

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3573

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori CREMA, MARINI, BISCARDINI, CASILLO,
LABELLARTE e MANIERI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 LUGLIO 2005

—————

Riforma della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Delega al Governo in materia edilizia e di circolazione acquea del traffico, e per il riordino del Magistrato alle acque di Venezia

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è questione di preminente interesse nazionale, non solo per l'evidente necessità di tutelare, anche per le future generazioni, un gioiello paesaggistico unico al mondo, bensì anche in relazione ad una precisa definizione normativa che una volta posti i principi generali, va articolata nel corso dei tempi, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica che propone soluzioni sempre più avanzate.

Fu l'alluvione del 1966 a evidenziare di fronte al mondo la fragilità della città e lo stato di degrado che la attanagliava.

La legge n. 171 del 6 aprile 1973 rappresentò il tentativo organico di dare a Venezia una legislazione in grado di assicurare alla città e alla sua laguna la salvaguardia, non solo fisica ed ambientale, ma anche socio-economica. In questa legge, all'articolo 1, si afferma che «La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socio-economica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della regione. Al perseguimento delle predette finalità concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la regione e gli enti locali».

Successivamente la legislazione è stata aggiornata più volte. In particolare con la legge n. 798 del 29 novembre 1984 e con la legge n. 139 del 5 febbraio 1992.

Con il presente disegno di legge i firmatari chiedono al Parlamento e al Governo una rinnovata attenzione alle problematiche di Venezia e della sua laguna.

Fatti salvi, infatti, i principi delle normative vigenti, essi vanno tuttavia innovati at-

traverso una moderna cultura ambientalista, che recepisca le recenti leggi, trattati e direttive comunitarie ed internazionali, a partire dal Protocollo di Kyoto.

Non si intende formulare un testo unico - cosa pure necessaria, visto il susseguirsi, negli anni, di provvedimenti in materia - bensì attuare una riforma ben più profonda ed innovativa della legislazione speciale per Venezia.

Le innovazioni proposte dai firmatari at- tengono ai seguenti temi:

1) le modifiche inerenti gli assetti istituzionali e costituzionali del nostro Paese, a partire dalla riforma del titolo V della parte II della Costituzione, hanno precisi risvolti sul processo decisionale della legislazione speciale, nonché sulla composizione degli organi di governo e di gestione degli interventi speciali per Venezia;

2) la sensibilità teorica e culturale in materia ambientalista si è evoluta in direzione di una concezione «sistemica» della laguna di Venezia; inoltre, la pratica di questi trenta anni nella realizzazione delle opere di salvaguardia, di disinquinamento e di rivitalizzazione socio-economica evidenzia sempre di più come la laguna di Venezia sia un sistema complesso fortemente antropizzato;

3) l'Unione europea, nonché una moderna cultura degli incentivi economici, ci inducono a riformare la legislazione inerente la rivitalizzazione socio-economica del sistema territoriale e non già della singola impresa, nonché la riconversione ecologica dell'apparato produttivo veneziano;

4) l'Unione europea e Stato nazionale hanno innovato profondamente la logica normativa in materia di lavori pubblici e di ambiente. Segnaliamo, in particolare, il superamento della concessione unica. Sappiamo come una parte rilevante delle opere di sal-

vanguardia sia stata attribuita, attraverso lo strumento della concessione unica, al Consorzio Venezia nuova.

Le sopraggiunte modifiche legislative consigliano di recepire le riforme in materia di appalti e per la realizzazione e la gestione di opere pubbliche. Vanno inoltre segnalate le nuove normative in materia di valutazione di impatto ambientale e le profonde innovazioni inerenti la valutazione di impatto ambientale strategica, introdotte dalla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, che valuta l'impatto di un'insieme di opere e non l'impatto di una singola opera su un sistema ambientale complesso.

L'articolo 1 indica le finalità e gli obiettivi della legge.

Pur lasciando sostanzialmente inalterato, nel comma 1, l'impianto dell'articolo 1 della legge n. 171 del 1973, si è sviluppato un forte richiamo alla moderna cultura ambientalista e agli atti legislativi ed amministrativi che a questa dovranno essere conseguenti. In particolare ci si è richiamati agli indirizzi sullo sviluppo sostenibile indicati dall'Agenda XXI, alle convenzioni internazionali e alle direttive comunitarie in materia ambientale.

Il comma 2 introduce una rilevante innovazione indicando come le finalità della legge si attuino attraverso il Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano. La laguna di Venezia è un organismo complesso, fortemente antropizzato. Ciò significa che ciascun intervento dell'uomo ha avuto ed ha un'influenza profonda sull'insieme del corpo lagunare.

Da un lato, quindi, il corpo lagunare è un tutt'uno con il mare Adriatico e con i bacini idrici dei fiumi che sversano nella laguna di Venezia o ai margini di essa; dall'altro, tuttavia, la laguna di Venezia, fin da quando l'intervento dell'uomo si è adoperato per consolidare una «barena» o una «velma», o per interrare un canale o un «ghebo» o per deviare la foce di un fiume, ha visto alterato il suo

equilibrio salino, e si è andata definendo come un ambiente con forti connotazioni artificiali.

La laguna è, dunque, un organismo complesso; la sua salvaguardia non può che prevedere un insieme organico di interventi che attengono ad uno spettro diverso di iniziative diverse. La logica delle singole opere non è adeguata e perciò destinata a non risolvere i problemi.

Anche perché, soprattutto nell'ultimo secolo, l'attività dell'uomo ha preso il sopravvento sulla natura e sugli equilibri lagunari mettendo in discussione, spesso in modo devastante, la sopravvivenza dell'ecosistema, la vita della città, la salute stessa dell'uomo.

È, dunque, in questa logica «di sistema» che il Piano riguarda «il sistema lagunare veneziano», un progetto che pensiamo condotto in modo condiviso da tutte le istituzioni interessate, che concorreranno a raggiungere le finalità di cui al comma 1.

Va sottolineato come il carattere sistemico degli interventi richieda l'applicazione al Piano della valutazione di impatto ambientale strategico, secondo le direttive e le prescrizioni della citata direttiva 2001/42/CE, cioè una valutazione che si applica agli effetti su di un intero sistema.

Per quanto attiene gli obiettivi, pur riaffermando le indicazioni indicate dalla legislazione speciale, si intende introdurre alcuni punti innovativi.

In particolare la riaffermazione di come gli interventi per la regolazione dei flussi di marea debbano rispettare i principi della sperimentabilità, della reversibilità e della gradualità.

Si ritiene inoltre necessario produrre interventi diffusi di: ripristino morfologico, per raggiungere l'ottimizzazione del ricambio tra mare e laguna per riattivare i dinamismi naturali per ricostruire un *unicum* progettuale e nella qualità delle opere, tra la gestione della laguna e quella del bacino idrografico.

Si pone oggi il problema di riportare un soddisfacente afflusso di sedimenti dai fiumi

alla laguna per invertire il processo che potrebbe trasformarla nei prossimi decenni in un «braccio di mare».

Il comma 3 dell'articolo 1 indica le prescrizioni per l'esecuzione degli interventi alle bocche di porto di cui al comma 2, lettera c). Si tratta degli interventi più complessi e controversi.

Siamo in presenza di una procedura inerente l'opera definita MO.SE. ad uno stadio avanzato. Sul MO.SE. esistono pareri controversi, anche tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (che ha prodotto una valutazione di impatto ambientale negativa) e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Oggi MO.SE. è soggetto ad una fase avanzata di progettazione ed è ricompreso tra le opere strategiche dello Stato come da delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 21 marzo 2002.

Pare tuttavia ai proponenti che le finalità della legge assieme ad una moderna cultura dell'ambiente e agli inediti problemi legati all'innalzamento del livello dei mari, ci debbano fare riconsiderare il valore e le finalità dell'opera.

Sono chiare le nuove procedure autorizzative prescritte dai parlamentari proponenti, nonché lo stretto rapporto tra la possibilità di realizzare le opere alle bocche di porto e le disponibilità finanziarie; difficilmente tali interventi potrebbero essere ricompresi tra quelli finanziabili mediante la finanza di progetto.

Il comma 4 introduce rilevanti novità per quanto attiene il tema della rivitalizzazione socio-economica.

Viene superata la logica della «lotta all'esodo» dal centro storico di Venezia, come è stato negli ultimi trent'anni.

La città ha oggi bisogno di ricostruire un proprio equilibrio demografico. Venezia è povera di abitanti nelle fasce di età tra i venti e i quarant'anni; Venezia è povera di ceti medi, è povera delle fasce di popolazione maggiormente dinamiche sotto il pro-

filo economico e sociale. Si tratta di attuare a Venezia un'opera di «ricostruzione demografica e sociale» forse unica al mondo. La città avrà, attraverso l'approvazione di questa legge, tutti gli strumenti per poter agire.

È inoltre necessaria una riconversione dell'apparato economico e produttivo veneziano in senso ecologico. L'Unione europea combatte gli interventi a favore di singole imprese che possano prefigurare l'alterarsi dei principi della concorrenza.

Le imprese veneziane tuttavia sono fortemente svantaggiate rispetto ad altre in ragione dell'aggravio di costi dovuti alla conformazione fisica della città; soprattutto per quanto attiene l'altissimo costo dei trasporti di persone o di merci.

L'articolo 2 istituisce il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia.

L'articolo 4 della legge n. 798 del 1984 aveva istituito un comitato («Comitatone») impostato sull'assetto centralistico dello Stato, così come uscito dalla Costituzione nel dopoguerra.

Il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei lavori pubblici costituivano il fulcro del funzionamento del «Comitatone». Il magistrato alle acque era (ed è) il braccio operativo dello Stato in materia di salvaguardia. Lo strumento della concessione unica al Consorzio Venezia nuova completava lo scheletro sul quale è stato costruito l'assetto istituzionale della legislazione speciale.

Devono essere superate alla radice le difficoltà burocratiche dovute ai conflitti di competenze, inevitabili quando ci si trova di fronte ad una rigida divisione dei compiti tra le istituzioni codificata nella legge: allo Stato la salvaguardia fisica, alla regione il disinquinamento, ai comuni la manutenzione delle città e la loro rivitalizzazione socio-economica.

Ciò è l'opposto di una cultura «sistemica», e, fino all'introduzione dello strumento della conferenza di servizi ha creato una paralisi realizzativa.

Per poter sbloccare l'avvio, dopo decenni di paralisi, dei rii interni alla città, opera oggetto di conflitto di competenze tra il comune di Venezia e la regione Veneto fu necessaria addirittura una legge, la 139 del 5 febbraio 1992.

Lo stesso meccanismo conflittuale si ripropone annualmente all'atto di suddivisione delle risorse economiche messe a disposizione dallo Stato attraverso la legge finanziaria.

Per risolvere a monte il problema, si propone la riforma del «Comitatone» e si istituisce il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia. Con tale modifica i proponenti intendono recepire i fondamenti delle riforme al titolo V della parte seconda della Costituzione.

Dopo la riforma del citato titolo V della Costituzione, infatti, lo Stato è oggi composto da istituzioni poste su un piano di parità, superando l'assetto centralistico anche dal punto di vista dei poteri legislativi.

Si passa da una concezione «verticale», ad una «orizzontale» nel funzionamento delle istituzioni dello Stato.

La proposta di riforma attiene sia le modalità di funzionamento del comitato (potrà essere convocato sia dal Presidente del Consiglio dei ministri, che dal Presidente della giunta regionale del Veneto, d'intesa con gli enti locali, come dispone il comma 2, sia le sue funzioni (presso la regione Veneto, il comitato può seguire costantemente l'andamento delle attività dell'ufficio di piano, come dispone il comma 4).

Va sottolineato come i comuni di Cavallino, di recente istituzione, e di Mira, in rappresentanza degli altri comuni della gronda lagunare, siano chiamati a fare parte del comitato istituzionale.

Si è già detto che il piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano è l'ossatura sulla quale innervano gli interventi che costituiscono gli obiettivi della legge.

L'articolo 3 definisce la composizione e i compiti dell'Ufficio di piano, organismo tecnico che elabora il piano generale. Va sottoli-

neato come in ossequio ai principi del federalismo e del decentramento, l'Ufficio di piano sia istituito presso il comune di Venezia.

Rispetto ad impostazioni precedenti, sono chiamati a fare parte dell'ufficio di piano anche l'autorità portuale di Venezia e l'autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione. Come si vede «il sistema laguna» viene ampliato ai bacini fluviali e alle attività che sovrintendono alla gestione del porto di Venezia.

Nell'articolo 3, comma 1, lettera c), sono indicati inoltre i diversi livelli di pianificazione che devono trovare correlazione con il piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano:

1) tutte azioni finalizzate a rimuovere le cause del degrado dell'ambiente lagunare veneziano e in particolare, gli effetti che la realizzazione degli interventi diffusi producono sugli eventi di marea medio-alta a breve e a medio periodo nonché, per le maree eccezionali, sugli interventi alle bocche di porto in vista anche dei cambiamenti climatici in atto soprattutto a scala regionale tenendo presente le dinamiche di sviluppo compatibile del traffico portuale;

2) il piano per la prevenzione dell'inquinamento e per il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente versante nella laguna di Venezia redatto dalla regione Veneto e i piani redatti dall'autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione;

3) il piano programma degli interventi integrati per il risanamento igienico ed edilizio della città di Venezia, e successivi aggiornamenti;

4) gli interventi finalizzati alla riconversione socio-economica dell'area veneziana di cui al comma 4 dell'articolo 1.

È attribuita all'ufficio di piano la gestione del sistema informativo, attualmente affidata al concessionario unico Consorzio Venezia nuova.

Si pone necessariamente il tema della riforma del Magistrato alle acque di Venezia. Il Magistrato, nell'articolo 4, è trasformato in amministrazione ad ordinamento autonomo, viene cioè svincolato dalla direzione attuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Magistrato, in questo modo, è trasformato in una struttura di supporto e di assistenza a tutte le amministrazioni dello Stato nel loro operare in materia di salvaguardia di Venezia.

L'articolo 5 detta le condizioni per la riconversione ecologica dell'economia veneziana.

Si tratta di un obiettivo estremamente ambizioso. È già stato detto come i secoli dell'industrializzazione ci abbiano consegnato un ambiente fortemente devastato e una città fortemente sbilanciata verso la terraferma. Quel modello di sviluppo, in tutti i casi, è ormai in crisi ed improponibile.

Per questo il tema non può essere quello degli incentivi a singole imprese - cosa peraltro soggetta a procedimento di infrazione da parte dell'Unione europea - ma quello della riconversione ecologica dell'economia veneziana.

Ciò avverrà attraverso interventi destinati sia al territorio che a sistemi di imprese.

Tali incentivi naturalmente dovranno attivare investimenti di imprese private.

Ulteriori incentivi potranno essere attivati per contribuire ad abbattere i differenziali di costo dovuti al sistema dei trasporti e alla particolare conformazione fisica della città.

L'articolo 6 reca le norme di attuazione della legge.

Vanno segnalati in particolare i commi 1 e 2 che impegnano lo Stato a risolvere i rapporti in essere con il concessionario unico, nonché ad applicare, per quanto attiene alle opere di competenza dello Stato, le normative vigenti in materia di appalti di opere pubbliche.

Vengono inoltre indicati gli atti, prodotti autonomamente da ogni singola istituzione, da raccordare al Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

L'articolo 7 indica gli accordi di programma, i contratti di programma e la conferenza di servizi come gli strumenti per raggiungere un'unità di intenti tra i diversi soggetti istituzionali.

L'articolo 8 attribuisce al Governo specifiche deleghe in materia edilizia e per normare il traffico acqueo nella laguna di Venezia. Particolare attenzione andrà dedicata a quest'ultimo tema.

È necessario arrivare celermente ad una disciplina in materia di traffico acqueo nella laguna di Venezia. Ricordiamo come il Governo abbia concesso al sindaco di Venezia, fino al 31 dicembre del 2002, poteri commissariali in materia.

L'articolo 9 introduce una norma innovativa in materia di concessioni demaniali. Nella città di Venezia e nella città di Chioggia, nonché in diverse isole della laguna, molte aree sono soggette ad anacronistiche servitù demaniali non più giustificabili.

Si propone che, pur mantenendo la piena titolarità da parte dello Stato sulle sue proprietà, gli enti locali, titolari della strumentazione urbanistica, in collaborazione con le istituzioni dello Stato, attivino meccanismi di valorizzazione attraverso la finanza di progetto. Si potrebbero così non solo sottrarre al degrado parti importanti della laguna, ma lo Stato potrebbe anche ricevere un congruo utile dal loro utilizzo, conservandone la proprietà.

Gli articoli 10 e 11 indicano le fonti di finanziamento della legge, nonché le norme che, conseguentemente all'entrata in vigore della legge, sono abrogate, garantendo così un testo unitario della normativa sulla salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità ed obiettivi)

1. La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata obiettivo di preminente interesse nazionale. La Repubblica garantisce la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente naturale, storico, archeologico e artistico della città di Venezia e del sistema lagunare; ne favorisce la ricostruzione e la tutela dell'equilibrio idraulico, fisico e morfologico, rimuovendo le cause degli squilibri idrogeologici e del degrado esistenti; ne risana e preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico, delle acque e del suolo, e assicura la vitalità socio-economica dell'area nel quadro degli indirizzi sullo sviluppo sostenibile indicati nell'Agenda XXI e nel rispetto delle convenzioni internazionali e delle direttive comunitarie in materia ambientale. Al perseguimento delle finalità di cui al presente comma concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la regione Veneto, la città metropolitana di Venezia, ove istituita, la provincia di Venezia, i comuni interessati nonché gli altri enti territoriali.

2. Le finalità di cui al comma 1 sono attuate mediante il Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano di seguito denominato «Piano generale». Il Piano generale è sottoposto a valutazione di impatto ambientale strategica di cui alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, per valutare preventivamente gli effetti sul territorio delle diverse azioni programmate, al fine di verificare la sostenibilità ambientale degli interventi previsti dal Piano stesso. Detti effetti devono comprendere quelli diretti e indiretti,

cumulativi, sinergici, a breve e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. Il Piano generale prevede, nel quadro di un sistema finalizzato al riequilibrio e alla salvaguardia dell'ambiente lagunare veneziano:

a) il consolidamento delle difese a mare, il ripascimento dei litorali e il rafforzamento dei marginamenti lagunari, nonché interventi nei bacini fluviali in grado di ripristinare l'afflusso di sedimenti;

b) interventi diffusi di ripristino morfologico della laguna per conseguire l'ottimizzazione del ricambio tra mare e laguna e per riattivare i dinamismi naturali, assicurando contemporaneamente la funzionalità di accesso alla portualità lagunare;

c) la riduzione dei livelli delle maree in laguna per porre al riparo gli insediamenti urbani dalle acque alte attraverso:

1) interventi di regolazione dei flussi di marea alle bocche di porto, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, di reversibilità e di gradualità;

2) interventi di riconfigurazione e sui fondali delle bocche di porto;

3) interventi integrati *per insulae* e di innalzamento delle parti più basse del centro storico e delle isole dell'estuario, da attuare in connessione ai programmi di manutenzione urbana;

d) l'apertura delle valli da pesca all'espansione della marea;

e) il risanamento delle acque della laguna e del bacino idrografico immediatamente sversante nel corpo idrico ricettore e la ricostruzione dell'equilibrio idraulico; il ripristino delle condizioni di sicurezza e di navigazione dei corsi d'acqua interni, immediatamente sversanti in laguna;

f) la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento idrico, acustico e atmosferico proveniente dal sistema produttivo; la messa in sicurezza dell'ambiente lagunare dagli effetti dell'inquinamento prodotto dai siti inquinati;

g) interventi di approvvigionamento idrico;

h) la progressiva estromissione del trasporto di prodotti petroliferi e loro derivati in laguna;

i) il riconoscimento della laguna di Venezia come area di importanza internazionale ai sensi della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971, resa esecutiva dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;

l) gli interventi per la rivitalizzazione socio-economica dell'area veneziana attuati ai sensi del comma 4.

3. L'esecuzione degli interventi alle bocche di porto previsti dal comma 2, lettera c), numero 1) del presente articolo è subordinato:

a) alla verifica, da parte del Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia, di cui all'articolo 2, di un adeguato avanzamento del risanamento e del riequilibrio del sistema lagunare e del suo bacino idrografico e particolarmente degli interventi di cui alle lettere a), b), d), e), f), e h) del citato comma 2, come definiti dal Piano generale;

b) ai risultati della valutazione di impatto ambientale e della valutazione d'impatto ambientale strategica di cui alla citata direttiva 2001/42/CE del complesso delle opere previste dal Piano generale;

c) alla preventiva presentazione di un piano economico comprendente i costi di costruzione e di manutenzione, da predisporre prima dell'avvio degli interventi, che individui le disponibilità finanziarie e che sia realizzabile in un periodo di tempo determinato, atto a garantire l'esecuzione di tutti gli altri interventi previsti dal Piano generale;

d) all'acquisizione dei pareri da parte della regione Veneto e dei comuni di Venezia, di Chioggia, di Mira e di Cavallino, della provincia di Venezia o della città metropolitana di Venezia ove istituita.

4. La rivitalizzazione socio-economica dell'area veneziana, al fine di stabilizzare l'equilibrio demografico, e di avviare una nuova fase dello sviluppo economico del territorio veneziano, improntata ai principi della compatibilità ambientale, nel rispetto delle convenzioni internazionali e delle direttive comunitarie in materia, è attuata attraverso:

a) un complesso di misure atte a incentivare il mantenimento della residenza nel centro storico veneziano, anche attraverso l'insediamento di nuova popolazione residente;

b) l'acquisizione da parte degli enti locali di aree site nei comuni di Venezia di Chioggia, di Mira e di Cavallino da destinare a insediamenti produttivi e per l'urbanizzazione primaria e secondaria delle stesse;

c) la concessione di incentivi e agevolazioni per le aziende pubbliche e private o per i sistemi di imprese - la cui specificità sia stata riconosciuta dalla Unione europea - localizzati o che si impegnino a localizzarsi nel centro storico di Venezia e nelle isole della laguna, per recuperare il differenziale di costi dovuti alla particolare configurazione urbana della città;

d) la concessione di contributi per la realizzazione di infrastrutture necessarie allo sviluppo delle strutture portuali e intermodali dell'area lagunare nonché per l'infrastrutturazione informatica e delle telecomunicazioni della città;

e) la concessione di contributi per la riconversione ecologica di imprese o di sistemi di imprese;

f) il restauro, la ristrutturazione, il riutilizzo, la valorizzazione e la gestione di immobili demaniali, anche di carattere storico ed artistico, siti nei comuni di Venezia, di Chioggia, di Mira e di Cavallino;

g) il restauro, la ristrutturazione, il riutilizzo, la valorizzazione e la gestione del patrimonio storico, architettonico e vallivo costituito dai casoni lagunari in tutta la laguna di Venezia.

5. La manutenzione urbana della città di Venezia, considerate le particolari condizioni fisiche e strutturali della città d'acqua, è attuata attraverso un complesso di interventi quali:

a) interventi integrati per il risanamento igienico ed edilizio, in particolare scavo e smaltimento dei fanghi dei rii, sistemazione di ponti e di fondamenta, opere di sistemazione della rete fognaria esistente, messa a norma degli scarichi, sistemazione e razionalizzazione dei sottoservizi a rete, consolidamento statico degli edifici pubblici e privati prospicienti i rii, opere di innalzamento delle parti basse della città;

b) manutenzione, restauro, ristrutturazione, nuova edificazione e acquisizione di immobili da destinare al mantenimento e allo sviluppo delle attività socio-economiche negli insediamenti urbani lagunari, ovvero interventi, da realizzare previa convenzione con il comune di Venezia, sul patrimonio edilizio di enti pubblici o di interesse pubblico, quali aziende sanitarie locali, istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, fondazioni, enti religiosi e culturali, università;

c) realizzazione di un piano di sicurezza antincendio, considerata la particolare struttura urbana ed edilizia di Venezia e di Chioggia;

d) provvedimenti per ridurre il moto ondoso nell'intero bacino lagunare;

e) restauro e ristrutturazione di edifici demaniali di carattere storico e artistico destinati all'uso pubblico.

Art. 2.

(Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia)

1. È istituito il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia, di seguito denominato «Comitato», composto dal Presidente del Consiglio dei ministri, dai Ministri delle

infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio, per i beni e le attività culturali, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dell'economia e delle finanze, dal presidente della giunta regionale del Veneto, dal presidente della provincia di Venezia dal presidente della città metropolitana di Venezia ove istituita, dai sindaci dei comuni di Venezia, di Chioggia, di Cavallino e dal sindaco di Mira in rappresentanza dei restanti comuni della conterminazione lagunare.

2. Il Comitato è convocato almeno due volte l'anno dal Presidente del Consiglio dei ministri, oppure dal Presidente della giunta regionale del Veneto, di intesa con i sindaci di Venezia, di Chioggia, di Cavallino e di Mira. Il Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri.

3. Al Comitato sono demandati:

a) l'approvazione del Piano generale di cui al comma 2 dell'articolo 1 e dei relativi programmi di attuazione;

b) l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge;

c) la fissazione dei termini perentori entro cui ogni ente deve provvedere alle rispettive competenze;

d) la ripartizione delle risorse finanziarie messe a disposizione attraverso la legge finanziaria, sulla base delle priorità indicate dal Piano generale e lo stato di attuazione dello stesso;

e) la nomina dei componenti, del presidente e del direttore dell'Ufficio di piano, di cui all'articolo 3.

4. Anche al fine di conseguire gli obiettivi di cui alle lettere *b)* e *c)* del comma 3, il presidente della giunta regionale del Veneto, di intesa con i sindaci di Venezia, di Chioggia, di Cavallino e di Mira, può convocare il Comitato con cadenza trimestrale, per verificare l'andamento delle attività dell'Ufficio di piano di cui all'articolo 3.

5. Il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette ogni anno al Parlamento la relazione del Comitato sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari. Tale parere va reso entro venti giorni dall'assegnazione e, comunque, prima della data di presentazione dell'annuale disegno di legge finanziaria. La relazione del Comitato sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla presente legge deve, inoltre, recare l'analisi degli eventuali ritardi o difficoltà riscontrati e le misure da adottare per superarli.

6. Il Comitato adotta un regolamento interno che reca disposizioni per il suo funzionamento.

Art. 3.

(Ufficio di piano)

1. Presso il comune di Venezia è istituito l'Ufficio di piano, con le seguenti competenze:

- a) redigere e aggiornare periodicamente il Piano generale di cui all'articolo 1;
- b) gestire il sistema informativo;
- c) verificare la correlazione sistemica del Piano generale:

1) con tutte le azioni finalizzate a rimuovere le cause del degrado dell'ambiente lagunare veneziano ed, in particolare, con gli effetti che la realizzazione degli interventi diffusi produce sugli eventi di marea medio-alta a breve e a medio periodo nonché, per le maree eccezionali, sugli interventi alle bocche di porto in vista anche dei cambiamenti climatici in atto soprattutto su scala regionale, tenendo presente le dinamiche di sviluppo compatibile del traffico portuale;

2) con il piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente versante nella laguna di Venezia redatto

dalla regione Veneto e con i piani redatti dall'autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione;

3) con il piano di programma degli interventi integrati per il risanamento igienico ed edilizio della città di Venezia, predisposto dal Comune di Venezia, e successivi aggiornamenti;

4) con gli interventi finalizzati alla riconversione socio-economica dell'area veneziana di cui al comma 4 dell'articolo 1;

d) redigere gli accordi di programma tra i diversi soggetti istituzionali.

2. L'Ufficio di piano è composto da tecnici di comprovata esperienza nel settore, nominati dal Comitato di cui all'articolo 2; i tecnici sono designati, ognuno nell'ambito del rispettivo ruolo organico e dei rispettivi organi tecnici:

a) dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio;

c) dal Ministro per i beni e le attività culturali;

d) dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

e) dal Ministro dell'economia e delle finanze;

f) dal presidente della giunta regionale del Veneto;

g) dal presidente della provincia o dal presidente della città metropolitana di Venezia ove istituita;

h) dal sindaco del comune di Venezia;

i) dal sindaco del comune di Chioggia;

l) dal sindaco del comune di Cavallino;

m) dal sindaco del comune di Mira;

n) dall'autorità portuale di Venezia;

o) dall'autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 ago-

sto 1989, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 203 del 31 agosto 1989.

3. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Comitato approva un regolamento per il funzionamento dell'Ufficio di piano e stabilisce le funzioni del presidente e del direttore del medesimo Ufficio.

4. Il presidente ed il direttore dell'Ufficio di piano riferiscono al Comitato.

Art. 4.

(Riordino del Magistrato alle acque di Venezia)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo recante norme per il riordino del Magistrato alle acque di Venezia (MAV), istituito con la legge 5 maggio 1907, n. 257, e successive modificazioni, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) trasformazione del MAV in amministrazione ad ordinamento autonomo con funzioni strumentali a quelle dello Stato, avente personalità giuridica di diritto pubblico e autonomia organizzativa, amministrativa, contabile e finanziaria, e sottoposta alle direttive e alla vigilanza del Comitato di cui all'articolo 2 della presente legge;

b) attribuzione al MAV in via esclusiva di tutte le funzioni in materia di salvaguardia di Venezia e della laguna riservate alle amministrazioni dello Stato, non attribuite ai sensi della legislazione vigente, e della funzione di organo tecnico di assistenza all'Ufficio di piano.

Art. 5.

*(Riconversione ecologica
dell'economia veneziana)*

1. Per favorire la riconversione ecologica dell'economia veneziana e per contribuire al raggiungimento degli obiettivi posti dal Protocollo di Kyoto, ratificato ai sensi della legge 1° giugno 2002, n. 120, e dalle direttive comunitarie in materia, è previsto il finanziamento di progetti e di opere, anche di iniziativa privata, volti a ridurre o ad azzerare l'impatto delle emissioni e dei fattori inquinanti dell'acqua, dell'aria e del suolo sull'ambiente lagunare, nonché a sperimentare produzioni a basso impatto ambientale.

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1 è, altresì, prevista l'erogazione di finanziamenti da parte dei comuni di Venezia, di Chioggia e di Cavallino, per un periodo non superiore a cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, finalizzati alla realizzazione di progetti e di opere, anche di iniziativa di soggetti di diritto privato, destinati all'implementazione o all'ammodernamento delle infrastrutture tecnologiche, produttive e di trasporto nell'area lagunare.

3. Il Presidente del Consiglio dei ministri adotta, con proprio decreto, le norme di attuazione dalle disposizioni del presente articolo, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, prevedendo in particolare il loro raccordo con le disposizioni vigenti in materia di incentivi e di agevolazioni alle attività produttive, in conformità alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alle imprese.

Art. 6.

(Norme di attuazione)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogato l'articolo 6-bis, comma 1, del decreto legge 29 maggio 1995, n. 96, convertito con modifica-

zioni, dalla legge 31 maggio 1995, n. 206. Riacquistano pertanto efficacia le disposizioni dei commi terzo e quarto dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1984, n. 798. Gli interventi previsti dall'articolo 1, comma 2, lettere *a)* e *c)*, numeri 1) e 2), della presente legge, sono realizzati mediante apposite concessioni redatte con le modalità previste dai citati commi terzo e quarto dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nel testo previgente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge 29 marzo 1995, n. 96. Per l'attuazione degli interventi citati il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede a regolare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i rapporti giuridici ed economici con il soggetto concessionario, fatti salvi gli effetti comunque prodottisi e i rapporti sorti anteriormente alla data del 31 maggio 1995, ai sensi del comma 2 dell'articolo 6-*bis* del decreto legge 29 marzo 1995, n. 96. Entro la medesima data, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede altresì a ridefinire i rapporti con il soggetto concessionario ai soli fini della realizzazione degli interventi indicati.

2. Per l'attuazione degli altri interventi previsti all'articolo 1, comma 2, si applicano le disposizioni previste dalla normativa vigente in materia di lavori pubblici.

3. Per il perseguimento degli obiettivi previsti all'articolo 1, comma 2, lettera *f)*, si applicano le disposizioni dell'accordo di programma per la chimica di Porto Marghera, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 febbraio 1999, e dell'accordo di programma integrativo del 15 dicembre 2000, prevedendo il loro raccordo con la legislazione nazionale vigente in materia.

4. Per il perseguimento degli obiettivi previsti all'articolo 1, comma 4, lettera *a)*, della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i pareri dei comuni di Venezia e di Chioggia, adotta, con proprio decreto emanato ai sensi dell'articolo 17,

comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le relative norme di attuazione prevedendo, in particolare, il loro raccordo con le disposizioni della legge 9 dicembre 1998, n. 431, e successive modificazioni, e con le altre disposizioni previste dalla normativa vigente in materia di rilascio e di locazione di immobili ad uso abitativo. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di cui al presente comma si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 29 novembre 1984, n. 798 recante nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia.

5. Per il perseguimento degli obiettivi previsti all'articolo 1, comma 4, lettera a), le priorità programmatiche, nonchè i criteri per l'assegnazione dei contributi sono disciplinati da apposita delibera del consiglio comunale di Venezia.

6. Per il perseguimento degli obiettivi previsti all'articolo 1, comma 4, lettera g), i comuni interessati presentano proposte di riutilizzo e gestione al Comitato di cui all'articolo 2.

7. Il Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia, previsto dalla legge della regione Veneto 27 febbraio 1990, n. 17, come modificata dalla legge regionale 24 gennaio 1992, n. 8, è parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano di cui all'articolo 1, comma 2 della presente legge.

8. Il progetto integrato ridefinito dall'accordo di programma sottoscritto il 3 agosto 1993 tra il Magistrato alle acque di Venezia e il Comune di Venezia, ai sensi dell'articolo 5 della legge 5 febbraio 1992, n. 139, e il programma degli interventi integrati per il risanamento igienico-edilizio della città di Venezia sono parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

9. Il progetto per la valutazione e la gestione della sicurezza antincendio a Venezia e il piano per la rete idrica antincendio del

comune di Venezia sono parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

10. I piani predisposti dall'autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione sono parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

11. Gli interventi di cui all'articolo 5 sono parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

12. Il comune di Mira ha facoltà di proporre, d'intesa con il comune di Venezia, all'Ufficio di piano di cui all'articolo 3, interventi finalizzati al recupero morfologico, ambientale e funzionale delle Casse di Colmata. Tali proposte, approvate dal Comitato di cui all'articolo 2, sono parte integrante del Piano generale degli interventi del sistema lagunare veneziano.

13. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio emana un apposito decreto recante il riconoscimento della laguna di Venezia come area di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar, resa esecutiva dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448.

Art. 7.

(Accordi e contratti di programma, conferenza di servizi)

1. Qualora il Piano generale di cui all'articolo 1, comma 2 richieda per la sua attuazione l'azione integrata e coordinata di due o più amministrazioni o enti pubblici, il Comitato, su richiesta del presidente della giunta regionale del Veneto, del presidente della provincia di Venezia, del sindaco di Venezia, del sindaco di Chioggia, del sindaco di Cavallino, del sindaco di Mira o di altre amministrazioni pubbliche, individua il soggetto che, in base alla competenza prima-

ria o prevalente sugli interventi, promuove la conclusione di appositi accordi di programma.

2. L'accordo di programma assicura il coordinamento delle azioni e ne determina i tempi, le modalità di funzionamento e ogni altro adempimento connesso.

3. Nel caso in cui non si raggiunga l'unanimità, il soggetto promotore può richiedere al presidente del Comitato di sottoporre l'ipotesi di accordo al Comitato stesso, per l'approvazione definitiva.

4. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le norme che disciplinano gli accordi di programma previsti dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e, in particolare, l'articolo 34.

5. Per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, i soggetti competenti alla realizzazione degli interventi stessi trasmettono i progetti preliminari alle amministrazioni dello Stato e agli altri enti comunque interessati a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, approvazioni e nulla osta previsti da leggi statali e regionali.

6. L'amministrazione competente alla realizzazione dell'intervento convoca una conferenza di servizi, ai sensi degli articoli 14, 14-bis, 14-ter e 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, cui partecipano tutti i soggetti interessati. La conferenza valuta i progetti nel rispetto delle normative vigenti e si esprime su di essi entro un mese dalla convocazione.

7. Le determinazioni della conferenza di servizi di cui al comma 6 sul progetto preliminare, assunte all'unanimità ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e comunque in conformità a quanto previsto dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, e successive modificazioni, sostituiscono a ogni effetto gli atti d'intesa, i pareri, le approvazioni e i nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali e di competenza dei soggetti partecipanti.

8. Qualora gli interventi indicati nel Piano generale coinvolgano una molteplicità di soggetti pubblici e privati per la loro attuazione, si procede prioritariamente mediante ricorso a contratti di programma.

Art. 8.

(Disposizioni varie e delega al Governo in materia edilizia e di circolazione acquea del traffico)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il comune di Venezia è tenuto ad adeguare la propria strumentazione urbanistica alle prescrizioni urbanistiche stabilite della vigente legislazione nazionale e regionale.

2. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, secondo i principi e criteri direttivi di seguito indicati, uno o più decreti legislativi recanti:

a) nuove norme per l'esame degli interventi edilizi nonché di quelli di trasformazione e di modifica del territorio nei comuni e nelle aree della laguna di Venezia, che alterano l'aspetto esteriore degli edifici e lo stato dei luoghi in maniera permanente, da eseguire all'interno della conterminazione della laguna di Venezia;

b) una disciplina della circolazione acquea del traffico, nonché delle relative autorizzazioni nell'ambito della laguna di Venezia, che persegua i seguenti obiettivi:

1) il coordinamento dei poteri sulle acque del sistema lagunare;

2) la disciplina di ogni tipo di traffico con l'individuazione dei traffici marittimi e portuali che ne rimangono esclusi, in conformità al coordinamento dei poteri previsto dal numero 1);

3) l'individuazione di un sistema di rilevamento dei natanti, al fine di garantire il controllo e la sicurezza della navigazione;

4) una disciplina delle materie inerenti i requisiti, i titoli professionali e le patenti, necessari per l'esercizio dei servizi di linea e non di linea e, in generale, per la conduzione dei mezzi;

5) una disciplina del sistema sanzionatorio, con particolare riferimento ad un sistema che privilegi le sanzioni di ordine amministrativo rispetto a quelle di carattere penale, nonché la validità, a fini sanzionatori, di infrazioni riscontrate attraverso sistemi satellitari o similari;

6) una definizione delle norme concernenti la determinazione e le caratteristiche dei natanti e degli organi di propulsione meccanica degli stessi, al fine di limitare il moto ondoso e le emanazioni inquinanti.

Art. 9.

(Concessioni demaniali)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, comma 4, lettera *f*), i comuni di Venezia e di Chioggia possono presentare progetti di utilizzo a fini produttivi, culturali o del tempo libero dei seguenti siti: idroscalo G. Miraglia; Forte di S. Andrea Vignole; caserma Pepe-lido, Arsenale; aree demaniali degli Alberoni, Forte Cabianca - lido, Forte Cà Roman - Pellestrina e Forte Penzo-Chioggia.

2. I progetti possono essere presentati anche in collaborazione con soggetti di diritto pubblico o privato scelti attraverso gara ad evidenza pubblica.

3. I progetti devono essere corredati dalla strumentazione urbanistica e dal piano finanziario.

4. Il Comitato approva i progetti; le amministrazioni competenti provvedono, conseguentemente, a concedere il bene al soggetto aggiudicatario della gara di cui al comma 2, in regime di concessione, per un tempo necessario a remunerare il capitale investito nella realizzazione del progetto stesso.

5. L'Isola del Lazzaretto nuovo è affidata in concessione al comune di Venezia che provvede alla relativa gestione, nel rispetto dei vincoli archeologici ed ambientali, anche prevedendo la concessione della gestione a soggetti terzi.

6. Al fine di favorire le attività legate all'acquacoltura, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la provincia di Venezia presenta al Comitato un piano per la concessione ai soggetti imprenditoriali del settore di aree della laguna da destinare a tali attività. I soggetti beneficiari sono individuati dalla provincia di Venezia sulla base di specifici progetti da essi presentati, che devono venire approvati dal Comitato di cui all'articolo 2.

Art. 10.

(Finanziamento)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede con appositi stanziamenti definiti annualmente dalla legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

Art. 11.

(Abrogazioni)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogati i seguenti atti:

a) regio decreto-legge 21 agosto 1937, n. 1901, convertito dalla legge 3 febbraio 1938, n. 168;

b) regio decreto 7 marzo 1938, n. 337;

c) legge 31 marzo 1956, n. 294;

d) legge 20 ottobre 1960, n. 1233;

e) legge 2 marzo 1963, n. 397;

f) legge 5 luglio 1966, n. 526;

g) legge 6 agosto 1966, n. 652;

h) statuto del Consorzio obbligatorio per l'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 986;

i) legge 8 marzo 1968, n. 194;

l) legge 24 dicembre 1969, n. 1013;

m) legge 16 aprile 1973, n. 171, e successive modificazioni;

n) decreto del Presidente della Repubblica 20 settembre 1973, n. 791;

o) decreto del Presidente della Repubblica 20 settembre 1973, n. 962, e successive modificazioni;

p) legge 5 agosto 1975, n. 404;

q) decreto-legge 11 gennaio 1980, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 1980, n. 56;

r) legge 29 novembre 1984, n. 798, e successive modificazioni, ad eccezione dei commi terzo e quarto dell'articolo 3;

s) decreto-legge 5 febbraio 1990, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 aprile 1990, n. 71, e successive modificazioni;

t) legge 8 novembre 1991, n. 360, e successive modificazioni;

u) legge 5 febbraio 1992, n. 139, e successive modificazioni;

v) decreto legislativo 13 gennaio 1994, n. 62;

z) decreto-legge 29 marzo 1995, n. 96, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 maggio 1995, n. 206.