrebbe ipotizzare la creazione di una sorta di concessionario, sul modello della SIAE.

LUIGI SPAVENTA, *Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali*

riali dell'Università La Sapienza di Roma. In ordine alla questione sollevata dall'onorevole Rocelli, ricordo che tutte le grandi gallerie straniere, dal *Metropolitan Museum* di New York alla *National Gallery* di Londra, vivono in parte con i proventi del commercio di cartoline augurali ed altri articoli del genere.

I nostri musei, invece, sono caratterizzati da una totale mancanza di intraprendenza. A titolo di esempio, ricordo che in occasione di una recente mostra di Klimt, tutti erano disposti ad acquistare il catalogo che era venduto al prezzo di 48 mila lire.

Inoltre, nel corso di una recente visita alle Cappelle medicee ho dovuto constatare che non erano in vendita né libri né cartoline o altro materiale.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il professor Spaventa, preannuncio che vorremmo ricorrere ancora alla sua collaborazione.

LUIGI SPAVENTA, *Docente alla facoltà di scienze statistiche, demografiche e attuariali dell'Università La Sapienza di Roma.* Desidero precisare che nel corso della mia esposizione non mi sono soffermato su una questione di tipo istituzionale, rappresentata dalla disponibilità a destinare determinate aree ad impieghi privati.

In secondo luogo, si pone il problema di trovare il soggetto capace di concludere un'operazione del genere, senza ricorrere ad una pluralità di soggetti che si configurino come una sorta di « Dieta polacca » a causa dei reciproci diritti di veto.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora una volta il professor Spaventa per aver aderito all'invito del nostro Comitato.

La seduta termina alle 19.