SENATO DELLA REPUBBLICA

——— XVII LEGISLATURA ———

Giovedì 6 febbraio 2014

185ª e 186ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Seguito della discussione di mozioni sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia *(testi allegati)*

II. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto legge 28 dicembre 2013, n. 149, recante abolizione del finanziamento pubblico diretto, disposizioni per la trasparenza e la democraticità dei partiti e disciplina della contribuzione volontaria e della contribuzione indiretta in loro favore **(1213)**

alle ore 16

Interrogazioni *(testi allegati)*

MOZIONI SUL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI NELLA LAGUNA DI VENEZIA

(1-00199) (23 dicembre 2013)

ENDRIZZI, SERRA, BIGNAMI, LEZZI, BOCCHINO, CIAMPOLILLO, FUCKSIA, SANTANGELO, MARTON, PAGLINI, SCIBONA, GAETTI, DONNO, MARTELLI, CASALETTO, SIMEONI, BENCINI, GIROTTO, MORRA, MONTEVECCHI, CAMPANELLA, PUGLIA, COTTI, TAVERNA, BATTISTA, ROMANI Maurizio, MUSSINI, CIOFFI, CAPPELLETTI, BERTOROTTA, VACCIANO, AIROLA, DE PIETRO, BLUNDO, MORONESE, CRIMI - Il Senato,

premesso che:

il traffico crocieristico è cresciuto a Venezia, negli ultimi 15 anni, in maniera esponenziale: i passeggeri sono aumentati del 439 per cento e il numero degli attracchi delle navi è passato da 206 nel 1997 a 655 nel 2011 (1418 attracchi complessivi se si considerano anche traghetti e navi veloci). Con 1.795.000 passeggeri imbarcati o sbarcati nel 2011, Venezia risulterebbe il primo "*home port*" crocieristico del Mediterraneo e il *trend* si è confermato anche nel 2012 con 1.775.944 passeggeri per 661 attracchi;

le navi da crociera attraccano in "Marittima", cioè nel centro storico, entrando e uscendo dalla bocca di porto di Lido: ciò significa che ad ogni attracco esse passano per 2 volte nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, nel cuore storico di Venezia, a pochi metri dal palazzo Ducale. Il 2 giugno 2012 è arrivata in Marittima la Msc Divina, la nave più grande mai entrata nella laguna: 333 metri di lunghezza per 139.000 tonnellate di stazza lorda. L'impatto visivo delle navi nel bacino di Venezia è impressionante: le imbarcazioni sono evidentemente fuori scala con la città;

il numero e la mole crescente delle navi portano necessariamente all'attenzione altri problemi, quali gli effetti idrodinamici provocati dal passaggio delle navi su un fragile e delicato equilibrio lagunare e i rischi per la salute derivanti dal traffico crocieristico. L'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (Arpav) ha dimostrato che il traffico crocieristico è a Venezia il maggior produttore di inquinamento atmosferico: la produzione di polveri sottili è praticamente pari a quella prodotta dal traffico automobilistico di Mestre: ogni nave inquina come 14.000 automobili, anche quando è all'ormeggio. Inoltre, una stima dell'Istituto oncologico veneto riferisce che: "tra Venezia e Mestre vi è

statisticamente un eccesso significativo di casi di neoplasia del polmone rispetto al resto d'Italia";

a tali fattori di rischio occorre aggiungere anche l'inquinamento elettromagnetico, derivante dalla necessità di tenere i *radar* sempre accesi, e quello marino, causato dalle pitture antivegetative delle carene. Vi sono poi da considerare i forti rumori prodotti dalle navi ormeggiate praticamente a ridosso delle case e, non da ultimo, il rischio di incidenti (perdita di rotta, incendi, spandimento di carburante);

l'amministrazione comunale di Venezia si è già da tempo espressa, attraverso l'adozione del proprio piano di assetto del territorio (PAT), in favore dell'allontanamento dalla laguna delle grandi navi da crociera, considerate incompatibili con l'ambiente lagunare;

il decreto ministeriale 2 marzo 2012, recante Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale, dispone all'articolo 2, comma 1, lett. *b)*, punto 1, che: "In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità ai rischi del traffico marittimo" nella laguna di Venezia è vietato il transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda;

ai sensi dell'articolo 3, comma 1, il divieto di transito nei due canali "si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare";

il divieto è ancora disapplicato in quanto si è in attesa della soluzione alternativa che l'articolo 3, comma 1, demanda all'autorità marittima competente;

considerato che:

il 6 settembre 2013, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nella risposta ad atti di sindacato ispettivo (tra cui l'interrogazione 4-00483, presentata in Senato il 3 luglio 2013), con cui si chiede di prendere in considerazione le proposte progettuali esistenti, ha riferito che "è stato attivato, in data 14 giugno 2013, un tavolo tecnico presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione dello stesso Ministro, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del

mare, nonché del Presidente della Regione Veneto, del sindaco di Venezia, del Presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del magistrato alle acque di Venezia";

nella medesima risposta, il Ministro ha sostenuto che erano stati fissati durante l'incontro una serie di obiettivi, tra i quali, in particolare: eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il canale della Giudecca; garantire le condizioni di sicurezza lungo la rotta; calendarizzare una nuova riunione per esaminare le proposte avanzate, al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale "Passera-Clini" del 2 marzo 2012, che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca;

il Ministro ha altresì riferito che, nel corso dell'incontro successivo del 25 luglio, sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al Ministero delle infrastrutture per l'individuazione di percorsi alternativi al passaggio nel canale della Giudecca-bacino San Marco. In particolare, «in tale sede si è preso atto che, al momento, solo la proposta dell'Autorità portuale di Venezia (...) costituisce uno studio progettuale completo ed esaustivo, che affronta in maniera compiuta i vari aspetti rilevanti della questione. Le altre proposte, poste solo di recente all'attenzione delle amministrazioni centrali, seppure sostanzialmente valide, richiedono necessariamente un'analisi più approfondita dei vari profili sicurezza, gestione del traffico e relative interferenze con altre tipologie di traffico»;

secondo quanto scritto dal medesimo Ministro, le proposte all'esame del tavolo sono le seguenti: «Proposta dell'Autorità portuale (alla quale anche la Regione guarda con interesse): offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in laguna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente nell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata. proposta del Comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. L'ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che

trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale. proposta cosiddetta De Piccoli: realizzazione di un nuovo *terminal* crocieristico a punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso). due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta ipotesi Vianello, conosciuta solo tramite articoli di stampa, e la seconda, denominata "ipotesi ingegner Salmini", presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltre ad interferenze con l'area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con l'impatto sul traffico commerciale. proposta Zanetti (presentata solo in data 19 luglio) si riproporrebbe di mantenere l'accesso attuale delle grandi navi dalla bocca di Lido, ma deviandole con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l'attuale percorso. L'ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale»;

il tavolo tecnico ha deciso di demandare al magistrato alle acque e all'Autorità portuale di Venezia il compito di effettuare una disamina più approfondita delle varie proposte relative a percorsi alternativi al transito in laguna delle unità navali;

al fine di pervenire entro breve tempo alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione che consentirà di estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco, il 5 novembre 2013 si è svolto, a palazzo Chigi, un incontro sulle grandi navi in transito nella laguna di Venezia. Alla riunione, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri, hanno partecipato i Ministri delle infrastrutture, dell'ambiente, dei beni e delle attività culturali e del turismo, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Patroni Griffi, il segretario generale di palazzo Chigi, il presidente della Regione Veneto, il sindaco di Venezia e il presidente dell'Autorità Portuale;

a seguito dell'incontro, si è appreso dell'intenzione del Ministro delle infrastrutture e del presidente dell'Autorità portuale di inserire il progetto dello scavo del canale Contorta tra le opere della cosiddetta legge obiettivo;

in tale contesto sembra inquadrarsi la lettera del Ministro delle infrastrutture del 20 novembre 2013, indirizzata alla Capitaneria di porto (di cui hanno dato notizia diversi quotidiani) con cui il medesimo Ministro

sollecita l'autorità marittima di Venezia ad emanare il provvedimento di individuazione del canale Contorta quale via alternativa praticabile di accesso alla Stazione marittima di Venezia e riferisce l'intenzione di voler inserire rapidamente il progetto dello scavo del nuovo canale Contorta all'interno della legge obiettivo;

il 10 dicembre 2013, anche il presidente della Regione Veneto ha chiesto al Governo che l'adeguamento del canale Contorta sia inserito tra le opere strategiche individuate dalla legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo"). Il costo preventivato per tale intervento ammonta a 170.000.000 euro;

rilevato che:

il 19 novembre 2013 il Comune di Mira (Venezia) ha chiesto alla Commissione di salvaguardia di Venezia e al Ministro dell'ambiente la sospensione del progetto di marginamento del canale Malamocco Marghera (presentato dal magistrato alle acque di Venezia) e l'avvio di procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica per entrambe le opere: marginamenti del canale Malamocco-Marghera e nuovo canale Contorta-S.Angelo, rilevando che le opere previste sono incompatibili con le caratteristiche ambientali e morfologiche della laguna di Venezia e con l'intero impianto legislativo di salvaguardia della laguna;

il 22 novembre 2013, la commissione di studio sui problemi della città e della laguna di Venezia dell'Istituto di scienze, lettere ed arte, nell'esprimere forte preoccupazione per l'evoluzione del dibattito sui progetti volti a consentire alle grandi navi da crociera di approdare alla stazione di Marittima, ha approvato un documento in cui, tra le altre cose, si ritiene che «non sia pensabile ripetere l'errore del canale Malamocco-Marghera, realizzato con una progettazione carente rispetto ai problemi idraulici e morfologici della Laguna, senza alcuna verifica delle criticità indotte, senza monitorare gli effetti dell'opera rispetto al regime delle correnti di marea e all'evoluzione morfologica neppure negli anni successivi alla sua realizzazione, nonostante chiare indicazioni di autorevoli studiosi»;

l'escavo di nuovi canali navigabili all'interno della laguna è, alla luce di quanto messo in evidenza da ultimo dalla commissione di studio, in contrasto con il dettato della legislazione speciale per Venezia e la sua laguna che ne tutela anzitutto l'equilibrio idraulico (art. 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, recante "Interventi per la salvaguardia di Venezia");

il 28 novembre durante la seduta conclusiva della Commissione di salvaguardia di Venezia per l'esame del progetto di marginamento del

canale Malamocco-Marghera il magistrato alle acque ha ritirato il proprio progetto;

il 2 dicembre il Comune di Mira ha inviato una lettera al Ministro dell'ambiente invocando di non inserire il nuovo canale Contorta nella legge obiettivo perché incompatibile con la legislazione di salvaguardia della laguna di Venezia;

in ragione dei limiti imposti dalla prioritaria necessità di salvaguardia della laguna, il provvedimento sollecitato dal Ministro delle infrastrutture all'autorità marittima dovrebbe essere innanzitutto valutato alla luce della compatibilità con il piano di area della laguna e dell'area veneziana (PALAV), con il piano ambientale paesaggistico sovraordinato, vigente dal 1995, e con il piano morfologico della laguna (in fase di elaborazione), già previsto dalla legislazione speciale per Venezia, cui spetta il compito di garantire, per la laguna, la sostenibilità ambientale delle trasformazioni. A quest'ultimo dovrà attenersi peraltro anche il piano regolatore portuale atteso da tempo, che non potrà non considerare l'incidenza che i percorsi delle grandi navi da crociera avranno nell'ecosistema laguna;

le intenzioni dei soggetti istituzionali competenti manifestate e riportate in precedenza non rappresentano la migliore scelta possibile ai fini dell'individuazione di una soluzione progettuale finale e definitiva per il passaggio delle grandi navi, che possa garantire il rispetto della normativa vigente in materia di valutazione di impatto ambientale e valutazione ambientale strategica di cui al decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 152;

la VIA, come noto, ha lo scopo di esaminare gli impatti negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrà produrre l'opera, sia in fase di realizzazione che di esercizio, e, al fine di ridurli al minimo, comprende l'esame delle principali alternative, ivi inclusa la cosiddetta opzione zero;

la giurisprudenza amministrativa ha avuto modo in più occasioni di sottolineare che la VIA è per sua natura e configurazione normativa un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente, che si svolge prima rispetto all'approvazione del progetto (il quale deve essere modificato secondo le prescrizioni intese ad eliminare o ridurre l'incidenza negativa dell'opera progettata e, conseguentemente, prima della realizzazione dell'opera;

la valutazione ambientale strategica dovrebbe inserirsi come processo integrato nell'*iter* decisionale del piano morfologico, in modo da influenzarne le scelte e i contenuti su scala più vasta e in un'ottica di tutela ambientale non limitata all'intervento singolo, in quanto la valutazione

degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale, introdotta dalla direttiva 2001/42/CE, è volta specificamente a rendere operativa l'integrazione della dimensione ambientale nei processi decisionali strategici;

considerato inoltre che:

i progetti che prevedono scali alternativi extra-lagunari, per evidenza dei fatti, risolverebbero completamente la promiscuità delle grandi navi da crociera con il traffico lagunare ed i rischi per la sicurezza dei cittadini, del patrimonio architettonico e ambientale; risultato che, per simmetrica evidenza, non potrebbe mai essere raggiunto con il mantenimento di uno scalo intra-lagunare;

rispetto all'apertura del canale Contorta-Sant'Angelo, che comporterebbe scavi su un tracciato di ben 5 chilometri, largo 140 metri, profondo 10 metri, e l'escavo di 7 milioni di metri cubi di sedimento, i progetti alternativi basati su scali extra-lagunari sarebbero sicuramente meno onerosi, e dunque meritevoli di attenzione, ancor più doverosa in tempi di grave congiuntura economica;

i progetti con scalo extra-lagunare, rispetto all'escavazione dei fondali lagunari, potrebbero inoltre essere realizzati compatibilmente con i criteri stabiliti dalle leggi speciali di Venezia, in ossequio alle condizioni di gradualità, sperimentazione e reversibilità. Alla luce di ciò, tali opere risulterebbero di più rapida realizzazione, con tempistiche verosimili entro i 12 mesi, consentendo di ovviare al contingentamento dei transiti e alla diminuzione del fatturato e dell'indotto occupazionale, che invece potrebbe concretizzarsi nell'ipotesi riportata nella lettera del ministro Lupi, che esplicitamente ammette tempistiche lunghe per la messa in esercizio, comunque non prima della stagione crocieristica 2016,

impegna il Governo:

1) a prendere in considerazione tutte le proposte progettuali esistenti e, in particolare, a valutare attentamente i progetti alternativi che prevedono soluzioni extra-lagunari;

2) a formulare adeguate valutazioni ambientali e di incidenza ambientale su tutte le diverse alternative progettuali, con la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi, in ragione dell'impatto significativo sull'ambiente che essi possono produrre;

3) a garantire che la comparazione delle alternative presentate alle autorità competenti per la scelta della soluzione definitiva venga esperita sulla base dei princìpi che regolano l'equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna, in ottemperanza a quanto disposto dalla legislazione speciale per Venezia e la sua laguna;

4) a confrontare i diversi studi, non sul livello di approfondimento progettuale, ma sulle risposte che offrono alle condizioni poste dal contesto ambientale e socio-economico: 1) compatibilità ed impatto ambientale, 2) rapidità di esecuzione, 3) flessibilità, gradualità e reversibilità, 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica, 5) entità delle risorse da impiegare, 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo;

5) ad escludere il ricorso alle procedure speciali previste dalla legge obiettivo, garantendo in ogni caso la corretta applicazione della normativa comunitaria ed italiana in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica;

6) ad assicurare la piena informazione e partecipazione dei cittadini coinvolti e degli enti competenti, pubblicando in apposita sezione del sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti documenti, atti e progetti relativi;

7) a garantire, nelle more dell'individuazione della soluzione progettuale definitiva che precluda il transito delle navi da crociera, e della relativa realizzazione, efficaci controlli sul rispetto delle limitazioni stabilite;

8) ad adottare urgentemente, nelle more della definitiva soluzione dei problemi descritti, ulteriori incisive misure di abbattimento dell'inquinamento elettromagnetico e acustico, da polveri sottili e da zolfo prodotto dalle grandi navi, nonché misure di prevenzione del rischio di incidenti;

9) a potenziare i sistemi di monitoraggio e controllo della qualità ambientale dell'area lagunare, ed in particolare dei canali, nonché dei controlli sulla salute dei cittadini che vivono e lavorano in prossimità delle aree interessate dal passaggio delle grandi navi.

(1-00200) (23 dicembre 2013)

CASSON, ALBANO, AMATI, BERTUZZI, BUEMI, CANTINI, CIRINNA', CUCCA, CUOMO, D'ADDA, DE PIN, DI GIORGI,

DIRINDIN, ESPOSITO Stefano, FATTORINI, FAVERO, FILIPPI, GAMBARO, GINETTI, LO GIUDICE, LUMIA, MANCONI, MICHELONI, MINEO, PEGORER, PEZZOPANE, PUPPATO, RICCHIUTI, SPILABOTTE, TOCCI, DE PETRIS - Il Senato,

premesso che:

il 5 novembre 2013 si è tenuta a Roma una riunione sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e con un comunicato ufficiale ne sono state rese note le decisioni, che dovranno essere concretizzate in prossimi provvedimenti attuativi;

da notizie di stampa locale sull'esito della riunione si erano già apprese nelle passate settimane dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'attuale presidente dell'autorità portuale relative all'intenzione di inserire il progetto del canale Contorta all'interno della legge obiettivo, ipotesi peraltro non contemplata nel comunicato ufficiale;

sempre da notizie di stampa più recenti ("La Nuova Venezia", "Il Gazzettino", "Il Corriere Veneto" del 1° e del 2 dicembre 2013) si viene a sapere di una precisa intenzione del Ministro delle infrastrutture (lettera alla Capitaneria di porto di Venezia del 20 novembre 2013) di trovare una corsia preferenziale per inserire il progetto del canale Contorta all'interno della legge obiettivo, in apparente contrasto con le notizie che pervengono dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

al fine di evitare fraintendimenti sullo spirito delle finalità volte a ricercare la migliore scelta possibile sulla soluzione progettuale finale e definitiva per le grandi navi da crociera a Venezia, si ribadisce che sono vigenti normative dello Stato, con rango di legge nazionale, che impongono limiti a tutela di Venezia e della sua laguna, con particolare riferimento alla necessità di garantire, in ogni caso, interventi graduali e reversibili, in modo da evitare ogni grave alterazione dell'equilibrio e della morfodinamica lagunari;

a questo proposito, in data 4 dicembre 2013, è stata presentata (tra le altre) l'interrogazione 4-01277 al Presidente del Consiglio dei ministri, alla quale però non è stata data alcuna risposta, mentre, al contrario, si assiste ad un'accelerazione per l'inserimento del "progetto Contorta" all'interno della "legge obiettivo";

a giudizio dei proponenti, tutta questa fretta e soprattutto questa evidente e manifestata volontà di "aggirare" la procedura ordinaria e di mettere in secondo piano le esigenze di tutela ambientale e lo stesso Ministro dell'ambiente destano fortissime preoccupazioni, soprattutto in

considerazione dei gravi fatti criminali che già hanno ampiamente toccato le vicende relative ai lavori svolti per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, preoccupazioni per un eventuale uso distorto del potere ministeriale, che pare rasentare la soglia dell'illecito e che parrebbe configurarsi anche nella paventata elusione delle rituali procedure di VIA, VAS e AIA,

impegna il Governo:

1) a farsi garante delle decisioni assunte nella riunione del 5 novembre a Roma sulle grandi navi da crociera a Venezia, affinché venga assicurato che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione di impatto ambientale, con le modalità dettate dall'apposita commissione VIA e VAS nazionale opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato;

2) ad escludere il ricorso alle procedure della legge obiettivo, che il proponente di una delle soluzioni prospettate, quale quella dello scavo del canale Contorta, vorrebbe perseguire, nel tentativo di prefigurare aprioristiche posizioni preferenziali, in contrasto con la legislazione speciale per Venezia e con la necessità di garantire un equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna;

3) a ricomprendere comunque nelle valutazioni comparate, che affrontino tutti gli aspetti ambientali, culturali, occupazionali, finanziari, imprenditoriali e infrastrutturali, anche le soluzioni miranti ad un attracco crocieristico alle bocche di porto di Lido o di Malamocco o al di fuori della laguna.

(1-00209) (30 gennaio 2014)

DALLA TOR, CHIAVAROLI, PAGANO, CONTE, COMPAGNA, D'ALI', NACCARATO, TORRISI - Il Senato,

premesso che:

il 5 novembre 2013 si è tenuta a Roma una riunione sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e con un comunicato ufficiale ne sono state rese note le decisioni, che dovranno essere concretizzate in prossimi provvedimenti attuativi;

il decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto decreto Clini-Passera) prevede di individuare vie alternative e praticabili di accesso all'attuale marittima, e non ulteriori stazioni marittime alternative;

l'autorità marittima di Venezia ha emesso il decreto n. 742 del 5 dicembre 2013 che individua il canale "Contorta-S.Angelo" quale via alternativa praticabile e che sulla base della documentazione progettuale depositata presso gli organi competenti presenta caratteristico tecnico-nautiche tali da garantire il necessario coefficiente di sicurezza;

l'autorità marittima nel decreto prevede espressamente che il progetto del canale Contorta-Sant'Angelo in sede di valutazione d'impatto ambientale dovrà essere oggetto di comparazione circa la sostenibilità ambientale e socio economica con le altre ipotizzate vie di accesso all'attuale stazione marittima;

il progetto analizzato dall'autorità marittima della ricalibratura del canale riprende uno studio di fattibilità predisposto dal magistrato alle acque di Venezia nell'inizio del 2012 dopo che l'Autorità portuale e il Comune di Venezia avevano chiesto congiuntamente il 19 gennaio 2012 di studiare soluzioni alternative di accessibilità nautica per raggiungere la Marittima;

nel 2004 il Comune di Venezia aveva proposto anche per ragioni idrodinamiche e di recupero morfologico il canale Contorta-Sant'Angelo quale via alternativa al canale della Giudecca;

nello studio di fattibilità del magistrato alle acque sono previsti anche interventi morfologici lungo il canale a salvaguardia di una parte della laguna di Venezia, ad oggi non ancora oggetto di alcun intervento di salvaguardia, laguna che si trova a perdere ogni anno 700.000 metri cubi di sedimenti che escono dalle bocche di porto;

la Regione Veneto con deliberazione della giunta regionale n. 2259 del 10 dicembre 2013 ha chiesto di inserire l'opera canale Contorta-Sant'Angelo nella legge obiettivo affinché il Governo riconosca la strategicità e l'importanza nazionale di attuare il decreto Clini-Passera per vietare il transito delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate davanti a S. Marco;

l'autorità marittima di Venezia ha emesso sulla base delle indicazioni pervenute dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti anche l'ordinanza n. 153 del 5 dicembre che limiterà fortemente il traffico passeggeri lungo il canale della Giudecca nel e nel 2015 con il rischio di effetti negativi socio-economici sull'intero settore portuale e cittadino;

l'inserimento nella legge obiettivo (legge n. 443 del 2001) dell'opera consente di ridurre i tempi di realizzazione, ma non di eludere le autorizzazioni, che pertanto dovranno essere tutte acquisite; quindi, sulla base della legge obiettivo, dovranno essere fatti tutti gli studi, compresi quelli ambientali, affinché siano acquisite le autorizzazioni previste dalle norme in vigore,

è necessario che il Governo con l'inserimento nella legge obiettivo si assuma la responsabilità di realizzare prima possibile l'opera per attuare il decreto interministeriale Clini-Passera n. 79 del 2 marzo 2012 e per non arrecare ulteriori danni all'economia veneziana, veneta e italiana, dal momento che il porto passeggeri di Venezia è *leader* europeo per numero e qualità dei servizi ai croceristi oltre che il porto ambientalmente più sostenibile a livello europeo grazie all'adesione al Venice Blue Flag II;

gli interventi di protezione del canale Contorta-Sant'Angelo, se realizzati nella sua interezza (con le velme e barene a protezione), oltre a garantire l'equilibrio della laguna, possono favorirne la conservazione,

impegna il Governo:

1) a farsi garante dell'attuazione del decreto Clini-Passera e quindi della realizzazione della via alternativa praticabile;

2) a considerare il procedimento che valuterà la via alternativa praticabile individuata dall'autorità marittima secondo le proposte delle autorità competenti depositate presso l'autorità medesima, il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un procedimento di interesse nazionale su cui è necessario il massimo impegno del Governo per rispettare i tempi procedimentali;

3) a non arrecare ulteriore danno, tramite provvedimenti restrittivi alla crocieristica, all'economia di Venezia, del Veneto e del Paese e quindi limitare al 2014 e al 2015 ogni intervento di mitigazione e poter confermare al comparto industriale coinvolto una situazione certa per gli anni successivi, evitando così che la *leadership* italiana, tramite Venezia, nel settore crociere venga presa da altri Stati come la Grecia o la Turchia;

4) a coordinare la realizzazione del canale Contorta-Sant'Angelo con le opere necessarie per garantire un equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna centrale.

(1-00210) (30 gennaio 2014)

ALBERTI CASELLATI, MATTEOLI, PICCOLI, MARIN, BONFRISCO, ZANETTIN, BRUNI, ZIZZA, IURLARO, PICCINELLI, PAGNONCELLI - Il Senato,

premesso che:

il porto di crociere di Venezia ha negli anni faticosamente conquistato la prima posizione di *homeport* (porto capolinea) del Mediterraneo, passando da 300.000 crocieristi del 1997 a 1.800.000 del 2013, diventando uno dei porti più all'avanguardia a livello mondiale. La caratteristica di porto capolinea di Venezia lo rende molto più complesso da gestire rispetto ad un qualsiasi porto di transito per spazi necessari e servizi forniti, attività che rappresentano un ingente indotto;

in base a studi recenti, la ricaduta occupazionale a livello locale è di 4.255 addetti con una spesa locale pari a 284 milioni di euro annui, a cui va aggiunto l'indotto, stimabile in 150 milioni annui per un totale di circa 430 milioni di euro;

all'indomani della riunione interministeriale del 5 novembre 2013 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri sono state indicate alcune misure da intraprendere per il traffico lagunare, successivamente definite nel decreto n. 472 del 2013 e nell'ordinanza n. 153/2013, entrambi della Capitaneria di porto di Venezia;

il decreto definisce «il canale Contorta quale via praticabile alternativa a quelle vietate, per le navi di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate, che dovrà essere oggetto di comparazione con altre vie di accesso in Marittima già ipotizzate»;

l'ordinanza, all'articolo 1, dispone che il numero massimo di transiti nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca di navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 GT è stabilito, per l'anno 2014, in 708, e che negli ormeggi della stazione Marittima è vietato lo stazionamento contemporaneo diurno di un numero superiore a 5 navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 GT;

lall'articolo 2, stabilisce che, in prosecuzione ai limiti temporali disposti con l'articolo 1 dell'ordinanza n. 142 del 2013 in data 29 ottobre 2013, a decorrere dal 5 aprile 2014, fatti salvi eventuali casi di forza maggiore, è vietato il transito nel canale San Marco e nel canale della Giudecca di navi traghetto;

inoltre dispone per l'anno 2015 il divieto del transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca a navi passeggeri di stazza lorda superiore a 96.000 tonnellate;

in seguito a tali limitazioni, comparando gli anni esaminati durante la riunione interministeriale (2012 e 2014), si verificherebbero significative riduzioni di traffico: per i traghetti da 446 passaggi del 2012 a zero passaggi nel 2014; per le navi da crociera da 809 passaggi nel 2012 a 708 nel 2014. Ne consegue una riduzione dei transiti nei canali di San Marco e della Giudecca del 44 per cento (da 1255 a 708 passaggi);

gravi e preoccupanti sono gli effetti economici ed occupazionali che scaturiscono dall'applicazione di tale ordinanza. Per il 2014, la riduzione del traffico del 12,5 per cento, come imposto dall'ordinanza n.153/2013 della Capitaneria di porto di Venezia, comporta una perdita di circa 500 occupati e la perdita di circa 50 milioni di euro di spesa locale e indotto;

ben superiore è l'effetto negativo per il 2015, con il divieto di passaggio esteso a tutte le navi superiori alle 96.000 tonnellate, che comporta perdite rilevantissime che potrebbero causare la perdita di circa 2500 occupati e la perdita di 260 milioni di euro annui di spesa locale e indotto;

inoltre un'eventuale riduzione del traffico crocieristico avrebbe ripercussioni immediate anche sul traffico commerciale del porto di Venezia, in ragione dell'inevitabile aumento di costo dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio ed ormeggio) e di tutti gli altri servizi portuali dovuto al venir meno delle attuali economie di scala, diminuendo la competitività di Venezia, già oggi il porto più caro del Mediterraneo, a favore di porti stranieri molto meno costosi;

tenuto conto che:

un ritardo dell'applicazione della "legge obiettivo" nel canale Contorta-Sant'Angelo determinerebbe una situazione di incertezza tale da indurre le compagnie di crociera mondiali a non fare più affidamento sulla capacità del porto crociere di Venezia di ricevere le navi di nuova generazione per la stagione crocieristica 2016 e successive, costringendole, di conseguenza, a programmare sin da ora la collocazione di tali unità per le operazioni portuali di capolinea su altri siti mediterranei quali Malta, Atene, Istanbul, Cipro, e relegando, nella migliore delle ipotesi, il porto di Venezia ad occasionale porto di transito con relativa perdita dell'indotto legato alla sua attuale caratteristica di porto capolinea;

la scelta adottata per il 2015 e l'incertezza per il periodo successivo causerebbe il crollo di tutta l'economia crocieristica e portuale-industriale

veneziana dal momento che l'89 per cento delle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate che transitano in Adriatico hanno utilizzano Venezia come porto capolinea e di queste, le navi al di sopra delle 96.000 tonnellate rappresentano circa il 60 per cento del traffico, oltre alle relative gravi ripercussioni per tutto il sistema adriatico poiché Venezia è il più importante porto capolinea dell'area, la vanificazione di tutti gli investimenti fino ad ora effettuati per garantire al porto crociere di Venezia di essere il primo porto capolinea nel Mediterraneo, nonché importanti riflessi negativi in termini di perdita di traffico sul sistema aeroportuale di Venezia, terzo a livello nazionale;

il solo modo per non subire il crollo del traffico sin dal 2015 consisterebbe nel non applicare il divieto di passaggio alle navi di stazza superiore alle 96.000 tonnellate, che rappresenta un limite quantitativo basato sulla stazza lorda e non qualitativo volto a premiare migliori *standard* in termini di eco-sostenibilità e sicurezza, anche considerando che le soluzioni adottate per il 2014 comportano già una riduzione complessiva dei transiti delle navi da crociera e dei traghetti del 44 per cento rispetto al 2012;

le compagnie di crociera che non hanno ancora stabilito i propri piani di dislocamento su Venezia per il 2015, lo faranno prima dell'inizio della fiera internazionale Seatrade cruise shipping di Miami che verrà inaugurata il 10 marzo 2014;

in caso del perdurare dei limiti imposti nell'ordinanza della Capitaneria di porto di Venezia per il 2015, si verificherebbero le perdite occupazionali e di spesa locale ed indotto sopra riportate, che persisterebbero per gli anni successivi, consolidandone gli effetti negativi,

impegna il Governo:

1) a riconoscere l'opera canale Contorta-Sant'Angelo quale opera strategica di interesse nazionale e pertanto a inserirla nella "legge obiettivo", al fine di consentire di ridurre i tempi di realizzazione e l'elaborazione di tutti gli studi necessari, compresi quelli ambientali volti a garantire l'equilibrio della laguna e a favorirne la conservazione, per ottenere le necessarie autorizzazioni previste dalla legge medesima;

2) ad agire, di conseguenza, con massima urgenza per l'identificazione e la realizzazione di un canale alternativo a quello attuale, come priorità nazionale, con lo scopo di fare arrivare le navi in Marittima nel più breve periodo di tempo possibile;

3) ad assumere iniziative volte a prorogare, sino alla data di ultimazione dei lavori del canale prescelto per la deviazione del traffico dai canali di San

Marco e della Giudecca, le limitazioni stabilite dall'ordinanza citata per quanto concerne il traffico marittimo per l'anno 2014;

4) ad attenersi al decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012, che prevede il divieto di passaggio alle navi superiori le 40.000 tonnellate davanti al bacino di San Marco, in un momento successivo all'ultimazione di una nuova via di accesso alla stazione crocieristica della Marittima.

(1-00212) (4 febbraio 2014)

DALLA ZUANNA, SUSTA, DELLA VEDOVA, DI BIAGIO, GIANNINI, ICHINO, LANZILLOTTA, MONTI - Il Senato,

considerato che:

negli ultimi anni sia il traffico crocieristico sia quello commerciale, in particolare quello dei porta *container*, è caratterizzato da un crescente gigantismo, con navi che avvicinano o superano i 400 metri di lunghezza e i 50 di larghezza;

navi di questa dimensione pongono forti questioni di compatibilità con ambienti delicati come la laguna e la città di Venezia e non possono trovare approdo negli attuali porti dell'alto Adriatico italiani, sloveni e croati;

lo sviluppo industriale, commerciale e turistico del Nordest dell'Italia e delle regioni contermini (Lombardia, Croazia, Slovenia, Austria e Baviera) sarebbe notevolmente favorito dalla presenza di infrastrutture portuali in grado di permettere la presenza di navi commerciali e croceristi di tale stazza, specialmente alla luce del continuo incremento dei traffici con l'Asia, per cui un approdo nell'alto Adriatico è assai più economico, in termini di tempo e quindi di denaro, rispetto a quelli nell'Europa settentrionale;

la croceristica ha avuto negli anni recenti grande sviluppo a Venezia, tanto da farla diventare il primo "*home port*" crocieristico del Mediterraneo, con 661 attracchi nel 2012 e 1.775.944 passeggeri, con importanti vantaggi dal punto di vista economico e occupazionale;

nel corso degli ultimi decenni la laguna di Venezia sta subendo un preoccupante processo di erosione, dovuto a una perdita di sedimenti maggiore di quelli immessi dai corsi d'acqua. La laguna centrale, quella più colpita dal fenomeno, vede la profondità media dei suoi fondali passare dagli appena 49 centimetri nel 1901, ai 60 del 1932 per raddoppiare 30 anni

dopo e raggiungere i 146 centimetri nel 2003. Gli studiosi concordano nell'individuare la maggior responsabilità di tale processo negli interventi di scavo di canali profondi, in particolare del cosiddetto canale dei Petroli, e del continuo passaggio delle grandi navi, che fanno affiorare in superficie sedimenti che poi vengono trascinati fuori laguna dalle correnti di marea;

nel pieno rispetto del cronoprogramma, il sistema di dighe mobili MOSE sarà pronto nel 2016, e sarà in grado di proteggere Venezia e la sua laguna dalle acque alte; si dovrà decidere a quale altezza di alta marea chiudere le bocche di porto; in ogni caso, l'attivazione delle dighe mobili porrà ulteriori limiti all'accesso dei natanti alla laguna di Venezia, limitazioni che saranno tanto maggiori quanto più spesso si deciderà di alzare le paratie;

nel corso degli ultimi anni, vasti territori agricoli, industriali e residenziali del padovano, del veneziano e del vicentino sono stati colpiti da disastrosi eventi alluvionali, dovuti anche all'insufficiente smaltimento delle acque dei bacini del Brenta e del Bacchiglione;

considerato inoltre che:

il decreto "Clini-Passera" del 2 marzo 2012 ha disposto "il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda" e che tale divieto "si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento". Il decreto non si pronuncia sul fatto che le vie di navigazione praticabili alternative portino all'attracco delle grandi navi da crociera all'attuale stazione Marittima o a un approdo alternativo;

nell'incontro del 5 novembre 2013 fra i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti, il presidente della Regione Veneto, il sindaco di Venezia, il magistrato delle acque di Venezia, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, si è giunti ad un accordo in cui si legge, come da comunicato ufficiale della Presidenza del Consiglio dei ministri: "si è deciso di vietare il transito delle navi da crociera dirette o in partenza da Venezia per il canale di Giudecca, in attuazione del decreto Clini-Passera, e di prevedere una nuova via di accesso alla Stazione marittima, individuata nel canale Contorta Sant'Angelo, come diramazione del Canale Malamocco-Marghera. Nella valutazione di impatto ambientale di questa opzione saranno naturalmente considerate eventuali soluzioni alternative. Inoltre, in considerazione delle prospettive di sviluppo del porto di Venezia, centrate sulla piattaforma

d'altura e sulla bonifica e riconversione del porto di Marghera, si è deciso di promuovere una revisione del Piano regolatore portuale con l'obiettivo, tra l'altro, di definire e realizzare a Marghera siti alternativi rispetto all'attuale *terminal* crocieristico. In attesa della realizzazione della nuova via di accesso alla Stazione marittima, dalla riunione è emersa la necessità di mettere in atto al più presto misure efficaci per mitigare significativamente il traffico nel Canale di Giudecca. In particolare: (1) dal 1° gennaio 2014 dovrà essere vietato il passaggio nello stesso Canale dei traghetti, con conseguente riduzione del 25 per cento dei transiti davanti a San Marco e del 50 per cento delle emissioni inquinanti; (2) dal 1° gennaio 2014 dovrà essere ridotto fino al 20 per cento (rispetto al 2012) il numero delle navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tonnellate abilitate a transitare per il Canale della Giudecca; (3) dal 1º novembre 2014 dovrà essere definitivamente precluso il transito delle navi crocieristiche superiori a 96.000 tonnellate di stazza lorda. Andranno, infine, assicurate una riduzione dello stazionamento giornaliero massimo (non superiore a 5 navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tonnellate) e una contrazione dei passaggi residui nelle ore centrali della giornata, con concentrazione delle partenze e arrivi all'alba e al tramonto";

in conseguenza dell'accordo, nel 2014 i passaggi navali nel canale della Giudecca saranno del 44 per cento in meno rispetto al 2012, per l'esclusione completa dei traghetti, convogliati al *terminal* di Fusina, e per la diminuzione del 12,5 per cento delle navi da crociera;

la Giunta regionale del Veneto, con deliberazione del 10 dicembre 2013, ha richiesto l'inserimento dell'intervento denominato "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", nel comune di Venezia, tra le "opere strategiche" di cui alla legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo"), nel redigendo "XI allegato infrastrutture" del programma infrastrutture strategiche, quale integrazione con le seguenti specificazioni: ente aggiudicatore: Autorità portuale di Venezia; costo preventivato: 170 milioni di euro;

come da nota della Capitaneria di porto di Venezia dell'8 febbraio 2014, fatta pervenire al sindaco di Mira (e per conoscenza all'Autorità portuale di Venezia, al Ministero dei trasporti e al magistrato delle acque di Venezia), appare evidente che, in contrasto con quanto richiesto dal decreto Clini-Passera e dal comunicato della riunione del 5 novembre 2013, le possibili alternative all'attuale passaggio delle grandi navi per il canale della Giudecca siano state oggetto di gradi di approfondimento molto diversi. In

particolare, come indicato dalla Capitaneria di porto, l'opzione canale Contorta è stata assai approfondita, mentre quelle alternative (del passaggio per il canale retro-Giudecca, degli approdi a Porto Marghera e degli approdi nei pressi delle bocche di porto di Lido o di Malamocco) non sono state considerate in misura adeguata. Tutto ciò contrasta con il decreto Clini-Passera, dove l'autorità marittima veniva indicata come quella deputata a indicare la migliore soluzione alternativa, attraverso gli adeguati studi comparativi;

il 2 agosto 2013, la commissione di valutazione impatto ambientale ha approvato il progetto del *terminal* d'altura, oggi in attesa del via libera dal Cipe. L'opera, che costerà 2 miliardi e mezzo di euro, gran parte dei quali reperibili con meccanismi di *project financing*, - è stata inserita tra le infrastrutture strategiche della legge obiettivo. Il *terminal* d'altura verrà costruito a circa 8 miglia nautiche al largo della bocca di porto di Malamocco, in un'area dove i fondali hanno una profondità naturale di 20 metri, permettendo alle più grandi navi di oggi e di domani di toccare il porto di Venezia senza scavare ulteriormente i canali lagunari. Grazie alla nuova piattaforma il porto di Venezia sarà tra i pochi in Italia dove potranno attraccare navi da 20.000 TEU (superiori quindi alle più grandi oggi esistenti, ma in linea con quelle in fase di progettazione). Il *terminal* prevede una diga di 4 chilometri, 3 approdi d'altura e 90 ettari di *terminal* a terra: ci vorranno 7 anni e darà lavoro a 1.400 persone;

uno studio commissionato dalla Regione Veneto ha recentemente confermato l'opportunità e la fattibilità di un canale scolmatore sul tracciato del vecchio progetto di idrovia Padova-Venezia, già in gran parte espropriato a fini idraulici e già in buona parte realizzato, atto a convogliare in laguna parte dell'acqua del Brenta, a partire da Vigonovo, a sud-est di Padova. Tale canale avrebbe almeno quattro vantaggi: 1) proteggerebbe i territori del padovano e del veneziano dalle esondazioni del Brenta e del Bacchiglione, cui le opere a tutt'oggi previste non sono in grado di far fronte in caso di piene simili a quelle del 1966; 2) contrasterebbe i fenomeni erosivi che stanno interessando parte della laguna di Venezia, in particolare la laguna centrale; 3) garantirebbe un sollievo all'agricoltura del veneziano in caso di siccità; 4) potrebbe infine essere un passo importante verso la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia, economicamente valida in caso di costruzione del porto *offshore* dell'alto Adriatico. Per la realizzazione dell'opera (che costa 2-300 milioni di euro, ossia meno dei danni idraulici degli ultimi anni nelle sole province di Padova e Venezia) è possibile anche l'accesso a fondi europei, ma è necessaria un'azione concordata fra Regione Veneto e Stato centrale,

impegna il Governo:

1) ad accelerare le procedure per la realizzazione del porto *offshore* di Venezia e delle opere collegate, incluse: l'idrovia Padova-Venezia e le altre opere di canalizzazione interne alla pianura Padana e di connessi approdi fluviali; le opere atte a favorire l'integrazione fra il porto *offshore* e gli altri porti dell'alto Adriatico; le opere atte a favorire lo smistamento attraverso una linea ferroviaria dei *container*;

2) a favorire e accelerare la progettazione e la realizzazione del canale scolmatore fra Vigonovo (Venezia) e la laguna, in quanto opera fondamentale per la difesa idrogeologica della pianura veneta centrale e premessa indispensabile alla realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia;

3) a favorire, con tempi certi, e in ogni caso entro il mese di giugno 2014, la raccolta di documentazione (ambientale, logistica ed economica, con particolare attenzione ai costi) pienamente comparabile fra diverse soluzioni possibili per il mantenimento a Venezia di un *terminal* crocieristico competitivo a livello internazionale, fra cui: a) convogliare le grandi navi da crociera in stazione Marittima attraverso il canale Contorta; b) convogliare le grandi navi da crociera in stazione Marittima attraverso il canale retro-Giudecca; c) convogliare le grandi navi da crociera verso un approdo a Porto Marghera; d) realizzare per le grandi navi da crociera un approdo esterno della laguna, nei pressi di una delle bocche di porto;

4) ad effettuare la scelta solo dopo che "l'Autorità marittima, con proprio provvedimento, avrà indicato la soluzione alternativa", come previsto dal decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012, ma in ogni caso entro il mese di luglio 2014. La soluzione dovrà essere indicata alla luce delle comparazioni descritte;

5) a rivalutare, entro il mese di giugno 2014, il cronoprogramma per gli anni a venire stabilito nell'accordo interministeriale del 5 novembre 2013, tenendo conto del ridimensionamento dei passaggi nel canale della Giudecca già effettivamente attuato per il 2014, mettendo in atto tutte le azioni possibili per salvaguardare l'occupazione diretta e indotta del porto di Venezia;

6) a mettere in atto tutte le azioni necessarie per dare rapida attuazione alla scelta alternativa al canale della Giudecca per il passaggio delle grandi navi, affinché Venezia possa continuare ad essere un *terminal* crocieristico di primo livello.

INTERROGAZIONE SULLA TUTELA DEI DIRITTI UMANI IN RELAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DELLE OLIMPIADI INVERNALI DI SOCHI

(3-00665) (22 gennaio 2014)

LO GIUDICE, IDEM, ALBANO, ASTORRE, CIRINNA', D'ADDA, DIRINDIN, FEDELI, GIACOBBE, LUCHERINI, MANASSERO, MATTESINI, MIRABELLI, PEZZOPANE, PUGLISI, PUPPATO, RICCHIUTI, SOLLO, SPILABOTTE, TOCCI, VACCARI, ZANONI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri* - Premesso che:

il 7 febbraio 2014 inizieranno i giochi olimpici invernali a Sochi;

la Russia ha approvato nel gennaio 2013 una legge contro la propaganda omosessuale fortemente lesiva dei diritti umani fondamentali e delle libertà civili delle persone *gay*, lesbiche, bisessuali e *transgender* che ha suscitato sgomento nell'opinione pubblica internazionale ed è stata condannata pubblicamente dai *leader* politici internazionali;

recentemente è apparso sui *media* un appello rivolto al presidente Putin da parte di 27 premi Nobel che chiedono l'abrogazione della legge;

in Russia, la condizione delle persone LGBT è molto preoccupante, numerosi sono gli atti di violenza, bullismo e prevaricazione riportati dai *media*, senza che ci sia un intervento deciso di protezione da parte delle autorità competenti;

il presidente Barack Obama ha deciso che della delegazione ufficiale che rappresenterà gli Stati Uniti facciano parte due atlete dichiaratamente lesbiche. Per la cerimonia di apertura, il 7 febbraio, è stata scelta Billie Jean King, 70 anni, leggenda vivente del tennis con 39 titoli nel "Grande slam" e tra i primi protagonisti nel mondo dello sport a fare *outing*. Per quella di chiusura Caitlin Cahow, paladina dei diritti delle lesbiche nonché difensore della nazionale femminile di *hockey* su ghiaccio, vincitrice di ben 2 medaglie a 5 cerchi, l'argento a Vancouver 2010 e il bronzo a Torino 2006;

gli Usa hanno scelto di inviare a Sochi una delegazione senza esponenti di primo piano dell'amministrazione Obama, dopo che nelle ultime due Olimpiadi, a Londra e Vancouver, i capi delegazioni erano stati rispettivamente la *first lady* Michelle Obama e il vicepresidente Joe Biden;

molti capi di Stato e di Governo, fra cui Angela Merkel e David Cameron, hanno annunciato che non parteciperanno alla cerimonia di apertura in segno di protesta;

il Governo inglese ha deciso di inviare come un suo rappresentante a Sochi Maria Miller, il Ministro che ha recentemente fatto approvare la legge sui matrimoni tra coppie omosessuali;

considerato che:

Mario Pescante, già presidente del Coni e membro del Comitato olimpico internazionale (CIO), ha dichiarato alla stampa: "È assurdo che un Paese così (gli Usa, ndr) invii in Russia quattro lesbiche per dimostrare che in Russia i diritti dei gay sono calpestati. Lo facciano in altre occasioni. I politici approfittano dell'Olimpiade. Basta con queste strumentalizzazioni" accusando inoltre l'amministrazione Obama di "terrorismo politico";

a giudizio degli interroganti è assolutamente inopportuno che un membro italiano del CIO intervenga con dichiarazioni improvvide, gravi ed offensive su una questione che attiene alle buone relazioni fra l'Italia e gli altri Paesi della comunità internazionale e, in più in generale, alla politica estera del nostro Paese;

i giochi olimpici sono da sempre un'occasione di riflessione e di promozione dei diritti umani, della convivenza pacifica e del dialogo fra le nazioni;

l'Italia è sempre stata attenta alle questioni relative alla protezione dei diritti umani ed è firmataria della proposta di depenalizzazione internazionale dell'omosessualità, avanzata dai Paesi dell'Unione europea presso il Consiglio di sicurezza dell'Onu,

si chiede di sapere:

se il Governo ritenga o meno che le dichiarazioni di Mario Pescante siano in contrasto con la posizione assunta dall'Italia in relazione al rispetto dei diritti umani nel mondo e se non ritenga per questo di manifestare pubblicamente la distanza dalle posizioni di chi di fatto rappresenta l'Italia in un così importante organismo sportivo internazionale come il CIO;

se e in quali modi, anche in relazione alla mobilitazione internazionale e alle posizioni espresse da alcuni *leader* della comunità internazionale, il Governo italiano intenda esprimere il proprio dissenso e la propria preoccupazione per le pesanti violazioni dei diritti umani in Russia in occasione dello svolgimento delle olimpiadi invernali di Sochi.

INTERROGAZIONI SULL'ESIGENZA DI CONTINUITÀ NELLA LOTTA ALLA CRIMINALITÀ MAFIOSA

(3-00281) (29 luglio 2013)

SANTANGELO, MORRA, BERTOROTTA, BOCCHINO, BULGARELLI, CAMPANELLA, CATALFO - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

la legislazione antimafia italiana di recente è stata interessata da innumerevoli interventi normativi, spesso richiesti dalla prassi giurisdizionale e dalla società civile, che hanno portato il legislatore ad utilizzare in modo più efficace la leva del contrasto alla proprietà illecita o illecitamente conseguita, grazie ad interventi nel campo dei diritti patrimoniali;

notevoli sono stati gli sforzi degli organi inquirenti e brillanti i risultati raggiunti dalle forze dell'ordine che, sfruttando le conoscenze acquisite sul fenomeno mafioso dai propri investigatori, hanno portato, in particolar modo nel trapanese, ad importanti indagini patrimoniali sfociate nell'applicazione di misure di prevenzione antimafia;

ovviamente, non mancano le lacune che sollevano problemi interpretativi e che porranno ricorrenti dubbi agli organi giurisdizionali, ma a giudizio degli interroganti l'obiettivo di un sistema normativo "antimafia" può ritenersi conseguito, perché i vuoti normativi ed interpretativi riguardano solo aspetti specifici, come ad esempio la tutela dei terzi di buona fede, e non aspetti generali;

tuttavia oggi, se da un lato c'è un costante impegno a migliorare la legislazione antimafia italiana, dall'altro vi è la preoccupazione del frequente infittirsi degli intrecci delle organizzazioni mafiose con persone del mondo politico che continuano a negare di sapere, di essere state informate o di aver intuito alcunché su alcuni discussi personaggi;

sicuramente non bastano i magistrati, non bastano le forze dell'ordine per stroncare la criminalità organizzata ma occorre piuttosto, oggi più che mai, uno sforzo culturale del mondo politico per evitare che tutti quei soggetti che si sono sempre schierati e si sono impegnati nella lotta alla mafia si vedano costretti a dover abbandonare quell'incarico che con grande merito hanno ricoperto;

non si comprende infatti come quei soggetti che per anni hanno profuso la propria professionalità nel combattere il fenomeno mafioso possano oggi

correre il rischio di essere trasferiti in altri uffici per essere, paradossalmente, "allontanati dal fronte";

più volte gli interroganti hanno sostenuto che il silenzio su questi temi da parte di chi occupa cariche istituzionali non fa altro che rafforzare il sistema mafioso,

si chiede di sapere quali atti il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di tutelare le competenze acquisite dagli inquirenti sul fronte della lotta alla mafia ed evitare trasferimenti di funzionari e/o dirigenti che, dopo aver manifestato indubbie capacità investigative, in particolar modo in Sicilia, rischiano di essere spostati in uffici lontani dal fronte mafioso, vanificando in tal modo il loro operato e svilendo le competenze e gli sforzi profusi nella lotta alla criminalità organizzata.

(3-00290) (1 agosto 2013)

ORRU', PADUA, MINEO, BIANCO, SOLLO, SPILABOTTE, FABBRI, PAGLIARI, PARENTE, CAPACCHIONE, CIRINNA', MOSCARDELLI, LO MORO, LUMIA - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

è notizia delle ultime ore che il Ministro in indirizzo ha nominato il dottor Giuseppe Linares a capo del centro Direzione investigativa antimafia di Napoli. Il dottor Linares è attualmente primo dirigente della divisione anticrimine della questura di Trapani, già capo della squadra Mobile di Trapani;

il dottor Linares sarebbe chiamato a sostituire, a Napoli, il dottor Maurizio Vallone, appena promosso ad altro incarico di coordinamento all'interno del Viminale;

l'incarico che è stato conferito al dottor Linares è indubbiamente prestigioso e senz'altro è un riconoscimento per le capacità di un investigatore tra i migliori che ci siano sul campo in Sicilia occidentale;

per molti anni il dottor Linares ha guidato la squadra mobile di Trapani, colpendo uno ad uno gli autori di stragi e delitti, i responsabili delle connessioni tra mafia, politica e imprenditoria, conducendo un vero e proprio progetto investigativo che nel giro di pochi anni ha permesso di fare "terra bruciata" attorno ai latitanti. Egli ha ricostruito le storie e i fatti di mafia di tutta la provincia. L'arresto di *boss* latitanti condannati all'ergastolo come Virga, Mangiaracina, Sinacori, Bonafede, Milazzo, le varie fasi delle operazioni "Rino", "Prometeo", "Tempesta" e

"Peronospera" I e II e "Mafia Appalti" (per citarne alcune) sono a dimostrare i risultati, ottenuti con un'attività investigativa costante;

grazie al suo lavoro eccezionale, rigoroso e di squadra, con la specializzazione di saperi e competenze, sono stati assicurati alla giustizia numerosi presunti *boss* seguendo le tracce lasciate da appalti pilotati, truffe, corruzioni (in poco tempo ben 12 dirigenti di uffici tecnici sono stati arrestati per corruzione), scoprendo numerose casseforti occulte a disposizione del più pericoloso latitante Matteo Messina Denaro, considerato uno dei capi storici della mafia;

da notizie di stampa si apprende che diverse autorità giudiziarie siciliane, e in particolare il presidente della Sezione misure di prevenzione del Tribunale di Trapani, il procuratore generale di Palermo, il procuratore di Trapani, e vari pubblici ministeri, avevano dato apertamente segnali di gradimento affinché a Linares fosse affidato un incarico di prestigio in Sicilia. In questi giorni, del resto, si avvia alla conclusione uno degli ultimi processi al *clan* Messina Denaro, il *blitz* "Golem 2". Gli indagati, 14 in tutto, oggi sono processati dinanzi al tribunale di Marsala, e per loro i pubblici ministeri dottor Guido e dottoressa Sabella hanno chiesto oltre 200 anni di carcere. Un processo che per 7 udienze si è fermato ad ascoltare proprio l'ex capo della mobile di Trapani, dottor Giuseppe Linares, che rispondendo ai pm, ai difensori ed ai giudici, ha ricostruito la storia più recente del mandamento mafioso più importante al momento, quello di Castelvetrano, retto dal latitante Matteo Messina Denaro. Testimonianza che, come riportano anche i maggiori organi di stampa, ha fatto incassare al dottor Linares l'attestazione di stima del pubblico ministero della direzione distrettuale antimafia di Palermo dottoressa Marzia Sabella,

si chiede di sapere:

nonostante l'indubbio merito per la promozione conferita, se non risulti al Ministro in indirizzo che privare oggi un territorio come quello della Sicilia occidentale di un caposaldo dell'investigazione quale il dottor Linares non costituisca un pericoloso varco del quale potrebbe approfittare la criminalità organizzata;

se si ritenga che trasferire un funzionario così altamente esperto in altro territorio sia una scelta opportuna piuttosto che conferire allo stesso un prestigioso incarico investigativo nella zona di Palermo, o comunque in Sicilia, riconoscendogli le capacità, la competenza e la coscienza investigativa, consentendogli di continuare le indagini e utilizzare la sua memoria storica, insostituibile nella lotta alla criminalità organizzata sul

territorio siciliano, ed in particolare quello trapanese, feudo del più pericoloso latitante mafioso Messina Denaro.

INTERROGAZIONE SULL'OBBLIGO DI ISCRIZIONE ALLA CASSA NAZIONALE FORENSE PER TUTTI GLI AVVOCATI ISCRITTI ALL'ALBO

(3-00376) (19 settembre 2013)

PEPE, GIARRUSSO, CAPPELLETTI, BUCCARELLA, CATALFO, PUGLIA, BENCINI, PAGLINI, MOLINARI, VACCIANO - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

l'approvazione, a giudizio degli interroganti improvvida, della legge di riforma forense (legge 31 dicembre 2012, n. 247, recante "Nuova disciplina dell'ordinamento della professione forense") ha, tra l'altro, sancito l'obbligo di iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza e assistenza forense per tutti gli avvocati iscritti all'albo, indipendentemente dall'esercizio della professione con carattere di continuità e, conseguentemente, dal raggiungimento di determinati limiti di reddito;

la riforma comporterà che 56.000 avvocati, che non raggiungono redditi adeguati e che talvolta vivono al di sotto della soglia di povertà, non potranno continuare ad esercitare la professione, stante la previsione della corresponsione di un contributo parametrato ad un incasso di 17.000 euro all'anno, equivalente ad oltre 3.500 euro di contributi da versare all'ente;

la medesima previsione ha abolito la possibilità, sinora esistente, di iscrizione alla gestione separata dell'INPS ove, a fronte di un'aliquota di contribuzione più elevata, vigeva il sistema contributivo che permetteva di pagare i contributi solo su quanto effettivamente incassato dal professionista;

in un momento di grave crisi economica come quello che sta attraversando il Paese, questo enorme aggravio di costi comporterà la scomparsa professionale per decine di migliaia di avvocati, destinati ad incrementare il numero dei disoccupati,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda adottare le opportune iniziative normative al fine di rivedere i contenuti della riforma, onde scongiurare questa nuova emergenza economica e sociale, e convocare i vertici dell'ente previdenziale privato affinché si concertino, con le rappresentanze di tutti i soggetti interessati, forme di contribuzione meramente proporzionali al reddito percepito.