

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01664 Braga: Misure per fronteggiare la siccità, anche con riferimento al basso livello delle acque nei laghi alpini e subalpini, e per ridurre l'inquinamento atmosferico nel bacino padano	48
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	52

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sui rapporti convenzionali tra il Consorzio nazionale imballaggi (CONAI) e l'ANCI, alla luce della nuova normativa in materia di raccolta e gestione dei rifiuti da imballaggio.	
Audizione di rappresentanti di Fise-Unicircular (Unione Imprese Economia circolare) (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, e conclusione</i>)	49

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla missione a Venezia sullo stato di avanzamento del progetto MOSE svoltasi il 28 marzo 2019	49
<i>ALLEGATO 2 (Sulla missione a Venezia sullo stato di avanzamento del progetto MOSE)</i> ...	54
Sulla redazione del rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione » per il 2019	50
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	51

INTERROGAZIONI

Martedì 30 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Salvatore Micillo.

La seduta comincia alle 13.30.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che, non essendovi obiezioni, la pubblicità della seduta è assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso. Ricorda che, dopo la risposta del rappresentante del Governo, l'interrogante ha facoltà di re-

plicare per non più di cinque minuti, a norma dell'articolo 132, comma 2, del regolamento.

5-01664 Braga: Misure per fronteggiare la siccità, anche con riferimento al basso livello delle acque nei laghi alpini e subalpini, e per ridurre l'inquinamento atmosferico nel bacino padano.

Il Sottosegretario Salvatore MICILLO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Chiara BRAGA (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta del rappresentante del Governo. Evidenzia, al

riguardo, la sincera posizione espressa nella risposta, che si limita a ricordare le numerose iniziative assunte in materia dal 2013 al 2017 dal precedente Governo, cui si deve anche l'impegno a reperire le risorse finanziarie ancora a disposizione.

Si dichiara consapevole delle insufficienti risposte fornite a suo tempo ad un problema di enormi dimensioni, da cui è scaturito anche un procedimento di infrazione da parte dell'Unione europea e il rischio di dover pagare penali corpose. Anche per questo appare necessario rimarcare la colpevole inerzia dell'attuale Esecutivo, che sembra limitarsi ad attivare sterili tavoli di lavoro.

Si sofferma quindi sul tema della siccità, che genera grandi preoccupazioni in termini generali e ancor più se calato in un contesto specifico quale è il lago di Como. Il livello delle acque in questo sito è allarmante anche se paragonato ad altri laghi dell'Italia settentrionale e necessita di interventi immediati. Ricorda che nella scorsa legislatura il Governo si fece promotore di un programma di monitoraggio per la regolazione dei prelievi d'acqua che non ha avuto esiti successivi per l'opposizione della regione Lombardia. Ritiene quindi doveroso che l'attuale Ministro dell'ambiente riprenda quell'iniziativa per addivenire ad una composizione di interessi inevitabilmente contrapposti, a tutela dell'ambiente e per limitare i fenomeni dannosi legati alla siccità sia per l'agricoltura che per i comuni rivieraschi.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.40.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 30 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO.

La seduta comincia alle 13.40.

Indagine conoscitiva sui rapporti convenzionali tra il Consorzio nazionale imballaggi (CONAI) e l'ANCI, alla luce della nuova normativa in materia di raccolta e gestione dei rifiuti da imballaggio.

Audizione di rappresentanti di Fise-Unicircular (Unione Imprese Economia circolare).

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, e conclusione).

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna è assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Andrea FLUTTERO, *presidente di Fise-Unicircular (Unione Imprese Economia circolare)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, ringrazia il presidente di Fise-Unicircular per il suo intervento e dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.05.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 30 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO.

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla missione a Venezia sullo stato di avanzamento del progetto MOSE svoltasi il 28 marzo 2019.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che in allegato al resoconto della seduta odierna sarà pubblicato il resoconto della missione che una dele-

gazione della Commissioni ha svolto a Venezia il 28 marzo 2019 al fine di acquisire elementi di informazione sullo stato di avanzamento dei lavori di realizzazione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico (MOSE) (vedi allegato 2).

La Commissione prende atto.

Sulla redazione del rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione » per il 2019.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, comunica che, su sua proposta avanzata nell'Ufficio di presidenza del 27 marzo 2019 e dunque condivisa in modo unanime nell'Ufficio di presidenza del 3 aprile 2019, è stato convenuto di rinnovare, anche per il 2019, l'incarico per la redazione del rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione », elaborato fin dal 2004 dal Servizio Studi della Camera, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) nonché con l'Istituto di ricerca Cresme.

Il termine per la predisposizione del Rapporto è fissato al 31 ottobre 2019.

Ricorda che, a partire dal 2004 la VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) ha affidato al Servizio Studi della Camera l'incarico di realizzare il monitoraggio sull'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001 (c.d. « legge obiettivo »).

Il Servizio Studi predispone annualmente un apposito Rapporto che è discusso ed adottato dalla Commissione. L'ultima edizione (tredicesima) del Rapporto annuale è stata presentata alla Commissione nel mese di ottobre del 2018 e ha riguardato le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014 e le opere prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2015 e 2017. Nell'ambito dell'ultimo Rapporto una specifica attenzione è stata, inoltre, dedicata ai programmi e agli interventi prioritari in-

varianti, individuati nell'allegato al DEF 2017 e ulteriormente definiti nell'allegato al DEF 2018, che includono interventi già in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Per la predisposizione del monitoraggio e la redazione del Rapporto il Servizio Studi si avvale del contributo del CRE-SME, che opera da anni nel settore degli studi e delle ricerche negli ambiti delle trasformazioni territoriali, dell'edilizia e del mercato delle opere pubbliche, nonché, a partire dal 2010, anche dell'Autorità nazionale anticorruzione con cui la Presidenza della Camera ha stipulato un nuovo accordo quadro nel mese di marzo 2016. L'attività di monitoraggio svolta in questi anni ha consentito di fornire dati puntuali ed elementi di informazione relativamente allo stato di avanzamento fisico e finanziario e al contesto regionale in cui sono localizzate le opere. Particolare attenzione è stata, altresì, dedicata alle opere strategiche deliberate dal CIPE per le quali sono stati messi a disposizione specifici approfondimenti in apposite schede opera, una parte delle quali contiene dati raccolti dall'Autorità e forniti dai responsabili unici del procedimento (RUP).

Tutti i Rapporti e le schede sulle singole opere sono consultabili attraverso il sistema informativo SILOS (Sistema informativo legge opere strategiche), che è accessibile tramite il portale della Camera (alla sezione attività/atti e documenti/infrastrutture strategiche), nonché tramite il sito web istituzionale della Camera. Il sistema SILOS è, altresì, consultabile in modalità open data.

Il quadro di riferimento del nuovo rapporto dovrà tener conto dell'evoluzione normativa in materia – con particolare riguardo alla preannunciata riforma del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016 (la quale costituisce oggetto di un apposito disegno di legge delega già approvato dal Governo e delle misure del decreto-legge n. 32 del 2019 « c.d. decreto sblocca cantieri ») – nonché delle linee di indirizzo strategico

che saranno formulate nell'apposito allegato al Documento di economia e finanza (DEF) del 2019.

Tra gli argomenti da trattare nel rapporto 2019, oltre a quelli relativi all'analisi dell'evoluzione della programmazione infrastrutturale al 31 maggio 2019, potrebbero figurare i seguenti ulteriori profili: 1) valutazione del mercato delle opere pubbliche (piccole, medie e grandi) attraverso l'analisi dei bandi e delle aggiudicazioni di servizi di progettazione e di lavori, con approfondimenti sul BIM (*Building Information Modeling*) e sul PPP (partenariato pubblico privato); tale analisi si baserebbe sui dati aggiornati al 30 giugno 2019 del sistema informativo sui bandi di gara e sulle aggiudicazioni di appalti e concessioni di lavori e servizi pubblici del CRE-SME e sarebbe elaborata in collaborazione con l'osservatorio nazionale sul PPP (www.infoppp.it) per la parte relativa ai contratti di partenariato pubblico privato; 2) studio dei risultati delle analisi costi benefici sulle grandi opere in corso svolte dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei

progetti del Ministero delle infrastrutture e trasporti entro il 31 maggio 2019; 3) analisi delle iniziative attivate al 31 maggio 2019 in applicazione della nuova disciplina in materia di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76; 4) analisi di eventuali ulteriori temi di interesse della VIII Commissione (Ambiente) o di specifiche tematiche evidenziate nel DEF 2019.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 14.10.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Martedì 30 aprile 2019.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.10 alle 14.25.

ALLEGATO 1

5-01664 Braga: Misure per fronteggiare la siccità, anche con riferimento al basso livello delle acque nei laghi alpini e subalpini, e per ridurre l'inquinamento atmosferico nel bacino padano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste, si segnala, innanzitutto, che il Ministero dell'ambiente sta predisponendo una serie di politiche e strumenti attraverso cui incrementare la resilienza dei territori ai cambiamenti climatici presenti e futuri. In particolare, in attuazione della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC), è in fase di definizione il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) che si configura come uno strumento di indirizzo per le Istituzioni regionali e locali ai fini dell'integrazione delle misure di adattamento tra gli strumenti esistenti di pianificazione settoriale, ed i cui contenuti devono essere oggetto di accordo in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Tenuto conto che gran parte degli impatti dei cambiamenti climatici sono riconducibili a modifiche del ciclo idrologico e al conseguente aumento dei rischi che ne derivano, il Piano provvede, tra l'altro, ad aggiornare i contenuti della Strategia Nazionale rispetto agli impatti del cambiamento climatico anche in termini di disponibilità delle risorse idriche. Saranno previste diverse azioni, da attuare nel breve e nel lungo periodo, che, per il settore delle risorse idriche, consistono essenzialmente in azioni finalizzate a: rinnovare e rafforzare l'assetto normativo e pianificatore; migliorare la capacità gestionale; incentivare la conservazione e l'uso efficiente della risorsa idrica; proteggere e aumentare l'integrità ecologica e la resilienza degli ecosistemi acquatici.

Con specifico riferimento alla qualità dell'aria, occorre premettere che l'Italia è

da anni interessata da problematiche dovute, in particolare, al superamento dei valori limite stabiliti dalle norme comunitarie per gli inquinanti particolato PM10 e biossido di azoto NO2, circostanza che ha determinato l'apertura di due procedure di infrazione comunitaria. Tale situazione di criticità è però differenziata sul territorio nazionale: infatti, mentre per le Regioni del centro-sud il mancato rispetto dei valori limite è localizzato in piccole aree, appartenenti per lo più ai principali centri urbani, nell'area del Bacino Padano i superamenti, anche per le caratteristiche orografiche e le condizioni meteorologiche, sono diffusi su tutto il territorio. Le Regioni del Bacino Padano, attraverso un'intensa collaborazione reciproca ed un continuo confronto con il Ministero dell'ambiente, sono da tempo impegnate ad attuare attività comuni volte al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di qualità dell'aria posti a maggiore tutela della salute dei cittadini dalle direttive comunitarie e dalle norme nazionali di riferimento. Ciò nonostante, l'impegno delle sole Amministrazioni regionali e locali non è stato sufficiente a risolvere il problema. Di conseguenza, fermo restando che la vigente normativa attribuisce alle Regioni la competenza primaria in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria, e quindi anche in materia di elaborazione di Piani di risanamento e adozione di misure di intervento, l'azione del Ministero dell'ambiente è stata mirata a garantire un costante e fondamentale supporto alle Amministrazioni locali.

In particolare, il Ministero dell'ambiente, nell'ambito dello svolgimento delle attività del primo Accordo del Bacino Padano sottoscritto nel 2013, ha provveduto a predisporre un decreto relativo alla certificazione dei generatori di calore ad uso domestico, finalizzato alla diffusione di tecnologie sempre più efficienti e pulite, pubblicato a dicembre 2017. Attraverso l'attuazione del citato Accordo è stato, inoltre, studiato ed elaborato un set di valori limite alle emissioni per gli impianti industriali a biomassa, poi utilizzato nell'ambito del recepimento della direttiva 2015/2193 sui medi impianti di combustione. Sempre in attuazione del predetto Accordo, sono state elaborate, in collaborazione con il Ministero delle politiche agricole e con le Regioni, le «Linee guida per la riduzione delle emissioni in atmosfera provenienti dalle attività agricole e zootecniche», contenenti misure per la riduzione delle emissioni in atmosfera delle attività agricole e zootecniche, anche con riferimento all'individuazione di interventi strutturali su ricoveri ed impianti di raccolta e di smaltimento dei reflui, nonché alla regolamentazione delle pratiche di spandimento dei reflui e dei concimi azotati. Tale documento costituisce un utile strumento a disposizione delle Regioni per regolare, nei propri Piani di risanamento, l'utilizzo, anche in campo agricolo, di tecniche a basso impatto ambientale. Nel 2017 è stato, inoltre, sottoscritto un nuovo Accordo del Bacino Padano, mirato ad affrontare in modo esteso i problemi comuni alle quattro Regioni per

le quali l'intervento nazionale di coordinamento e supporto risultava decisivo.

Peraltro, nell'ambito del Protocollo d'Intesa, sottoscritto nel 2015 tra il Ministero dell'ambiente, la Conferenza delle Regioni e Province autonome e l'ANCI, il Ministero ha previsto l'utilizzo di circa 350 milioni di euro per l'attuazione di interventi nel campo della mobilità ed un finanziamento di 11 milioni di euro per interventi urgenti sulla qualità dell'aria in coincidenza con situazioni di inquinamento acuto.

Al fine di affrontare in modo ancora più incisivo l'annoso problema della qualità dell'aria, è stato intrapreso un dialogo con i Ministeri dello sviluppo economico, delle infrastrutture e trasporti e delle politiche agricole, volto alla predisposizione di uno specifico Accordo per promuovere strategie di intervento nei settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti. Nel dicembre del 2018 è stato, a tal fine, istituito un Gruppo di lavoro per la qualità dell'aria con i predetti Ministeri, con l'obiettivo di individuare misure nazionali che possano supportare concretamente le Regioni nel processo di miglioramento della qualità dell'aria.

Alla luce delle informazioni esposte, si rassicura dunque che le problematiche rappresentate sono tenute in debita considerazione da parte del Ministero dell'ambiente, il quale ha provveduto, e provvederà per il futuro, alle attività e valutazioni di competenza in materia con il massimo grado di attenzione.

ALLEGATO 2

**Sulla missione a Venezia sullo stato di avanzamento del progetto
MOSE svoltasi il 28 marzo 2019.**

Giovedì 28 marzo 2019 una delegazione della Commissione VIII si è recata in missione a Venezia, al fine di acquisire elementi di informazione sullo stato di avanzamento dei lavori di realizzazione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico (MOSE).

Hanno preso parte alla missione il presidente Alessandro Manuel Benvenuto, e i deputati Traversi (M5S), Cortelazzo (FI-BP), Pellicani (PD) e Andreuzza (Lega) in sostituzione di un collega del proprio gruppo.

La delegazione accompagnata dal provveditore Interregionale dott. Roberto Linetti e dal prof. Ing. Francesco Ossola (quest'ultimo in rappresentanza dell'amministrazione straordinaria del Consorzio Venezia Nuova), si è recata alla Bocca di Porto di Treporti – Lido, dove ha svolto un sopralluogo nella Isola Novissima, che chiude parzialmente il varco di maggiore ampiezza del cordone litoraneo attraverso cui la marea entra in laguna e rappresenta il cantiere principale del MOSE.

In quella sede è prevista, infatti, l'installazione del maggior numero di paratoie, ben 41, per costruire la barriera sud e nord, a fronte delle 18 previste per la bocca di Chioggia e le 19 per la bocca di Malamocco. Sull'isola artificiale sono altresì ospitati i principali edifici tecnici con gli impianti per il funzionamento dell'opera.

Nel corso del sopralluogo, l'ing. Ossola ha fornito le principali informazioni in merito alle modalità di costruzione e attivazione dell'opera, il cui funzionamento meccanico consiste essenzialmente nel comandare le paratie, consentendone il sollevamento in posizione verticale fino a 6 metri sopra il livello del mare semplice-

mente pompando aria in esse. In tal modo la laguna, isolata dal mare, non subisce l'effetto della marea e limita l'innalzamento del livello delle acque al suo interno. A seconda della previsione dell'evento e del suo evolversi, il sistema dovrebbe consentire anche flessibilità nella scelta di azionare solo alcune paratie o di articolarne il funzionamento in più orari della giornata.

Parallelamente alla sperimentazione del sistema è in corso una complessa attività di monitoraggio, in ogni ambito, degli effetti che si verranno a determinare dalla chiusura delle paratie su un'ambiente lagunare che vive dell'interscambio tra le acque interne e quelle marine per molte ore al giorno.

La delegazione, in particolare, ha potuto verificare l'avanzato stato di esecuzione dei lavori connessi all'impianto elettrico e ai gruppi elettrogeni, predisposizioni curate dalla società Enel che ha quantificato i lavori in circa 6 milioni di euro, prevedendone altrettanti come canone annuo per l'utenza.

Ulteriore sopralluogo ha riguardato la galleria posta a circa 19 metri di profondità che conduce agli ambienti asciutti adiacenti alla localizzazione delle paratie, dove la Commissione ha potuto visionare lo stato delle cerniere necessarie alla manovra delle paratie, oggetto di particolare attenzione, anche mediatica, essendo la struttura fondamentale dell'intero sistema. È stato fatto rilevare dall'ing. Ossola come essi si trovino in un luogo particolare – caratterizzato da fattori significativi di umidità –, per cui saranno estremamente importanti i lavori sull'impianto di condizionamento e su tutti quei fattori che ne potrebbero comportare la corrosione e comprometterne la funzionalità, nonché la

loro costante manutenzione anche adesso, nonostante non sia ancora attivo il sistema.

Altra questione delicata riguarda la necessità di conoscere le forme di manifestazione del fenomeno del deposito di sedime sulle paratie, per prevenirne l'azione di blocco. In questo senso, alla luce dei dati che saranno elaborati, sarà possibile progettare e mettere in azione un apposito mezzo acquatico di pulizia del fondale, nonché programmare anche attivazioni del MOSE periodiche, esclusivamente volte a garantirne la funzionalità «liberando» le paratie dai detriti che vi depositano. Sul punto, appare importante verificare anche il tipo di materiale da rimuovere in quanto, qualora ne avesse le caratteristiche e non richiedesse particolare attività di bonifica o caratterizzazione, potrebbe essere facilmente riutilizzato, ad esempio per consolidare alcune rive.

Si è quindi affrontato il tema della manutenzione delle opere, anche alla luce della circostanza – che può apparire singolare ma è certamente comprensibile – che il Consorzio deve fin d'ora programmare significativi interventi di manutenzione, pur non essendo l'opera completa. Infatti, per le lavorazioni svolte negli anni scorsi, soprattutto se localizzato in ambiente acquatico, si rende necessario fin d'ora mantenerne la funzionalità (si pensi alle paratie immerse alcuni anni fa).

Quanto agli aspetti amministrativi connessi alla sua realizzazione, il provveditore, dottor Linetti ha rimarcato la sostanziale disponibilità di risorse adeguate al suo completamento. Sono infatti utilizzabili circa 900 milioni per il completamento di lavori il cui tasso di realizzazione è pari circa al 93 per cento. Ha dovuto invece rimarcare come l'effettiva esecuzione dei lavori proceda a rilento, esibendo in tal senso una documentazione dalla quale si evince come nel 2017 si sia dimezzato il valore delle opere dell'anno precedente, notevolmente calato anche nel 2018 e nei primi due mesi del 2019 (*Allegato 1*). Le cause, a suo giudizio, sono ascrivibili alle limitate capacità progettuali e realizzative

del Consorzio Venezia Nuova, dopo le vicissitudini giudiziarie e societarie di alcune grandi imprese, quale la Mantovani, s.p.a. Contemporaneamente, si è creata una situazione di incertezza, anche legata alla difficoltà di erogare stipendi a fronte della mancata presentazione di S.A.L. effettivamente liquidabili dal provveditorato.

Giudica positivamente l'ingresso nel consorzio di molte realtà imprenditoriali sane e dinamiche, ma le piccole dimensioni di queste aziende ha inevitabilmente contratto la capacità progettuale ed esecutiva. Inoltre, il subentro nelle attività di cantiere a suo tempo affidate alla ditta Mantovani ha richiesto del tempo, anche a fronte di un contenzioso giudiziario che si presenta lungo e complesso, e ha rallentato i lavori, come dimostra la sostanziale assenza di attività di cantiere nelle aree esterne dell'isola artificiale, che erano appunto affidate alla Mantovani s.p.a.

Rimarca come siano stati comunque avviati lavori per circa 100 milioni per attività di compensazione sull'ambiente lagunare e che altri 140 milioni dovranno essere destinati a tale scopo.

Conclusivamente, reputa estremamente difficile che i tre anni di sperimentazione, che già dovevano prendere avvio dalla fine del 2018, possano iniziare nei prossimi mesi, così da consentire la consegna dell'opera nel 2021, come adesso previsto. Il ritmo di produttività dei cantieri del 2018, quantificabile in 90 milioni di euro, difficilmente potrà intensificarsi fino a consentire di realizzare in tre anni i circa 900 milioni di lavori previsti.

La delegazione si è quindi recata all'Arsenale, per visionare la sede – ancora provvisoria – della *control-room*, che si presenta ancora come un prototipo ma che, nella sua versione definitiva, dovrà condensare le fasi di controllo, decisione e gestione emergenze.

All'incontro ha preso parte anche il dott. Fiengo in rappresentanza dell'amministrazione straordinaria del Consorzio Venezia Nuova, dal quale la delegazione ha appreso che vi sono le condizioni per concludere le opere residue nei tempi

stabiliti, qualora il soggetto pubblico assicuri tempi regolari di finanziamento. Ha inoltre sollecitato le opportune scelte in merito al soggetto gestore. Infine ha evidenziato le problematiche legate alla gestione del personale delle imprese e il tentativo di giungere ad un quadro omogeneo, atteso che hanno spesso diversi inquadramenti nella contrattazione collettiva, circostanza che potrebbe rendere difficile un loro passaggio in un prossimo futuro al soggetto gestore.

La gestione del sistema rappresenta un nodo centrale. Ancora non è stato definito l'organo al quale saranno affidate le competenze e – soprattutto – le responsabilità connesse alla gestione. Pur trattandosi di un sistema altamente tecnologico, soltanto un soggetto istituzionale potrà assumere le decisioni in merito, legate ad una serie di fattori che richiedono di essere considerati di volta in volta quali l'entità, la lunghezza, la ripetitività dell'evento (come previsto e come poi concretamente si presentano le condizioni meteorologiche), le condizioni di traffico marittimo di merci e passeggeri nella laguna e nel mare prospiciente, gli effetti monitorati sull'ambiente marino, gli imprevisti connessi al funzionamento di un sistema comunque sperimentale ecc.

La gestione presuppone in primo luogo il pieno controllo dei dati disponibili: dalle previsioni meteorologiche alle simulazioni dell'evento previsto e dei possibili interventi. Affluiranno in questa sede i monitoraggi dell'ARPA, della Difesa, della Protezione civile e della Capitaneria di porto con riguardo al traffico marittimo.

Inoltre, il soggetto gestore dovrà avere gli strumenti per assumere ogni decisione, superando criticità ed emergenze che dovessero verificarsi. In questa sede avviene altresì il monitoraggio del « *baby MOSE* », sistema di controllo del solo canale di Chioggia, che opera da diversi anni in modo ripetuto, al fine di fronteggiare i casi di innalzamento del livello dell'acqua superiore ai 130 centimetri.

Pur in assenza di automatismi, il sistema dovrebbe entrare in funzione quando si prevede che il livello dell'acqua

possa superare i 100 cm, per un tempo stimato di 3 ore (ma in alcuni casi precedenti si sarebbe dovuto mantenerlo in attività anche per 21 ore consecutive). Con quel livello di acqua sarebbe comunque allagato il 12 per cento del territorio di Venezia, tra cui l'area di Piazza San Marco, che è a quota 80 cm. Se si volesse evitare tale effetto, il sistema dovrebbe invece essere attivato già con una previsione di livello dell'acqua superiore ai 65 cm (per compensare altri fattori quali pioggia, vento ecc.).

Per assumere il controllo di questi fattori, è stato da più parti evidenziato come l'inizio del passaggio di consegne tra le imprese esecutrici e il futuro gestore debba avere inizio con un congruo anticipo, non inferiore ai 18-24 mesi precedenti la consegna prevista dell'opera. Soltanto la documentazione da acquisire è stimata in oltre 700.000 pagine. Inoltre, l'organo gestore dovrà sottoscrivere protocolli attuativi con tutti i soggetti coinvolti dall'attivazione del MOSE.

Allo stato però non risulta presa alcuna decisione a livello istituzionale su tale tematica.

La delegazione ha infine incontrato il Comandante della direzione marittima e Capitaneria di porto di Venezia, Contrammiraglio Piero Pellizzari, che ha rappresentato le complessità legate al controllo del traffico marittimo in una situazione di chiusura della laguna, spesso non prevenibile. Tale circostanza pregiudica anche l'assolvimento delle funzioni di gestione delle emergenze in mare, quando il mezzo di soccorso si trovi nell'impossibilità di uscire in mare aperto. Rileva come le « conche », che dovrebbero fungere da uscita di emergenza, hanno tempi di funzionamento incompatibili con esigenze di tempestivo intervento. Peraltro, anche i costi ordinari dei servizi tecnico-nautici (rimorchiatori, piloti ecc.) saranno esponenzialmente aumentati dalla incertezza sui tempi di ingresso e uscita delle navi e quindi delle relative operazioni portuali.

Per tali ragioni ritiene che la struttura di cui è esponente dovrebbe poter collaborare fattivamente alle fasi decisionali,

anche per poter programmare, nei limiti del possibile, tempi di partenze e arrivi.

La delegazione si è quindi recata per un rapido sopralluogo presso la basilica di san Marco, dove il dottor Gasparozzo ha fatto visionare alla delegazione i principali danni arrecati all'edificio dai recenti fenomeni di acqua alta. Nonostante siano già in corso numerosi lavori di restauro, i danni si presentano in forma sempre più grave, richiedendo interventi significativi con finanziamenti adeguati.

La delegazione ha quindi svolto i programmati incontri istituzionali presso la prefettura.

In primo luogo, il prefetto Vittorio ZAPPALORTO ha rivolto un indirizzo di saluto alla delegazione, ricevendo dal Presidente Benvenuto un particolare ringraziamento per il prezioso ed efficace supporto reso all'attività della delegazione. Il Prefetto, nell'evidenziare che il sistema Mose è un'opera che la cittadinanza richiede a gran voce, attendendosi che esso potrà porre fine ad un fenomeno particolarmente pregiudizievole della vita cittadina, ha quindi sottolineato l'importanza della massima attenzione delle istituzioni, anche per dare una scossa alla sua realizzazione e ultimazione.

Ha avuto quindi luogo l'incontro con l'assessore VENTURINI, in rappresentanza del Sindaco di Venezia. Nel consegnare alla delegazione una memoria scritta (*Allegato 2*). L'assessore ha rivendicato per l'amministrazione comunale la necessità di riservare un ruolo di primo piano nella futura gestione. Al riguardo, ha invece criticato come essa sia stata poco coinvolta in tutta la fase realizzativa e, soprattutto nella destinazione dei fondi per le opere di mitigazione, che a suo avviso sono stimabili in 260 milioni di euro e di cui gli risulta essere stata impegnata solo una piccolissima parte.

A dimostrazione della importanza di dare ascolto all'ente territoriale, rileva come siano stati disattesi due punti cruciali per la funzionalità dell'opera: la impermeabilizzazione del sito di Pellestrin

e il completo marginamento di porto Marghera, per il quale si è in stato avanzato ma manca ancora un piccolo tassello – quantificabile in circa 250 milioni di euro di cui 72 pare siano adesso stati stanziati – la cui assenza potrebbe vanificare l'intero processo di rilancio e di bonifica ambientale dell'area.

Invita infine la delegazione a prestare attenzione, in futuro, alla regolazione del «moto ondoso», che rappresenta una sfida cruciale per la città.

Nel corso dell'incontro, il Sindaco di Chioggia, Alessandro FERRO, dichiarando una posizione favorevole alla rapida conclusione dei lavori, ha rimarcato le esigenze di controllo ambientale e intensificazione del marginamento di Porto Marghera, per favorire l'escavazione dei canali e lo smaltimento dei materiali residui in siti idonei. A suo avviso solo tale processo potrà consentire il rilancio del porto e del sistema lagunare nel suo complesso, in cui sono inevitabili incroci – se non sovrapposizioni – nelle competenze istituzionali. Riporta quindi la sua positiva esperienza con il «baby MOSE», sia pure con riferimento ad una portata limitata. Rileva che il confronto con il Consorzio Venezia nuova dovrebbe essere più serrato e produttivo, soprattutto con riguardo alle opere di mitigazione, che ritiene fondamentale per le aree vicino Porto San Giorgio. Rimarca infine le problematiche di Chioggia legate alla profondità dei fondali e al transito di navi di grosse dimensioni.

Nel corso dell'incontro, l'assessore MARCATO, in rappresentanza del Presidente del Veneto, Luca Zaia, ha preliminarmente espresso il massimo impegno della regione, per quanto di competenza, per la fine dei lavori del MOSE. Altrettanta attenzione vi sarà per verificare la traduzione in fatti delle assicurazioni della società Thetis in ordine alla rapida esecuzione delle opere di mitigazione.

Trattandosi di un'opera unica di livello nazionale, l'assessore ha anche espresso il convincimento che il soggetto gestore dovrà essere di rango statale, senza che sia possibile una gestione in convenzione da

parte degli enti locali, mentre sembra funzionale la logica del cosiddetto « Comitato », al quale partecipa in prima persona, anche se non risulta convocato da tempo.

Il Presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo MARINESE ha ricordato le vicende societarie che hanno caratterizzato l'esecuzione dei lavori, derivanti dall'approccio sbagliato di affidarle al Consorzio. A suo avviso altrettanto criticabile è il perdurare nella logica del suo commissariamento, peraltro caratterizzato da dissidi interni e incomprensioni con il Provveditorato, in quanto tale vertice non ha competenze manageriali e sarebbe errato nominarne un terzo.

Evidenzia un dato preoccupante: crede che molta parte dei lavori, dopo anni di immersione, non sia ormai più collaudabile. Non ritiene altresì produttivo parcelizzare i lavori in piccole commesse – ne sono in corso per 350 milioni – poiché rende difficile la convivenza dei cantieri a troppe imprese di dimensioni eccessivamente ridotte.

Si sofferma quindi sulla problematica di Marghera, realtà che è stata resa produttiva per l'85 per cento della sua estensione territoriale, al servizio di una delle aree più rilevanti del Paese sul piano economico. Appare quindi paradossale che non si riesca a portare a compimento la bonifica con la cinturazione delle aree, la creazione di un canale di acque reflue e le ulteriori azioni di bonifica per le quali risultano già stanziati 75 milioni di euro, per le quali raccomanda di non effettuare alcun affidamento al Consorzio Venezia Nuova.

Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Pino MUSOLINO, rimarcando l'importanza del sistema portuale lagunare (Venezia e Chioggia), chiede che sia prestata attenzione all'interferenza che il sistema MOSE avrà sulle attività portuali. La chiusura delle bocche impone di regolare gli accessi, programmare per quanto possibile arrivi, partenze e tutte le prestazioni dei servizi nautici e portuali. Per questo da tempo ha chiesto di pervenire a protocolli di intesa da sottoscrivere in tavoli di lavoro istituzionali che purtroppo, nel 2018, hanno interrotto le attività.

Esprime inoltre rammarico per i gravi errori progettuali e realizzativi delle conche di navigazione, inutilizzabili per gli scopi prefissati, che sono costate oltre 50 milioni di euro e non consentono di lavorare in sicurezza, come dimostra l'incidente avvenuto nel corso della prima prova di uso. Invita quindi a ragionare sulla piattaforma *offshore* e soprattutto, coinvolgere l'autorità portuale nella gestione del sistema MOSE una volta conclusi i lavori.

La delegazione ha quindi incontrato il procuratore Pierpaolo CAMPOSTRINI, in rappresentanza del Primo Procuratore di San Marco, Carlo Alberto Tesserini, che, richiamando gli esiti del sopralluogo svolto dalla delegazione, ha nuovamente perorato l'esigenza di intervenire sul colonnato della Basilica, con interventi che richiedono importi adeguati di cui auspica possa farsi carico il Governo centrale.

I documenti allegati e quelli acquisiti nel corso degli incontri sono disponibili presso la segreteria della VIII Commissione.