Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 28

13ª COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio, ambiente, beni ambientali)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
CORRADO CLINI SULLE TEMATICHE CONNESSE
AI DISEGNI DI LEGGE NN. 2487, 3100, 3123 E 3138

335ª seduta: giovedì 22 marzo 2012

Presidenza del presidente D'ALÌ

CG 1527
TIPOGRAFIA DEL SENATO (53)

I N D I C E

Audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini sulle tematiche connesse ai disegni di legge nn. 2487, 3100, 3123 e 3138

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 9 e *passim*
CASSON *(PD)* 3, 9, 12
CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* . . . . . 3, 6, 10 e *passim*
FERRANTE *(PD)* 9, 13
MOLINARI *(Per il Terzo Polo:ApI-FLI)* 4

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Interviene il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini.

I lavori hanno inizio alle ore 8,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini sulle tematiche connesse ai disegni di legge nn. 2487, 3100, 3123 e 3138

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 46, comma 1, del Regolamento, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini, sulle tematiche connesse ai disegni di legge n. 2487, 3100, 3123 e 3138.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ringrazio il ministro Clini per la sua presenza e gli cedo senz'altro la parola.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, se possibile vorrei conoscere prima l'opinione dei presentatori dei disegni di legge.

PRESIDENTE. Il senatore Casson e il relatore, senatore Molinari, saranno sicuramente ben lieti di illustrarle rapidamente lo schema dei loro progetti.

CASSON *(PD).* Signor Presidente, intervengo brevemente su due questioni fondamentali che mi sembra siano emerse a proposito del disegno di legge al nostro esame, del quale sono primo firmatario, e che peraltro, da quanto mi risulta, interessano anche gli altri disegni di legge presentati.

La prima questione fondamentale, che definirei istituzionale, emersa anche ieri durante l'audizione del professor Baratta e nella prima audizione del sindaco Orsoni, è relativa all'organo di governo su Venezia e la sua laguna ed in particolare alla natura di questo organo, alla sua espansione geografica e territoriale, con specifico riferimento alla peculiarità della città di Venezia. Ritengo che questo sia uno dei temi che coinvolgerà il legislatore quando si dovrà discutere e decidere sugli emendamenti.

Credo sia molto importante conoscere le idee e le considerazioni dell'Esecutivo, e del ministro Clini in particolare, per quanto concerne questo organo di governo. Al di la di quale sarà il suo nome, se ufficio di piano o consiglio superiore, il nostro disegno di legge indica la necessità di ancorare strettamente il governo del territorio al territorio. Ciò si può realizzare con un nuovo organo che si concentri sul Comune di Venezia e sui Comuni prospicienti la laguna di Venezia con leggerissimi ampliamenti, piuttosto che, come veniva indicato da un funzionario della Regione Veneto, arrivare al limite estremo di 105 Comuni nelle province di Venezia, Padova, Treviso e una parte di Vicenza, perchè vorrebbe dire annacquare la specialità, con tutto ciò che comporterebbe a livello di impostazione giuridica, istituzionale, di finanziamento e quant'altro.

A questo primo punto fondamentale si aggiungono una serie di considerazioni che ineriscono direttamente al governo delle acque, il che si collega al discorso relativo al bacino di San Marco, alle grandi navi, al canale della Giudecca e quant'altro – problemi che conosciamo bene tutti quanti – e a chi decide su questa situazione, sulle grandi navi ma anche sulla gestione delle acque e sulla situazione del territorio (Porto Marghera). È necessario semplificare le competenze che, nel momento storico attuale, sono diversificate e questo crea problemi ai possibili investitori. La creazione di questo organo unico al quale fanno riferimento sia il cittadino che l'imprenditore semplificherebbe anche le procedure.

Il terzo aspetto importante è quello dei finanziamenti, che sono diversificati tra il livello centrale e il livello territoriale con porti e quant'altro. A questo proposito, tra l'altro, accennavamo ieri alla necessità di recuperare la proposta degli industriali di fare uno studio sulla parte finanziaria, studio che credo sia utile sollecitare.

Infine, un altro tema importante che emerge anche in qualche altro disegno di legge, è quello relativo alle competenze del Magistrato alle acque. A mio modo di vedere, ma anche secondo altri, specialmente sul territorio, l'esperienza recente del Magistrato alle acque è abbastanza negativa, nel senso che tale organo si presenta come esecutivo del Consorzio Venezia Nuova, non ha iniziativa autonoma scientifica o intellettuale e ha perso quello spirito per cui era stato creato nel XVI secolo come organo storico di governo delle acque del territorio della Repubblica Serenissima. Si vorrebbe riportare la competenza del Magistrato alle acque sotto questo organo di controllo e di gestione del territorio. Vorrei sapere quale sia l'idea del Governo su tale figura e se non sia più opportuno che venga rivista con delega, come viene proposto nel disegno di legge, la sua competenza.

MOLINARI *(Per il Terzo Polo:ApI-FLI).* Signor Presidente, proprio da quest'ultimo aspetto parte il disegno di legge del quale il collega Casson è primo firmatario. Naturalmente, anche a seguito delle audizioni effettuate sul territorio, sono emersi alcuni elementi aggiuntivi inseriti negli altri disegni di legge depositati. La tragedia del Giglio si è agganciata alla lunghissima serie di audizioni tenute proprio a Venezia a proposito della

presenza delle navi da crociera nel bacino di San Marco, che hanno portato a depositare un disegno di legge specifico. Il problema che si presenta adesso alla Commissione, anche per dare efficacia al necessario lavoro di sintesi fra i cinque disegni di legge – quattro già depositati e uno annunciato – è come circoscrivere l'intervento legislativo perché possa avere una sua efficacia.

A questo proposito, per affrontare i quattro aspetti fondamentali citati dal collega Casson (l'aspetto ambientale, l'aspetto ordinamentale, il coordinamento, la tutela e la gestione delle acque e l'aspetto relativo ai trasporti lagunari, ai quali si aggiunge il problema del finanziamento), credo che dovremmo capire se seguire una logica di revisione della normativa statale in materia, così ampia e così importante (quindi seguendo i filoni di Porto Marghera, del comitato e dei finanziamenti), o se piuttosto dare spazio anche alle istanze pervenute dal territorio. Se posso avanzare una prima idea su come circoscrivere l'argomento – e pur non avendo ascoltato ieri, e me ne dolgo, il Presidente della Biennale – io ritengo che dovremmo lavorare su Venezia e non sulla Regione Veneto. Infatti, signor Ministro, l'evoluzione del discorso è stata interessante perché partendo da Venezia, man mano che ascoltavamo i nostri interlocutori, il discorso è passato ad interessarsi dei Comuni contermini alla laguna, dei Comuni del bacino fino ad arrivare a tre Province intorno a Venezia.

Ora, se noi intendiamo circoscrivere l'intervento legislativo alla città di Venezia, è importante conoscere l'indirizzo del Governo relativamente agli aspetti ambientali connessi a Porto Marghera, agli aspetti ordinamentali connessi alla revisione delle competenze degli organi attualmente operanti sul territorio anche per conto dello Stato e inoltre conoscere l'intenzione del Governo, anche se mi sembra abbastanza chiara, rispetto al trasporto marittimo e in questo caso lagunare.

Infine, un elemento non secondario è quello che concerne le questioni ordinamentali locali. Noi avremmo sentito l'esigenza di dare corso all'area metropolitana della città di Venezia; ciò comporterebbe un intervento legislativo anche sul fronte dell'organizzazione ordinamentale della Regione. Dunque, alla fine, il problema che si pone è quale sia il ruolo dello Stato e quali integrazioni normative portare avanti nell'intervento di sintesi.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al Ministro, vorrei ricordare che è emersa una duplice esigenza. La prima, è strettamente collegata al tema ambientale, al completamento del MO.S.E. e a tutte le opere connesse alla sua gestione, che credo non siano state ancora puntualmente definite, così come l'ingegner Baratta sottolineava ieri. La seconda, concerne l'ampiezza dell'intervento. Ci stiamo, infatti, occupando di un sito Unesco che comprende l'intera laguna, mentre attualmente gli interventi degli organi amministrativi locali e nazionali frazionano la laguna. Il sindaco Orsoni è molto propenso a considerare l'intera laguna, piuttosto che i pochi Comuni che vi si affacciano. Ieri l'ingegner Baratta ha sollevato altresì il problema della presenza dei numerosi e importanti edifici pubblici, anche statali, di grande onere gestionale, che dovrebbero essere inquadrati in una

normativa speciale, per consentire al privato e al pubblico di costituire progetti di destinazione d'uso, che ne consentano l'utilizzo. Forse l'ingegner Baratta si è espresso anche alla luce della sua esperienza in campo ambientale e nell'Arsenale.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Il Ministero ha elaborato una prima valutazione puntuale sul disegno di legge n. 2487, che mi riservo di inviare alla Commissione, in modo che le osservazioni siano riferite puntualmente ad essa.

Vorrei prima di tutto richiamare l'attenzione sulla necessità di chiarire i termini delle competenze gestionali della complessa situazione della laguna di Venezia. Da un lato, infatti, abbiamo un quadro di riferimento rappresentato dai Comuni della contaminazione lagunare: la laguna di Venezia comprende una serie di Comuni che si affacciano sulla laguna stessa, peraltro già individuati dalla stessa legge speciale, e ciò determina un confine fisico per quanto riguarda la competenza gestionale. Dall'altro lato, però, occorre considerare le relazioni tra la laguna e il sistema idrografico, che apporta le acque e che, invece, riguarda un territorio molto più ampio, comprendente il bacino scolante della laguna di Venezia.

Si tratta di capire qual è il punto di vista prevalente, se è quello della gestione del bacino scolante, che include anche Venezia, per cui la città sarebbe parte di un sistema – mi pare sia questo l'orientamento della Regione – o se, invece, il punto di vista prevalente si concentra solo su Venezia e sulla sua laguna, che ovviamente è altra cosa. Non è una distinzione banale.

Mi permetto di ricordare che questo argomento riguarda non solo la considerazione o meno del bacino scolante, ma anche un conflitto storico tra la Regione e la città di Venezia. Uno dei problemi di fronte ai quali ci troviamo è decidere se Venezia è una città del Veneto, per cui rientra in un sistema di gestione prevalentemente di natura regionale, o se è, invece, qualcosa di diverso da una semplice città del Veneto. La mia opinione personale, che nasce anche da una valutazione abbastanza puntuale delle proposte, è che dovremmo considerare Venezia come una città speciale. Sicuramente ha una relazione molto forte, fisica e idrografica, oltre che amministrativa, con il Veneto, ma non sarebbe utile ricondurre la sua gestione nell'ambito di un'ordinaria amministrazione regionale. Questa è una prima valutazione che voglio proporre in maniera esplicita. D'altra parte, ciò significa anche che bisogna trovare un punto d'equilibrio tra la gestione del sistema lagunare e la gestione del bacino scolante (riguardante il sistema amministrativo regionale), in vista del quale forse occorre lavorare ridefinendo la legislazione per Venezia.

La seconda considerazione riguarda lo schema proposto nel disegno di legge. Si tratta di uno schema molto interessante, che in parte richiama un'idea espressa, credo nel 1988-1989, dall'allora ministro Giorgio Ruffolo, il quale aveva immaginato un sistema per la laguna di Venezia con un piano degli interventi simile a quello indicato nel disegno di legge. Personalmente non posso che essere d'accordo.

La terza questione riguarda la frammentazione delle competenze, che è effettiva, come abbiamo sperimentato nel momento in cui abbiamo affrontato il tema della regolazione del traffico navale. A parte la difficoltà di assimilare il traffico interno nel territorio comunale di Venezia al traffico di una città che invece dell'acqua ha le strade, sappiamo che dobbiamo considerare le competenze dell'autorità portuale, quelle del Magistrato alle acque, quelle del Comune e poi, per quanto riguarda i controlli, le competenze miste (in parte della Regione e in parte del Magistrato alle acque). Pertanto, l'esigenza di individuare un soggetto unico che abbia la responsabilità del sistema è assolutamente condivisibile.

Il problema è che ciò si sovrappone non tanto all'attuale legislazione speciale, quanto alla legislazione ordinaria. Sostanzialmente, infatti, le competenze dell'Autorità portuale non derivano dalla legislazione speciale, bensì dalla legge ordinaria, come quella relativa alla capitaneria di porto. Si tratta di capire in che modo si può assicurare un sistema di gestione integrato, evitando il rischio di dover approvare una nuova legge speciale per Venezia, che cambi l'ordinamento nazionale. È una nostra preoccupazione, su cui abbiamo fatto una valutazione che, tra l'altro, dobbiamo sicuramente condividere con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il ruolo del Magistrato alle acque è già definito, però l'evoluzione storica del sistema di gestione, in particolare la legge speciale e il ruolo del concessionario per il MO.S.E. e per gli interventi di salvaguardia della laguna, di fatto, ha creato una situazione per cui il Magistrato alle acque opera attraverso il concessionario. Il rischio di un cambio dei ruoli è pertanto molto elevato; vi è, infatti, il rischio che il concessionario scandisca il ritmo e il Magistrato alle acque sostanzialmente lo assecondi. È un dato evidente e in passato è stato oggetto di molte discussioni, che continuano ancora oggi. Il problema, quindi, non riguarda solo il Magistrato alle acque, ma anche il concessionario e deve essere risolto nel momento in cui il MO.S.E. dovesse entrare finalmente in esercizio o nel momento in cui dovremo verificare l'esercizio del MO.S.E., che come sappiamo è un'operazione ancora lontana. Abbiamo i modelli e più o meno sappiamo che dovrebbe funzionare. La verifica del funzionamento di tale infrastruttura è un passaggio molto delicato che, a mio avviso, pone il problema dell'individuazione di un'autorità terza che sia in grado di garantire che l'accertamento non sia a carico di chi ha realizzato l'opera. Questo è un passaggio molto delicato, sul quale credo dovremmo soffermarci nel momento in cui continuiamo a lavorare su questo disegno di legge.

Per quanto riguarda la partita di Porto Marghera, in essa si sedimentano molte questioni, quali la normativa nazionale sui siti di interesse nazionale, la prassi delle transazioni, la problematica legata alla messa in sicurezza, la problematica legata al riuso dei suoli dei siti industriali dismessi o comunque in fase di dismissione, che diventa sempre più acuta perché sostanzialmente abbiamo visto che è una problematica aperta, non ancora risolta. Abbiamo definito un accordo di programma con la Regione, il Comune, il Magistrato alle acque e l'Autorità portuale che so-

stanzialmente è finalizzato a favorire il riuso dei siti industriali dismessi, cioè a far prevalere questo obiettivo rispetto a quello che ad un certo punto delle transazioni era sembrato prevalente (perciò a fare cassa per avere risorse per intervenire), che è inserito all'interno della decisione del Comune di Venezia di individuare l'area di Porto Marghera come zona industriale, cioè come area destinata ad insediamenti, siano essi portuali o produttivi, nell'ambito di quella norma che abbiamo appena adottato e che prevede sostanzialmente il riuso a fini industriali di siti dismessi all'interno di siti di interesse nazionale che siano stati messi in sicurezza, a condizione che gli insediamenti produttivi non determinino un aggravio delle condizioni ambientali e non compromettano le future bonifiche. Sostanzialmente assumiamo che l'area di Porto Marghera sia a destinazione industriale, perciò intanto evitiamo operazioni incerte, anche speculative sul valore dei suoli, concentriamo le misure amministrative per favorire la reindustrializzazione a certe condizioni di compatibilità ambientale e cerchiamo di superare questo sistema di gestione un po' confuso tra le procedure di transazione, quelle in danno ambientale, le ipotesi di riuso dei siti che sono vagamente incerte e che comunque fanno alzare il prezzo. Ad un certo punto si è arrivati a considerare il valore del metro quadro a Porto Marghera fino a 500 euro e il porto di Venezia ha acquistato una banchina per usi di banchina, l'area ex Montefibre, ad un prezzo unitario molto elevato, che peraltro è stato asseverato dall'Agenzia territoriale del demanio.

Queste problematiche fanno parte del «pacchetto Venezia», anche se rappresentano una specifica situazione e probabilmente hanno una evoluzione, in termini di tempi, diversa da quella che possiamo immaginare per rimettere a sistema la gestione della laguna di Venezia, nel senso che se riuscissimo a fare prima sarebbe meglio. Dalle informazioni che abbiamo ci sono proposte di investimento su Porto Marghera per oltre due miliardi di euro da parte di imprese che sono interessate trattandosi di un sito molto infrastrutturato, che offre numerosi vantaggi dal punto di vista dei servizi. Ovviamente se fosse possibile renderla più chiara la situazione sarebbe meglio.

Detto questo, vi è una questione che rimane sullo sfondo, anche se il disegno di legge è molto esplicito, che riguarda il rapporto tra amministrazioni centrali e amministrazioni locali in termini di competenze, il ruolo del Ministero delle infrastrutture in relazione in particolare al Magistrato alle acque, il ruolo del Ministero dell'ambiente in relazione a quell'ufficio di piano che ancora esiste ma personalmente ritengo dovrebbe essere sciolto all'interno di un sistema di gestione diverso. Credo che si debba trovare un punto di equilibrio tra la necessità di salvaguardare il ruolo di Venezia come città speciale, e perciò di interesse nazionale, con le responsabilità di gestione che invece devono essere ricondotte ad un sistema prevalentemente incardinato a livello locale. Il disegno di legge in esame offre alcune opportunità da questo punto di vista ma vanno ancora approfondite.

Detto questo io credo che la legislazione attuale vada cambiata per cui la disponibilità di procedere e di lavorare anche puntualmente sui singoli aspetti del disegno di legge da parte mia è assolutamente piena.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Clini per il suo intervento. Raccogliamo la sua apertura, come peraltro è sempre stato in tutte le altre occasioni nelle quali abbiamo avuto modo di interloquire, a collaborare alla redazione di un testo di legge che possa essere utile effettivamente alla gestione della complessa ma estremamente importante ed interessante vicenda della laguna di Venezia.

FERRANTE *(PD)*. Signor Presidente, ringrazio il Ministro per il suo intervento e ritengo che quanto ci ha riferito sarà per noi di aiuto anche relativamente alle richieste espresse dai colleghi Casson e Molinari.

Intervengo solo per sottolineare un'affermazione del Ministro che ho trovato molto importante, relativa alla specifica questione del MO.S.E.. Chi parla è fra coloro che hanno sempre manifestato, anche esplicitamente, perplessità sull'impegno altresì economico che è stato deciso per quell'opera, quando ci potevano essere alternative, suggerite a più riprese anche dal Comune di Venezia, probabilmente meno impegnative dal punto di vista economico e forse altrettanto se non più utili. Comunque trovo che sia assolutamente importante e rilevante – ne prendo atto e credo che dovremmo lavorarci – quanto ha detto il Ministro relativamente al fatto che dovrà essere un soggetto terzo a verificare il funzionamento di un progetto complesso come il MO.S.E. anche perché è difficile capire quale sarà il suo effettivo beneficio sulla città. Per questo è necessario evitare che sia lo stesso soggetto che ha realizzato l'opera a rivendicarne i successi. Ciò è utile proprio per capire se eventualmente dovremo fare anche interventi di altra natura, magari di tipo manutentivo come ha suggerito il Comune di Venezia a più riprese. Comunque è fondamentale che vi sia un soggetto terzo, che va previsto nel momento in cui andremo a legiferare, spero in tempi rapidi.

PRESIDENTE. Più che una domanda, quella del senatore Ferrante è una notazione.

CASSON *(PD)*. Mi vorrei ricollegare a quanto ha detto il Ministro, sollevando due questioni specifiche, una su Porto Marghera e l'altra, informalmente, sulle interrogazioni relative al tema delle grandi navi.

Rispetto alla prima questione, nel nostro disegno di legge individuiamo un meccanismo normativo di sottrazione del SIN di Porto Marghera all'applicazione del decreto legislativo n. 152 del 2006, attribuendo in via esclusiva a quello che viene chiamato ufficio di piano, o comunque all'organo di gestione del territorio, le competenze. Questo semplificherebbe la situazione. So che vi è una grande discussione e si sta cercando di individuare l'autorità effettivamente competente tra la Regione, la Provincia e le altre. La mia perplessità sull'adozione degli accordi di programma, come si

sta facendo da un po' di tempo, è determinata dal fatto che quando l'accordo di programma non è più congeniale a una delle parti in gioco, privata o pubblica, questa si alza dal tavolo e salta tutto: non c'è alcun vincolo giuridico, né possibilità di intervento. Credo, invece, che occorra pensare a un meccanismo per cui l'autorità, che sarà individuata, di governo del territorio possa conferire le autorizzazioni e questo tipo di accordi, ovviamente indispensabili nella nostra società, ottengano una sorta di riconoscimento giuridico vincolante. Ad esempio, sul tema delle bonifiche vi sono state tante promesse e tante indicazioni di intervento, non solo da parte privata ma anche da parte pubblica, tuttavia al primo ostacolo le parti si sono alzate dal tavolo e tutto è rimasto così, salvo per una parte che conosciamo. Pertanto, il meccanismo individuato, o uno simile, potrebbe essere utile per superare la frammentazione delle competenze.

Tornando al tema di Porto Marghera, approfittando delle storiche competenze specifiche e professionali del ministro Clini, pur confermando ovviamente la vocazione industriale di tale sito, al punto 15, individuiamo un'esclusione dei cicli produttivi che trattano materie e sostanze cancerogene e genotossiche, che sono particolari rispetto a quelle cancerogene *sic et simpliciter*. Concordiamo, quindi, sull'impostazione di zona industriale, escludendo, però, determinate sostanze genotossiche, per le quali l'esposizione, anche minimale, può innestare un *iter* cancerogeno. Credo che si possa dare questa indicazione, anche perché sul territorio è stato condotto una sorta di *referendum* e la popolazione è risultata assolutamente favorevole, pur nella complessità della situazione industriale.

L'ultima questione riguarda una risposta informale all'interrogazione sul tema del passaggio delle grandi navi in laguna. La stampa, ovviamente, ha parlato anche di scontro all'interno del Governo tra il ministro Clini e il ministro Passera. Intanto affermo il dato positivo relativo all'adozione del decreto che sancisce il divieto del passaggio delle grandi navi nelle acque interne del bacino di San Marco e del canale della Giudecca. Questo è positivo, ma, a mio modo di vedere, è insufficiente, perché dilata nel tempo le decisioni. Il timore fortissimo è che non si analizzino tutte le soluzioni che possono risolvere tale questione, ossia le varie alternative, che non si riducono allo scavo del canale Contorta. Ve ne sono altre: il porto *off shore*, il porto a Malamocco, la proposta che per semplicità chiamiamo «De Piccoli», relativa al porto di Cavallino-Lido, il canale Contorta, Fusina e il Porto Marghera.

Chiedo, quindi, al Governo che quando si esamineranno tali situazioni si faccia una valutazione comparativa, anche nel tempo, delle ricadute ambientali, idrogeologiche, economiche e sociali che l'adozione di una di queste soluzioni comporterebbe per la città e per i cittadini.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Inizio con una breve osservazione sul MO.S.E.. Si tratta di una grande opera di ingegneria, molto ambiziosa, che, per ragioni che tutti conosciamo e sulle quali non mi soffermo, vede la realizzazione a distanza di almeno dieci anni dalla progettazione. È dunque evidente che probabil-

mente questa distanza non ha consentito al progetto di avvantaggiarsi delle innovazioni tecnologiche nel frattempo intervenute.

A maggior ragione, credo sia opportuno fare in modo che la fase di verifica del funzionamento sia affidata a una autorità terza, a un soggetto terzo, che abbia la possibilità di valutare, nella prima fase di sperimentazione, l'efficacia del sistema ed eventualmente indicare soluzioni che possano garantirne il pieno funzionamento. Sostanzialmente, infatti, stiamo entrando nella fase realizzativa di un progetto pensato in un contesto tecnologico e probabilmente anche ambientale diverso da quello in cui ci troviamo oggi. È evidente che abbiamo anche una seconda questione aperta, che riguarda la previsione di efficacia del MO.S.E. in relazione all'obiettivo. Se avessimo un aumento della frequenza – come viene stimato – della necessità di utilizzazione delle barriere mobili, probabilmente questo richiederebbe anche una gestione diversa del complesso del sistema lagunare.

Per queste ragioni, pur confermando il parere assolutamente positivo sulla necessità che l'opera sia completata e messa in funzione in tempi brevi, ritengo che oggi sia necessario assumersi la responsabilità di entrare nel merito del funzionamento e della gestione del sistema, probabilmente utilizzando una procedura diversa da quella impiegata finora. Va chiarito, quindi, il ruolo dell'autorità pubblica nella partita, anche in relazione al concessionario. Era una questione presente da tempo, che oggi, per ragioni pratiche, si rende evidente.

Per quanto riguarda Porto Marghera, l'accordo che sottoscriviamo con il Comune, la Provincia, la Regione, l'Autorità portuale e il Magistrato alle acque è orientato nella direzione di portare a una gestione di responsabilità territoriale la riutilizzazione del sito, oltre che il suo risanamento ambientale. Certo, non ho alcuna obiezione in merito al fatto che, fermo restando un quadro di riferimento nazionale, la gestione dei siti di interesse nazionale, in generale, sia affidata a livello locale. Il bilancio di questi ormai 15 anni, infatti, non è molto positivo. La centralizzazione della gestione ha determinato una serie problematiche, che hanno poi un impatto sull'efficacia degli interventi, sui tempi, sui risultati, per cui, in generale, una modifica di questa legislazione è auspicabile, anche perché stanno emergendo problematiche in diversi siti, che suggeriscono di muoverci in questa direzione.

Nel frattempo, in questa fase transitoria stiamo cercando di riportare chiarezza sugli obiettivi del risanamento, cioè in relazione alle destinazioni d'uso e ai vincoli di utilizzazione. Nel decreto-legge che ha previsto la riutilizzazione produttiva di siti industriali dismessi nei siti di interesse nazionale quando sono stati messi in sicurezza, è chiarito che il progetto di riuso deve essere approvato, ai sensi del decreto 152 e deve garantire di non portare ulteriori carichi ambientali. Da questo punto di vista, nello specifico di Porto Marghera, io credo sia assolutamente condivisibile l'idea di non inserire cicli produttivi che possano comportare rischi dal punto di vista della cancerogenesi ambientale e della genotossicità ambientale. In generale penso che questi siti debbano essere destinati ad attività che abbiano una cifra ambientale positiva, che portino innovazione

tecnologica e consentano di sperimentare anche tecnologie innovative rispetto alla situazione precedente.

Per quanto riguarda il traffico lagunare, è assolutamente evidente che il decreto interministeriale è il risultato di un punto di equilibrio tra un'esigenza molto chiara, quella di evitare i rischi, e l'esigenza di consentire la continuazione di attività che sono considerate importanti dal punto di vista produttivo. Tuttavia, il decreto del 2 marzo c'è e ha già generato alcuni effetti. Noi abbiamo ricevuto una settimana fa dal Magistrato alle acque e dall'Autorità portuale una prima ipotesi di lavoro che sostanzialmente è stata elaborata dall'Autorità portuale in relazione al traffico e dal Magistrato alle acque in relazione alla salvaguardia della laguna. Essa prevede intanto la deviazione del traffico dal bacino di San Marco e, a regime, dovrebbe portare ad una stazione marittima *off shore* per il traffico crocieristico, diversamente dal traffico petrolifero per il quale vi è un altro progetto che ne prevede l'estromissione dalla laguna di Venezia. Nel frattempo siamo stati informati del fatto che sono in corso di definizione le misure, leggo testualmente: «l'Autorità portuale e la Capitaneria di porto stanno lavorando per emettere in tempi brevi un'ordinanza di polizia marittima che preveda ulteriori misure di sicurezza per il traffico crocieristico». Sostanzialmente quello che stiamo cercando di fare è utilizzare i margini consentiti dal decreto del 2 marzo per sollecitare, nelle situazioni italiane più critiche, l'adozione delle misure conseguenti.

Questo pone ovviamente un'altra problematica nello specifico di Venezia perché le misure di deviazione del traffico non devono avere effetti secondari in termini di compromissione dell'ambiente lagunare e dunque su questo il Magistrato alle acque ha già predisposto un rapporto e lo stiamo valutando perché è evidente che dobbiamo risolvere un problema evitando di crearne un altro. Si capisce che questo è un tema molto delicato. La praticabilità di un'estromissione immediata del traffico crocieristico dalla laguna sostanzialmente è stata esclusa perciò il punto di equilibrio è intanto una gestione che consenta di ridurre tale traffico nel bacino di San Marco e alcuni dei suoi effetti negativi connessi allo stazionamento delle navi nella riva dei Sette Martiri, però si tratta di una misura molto parziale in attesa di una soluzione più stabile, ancorchè transitoria.

CASSON *(PD).* Signor Presidente, approfitto della presenza del Ministro perché ovviamente il tema del passaggio delle grandi navi è fortemente sentito. Vorrei chiedere al ministro Clini come rappresentante del Governo di tenere presenti, nelle valutazioni che si stanno facendo, tutte le alternative possibili perché la prospettazione dello scavo del nuovo canale, secondo le indicazioni del massimo esperto idrogeologico lagunare, l'ingegner D'Alpaos, avrebbe effetti assolutamente deleteri. Ora, limitarci a studiare solo un progetto per andare avanti comunque e in fretta rischia di creare gravissimi problemi ai quali poi non si potrà porre rimedio. A questo punto credo che vi siano altre soluzioni e che vadano studiate comparativamente, quindi richiedo al Governo un po' di buonsenso giuridico e sociale.

FERRANTE *(PD)*. Come si dovrebbe fare sempre in una seria valutazione di impatto ambientale.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Assolutamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per il suo intervento che è di estremo interesse per il prosieguo dei nostri lavori e anche per l'informale risposta agli atti di sindacato ispettivo già presentati dal senatore Casson ed altri senatori sul tema del passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 9,35.

€ 1,00