

**COMMISSIONE VIII**  
**AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**1.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020**

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE **PATRIZIA TERZONI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Labriola Vincenza (FI) .....	7
Terzoni Patrizia, <i>presidente</i> .....	3	Pellicani Nicola (PD) .....	4, 12
<b>INDAGINE CONOSCITIVA NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLA PROPOSTA DI LEGGE C. 1428 PELLICANI RECANTE « MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA LEGISLAZIONE SPECIALE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA »</b>		Rospi Gianluca (Misto) .....	7
<b>Audizione della provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone:</b>		Zincone Cinzia, <i>provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia</i> .....	3, 8, 11, 12
Terzoni Patrizia, <i>presidente</i> .....	3, 4, 7, 8, 11, 12	Zolezzi Alberto (M5S) .....	11
Benedetti Silvia (Misto) .....	7	<b>Audizione della Commissaria straordinaria per il MOSE, Elisabetta Spitz:</b>	
Brunetta Renato (FI) .....	5, 8	Terzoni Patrizia, <i>presidente</i> .....	13, 18, 21
Deiana Paola (M5S) .....	11	Benedetti Silvia (Misto) .....	16
		Brunetta Renato (FI) .....	17, 20, 21
		Pellicani Nicola (PD) .....	15, 21
		Spitz Elisabetta, <i>Commissaria Straordinaria per il MOSE</i> .....	13, 18, 20, 21

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani++ Europa: Misto-CD-RI-+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE  
PATRIZIA TERZONI

**La seduta comincia alle 16.05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione della provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone, nell'indagine conoscitiva deliberata nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1428 Pellicani, recante modifiche e integrazione alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Ringrazio la provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Cinzia Zincone, per la sua presenza e le cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego.

CINZIA ZINCONI, *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia*. Grazie soprattutto dell'interesse che si è sviluppato intorno all'area di Venezia.

Come provveditorato noi abbiamo ereditato le funzioni del Magistrato alle acque di Venezia, era un unico soggetto che poi è stato soppresso nel 2014. Come tale seguiamo quella che supponiamo sia un'opera ciclopica e di un'importanza fondamentale, che purtroppo non è potuta entrare in funzione — semplicemente perché non è pronta — nel novembre di quest'anno, ma che immagino tutti conosciate, quindi non mi ci soffermo, a meno che non ci siano domande particolari. È nominalmente al 93 per cento di realizzazione. Certamente negli ultimi anni ha subito dei rallentamenti. Lo dico perché molti di voi probabilmente avranno partecipato anche all'audizione che si è svolta circa un anno e mezzo fa, proprio sul tema del completamento del sistema MOSE. In questo periodo però abbiamo dato una decisa accelerazione che ci porterà a poter alzare, in caso di emergenza, le paratoie di tutte le barriere a partire da giugno/luglio di quest'anno.

Il sistema è interamente finanziato. Lo era già quando partecipò il provveditore Linetti un paio di anni fa e la realizzazione è prevista per il 2021. In realtà l'opera doveva essere completata — almeno nelle parti essenziali e con impianti provvisori — già a dicembre del 2018; questa data intermedia in effetti è saltata e in questo periodo stiamo tentando di recuperare il ritardo, sommando al completamento anche una fase di avviamento che è necessaria per poter attivare il sistema. È necessaria anche perché è quella che consente di mettere a punto le procedure non solo interne, i meccanismi di funzionamento — come si alzano e in quanto tempo le singole paratoie e le singole barriere — ma anche ciò che riguarda l'integrazione con tutti gli altri enti, primo fra tutti il porto e la

capitaneria di porto, ma anche le ambulanze o i vigili del fuoco, tutti i soggetti insomma che devono entrare nei protocolli e nelle procedure.

Oggi siamo qui per capire che cosa succederà dopo. Chiaramente si tratta di ragionamenti che hanno trovato delle risposte in questa proposta di legge che abbiamo davanti e che ci auguriamo possa costituire una base, soprattutto per quello che riguarda me, per un recupero delle competenze del Magistrato alle acque, con un nome che mi risulta sia ancora molto caro ai veneziani e — questo mi permetto di aggiungerlo io — con le stesse competenze che la storia gli aveva attribuito, quindi possibilmente senza ricorrere a ripartizioni di competenze che non si allineano con la forte integrazione che tutto ha in questo ambiente fragile, ma anche pesantemente modificato dall'uomo, che è la laguna di Venezia.

Io mi fermerei qui, perché non so esattamente su che cosa vi vogliate soffermare.

**PRESIDENTE.** Chiedo se vi sono deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**NICOLA PELLICANI.** Grazie presidente. Intanto devo dire che sono molto soddisfatto che si inizi a discutere nel vivo questa proposta di legge che è quanto mai attuale, soprattutto dopo i tragici eventi del novembre scorso che hanno visto un'alta marea eccezionale come non accadeva da cinquant'anni a Venezia. Nella settimana del 12 e nei giorni seguenti di novembre l'acqua alta ha infatti raggiunto un livello di 187 centimetri. Io credo che serva una rinnovata attenzione da parte del Governo e del Parlamento su questi temi e questa ne è un'occasione.

Entro subito nel merito con alcune domande, sapendo che questa proposta di legge viene approfondita attraverso l'indagine conoscitiva che abbiamo promosso all'indomani dell'acqua alta che ricordavo prima.

Attualmente le leggi speciali per Venezia sono quattro: la prima che guida, che è la 171 del 1973, poi c'è la 798 del 1984, quella

che ha previsto la realizzazione del MOSE e l'insediamento del « Comitatonone », questo comitato interministeriale a cui partecipano gli enti locali, tutti i soggetti interessati a vario titolo agli interventi su Venezia, che dall'84 è il soggetto che assume tutte le principali scelte che vengono adottate per la città. Poi ci sono la legge 360 del 1991 e la legge 139 del 1992, che sono leggi che in sostanza stabiliscono solamente dei meccanismi di rifinanziamento della legge speciale.

Sono passati molti anni nei quali non si è messo mano alla legge speciale e credo che per questo sia giunto il momento — anche perché i lavori del MOSE sono giunti al 93 per cento come anche lei ricordava prima — di procedere ad un aggiornamento della legge speciale, anche attualizzandola ai problemi nuovi che sono sorti della città. Credo che i capisaldi della prima legge speciale, della legge 171 del '73, restino sempre validi, ovvero che l'interesse e la salvaguardia di Venezia è un preminente interesse nazionale e che lo sviluppo socio-economico della città è altrettanto uno dei capisaldi della legge.

Quindi credo che questa proposta abbia la caratteristica di cercare di tenere insieme quello che io ho definito il « dossier Venezia », ovvero di affrontare in modo unitario tutti i problemi di Venezia che vanno da quelli della salvaguardia fisica, a quelli dello sviluppo socio economico, però aggiornati ai nostri giorni — la legge ultima risale a più di quarant'anni fa — coinvolgendo anche il tema della riqualificazione di un'area industriale sterminata come quella di Porto Marghera, di oltre 2000 ettari, e quindi il tema delle bonifiche e il tema dell'ambiente, solo per citare alcune delle questioni che vanno affrontate.

Questa proposta ha anche un'impronta più federalista e metropolitana, nel senso che tende a coinvolgere e a valorizzare il ruolo di tutti i soggetti che agiscono a vario titolo sulla laguna e, in particolare, io volevo fare alcune domande precise alla provviditrice alle opere pubbliche: intanto se il cronoprogramma del MOSE è confermato. Qui parliamo di vari cronoprogrammi, perché i lavori sono iniziati nel 2003. Dove-

vano finire inizialmente nel 2012, poi nel 2014, poi nel 2017, poi nel 2018, ora nel 2021. Questo almeno è quello che leggiamo sui giornali e che è stato dichiarato. Io volevo capire lo stato di avanzamento del MOSE e se il cronoprogramma — poi lo chiederemo anche al commissario Spitz — è confermato.

Abbiamo appreso dalle comunicazioni avvenute dopo l'ultimo « Comitatore » del dicembre/novembre scorso e poi successivamente dalle varie cabine di regia che si sono svolte in città, coordinate dal prefetto, che in giugno comincia una prima fase di avvio del MOSE e saranno alzate contemporaneamente tutte le quattro barriere. Comincerà quindi questa fase di avviamento. Però per convenzione a me risulta che siano tre anni di avviamento prima che il MOSE venga in qualche modo collaudato, certificato.

In questi giorni sono sorte polemiche che io avevo denunciato due anni fa in Assemblea per un blocco dei lavori, per un contenzioso permanente che sembrava esistere tra le aziende sopravvissute del Consorzio Venezia Nuova. Tutte le aziende che hanno costituito il Consorzio — mi riferisco in particolare alle principali, la Fincosit, la Mantovani e la Condotte, che sono le tre principali — sono tutte fallite in concordato, per cui adesso nel Consorzio lavorano i piccoli, quelli che prima lavoravano in subappalto, che però sostengono e denunciano il fatto — con varie lettere inviate ai Ministeri e tra i soggetti interessati — che non vengono pagate e per questo minacciano di bloccare i lavori.

Quindi da un lato c'è la assicurazione da parte del Ministero che i soldi ci sono, dall'altra il Consorzio non paga le aziende — così almeno pare — e questo si legge sui giornali. Questo ci preoccupa molto, anche se io credo che dirlo adesso comunque ha il valore che ha, perché il MOSE è un'opera pensata e ideata a metà degli anni Ottanta. Forse non si sarebbe mai dovuto realizzare. Non so se era l'opera giusta per Venezia, ma adesso che siamo giunti a più del 90 per cento dell'opera, questa va conclusa, anche se bisogna anche essere con-

sapevoli che non è l'opera salvifica di Venezia, forse da sola non basterà.

In questo senso, in questa proposta di legge che ho presentato, è prevista anche l'istituzione a Venezia, che è la città più emblematica dove realizzare un centro del genere, di un centro internazionale sui cambiamenti climatici. Questa disposizione è già stata approvata con un emendamento alla legge di bilancio, quindi già si può lavorare per realizzare questo centro e pensare a cosa serve a Venezia come interventi non invasivi come quello del MOSE, ma compatibili con l'ambiente della laguna per far fronte prima di tutto all'innalzamento dei mari su cui ci sono delle previsioni abbastanza preoccupanti.

Aggiungo solo un paio di cose: nella proposta di legge è previsto il ripristino del Magistrato alle acque, che è stato sciolto all'indomani dello scandalo del 2014. Io credo che sia stata una scelta sbagliata, in quanto non è che se in un ospedale i medici sbagliano una serie di operazioni, si chiude un ospedale, semmai si cambiano i medici. Quindi io credo che il Magistrato alle acque, che è l'istituzione più antica della città, che ha più di cento anni e che ha avuto un ruolo strategico in tutto il governo morfologico della laguna da sempre, vada ripristinato. Il secondo tema è quello della *governance*, ovvero nella mia proposta di legge è prevista un'agenzia dove sono compresi tutti i soggetti a vario titolo interessati alla realizzazione del MOSE per la gestione della manutenzione, ma anche per gli interventi di salvaguardia. Questo tema mi sembra diventato di grande attualità nelle ultime settimane e volevo sapere cosa ne pensa. Grazie.

RENATO BRUNETTA. Ringrazio la dottoressa Zincone per la sua presenza e anche perché mi ha dato modo di rincontrarla dopo tanti anni. Sì è vero, onorevole Pellicani, il Magistrato alle acque è del 1907 anche se la sua storia risale ai tempi della Serenissima ed era forse l'istituzione più importante per la salvaguardia, si direbbe oggi, di Venezia, perché era preposto all'equilibrio tra le attività antropiche e le attività commerciali e l'ambiente, in un contesto di sensibilità ambientalista *ante*

*litteram* da parte dei veneziani di allora. Su questo ripristino, rinascita o ritorno in vita del Magistrato alle acque mi vedo assolutamente d'accordo, come mi sono visto d'accordo con il collega Pellicani quando, all'indomani della grande e recente acqua alta del 12 novembre, avevamo pensato insieme di avviare in questa Commissione un'indagine conoscitiva.

Oggi mi felicito e mi congratulo con i colleghi componenti di questa Commissione, perché si dà il via a questa indagine conoscitiva sul « dossier Venezia » e in questa occasione si esamina anche la proposta di legge del collega Pellicani, tendente a rinnovare la nuova legge speciale.

Agli atti c'è il deposito anche di una mia proposta di legge, che penso verrà consegnata domani e che riproduce in parte un testo che io stesso avevo predisposto nel 2010 come Ministro incaricato per la legge speciale, dopo un'intensa attività istruttoria, proprio presso la sede del Magistrato alle acque di allora, che però per la fine del mio Governo allora non poté vedere la luce.

Dal punto di vista del merito noi dobbiamo gestire il « dossier Venezia », avendo riguardo da un lato al breve termine, che è quello del rifinanziamento, gestione e completamento del MOSE, in una transizione delicatissima che è legata alla fine della realizzazione di un'opera che, come ricordava il collega Pellicani, trae origine dal 2003, dagli inizi degli anni 2000 — quindi la fine di quest'opera, nei modi e nelle forme migliori ancorché in ritardo — e dall'altro all'avvio della fase successiva, vale a dire, quella della gestione e della manutenzione della stessa. Normalmente queste fasi sono le più delicate, perché viene meno di solito la spinta propulsiva della conclusione dei lavori e magari non si è trovato ancora il modello di gestione e di manutenzione dell'opera così realizzata, anche perché normalmente non è che finisce con un clic. La fine di un'opera è fatta di numerose code che richiedono ancora attività e poi richiedono gestione.

Su questo ci sarà modo di elaborare, attraverso la proposta di legge Pellicani — e, quando arriverà nei prossimi giorni, anche

quella firmata dal sottoscritto — questa difficile fase di transizione.

Io mi preoccupo in questo momento di realizzare quanto deciso — devo dire con grande intelligenza e con grande tempestività — dall'ultimo « Comitato », proprio perché queste decisioni garantiscono che dopo il 12 novembre ci siano risposte chiare, nette e tempestive e mi augurerei che la stessa chiarezza e tempestività si collocasse all'interno degli organi, ancorché commissariati, che sono preposti alla fase finale del MOSE stesso.

Mi rivolgo a lei, dottoressa Zincone, per raccomandarle un'azione di trasparenza in questa fase, di comunicazione e di trasparenza, perché non sempre questa enorme — io dico meravigliosa — opera ha avuto il bene della trasparenza e il bene della comunicazione. Gli italiani sono affamati di informazione. Purtroppo sono vecchio del mestiere, purtroppo ho messo mano anch'io alla legge del 1973, avevo 23 anni, il collega Pellicani era ancora le elementari ma io c'ero in qualche maniera, capivo qualcosa e davo una mano, però la pazienza degli italiani rispetto a un'opera che dura da così tanto tempo, che ha assorbito così tante risorse e che non si vede ancora funzionare, non è infinita.

Dico solo una cosa, lo dico a me stesso, ma lo dico ai colleghi della Commissione. Spesso si critica il MOSE e si dice: « Non si vede. È un'opera che non si vede. » I critici che usano questo argomento dovrebbero sapere che per legge non si deve vedere, nel senso che è un'opera che non deve essere visibile o meglio deve esserlo solo quando serve e cioè quando le paratoie si alzano e in caso di necessità. Quindi tutta la complessità dell'opera dovrebbe essere rappresentata, attraverso opportuna e corretta informazione e trasparenza, ivi comprese le fasi finali di bilancio dei pagamenti alle imprese, cioè tutto il complesso delle attività.

Mi rivolgo a lei, ma poi lo dirò lo stesso alla dottoressa Spitz: noi in questo momento abbiamo bisogno di trasparenza e informazione, nonché di efficienza burocratico-amministrativa e decisionale, proprio perché la pazienza degli italiani — che

hanno pagato tutto, stanno pagando tutto e continueranno a pagare tutto - non è infinita. Per questo io la ringrazio per la sua presenza qui. Spero che mi è accoglierete come componente ospite di questa Commissione per seguire il dossier Venezia assieme al collega Pellicani e assieme alla mia proposta di legge che spero possa essere utilmente abbinata alla proposta Pellicani proprio per i lavori di questa Commissione. La ringrazio, signor presidente.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la proposta di legge a prima firma Brunetta C. 2358, la Commissione sta ancora aspettando l'assegnazione; appena ci sarà l'assegnazione e se sussistono i presupposti regolamentari in base all'articolo 77 del Regolamento della Camera, sarà abbinata alla proposta di legge Pellicani, C. 1428.

SILVIA BENEDETTI. Ringrazio la dottoressa Zincone della sua presenza. Avrei alcune domande relativamente al fatto che a giugno è programmato il funzionamento delle paratoie. Vorrei capire qual è effettivamente la percentuale di avanzamento dei lavori, alla luce del fatto che, vedendo i cantieri, ad esempio agli Alberoni, non sembra; forse proprio per il fatto che il MOSE effettivamente nasce come opera sperimentale, perché rispetto ad altre dighe presenti nel mondo è sommersa, quindi ovviamente non si vede. Però rispetto a come sono i cantieri, volevo capire l'effettiva realizzazione dei lavori, anche perché lo scorso novembre il commissario Fiengo del Consorzio Venezia Nuova aveva detto che le percentuali del 93-95 per cento riguardavano la spesa e non lo stato di avanzamento dei lavori dell'opera. Quindi vorrei che ci fosse un chiarimento su questo.

Volevo sapere anche se avete in qualche modo affrontato la questione delle paratoie. Il problema non è solo farle alzare, quindi la questione dei compressori, ma è anche farle restare in posizione e qui entra la questione della risonanza, più volte denunciata, in condizioni meteomarine che diventeranno sempre più difficili.

Quindi volevo capire un po' se c'è uno stato dell'arte relativamente a queste due problematiche. Grazie.

VINCENZA LABRIOLA. Ringrazio anch'io la dottoressa Zincone per essere qui oggi e per darci il suo contributo. Porrò delle domande tecniche: per pulire le paratoie è stata costruita una macchina *ad hoc* chiamata «*jack-up*» che risulta essere guasta. Visto quello che è successo il 12 novembre a Venezia e stante che il bene di tutti è la protezione di questo gioiello italiano, vorremmo sapere se la macchina al momento è funzionante oppure no. C'è un problema, almeno a leggere, perché l'opera non si vede: non possiamo valutare lo stato di corrosione dell'opera stessa, perché è vero che sta in un ambiente marino, quindi anche per la manutenzione della stessa sembrerebbe ci siano costi elevati, proprio per quanto riguarda la manutenzione e, dalle ricerche che io ho fatto, sembrerebbe che l'unica soluzione per mantenere puliti, anche quando le paratoie si alzano, gli alloggi delle paratoie, sia quella di dotarsi di robot subacquei che però al momento non sono ancora stati ideati.

Altro problema che io ho rilevato nelle mie ricerche: parlavano della subsidenza, ovvero lo sprofondamento del fondale e quindi anche dell'opera stessa. Si calcolava che il fondale avrebbe avuto una subsidenza di 8 centimetri in cento anni, ma sembra, dai dati che io ho raccolto, che questa sua subsidenza si sia già verificata in due anni e mezzo, quindi gli 8 centimetri che erano stati calcolati in cento anni sono già stati raggiunti in due anni e mezzo. Questo cosa comporta e che impatto ha sull'opera stessa?

Anche io avevo letto le dichiarazioni del portavoce del Consorzio Venezia Nuova che smentiva che l'opera fosse conclusa al 94 per cento, ma diceva che quel dato si riferiva alle somme utilizzate dei finanziamenti, quindi la domanda è: a che punto è l'opera? Grazie.

GIANLUCA ROSPI. Volevo aggiungere solo qualche domanda un po' più specifica, perché è vero che sembrerebbe, almeno per quello che è stato detto, che l'opera è completa al 93 per cento, però volevo capire se è parzialmente utilizzabile o bisogna completarla tutta per essere utilizzata, perché anche questo è importante.

Quando si fanno questo tipo di opere e soprattutto queste opere infrastrutturali così complesse e innovative, la problematica principale riguarda la loro manutenzione. Volevo capire se è vero che è un progetto vecchio di vent'anni e, se era stato redatto un piano di manutenzione, quali costi sono previsti, quali sono questi costi di manutenzione, perché alla fine sono dei costi che vanno messi a bilancio annualmente.

Un'ultima domanda: le paratoie sono state progettate per quale altezza massima del livello della marea? Perché sembrerebbe, almeno da quello che ho letto, poi non sono entrato nello specifico del progetto, che la marea che abbiamo avuto lo scorso novembre era talmente elevata che l'acqua sarebbe comunque arrivata e avrebbe invaso le calli di Venezia. Almeno così è quello che ho letto. Volevo capire se fosse vero anche questo. Grazie.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre richieste chiedo alla provveditrice Zincone se intenda svolgere un intervento in replica.

**CINZIA ZINCONI**, *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia*. Quante ore ho?

**PRESIDENTE.** Pochi minuti...dopo la sua dobbiamo svolgere l'audizione della Commissaria Spitz.

**CINZIA ZINCONI**, *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia*. Do prima alcune informazioni d'ufficio e poi mi riservo, invece, come ultima cosa di rispondere all'onorevole Pellicani. Vado a rovescio.

Ho esattamente la simulazione di quello che sarebbe avvenuto il 12 novembre, se le paratoie fossero entrate in funzione. Sono comunque previste per un'altezza 3 metri, quindi 1 metro e 87 è molto al di sotto. L'altezza a cui si possono sollevare rappresenta una decisione politico-scientifica, se volete, ma non legata alla funzionalità del sistema.

Che cosa sarebbe successo? Avremmo cominciato a sollevare le paratoie circa alle sette e mezzo e a Punta della Salute invece di 187, avremmo avuto 113 centimetri, quindi non avremmo avuto tutti i danni che ci sono stati. Chiaramente non si potevano sollevare — questo deve essere chiaro, siamo stati tutti molto male a Venezia — ma era assolutamente impossibile, perché non c'erano le condizioni minime di operatività e di sicurezza.

Ci sono diversi cronoprogrammi che si stanno in questo momento sovrapponendo. C'è un cronoprogramma di cui parlavo all'inizio, che prevedeva la fine dei lavori nel 2018 e con gli impianti definitivi a giugno 2020, tempi che non sono ormai più rispettabili, ma che si conta di recuperare in qualche misura ponendo la consegna dell'opera, già collaudata, al 31 dicembre 2021. Cosa separava queste date tra loro? La differenza fra il 2018 e il 2021 è rappresentata da quei tre anni di avviamento di cui pure si parlava prima e che servono per mettere a punto una serie di cose tra cui il programma di manutenzione senz'altro, stabilire con credibilità i costi della manutenzione per i quali c'è una stima, ma certamente non c'è ancora un numero certo, e tutte le procedure necessarie per dire veramente che l'opera è collaudabile, funziona, risponde allo scopo di proteggere Venezia e le isole dall'acqua alta e quindi la fine dell'opera.

**RENATO BRUNETTA.** Acque alte eccezionali?

**CINZIA ZINCONI**, *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia*. Acque alte eccezionali fanno parte di un altro cronoprogramma, che è stato richiesto in modo specifico dalla commissaria e finalizzato evidentemente a evitare altri episodi come quello drammatico che abbiamo avuto a novembre, il quale prevede che a fine giugno 2020 ci siano le condizioni minime di funzionalità e sicurezza per poter sollevare tutte le barriere in caso di emergenza, pur non avendo completato evidentemente tutti i lavori pre-

visti, perché per esempio non ci saranno tutti i compressori.

Qualcuno ha chiesto notizie dei compressori. Ci saranno quelli che servono per sollevare le paratoie nei tempi previsti dal programma, perché le paratoie si possono sollevare anche adesso, ma con un solo compressore ci si impiega molto tempo e non si agisce in condizioni di totale sicurezza. Si avrà comunque quel numero necessario per poterle attivare. Non si avrà invece la ridondanza che in un'opera di questa dimensione è chiaramente necessaria. Quindi, abbiamo detto, 2021 per la fine della realizzazione del sistema e giugno di quest'anno per avere comunque quel tanto che basta per poter azionare le barriere in caso di emergenza.

Non è una novità assoluta, nel senso che già nel 2015, quando si pensava di terminare il MOSE nel 2016, si era previsto che il piano di avviamento prevedesse l'azionamento delle barriere proprio in casi di eventi meteomarinari significativi, quindi in casi di criticità, proprio per poter testare le barriere nei casi in cui le barriere servono davvero, ma questo credo che sia anche intuitivo.

Sulla percentuale: è chiaro che un po' diamo i numeri, perché la percentuale dipende anche da che cosa consideriamo che sia MOSE e che cosa consideriamo che non sia strettamente MOSE, quindi voi sapete che in realtà noi parliamo di sistema MOSE, ma consideriamo che la laguna è appunto una laguna. Il MOSE è soltanto l'ultima delle opere di difesa, delle opere di salvaguardia, ma certamente non è l'unica. Quindi questa percentuale varia anche in ragione di che cosa noi consideriamo. Nel cosiddetto « prezzo chiuso », ovvero in questa somma che è stata codificata dai « Comitati » dei famosi 5.493 milioni di euro, in realtà c'è certamente il sistema MOSE, ma c'è il servizio informativo, piuttosto che l'allestimento dell'arsenale, che allora sembrava essere qualcosa in più, ma è assolutamente necessario per la funzionalità dell'opera; c'è il piano Europa, ovvero quelle opere di compensazione che, in occasione della procedura di infrazione da parte della Commissione europea, sono state indivi-

duate per compensare su un piano ambientale la realizzazione del MOSE. Quindi dipende da che cosa noi mettiamo dentro o tiriamo fuori.

Questa ripartizione che c'era tra sistema di barriere, sistema arsenale, ma anche il piano morfologico non c'era all'interno dei 5.493 milioni di euro, ma c'era comunque il piano Europa — e quindi in parte anche questo —, parte dell'inserimento architettonico, non c'è dentro il piano paesaggistico e non c'è dentro l'avviamento. Quindi insomma dobbiamo sempre prenderli un po' con elasticità questi numeri.

Costi della manutenzione: i conti ad oggi si aggirano intorno ai 100 milioni. Non credo di dire una cosa nuova, perché ho visto che questo vi era già stato riferito anche da più fonti, però che cosa rappresentano? Normalmente i costi di manutenzione di un'opera si calcolano come una percentuale sul costo dell'opera stessa e poi si fanno altre considerazioni: quanto personale serve, qual è la situazione specifica, eccetera. Quindi supponiamo, in base a tutti questi ragionamenti che abbiamo fatto, che si dovrebbero aggirare intorno ai 100 milioni annui, compresa la manutenzione.

Le criticità: il *jack-up* funziona. Aveva effettivamente un problema che è stato risolto e quindi è funzionante. Al *jack-up* si aggiunge oggi quella che noi chiamiamo « cavalletta », che è una cosa un po' più semplice, ma che comunque ha permesso di posare un gran numero di paratoie, quindi abbiamo questi due mezzi.

Per quanto riguarda la corrosione: il problema è emerso. Si sono effettivamente corrosi alcuni elementi metallici. Stiamo lavorando su questa criticità, nel senso che non influisce certamente sul funzionamento del sistema. Io l'ho anche vista con i miei occhi e tutto sommato mi sembra, almeno visivamente, piccola cosa. Inciderà piuttosto, secondo un rapporto del RINA, sulla durata dei materiali e quindi è un problema che si potrà porre comunque tra molti anni e sul quale stiamo lavorando. Pensiamo anche che sia uno di quei temi, di quelle risposte che possono anche variare col tempo, perché abbiamo visto che nel corso di questi anni ci sono dei miglio-

ramenti che sono dovuti al progresso scientifico, e parlo per esempio della verniciatura delle paratoie. Ancora ci sono dei margini di miglioramento. Oltre che ai materiali la corrosione è dovuta anche l'effetto dell'ambiente nel quale si trovano gli elementi. È chiaro che è un ambiente terribile, quello sottomarino, però è influenzato molto anche dal sistema di aereazione e condizionamento. Questi sistemi hanno subito dei ritardi per cui alcuni materiali, soprattutto quelli che sono stati posti *in loco* prima, hanno subito delle criticità proprio a causa di questa mancanza di condizionamento. Poiché questo sistema comunque è già stato affrontato, è già stato risolto, seppur con un'areazione provvisoria, contiamo anche sul fatto che è una criticità che probabilmente andrà a risolversi per conto proprio, ma comunque come criticità non si pone adesso, si porrà negli anni a venire.

Subsidenza: le lagune sono per loro natura degli ambienti nei quali l'uomo deve intervenire, perché altrimenti, se c'è un apporto eccessivo, normalmente da parte dei corsi d'acqua, diventano dei bracci di terra; se invece il bilancio dei sedimenti è negativo, si allagano e diventano dei bracci di mare. Faccio questo discorso perché la subsidenza c'è, però in questo momento la risposta che stiamo cercando di dare consiste nel cercare di non perdere più sedimenti, quindi di riutilizzare i sedimenti della laguna di nuovo in laguna.

Voi sapete che questo è oggetto del cosiddetto « protocollo fanghi » che ha cambiato nome. Non si chiama più « protocollo fanghi », a indicare appunto un rifiuto, ma si chiama adesso « protocollo sedimenti ». Il protocollo sedimenti è stato approvato da tutti gli enti competenti sul territorio, è attualmente in fase di valutazione da parte dell'Istituto superiore di sanità, valutazione che però contiamo di avere in breve tempo, perché — avendo già visto delle versioni precedenti — non abbiamo motivo di dubitare che lo approverà. Questo consentirà di limitare questo fenomeno, riutilizzando i sedimenti in base allo scavo, alla manutenzione dei canali, a tutto ciò che si fa in laguna, secondo il principio del non peggioramento,

ovvero i fanghi vengono depositati in luoghi senza la possibilità che i luoghi di destinazione possano peggiorare a causa dell'apporto di nuovi sedimenti.

Il tema della subsidenza ci porta però anche all'altro argomento che toccava l'onorevole Pellicani sul centro di studi internazionali sui cambiamenti climatici, che è certamente un'iniziativa che va sostenuta e integrata con il sistema MOSE. È vero che, insieme con queste previsioni che noi dobbiamo fare nel brevissimo periodo, agganciarci anche a quest'ottica, che invece è di lungo periodo, è veramente una sfida. Ora io non vorrei dire delle cose forse in modo prematuro, però la mia personale attenzione su questo è di cercare di appoggiare, anche attraverso le nostre competenze, questo approfondimento e magari anche non solo su questo, questa ricerca, che oggi è soprattutto basata sulla capacità di fare rete e sulla capacità di mettere insieme competenze che possono essere anche lontane tra loro, magari con dei programmi di recupero edilizio e cose di questo genere.

Staremo vicino a questa iniziativa in tutti i modi in cui possiamo, perché crediamo che possa riqualificare anche la presenza sul territorio veneziano, che oggi magari tende ad essere turismo « mordi e fuggi » e che invece crediamo possa diventare una presenza più qualificata, sostenuta di più sul piano della conoscenza e della ricerca. Questo per formazione mi sta particolarmente a cuore, ma credo che possa essere anche condiviso, quindi personalmente farò di tutto per appoggiare questa iniziativa che è concreta, ma anche altre che possono essere individuate.

Su questo stiamo anche cercando di sperimentare, con il comune di Venezia, la possibilità di fare una programmazione comune. L'abbiamo sperimentata adesso per gli interventi di emergenza. Credo che il sindaco possa essere d'accordo nell'ampliare questa sperimentazione. Ne parlo perché credo che sia molto collegata al tema della *governance*. Probabilmente qui non si tratta di fare la guerra per accaparrarsi una competenza. Si tratta di tenerle insieme tutte queste competenze, ma anche di sapere lavorare insieme. Cioè se una

legge ci potesse dare delle regole per lavorare insieme... probabilmente sono regole che vengono anche, non voglio dire dalle attitudini individuali, ma che devono essere regole di comportamento delle istituzioni. Questo credo che possa essere sostenuto da chi le governa le istituzioni, ma anche forse con un supporto normativo. Credo che le regole per lavorare, che la chiave sia effettivamente lì, saper lavorare insieme.

Per essere più precisa sul tema della *governance*, credo che oggi sappiate che essa è garantita da un « Comitatore ». Questo « Comitatore » probabilmente è un po' troppo lontano visto dall'amministrazione, visto dal territorio. Forse una sorta di « comitato » più territoriale e anche più legato a compiti precisi... Per esempio nella proposta di legge vedo l'approvazione dei piani. Credo che i programmi debbano essere condivisi il più possibile. Certo è che l'unicità di responsabilità rispetto all'attuazione di un piano è anche poi la garanzia che questo piano funzioni, che si realizzi e che sia fatto con efficienza ed efficacia, non si perda poi tra i rivoli di mille responsabilità. Quindi torniamo ancora una volta alla proposta di legge, dove credo che siano presenti tutti gli elementi per poter andare avanti.

Quello che va rimarcato è un programma partecipato e poi un'amministrazione, invece, responsabile. Qui non posso che tornare a fare una difesa anche d'ufficio, se volete: crediamo che la laguna sia un *unicum* molto integrato, non possiamo dividere le competenze fra più enti. Piuttosto questi enti facciamoli partecipare alla *governance*, impariamo a lavorarci, facciamo un piano comune, però poi probabilmente dovrebbe essere il Magistrato alle acque ad attuarlo.

**PRESIDENTE.** Ho altri due colleghi iscritti a parlare, ai quali chiedo di essere brevi, dal momento che la commissaria Spitz sta aspettando da più di un'ora di svolgere l'audizione programmata.

**ALBERTO ZOLEZZI.** Grazie. Volevo chiedere eventualmente se può fare un commento su quello che stava per succedere

pochi giorni prima dell'alluvione di novembre, dove si discuteva in vari ambiti istituzionali a Venezia di ampliare e approfondire alcuni canali per l'accesso ad alcune imbarcazioni, in particolare legato al Porto Petroli. So che poi si era parlato pubblicamente di ridiscussione di questo piano: se è stato discusso, se si pensa invece di continuare a scavare i canali e se lei ritiene che questi canali, studiati per un traffico importante di merci e anche di passeggeri, possano fare parte del problema che il MOSE forse non riuscirebbe a ovviare del tutto. Grazie.

**PAOLA DEIANA.** La dottoressa rispondeva ai colleghi che hanno fatto le domande sulle percentuali, quindi cosa considerare MOSE e cosa non considerare MOSE. Per quanto mi riguarda, per carità, virtuosissime le azioni di informazione e così via, però io credo che per salvaguardare la laguna e per salvaguardare Venezia città bisogna dare un'accelerata a quello che è il cronoprogramma relativamente alle acque alte eccezionali, quindi, le chiedo: la percentuale di realizzazione perché si raggiunga questo obiettivo, a che punto è? Grazie.

**PRESIDENTE.** Se non ci sono altre domande, lascio la parola alla dottoressa Zincone

**CINZIA ZINCONI,** *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia.* Per quanto riguarda i canali: il discorso che si faceva prima riguarda soprattutto il bilancio dei sedimenti. È chiaro che la manutenzione dei canali serve per poter permettere spostamenti, collegamenti, eccetera. Su progetti specifici che in questo momento mi pare siano più che altro allo studio, io non sono in grado di rispondere, per cui le posso fare giusto un discorso generale che magari vi risparmio per questioni di tempo.

Per quanto riguarda le percentuali: in realtà il 93 per cento si riferisce alla spesa sul MOSE, però siamo sempre lì, ci vuole molta cautela nel dare questi numeri, per-

ché io vi posso dire che la gran parte degli impianti sarà terminata contrattualmente non, purtroppo, a giugno, ma verso ottobre o novembre di quest'anno. Ora di qui ad allora, se spenderemo dieci o cento milioni... sono percentuali che ballano, però le scadenze sono quelle. Questa percentuale può sembrare: « Allora avete finito. » Rispetto al MOSE, sì certo, abbiamo finito. Considerate che è talmente grande quest'opera, è talmente complessa, è talmente tanto tutto quello che non si vede a partire proprio dalle fondazioni dei cassoni che magari quando si dice 93 per cento, può ancora mancare tantissimo, quindi è questo che vorrei sottolineare, che sono sempre percentuali da prendere un po' con le molle.

NICOLA PELLICANI. Un'integrazione: perché qui voi siete molto determinati, mi pare, nel cronoprogramma a dire: « si finisce ». Mancano delle opere poi che sono anche un po' sofisticate e da difficili da realizzare. In realtà sono difficili da quantificare le spese ma anche i tempi. C'è però questo tema che ponevo prima, cioè che da un lato le imprese che stanno realizzando i lavori sostengono che non vengono pagate dal Consorzio e minacciano di sospendere i lavori, di fermarli. L'hanno detto anche pubblicamente, hanno mandato lettere, come dicevo prima. Voi siete la stazione appaltante, giusto? Il Consorzio Venezia Nuova è un soggetto che ha in regime di concessione la realizzazione del... voi dite che i soldi ci sono e che vengono pagati regolarmente. Forse allora è il Consorzio che non paga le aziende. Bisogna capire e fare chiarezza su questo, perché lo stesso tema l'abbiamo affrontato quasi due anni fa con il provveditore Linetti e sembra di essere allo stesso punto. Allora se c'è questo contenzioso, siamo sicuri che i lavori finiranno?

CINZIA ZINCONE, *provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli-Venezia Giulia*. Mi scusi, mi ero dimenticata di questa cosa che pure avevo segnato, che riguarda anche tutte le polemiche di questi giorni. Noi siamo un'amministrazione dello

Stato. L'amministrazione dello Stato è necessariamente garantista, nel senso che spende soldi dei cittadini e quindi è giusto che li spenda secondo certe regole. Queste regole prevedono due cose sostanzialmente: che si paghi a SAL, quindi a stato di avanzamento lavori e in più è prevista la possibilità di un'anticipazione come da codice degli appalti per permettere che i lavori si avviino, che si avviino i singoli interventi. Quindi noi abbiamo concesso anticipazioni già date, già corrisposte con generosità, nel senso che non le abbiamo date sui singoli interventi, ma le abbiamo date sulle convenzioni. « Convenzioni » significa un pacchetto di interventi che corrispondono a un certo stanziamento, a una certa cifra. In più non siamo fautori del ritardo nel pagamento dei SAL. Siamo piuttosto nei tempi.

Probabilmente in questo momento queste regole vanno un po' strette, quindi molte attività non sono propriamente a SAL, sono dei rimborsi. Anche qui abbiamo deciso, grazie a un atto che abbiamo sottoscritto un paio di anni fa, di anticipare tutto quello che serve per la messa in funzione dell'opera e per completarla, quindi di dare la massima priorità al completamento, salvo poi verificare a chi spettasse veramente il costo. Quindi è una grande responsabilità che si è presa l'amministrazione. L'atto è regolarmente registrato alla Corte dei conti, quindi non ci sono forzature in questo senso. Altri ritardi non sono dovuti a noi.

Sono dovuti forse ai meccanismi previsti. Forse il meccanismo del SAL non è particolarmente adatto in questo periodo? Può darsi, però noi non abbiamo altre modalità. La presenza della nomina di una commissaria ci può aiutare? Sì, ci può aiutare. Ci sta aiutando molto e cercheremo di sperimentare altre vie, però certamente nulla è addebitabile a ritardi dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, ringrazio la dottoressa Zincone per il contributo offerto alla Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

**Audizione della Commissaria straordinaria per il MOSE, Elisabetta Spitz.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della Commissaria straordinaria per il MOSE, Elisabetta Spitz, nell'indagine conoscitiva deliberata nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1428 Pellicani e recante modifica e integrazione alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Ringrazio quindi la Commissaria Spitz per la sua presenza e le cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

ELISABETTA SPITZ, *Commissaria straordinaria per il MOSE*. Buonasera a tutti. Ringrazio per questa opportunità. Faccio immediatamente una premessa alla mia attività, perché come voi sapete, la nomina del commissario straordinario è avvenuta molto recentemente. Il decreto di nomina è stato registrato il 6 dicembre del 2019 e la nomina è avvenuta, credo, anche a seguito degli eventi che si sono verificati nel mese di novembre a Venezia. La nomina del commissario deriva da una norma primaria, che è la legge n. 32 del 18 aprile 2019. In particolare, l'articolo 4 prevede l'istituzione in varie situazioni di commissari straordinari o interventi sostitutivi rispetto alla conclusione/gestione di opere di particolare importanza.

Al comma 6-*bis* è detto che per la prosecuzione dei lavori di realizzazione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della laguna di Venezia, noto come Sistema MOSE, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle infrastrutture, d'intesa con la regione Veneto, sentiti i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e attività culturali eccetera, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto è nominato un Commissario straordinario incaricato di sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera. A tal fine il commissario può assumere le funzioni di stazione appaltante

e opera in raccordo con la struttura del provveditorato interregionale.

Direi che questo è il punto centrale che riguarda la nomina del commissario straordinario e i poteri che sono stati attribuiti al commissario straordinario. Aggiungo che l'allegato A del decreto di nomina specifica molto puntualmente quali sono le competenze che sono affidate al Commissario straordinario. Innanzitutto il Commissario straordinario sovrintende alla predisposizione del piano di avviamento dell'opera, al completamento degli impianti per il funzionamento delle barriere mobili già installate — e vengono sinteticamente elencati una serie di impianti —, al corretto funzionamento delle conche di navigazione, in particolare della porta nella bocca di Malamocco, alla formazione e all'addestramento delle squadre operative addette alla movimentazione, alla verifica della tenuta delle varie parti funzionali al sistema delle tubazioni per il sollevamento, all'eliminazione delle criticità che dovessero essere rilevate, al miglioramento del sistema previsionale e al completamento della sala operativa, al collaudo integrato e prestazionale del Sistema MOSE, all'organizzazione informatizzata dei manuali e dei piani di manutenzione necessari per la gestione del MOSE, alla gestione della fase di avviamento comprendente tra l'altro la definizione delle procedure per il sollevamento, la definizione delle linee guida per la manutenzione, il completamento dell'organizzazione delle banche dati e la finalizzazione del piano morfologico.

Come vedete i compiti attribuiti al commissario sono tutti compiti che guardano al funzionamento del MOSE e traggono un periodo di tempo che va molto oltre il funzionamento, oggi previsto in emergenza, delle paratie, ma prevede un'attività di coordinamento e monitoraggio della fase di avviamento e soprattutto della fase di gestione ordinaria del MOSE.

Questo significa che il tema della gestione e dei costi di manutenzione e delle competenze in questo campo è attribuito al commissario, che deve in qualche modo governare questo processo dall'avvio del-

l'innalzamento delle barriere fino alla messa a regime.

Su questo io vorrei subito soffermarmi e spiegare che nella proposta di legge ho trovato all'articolo 5 una proposta di nomina di una struttura sul genere di quella commissariale: credo che a questo punto questa struttura commissariale sia stata già realizzata e fa ben parte della nuova legge speciale, ma credo che la previsione di commissari straordinari per determinate opere supera la previsione contenuta nella proposta di legge, che può essere in qualche modo raccordata con la legge che è già operante.

Per quanto riguarda le attività che sono di competenza del commissario, io vorrei specificare che in questo breve periodo in cui c'è stato l'avvio delle attività, l'attività sulla quale principalmente mi sono concentrata è capire e poi strutturare un cronoprogramma che fosse in grado di intercettare dal prossimo autunno eventuali situazioni di emergenza.

L'ha detto prima di me la dottoressa Zincone: a partire dalla fine di giugno le barriere saranno tutte utilizzabili in coordinamento fra loro. Su questo è stato fatto un grande sforzo organizzativo, perché voglio ricordare che la *control room*, che è la sede dove vengono governate e gestite le barriere, a giugno non sarà pronta e quindi per poter comunque in emergenza utilizzare e far movimentare le barriere si è trovato un sistema suppletivo o comunque temporaneo che prevede il funzionamento di ogni singola barriera.

Avremo, quindi, quattro squadre operative che faranno funzionare le barriere in caso di emergenza e in tutti quei casi in cui è prevista la movimentazione, per fare le sperimentazioni necessarie da qui alla conclusione dei lavori e al collaudo finale. Parallelamente queste quattro squadre sono coordinate, anziché dalla *control room*, da un sistema che verrà allestito nei prossimi due mesi, una sorta di ponte radio che riuscirà a rendere concomitanti le attività delle quattro squadre.

Ovvio che alla conclusione dei lavori sarà completata la *control room*, tutti i *software* saranno completati e questa fase

transitoria di gestione tramite ponti radio sarà sostituita poi dalla *control room* che gestirà da un unico punto tutte le quattro barriere.

Per poter consentire l'attivazione delle quattro barriere è stato necessario anche fare una verifica puntuale della disponibilità di risorse già addestrate per poter movimentare le barriere. Queste risorse oggi, a febbraio, non sono ancora del tutto disponibili. È stato avviato un piano di formazione di altro personale che dovrà essere pronto per movimentare le barriere a regime. Il completamento della formazione si concluderà nel mese di maggio. Questa è una delle ragioni per cui si è ritenuto opportuno far coincidere il sollevamento, attivare le barriere, non prima di giugno.

Parallelamente tutte le opere delle gallerie principali saranno concluse e quindi a partire dal mese di luglio sarà possibile avere le gallerie principali sottostanti perfettamente funzionanti. Mancherà il completamento di opere superficiali e mancherà il completamento delle cosiddette « gallerie complementari » o dove è prevista la ridondanza, cioè quelle gallerie che entrano in funzione nel momento in cui ci dovesse essere un qualsiasi problema alla galleria principale.

Abbiamo anche parallelamente avviato uno studio che è ancora in corso di perfezionamento per verificare la possibilità di movimentazione delle barriere anche non tutte insieme, quindi se è possibile prevedere una mitigazione delle maree anche attraverso l'apertura di una parte delle barriere, non tutte. Questo per favorire una maggiore flessibilità di gestione delle barriere, perché voi sapete che, nel momento in cui le barriere sono chiuse, il porto, che è un porto regolato, ne ha un danno non indifferente, perché ovviamente le navi o stanno dentro o stanno fuori, ma certo durante quelle ore non possono passare.

Quindi poter avere anche un effetto di mitigazione attraverso le barriere, non tutte aperte contemporaneamente, è un altro aspetto che abbiamo cominciato a studiare per capire quali sono gli effetti di mitigazione che si possono ottenere in determinate condizioni di marea e di vento, perché

non in tutte le condizioni di marea o di vento questa mitigazione è attuabile.

A valle di queste attività si sta cominciando a ragionare su un piano di avviamento e un piano di manutenzione, premesso che l'avviamento - come ha detto anche la dottoressa Zincone - è già in corso, perché le prove che si stanno facendo sono prove che fanno parte della fase di avviamento. Dalle prove stanno emergendo dati molto interessanti e molto importanti per la gestione del sistema complessivo, quindi le prove hanno un effetto molto importante per la gestione futura del sistema barriera.

Devo dire anche che tutta questa anticipazione delle prove che si sta facendo in questo momento è anche un'anticipazione che sarà molto utile alla commissione di collaudo tecnico funzionale, che, come sapete, ancora non è stata nominata, per poter avere tutti quegli indicatori attraverso le prove che si stanno facendo in questo periodo. Quindi io ritengo che questa attività sarà quanto mai preziosa per la commissione di collaudo, perché potrà avere elementi già misurati in anticipo rispetto alle prove che la stessa commissione dovrà eseguire ed effettuare.

Nei prossimi mesi sarà anche avviato uno studio molto approfondito sul piano di manutenzione, perché io ritengo che sia molto importante capire se la manutenzione di un'opera mobile in acqua debba avvenire con frequenze, tempi e modalità che forse sono un po' diverse dalle manutenzioni di altre opere, quali dighe eccetera, perché siamo dentro un ecosistema, dentro un microclima particolari e in condizioni gestionali più complesse di una normale opera idraulica.

Direi che questi sono i primi atti che sono stati avviati. Io ho nei miei adempimenti la responsabilità di rendere alle amministrazioni da cui dipendo una relazione trimestrale che renderò ogni trimestre per poter anche dare conto dell'avanzamento delle attività e delle responsabilità attribuite al commissario. Ovviamente sono qui per le domande.

NICOLA PELLICANI. Grazie. La ringrazio, perché credo che sia la prima audi-

zione in un'istituzione che lei rende da quando è stata nominata Commissario straordinario per il MOSE.

La prima questione che secondo me andrebbe un po' chiarita è questa. Rispetto alla precedente audizione parliamo solamente dell'opera. In relazione ai lavori dell'opera noi abbiamo il provveditorato alle opere pubbliche, abbiamo il Commissario straordinario e abbiamo i tre commissari al Consorzio Venezia Nuova, perché erano due e sono stati integrati con il terzo commissario che si era dimesso un po' di tempo fa. Io volevo capire: il Provveditorato è la stazione appaltante, il Consorzio è il soggetto che realizza l'opera in regime di concessione e lei sta in mezzo con quali poteri? O sta in alto? Io volevo capire questo. Anche in relazione alle polemiche che ci sono state recentemente a Venezia su un presunto o effettivo blocco dei lavori - si tratta di un tema che avevamo affrontato già un anno e mezzo fa, come dicevo nella precedente audizione - le aziende, le imprese sostengono di non essere pagate dal Consorzio per i lavori che hanno svolto. Il Provveditorato sostiene che loro - l'ha ribadito prima anche il provveditore - rispettano il SAL (lo stato di avanzamento dei lavori) interpretandolo per di più - lo diceva la provveditrice - anche con una certa generosità. Ha usato questa espressione. Io volevo capire come stanno le cose e quali sono le sue competenze di intervento per poter risolvere questa questione che sta diventando un vero e proprio contenzioso - pare di capire - con le imprese che lavorano.

Poi ne approfitto per fare altre due domande rapide: adesso stanno continuando i test di sollevamento delle singole barriere e mi sembra che il Provveditorato si accollerà i costi. Questo ho letto, anche se poi non è detto e potrebbe essere oggetto anche questo di un contenzioso. Ogni test sono circa 30.000 euro, credo.

Vorrei sapere, anche a proposito di questo: quando verranno sollevate in caso di alta marea tutte e quattro le barriere, che costi ci saranno ogni volta che scatterà questa esigenza, che potrebbe verificarsi molto spesso. C'è la convenzione, ormai da

tanti anni, per cui dovrebbero scattare a un metro e dieci. Non è detto. Non è scritto da nessuna parte, però questa è la convenzione ormai assodata e questo pare sia il livello a cui dovrebbe scattare il MOSE.

Prima lei ha parlato anche dei problemi di operatività del porto che questo comporterà, perché quando si alzano le barriere, ci saranno difficoltà di accesso al porto, però ci sono le conche di navigazione per questo. Volevo sapere anche lì se c'erano stati dei problemi nella costruzione delle conche di navigazione.

Un'altra cosa: si è sempre stimato che doveva essere fatto — lo ha già detto in premessa — il piano di manutenzione. Prima lei citava l'articolo 5 della proposta sull'agenzia: non è superato, perché questo è previsto una volta che il MOSE entrerà in funzione, quando si presume che il Commissario cesserà di svolgere il suo incarico, perché una volta realizzata l'opera... mentre l'agenzia serve proprio per gli interventi per garantire la manutenzione. Dovrà nascere un soggetto per la manutenzione e per gli interventi di salvaguardia. Io pensavo all'interno di questa proposta che poi però ovviamente è aperta a tutte i vari contributi e sollecitazioni.

Dicevo dei costi del piano manutenzione: perché probabilmente quello che bisognerà introdurre in questa legge è anche un finanziamento annuale, non solamente per garantire il funzionamento del MOSE, ma anche per garantire tutti gli interventi diffusi in città. Da più parti si rivendica che ci sia un finanziamento continuo, perché altrimenti l'ultimo « Comitatore » ha stanziato ulteriori 60 milioni, a fronte anche di un clima di grande emotività, però non è che possiamo... Ci vuole la garanzia di una continuità su questo, quindi nella legge probabilmente — mi rivolgo anche ai colleghi — dovremmo prevedere anche delle forme di finanziamento costante.

Io prevedevo anche di sperimentare — dove se non a Venezia che c'è già una legge speciale? — anche delle forme di federalismo fiscale su questo. Questo lo vedremo strada facendo.

L'altra questione puntuale riguarda, sempre in tema di manutenzione, il sito dove

svolgere la manutenzione delle paratoie. Si era a lungo parlato in passato dell'area Pagnan in cui so che lei — ho letto sui giornali — è andata a fare un sopralluogo recentemente, che è di proprietà del Consorzio. Poi il Consorzio sostiene di averla ceduta al demanio. Io non lo so, ho fatto anche su questo un'interrogazione a settembre del 2018, ma non ho mai ricevuto risposta. Il precedente provveditore aveva cambiato il progetto, l'idea originaria era di realizzare la manutenzione delle paratoie all'arsenale, dicendo che in base a una valutazione costi benefici — che chiedevo in questa interrogazione di vedere — sarebbe stato più vantaggioso e opportuno realizzare il cantiere nell'area Pagnan. Attualmente però l'area Pagnan mi risulta sia un campo forse anche da bonificare, comunque è un'area dove non c'è assolutamente nulla. Allora, però, si pone in tempi stretti questo problema di arrivare alla manutenzione delle paratoie.

Per i problemi e per la manutenzione delle paratoie che già hanno bisogno di interventi, perché sono state affondate già quattro o cinque anni fa, mi pare sia in corso una gara o sia stata appena assegnato una gara per 30 milioni o qualcosa di simile, se l'è aggiudicata un'azienda friulana. Non è che possiamo portare le paratoie sempre in Friuli. Auspicabilmente forse la manutenzione andrebbe fatta in luogo. Grazie.

SILVIA BENEDETTI. Ringrazio la Commissaria Spitz per la relazione. Io avrei alcune domande: relativamente alla questione dello stato di avanzamento dell'opera, nel senso che si parla di queste percentuali — 95 per cento, 93 per cento — però il commissario Fiengo del Consorzio Venezia Nuova ha dichiarato che tali percentuali riguardano la spesa, non lo stato di avanzamento dell'opera in sé. Volevo da lei un chiarimento relativamente a questa cosa.

Poi relativamente a due criticità del MOSE, volevo capire se sono state affrontate in questi giorni. Ad esempio, lei ha detto che state cominciando a considerare anche la chiusura delle singole bocche di porto. Vorrei capire se questo è anche collegato in qualche modo all'errore di

base del progetto del MOSE nel 2002, quando venne considerato un innalzamento del mare di 22 centimetri, e invece poi vediamo adesso che il *panel* internazionale per il cambiamento climatico ha altre misure, quindi bisogna ragionare in maniera diversa rispetto alla frequenza e alla durata delle chiusure del MOSE.

Infine volevo anche capire se è stata affrontata la questione delle paratoie, perché non c'è solo il problema di farle alzare, ma anche di farle restare in posizione e riguardo alla questione della risonanza che è stata più volte sollevata, vorrei capire se la questione viene affrontata e se c'è una qualche rassicurazione in merito a questo.

RENATO BRUNETTA. La ringrazio anch'io, dottoressa Spitz, per la sua presenza qui e per la sua introduzione.

Ascoltando prima la collega Zincone e poi la sua relazione, mi è venuto in mente un paradosso, un potenziale paradosso. Noi abbiamo in questo momento il provveditorato, tre commissari e un super commissario: quasi un eccesso di *governance*, ma in parallelo abbiamo anche un'indagine conoscitiva, un progetto o due progetti di legge e l'azione del « Comitatore ». Io direi, non voglio essere contro il Parlamento, una complicazione in un utile ruolo del Parlamento e del Governo, quando l'oggetto della nostra azione, ovviamente meritorio, tanto dei commissari quanto del Governo, quanto del Parlamento, è quello di portare a termine l'opera e gestire al meglio la transizione. Io mi preoccupo sinceramente che tutta questa azione benemerita e da parte dei commissari, che sono ovviamente figli di decisioni governative e istituzionali, e da parte del Parlamento, non diventi paradossalmente una complicazione, un'inutile complicazione, rispetto alla doverosa azione di semplificazione necessaria proprio per monitorare, decidere e portare a termine soprattutto quella che io prima nella precedente audizione avevo definito forse la cosa più difficile, cioè la transizione tra il finale dell'opera, con le relative code, e l'inizio della fase gestionale-manutentiva. Le due fasi non sono mai con un segno preciso perché i finali non sono mai finali, gli inizi non sono mai inizi, perché sono già iniziati,

visto che la manutenzione è già in atto per le ragioni che l'opera inizia nel 2002/2003, quindi vuol dire che già un'opera di manutenzione deve essere stata fatta, perché se no in vent'anni l'opera sarebbe stata già collassata.

Quindi la mia preoccupazione, se poi tra qualche giorno arriverà anche l'altra proposta di legge, quindi un ulteriore affastellamento di proposte, è proprio quella di essere in grado tutti noi di gestire al meglio questa fase, questa straordinaria azione del Parlamento che deve monitorare, controllare e proporre soprattutto a regime la gestione delle opere una volta queste realizzate, ma anche prevedere l'azione del « Comitatore », che nel frattempo deve decidere e deve finanziare sulla base della vecchia legge speciale e quindi sulla base delle vecchie regole, nonché l'azione vostra, cioè dei commissari, benemerita ripeto, nessuna critica da parte mia, ma che devono trovare ovviamente un linguaggio comune, un linguaggio operativo.

In più — questa è l'esigenza che avevo espresso anche alla collega Zincone — la necessità assoluta di trasparenza e di comunicazione perché — lo dicevo alla collega Zincone — la pazienza degli italiani rispetto a un'opera di questo genere che dura da tanto tempo, che ha assorbito tante risorse e che francamente non ha mostrato al 12 di novembre alcuna operatività, non è illimitata.

Il rischio è che si formi un'opinione negativa dovuta proprio alla fine della pazienza che, proprio nel momento cruciale del finale dell'opera, della fase di transizione e di gestione, rischi di produrre un clima negativo che assolutamente l'opera, la tanta intelligenza spesa, le tante risorse spese non meritano.

Quindi è una raccomandazione che faccio a noi stessi, che faccio il Parlamento e quindi per quanto ci compete, ma che farò al Governo, e che faccio — ovviamente con una distinzione dei ruoli — ai commissari, a ciascuno di rimanere nel proprio ambito, di non fare invasioni di campo: che i commissari facciano i commissari e decidano, che il Parlamento faccia il Parlamento e che il Governo faccia il Governo.

Questo proprio per dare il segno all'opinione pubblica che c'è la volontà di portare a termine l'opera, di essere trasparenti, di fare comunicazione e di stabilire le regole migliori per la collaborazione istituzionale a regime, monitorando anche l'azione del Governo per quanto riguarda l'azione del « Comitatore ».

Io penso che anche questa mia sintesi presupponga una situazione che non ha eguali nella storia istituzionale italiana: per l'entità dell'opera, per la complessità della stessa, per la complessità delle competenze, per l'emergenza, per l'immagine mondiale e globale che fare o non fare questo produce. Io penso che un'azione così complessa da parte di tanti attori su una dimensione di un'opera così importante, con una tale estrema sensibilità nell'opinione pubblica mondiale, non si era mai verificata, almeno nella storia recente del nostro Paese.

Quindi l'invito che rivolgo a me stesso, a noi, al Parlamento — questo posso fare io — è proprio di tenere ciascuno le proprie competenze, i propri ruoli, le proprie funzioni, senza dimenticare che siamo qui perché l'opera si realizzi al meglio senza sprechi, comunicando al meglio ai cittadini costi e funzionalità, proprio per evitare di fare un polverone che potrebbe essere negativo e deleterio per le tante intelligenze che in questa opera sono state spese nel corso dei decenni. La ringrazio, dottoressa Spitz.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre richieste d'intervento chiedo alla Commissaria Spitz se intenda svolgere un intervento in replica.

**ELISABETTA SPITZ, Commissaria straordinaria per il MOSE.** Sì, grazie. Cerco di chiudere molto velocemente. Rispondo complessivamente a tutti, dando delle risposte puntuali a domande più puntuali.

Parto dall'argomento che è stato appena posto, quello della ridondanza di *governance*. Devo dire che francamente anch'io mi sono interrogata sin dal primo momento se non ci fosse una ridondanza di *governance*. All'apparenza c'è, ma nei fatti

non è così. Mi spiego meglio: i tre commissari che oggi governano il Consorzio Venezia Nuova hanno un ruolo ben preciso e ben chiaro — loro sono gli esecutori e devono in qualche modo portare avanti e concludere l'opera — credo che il ruolo del Consorzio Venezia Nuova si concluda il 31 dicembre 2021, nel momento in cui è stato eseguito il collaudo e l'opera viene consegnata. Così avviene in tutti gli appalti. Quando c'è un appalto, l'esecutore finisce il proprio lavoro al momento della conclusione del lavoro e con l'appalto.

È chiaro che continuerà a essere responsabilità del Consorzio Venezia Nuova e dei suoi consorziati la parte che riguarda le garanzie rispetto alla buona esecuzione. Di questo non si possono esimere per i successivi dieci anni, quindi questo è il ruolo del Consorzio Venezia Nuova e dei suoi commissari che devono far funzionare la concessione che gli è stata data.

Il Provveditorato ha una competenza ampia, ha una competenza su tutto il territorio regionale e sul Triveneto, ha una competenza che riguarda temi che esulano completamente dalla salvaguardia e dall'esecuzione di quest'opera, quindi io credo che il Provveditorato abbia un ruolo di presidio tecnico dello Stato e tale deve rimanere e anzi credo che vada rinforzato proprio per la specificità della città di Venezia e delle opere che sono state realizzate intorno ad essa. Il Provveditorato dà quella garanzia di continuità, di presidio tecnico dello Stato.

Al Commissario straordinario è affidato un compito molto più ridotto, molto più limitato. Deve sovrintendere alla conclusione dei lavori, perché oggettivamente ci sono stati ritardi e rimodulazioni dei contratti che forse oggi debbono essere spinti, essere chiusi il più rapidamente possibile, verificandone la buona esecuzione, e poi deve governare il processo di transizione a regime di quest'opera, che ovviamente ha dei tempi di avviamento che sono non proprio semplici. Per qualsiasi macchina si parla di una fase di rodaggio. Il commissario straordinario ha il compito di fare il rodaggio di quest'opera.

È chiaro che tutto questo rientra nel tema della comunicazione che lei diceva. Io temo che di comunicazione ce ne sia stata pochissima in questi anni. La comunicazione purtroppo negli anni passati è stata più negativa che positiva. Invito tutti voi ad andare a Venezia e a guardarla quest'opera, perché è un'opera straordinaria per quanto riguarda il sistema della protezione ed è un'opera idraulica unica al mondo. Sarà da portare a regime, bisognerà renderla perfettamente efficace ed efficiente, ma io credo che l'opera ci sia ed è, come dicono i numeri, al 93 per cento. Di questo sono assolutamente convinta.

Lo dico semplicemente perché faccio dei banalissimi conti. C'è da pagare, per certe opere che ancora non sono state concluse, circa 500 milioni. Parliamo del 5 per cento dell'opera complessiva, quindi ci siamo. Mi convincono sia i numeri che le opere in sé che mancano. Non mancano opere sostanziali. Gli impianti meccanici sono tutti lì. In questo momento li stanno montando, collegando. Ci sono gli operai che stanno mettendo i fili che congiungono la macchina con le altre parti meccaniche, ma a piè d'opera ci sono tutte le parti meccaniche già presenti e sono state già tutte consegnate.

Quindi c'è un grande lavoro ancora da fare, ma è un lavoro fatto dall'assemblaggio di componenti che sono già tutti presenti. Ci sono delle opere di completamento delle aree contermini dove si fa funzionare il MOSE. Ci sono delle recinzioni che vanno rimodulate, ma io credo che il 93 per cento dell'opera ci sia.

Vi anticipo già che io ho mandato proprio la scorsa settimana una lettera al Consorzio Venezia Nuova, chiedendo di ridurre le aree di cantiere, perché io ritengo che anche il fatto che non siano mai state ridotte le aree di cantiere occupate nel passato e che continuino ad essere occupate inutilmente, dia una brutta impressione sul territorio. Ho chiesto al Consorzio di ridurre le aree di cantiere e di restituire ai rispettivi comuni quelle parti non più necessarie al cantiere, perché in particolare a Cavallino Treporti — dove sono andata personalmente — ho visto che c'è una gran-

dissima estensione ormai abbandonata e non più occupata effettivamente dal cantiere, che in questo momento è tutto concentrato sulla parte della gestione della paratia, sugli edifici che sono limitati alle barriere.

Per quanto riguarda il tema della movimentazione parziale che lei mi chiedeva, onorevole: io credo che il tema della movimentazione parziale sia un nostro dovere valutarlo e verificarlo, non perché io penso che sia la soluzione, ma perché penso che nel tempo noi dobbiamo dare anche l'opportunità di conoscere le modalità che si possono utilizzare nella gestione di queste barriere.

Quindi è il momento di cominciare a porsi anche quelle domande che avviano già alla fase di funzionamento delle barriere e quindi alle barriere tutte chiuse e tutte aperte a 110 centimetri, ma secondo me è anche utile cominciare a studiare le diverse opportunità che queste barriere offrono.

Condivido anche il fatto che, per quanto riguarda il porto, non c'è una chiusura totale. È vero, ci sono le conche di navigazione, in particolare la scorsa settimana è stata approvata la modifica e la risoluzione della famosa porta di Malamocco che è stata danneggiata nel 2015. Le navi hanno la possibilità di entrare e uscire tramite queste conche di navigazione, ma i tempi di avvicinamento e di ingresso sono certo differenti da quelli che si hanno a barriere aperte, quindi è utile anche domandarsi se per esempio lato Chioggia, dove c'è il maggior movimento di pescherecci e navi commerciali, non si possa, in determinate condizioni di marea e di vento, per esempio, alzare mezza barriera e non la barriera intera. Queste sono valutazioni che stiamo facendo. Le prove servono esattamente a mettere a punto anche procedure di perfezionamento che rendono più efficiente l'intero sistema.

Per quanto riguarda la manutenzione di quest'opera: io credo che oggi la stima sia una stima più tecnica, di scuola, che non un'effettiva stima puntuale. Nelle prossime settimane invece saranno fatti degli studi puntuali sulle manutenzioni, perché è molto

diverso parlare di manutenzione delle paratoie dalle altre manutenzioni che si devono svolgere. Un conto è smontare una paratoia, ripulirla, mantenerla e riverniciarla e altro è fare delle piccole manutenzioni impiantistiche: ai compressori, alle pompe di ventilazione, alle valvole. Sono livelli di approccio completamente diversi. Quindi io credo che sulla manutenzione bisogna parlare non della manutenzione ma delle manutenzioni. C'è una manutenzione del *software* e dell'*hardware*. Dobbiamo distinguere e su questo dobbiamo operare scelte che vanno per l'*hardware* in una certa direzione, per il *software* in un'altra. Le due cose insieme a mio parere producono un risultato poco efficace. Infatti per fare un ragionamento sulla manutenzione delle paratie sono stata la scorsa settimana a vedere l'area di Pagnan, che è effettivamente un'aria che è inserita in un contesto ambientale di tipo industriale. È un'area logistica all'interno di Marghera. Affaccia sull'acqua da un lato e dall'altra parte ha i binari della ferrovia. È dal punto di vista di un'area logistica, un'area perfetta. Bisogna capire se quest'area è l'area adatta per fare queste manutenzioni, ma dopo che noi abbiamo deciso come si fanno le manutenzioni. Prima dobbiamo decidere quali manutenzioni fare, come farne e poi troviamo il luogo e soprattutto le persone e le risorse che sono necessarie per eseguirle, perché un'area da sola fa poco. Bisogna avere anche la manodopera specializzata e bisogna capire in quel luogo quale manodopera può operare, nell'ambito di quale struttura e con quali competenze gestionali complessive.

Perché è vero — come diceva l'onorevole Pellicani — che l'articolo 5 contiene anche una parte che è quella della gestione complessiva dell'opera. Quella parte, sono d'accordo con lei, non è affatto superata. Deve concentrarsi su quella parte lì e ancora di più porsi il problema di una gestione molto diversificata dal punto di vista della manutenzione delle due componenti e poi della gestione delle barriere, perché le barriere bisognerà decidere quando sollevarle, chi deve essere coinvolto in questa decisione, con quale frequenza vanno sollevate

e attraverso quali strumenti viene assunta questa decisione.

È un tema abbastanza importante che in questi prossimi mesi andrà risolto e in maniera molto efficace. Sono convinta, se posso permettermi, di una cosa soltanto, ossia che questo ruolo debba essere ancora affidato a un soggetto pubblico, perché ritengo che le varie esperienze che sono state fatte in questo Paese di affidamento di manutenzioni a soggetti privati non sono state così felici e forse pensare a un soggetto pubblico a cui affidare la manutenzione di un'opera fredda, quindi di un'opera che non produce ricavi, è una decisione che secondo me dovrebbe essere assunta, si dovrebbe andare in questa direzione.

RENATO BRUNETTA. Una cosa per attirare un po' il sorriso: è stato calcolato in sede di Unione europea che le procedure di attivazione della difesa dei singoli Stati, coordinate dall'Unione europea, in caso di allarme per l'arrivo di un missile, avrebbero richiesto tra le 24 e le 48 ore. Fuori di metafora e fuori dal sorriso: non vorrei che le procedure di attivazione e determinazione non fossero così burocraticamente perfette da richiedere dibattiti, discussioni di ore, se non di giorni, dal momento che, come lei ben sa e come tutti purtroppo sappiamo, l'emergenza quando si verifica, richiede decisioni rapide, di esperienza che migliorano nel tempo. Vero è il ragionamento sull'apertura parziale, ma questo lo si potrà sapere solo facendolo, sperimentandolo, verificandolo, anche in ragione dell'attività portuale, perché è facile chiudere tutto, è facile aprire tutto, ma questo comporta dei costi rispetto al porto regolato e quindi dei rischi rispetto alla vita del nostro porto. Quindi non facciamo come l'Unione europea per quanto riguarda la difesa dei missili, per quanto riguarda il territorio europeo. La ringrazio.

ELISABETTA SPITZ, *Commissaria straordinaria per il MOSE*. Forse mi sono espressa male, ma io volevo dire che abbiamo diciotto mesi per discuterne e per ragionarne, poi ci deve essere solo il clic e

noi dobbiamo, in 18 mesi, arrivare a decidere chi fa clic senza troppe sovrastrutture che intervengono.

NICOLA PELLICANI. È auspicabile che sia il Parlamento a decidere quale sia la procedura e quale sia il soggetto che dovrà schiacciare il bottone rosso e quindi abbiamo poco tempo e questo è un incentivo anche a discutere questa legge in tempi ragionevoli. Una cosa avevo dimenticato: sempre in ragione di quello che diceva l'onorevole Brunetta sulla trasparenza, a me piacerebbe la Commissione acquisisse agli atti le consulenze fatte negli ultimi cinque anni dal Consorzio Venezia Nuova. Se è possibile, lei come commissario le può ottenere, credo, visto che sovrintende a tutti i lavori. Credo che sia utile visto che ci sono state molte discussioni e molti confronti su momenti critici. Credo sarebbe utile acquisirle.

ELISABETTA SPITZ, *Commissaria straordinaria per il MOSE*. Guardi, mi attiverò perché questo sia realizzato. Non so se è nella mia competenza.

RENATO BRUNETTA. Mi associo totalmente.

ELISABETTA SPITZ, *Commissaria straordinaria per il MOSE*. Assolutamente sarà fatto, per quanto possibile. Mi rendo promotrice di questa iniziativa.

PRESIDENTE. Perfetto. Ringrazio la commissaria Spitz per il contributo dato a questa Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 18.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 24 marzo 2020*

---

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*18STC0094520\*