

2012<sup>(20)</sup> ha attribuito alla regione del Veneto la competenza per la realizzazione di alcuni tratti di marginamento (ivi comprese le relative linee di drenaggio) presso le macroisole del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, che, in precedenza erano di competenza dell'ex Magistrato alle acque di Venezia.

Nella nota anzidetta, si precisa che la realizzazione di queste opere non è inclusa nel contratto di concessione tra la regione del Veneto e SIFA s.c.p.a., di cui si è detto.

*Fondi da aziende che operano a Porto Marghera, con insediamenti insistenti su macroisole di interesse nazionale, individuate dal « Master Plan », per la gestione delle acque di drenaggio.*

Gli apporti di acque meteoriche vengono raccolti e allontanati dalle macroisole, mediante un sistema di drenaggio e collettamento, la cui gestione è a carico delle aziende collocate nelle macroisole interessate, ma i cui costi di gestione vengono sostenuti anticipatamente dal Provveditorato, per essere poi rimborsati dalle aziende stesse.

Allo stato, a fronte di un costo complessivo finora sostenuto di 10,397 milioni di euro, sono stati rimborsati 4,030 milioni di euro.

A seguito di questi ultimi apporti le risorse private destinate dal Ministero dell'ambiente agli interventi ambientali del SIN di Porto Marghera ammontano a 576,208 milioni di euro, di cui 547,645 milioni di euro già versati al Provveditorato.

In conclusione, dalla relazione degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova<sup>(21)</sup> risulta che il complessivo importo delle risorse pubbliche e di quelle private, destinate agli interventi a Porto Marghera ammonta a 815,160 milioni di euro, di cui 783,159 milioni di euro effettivamente disponibili.

#### *7. Stato delle realizzazioni della messa in sicurezza e dei marginamenti.*

Dalla relazione trasmessa, nel mese di aprile 2015, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche<sup>(22)</sup>, risulta che:

1) gli interventi di salvaguardia di Venezia e della sua laguna nella zona di Porto Marghera sono stati avviati dal Magistrato alle acque (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche), tramite il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova nel 1995, sulla base di quanto previsto nel « Piano generale degli interventi », allegato alla Convenzione generale rep. n. 7191/1991, richiamato dall'articolo 3 della legge n. 139 del 1992 e, in particolare, sulla base del « Progetto generale di massima degli interventi per l'arresto e l'inversione del degrado » del settembre 1993;

2) che gli interventi attuati sono consistiti nella realizzazione del marginamento delle sponde, con i retrostanti sistemi di drenaggio e

<sup>(20)</sup> Allegato al doc. 713/2.

<sup>(21)</sup> Doc. 589/2.

<sup>(22)</sup> Doc. 338/2.

di collettamento delle acque reflue e la messa a norma degli scarichi, allo scopo di realizzare la completa «cinturazione delle macroisole» lungo il perimetro;

3) che, per quanto di competenza del Provveditorato, fino al 31 marzo 2015, la progettazione degli interventi era «pressoché» — dunque, non totalmente — completata, mentre l'avanzamento dei lavori era pari al 94 per cento circa (come da tabella) posto che, su 41.919 metri totali di marginamenti necessari per completare l'opera — dopo l'aggiornamento del sito di interesse nazionale di Porto Marghera dell'anno 2013, avvenuto con decreto ministeriale del 24 aprile 2013 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (deliberazione della Giunta regionale n. 58/2013) — ne erano stati realizzati, o erano in corso di realizzazione, 39.544 metri.

STATO MESSA IN SICUREZZA DEI MARGINAMENTI					
Macroisola	Sponde di competenza Provveditorato	Sponde realizzate e/o in corso di realizzazione		Sponde da eseguire	Totale
		metri	%		
Nord	802	244	30,12%	558	802
Passo Campalto	2.640	2.640	100,00%		2.640
S. Giuliano	1.650	1.650	100,00%		1.650
la Zona Industriale	4.960	3.460	69,76%	1.500	4.960
Portuale	2.320	2.320	100,00%		2.320
STATO MESSA IN SICUREZZA DEI MARGINAMENTI					
Macroisola	Sponde di competenza Provveditorato	Sponde realizzate e/o in corso di realizzazione		Sponde da eseguire	Totale
		metri	%		
Raffinerie	7.260	7.230	99,59%	30 (*)	7.260
Serbatoi Petroliferi	3.000	3.000	100,00%		3.000
Vecchio Petrochimico	2.667	2.430	91,11%	237 (*)	2.667
Nuovo Petrochimico	8.125	8.125	100,00%		8.125
Tresse	3.810	3.810	100,00%		3.810
Malcontenta	550	550	100,00%		550
Fusina	2.735	2.735	100,00%		2.735
Isola delle Statue	1.400	1.400	100,00%		1.400
	41.919	39.544	94,45%	2.325	41.919

I dati riportati nella tabella che segue sono contenuti nella relazione del mese di aprile sullo « Stato di avanzamento delle attività nel sito industriale di Porto Marghera: messa in sicurezza », proveniente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Triveneto<sup>(23)</sup>;

4) che, al momento, non vi erano piu' finanziamenti che consentono ulteriori lavori e che, di recente, era stata rappresentata al Ministero dell'ambiente una richiesta di ulteriori finanziamenti (oltre 140 milioni di euro per il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche e circa 60 milioni di per la Regione del Veneto, senza considerare i finanziamenti richiesti dall'Autorità portuale, pari a circa 100 milioni).

Con la nota in data 2 aprile 2015<sup>(24)</sup>, la regione Veneto – rispondendo a specifica richiesta del presidente della Commissione di inchiesta sullo stato di attuazione delle opere di marginamento del SIN di Porto Marghera. – ha comunicato che, a seguito di una serie di incontri con i rappresentanti del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia e dell'Autorità portuale di Venezia, sono stati individuati i tratti di competenza della regione del Veneto, ai fini del completamento della conterminazione di cui all'articolo 5, comma 9, dell'accordo di programma del 16 aprile 2012.

I marginamenti in questione riguardano: 1) le sponde Alcoa (OP 446 – tratto E2/4d) ed Enel (tratto E2/5) lungo la sponda sud del canale industriale Sud della macroisola di Fusina; 2) il tratto della darsena della Rana (OP 544 – tratto D5/2b), in corrispondenza dei sottoattraversamenti con tubazioni delle società Edison, Syndial, Sapio/Crion e dell'oleodotto ed impianto antincendio Ies lungo la sponda sud del canale industriale ovest della macroisola del Nuovo Petrolchimico.

Nell'anzidetta nota del 2 aprile 2015, la regione Veneto sottolinea che la realizzazione degli interventi di competenza regionale è subordinata alla disponibilità di risorse finanziarie sufficienti, posto che l'accordo di programma del 16 aprile 2012 destina, all'articolo 10, comma 1, il finanziamento degli interventi, previsti dall'articolo 5, comma 9, da effettuarsi con le risorse del Ministero dell'ambiente, che aveva destinato alla regione Veneto un finanziamento nella misura di appena 10.649.238,10 euro (di cui solo 440.939,75 euro, già trasferiti alla regione Veneto).

All'evidenza – prosegue la nota – si tratta di un importo largamente insufficiente, dal momento che il solo progetto esecutivo di messa in sicurezza della sponda Alcoa, aggiornato a gennaio 2008, prevede un quadro economico di spesa dell'importo di 25.270.819,81 euro.

Inoltre, le stime dei costi, eseguite dal concessionario regionale SIFA s.c.p.a., comprensive delle sole opere, per il tratto Enel e per quello

---

<sup>(23)</sup> Doc. 338/2.

<sup>(24)</sup> Doc. 342/2.

della darsena della Rana vengono indicate, rispettivamente, nella misura di circa 20.000.000 euro e di 4.000.000 euro.

Sul punto, a conferma di quanto rappresentato dalla regione Veneto, è intervenuto anche il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche che, con la nota del 24 luglio 2015<sup>(25)</sup> – nel rispondere a specifica richiesta del presidente della Commissione di inchiesta, in ordine alle competenze e ai costi delle opere di marginamento a Porto Marghera – ha dichiarato che, in effetti, il finanziamento ministeriale attribuito alla regione del Veneto, nell'ambito dell'accordo di programma del 16 aprile 2012, pari ad 10.649.238,10 euro, era del tutto inadeguato a completare le opere di marginamento delle macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico, di competenza regionale, il cui costo andava stimato in circa 80.000.000 euro<sup>(26)</sup>.

Inoltre, nell'anzidetta nota del Provveditorato, si rappresenta che – dal punto di vista ambientale – « chiudere » le predette macroisole risulta essere prioritario rispetto al completamento dei tratti di marginamento delle macroisole di competenza del Provveditorato, come emerso nel corso di una riunione tenutasi in data 10 ottobre 2014 presso il Ministero dell'ambiente con i rappresentanti della regione Veneto.

Aggiungasi poi – sul piano strettamente tecnico – che dovranno essere risolte le difficoltà tecniche associate alla conterminazione di aree industriali attive, in cui durante gli interventi di marginamento dovrà essere garantita la continuità delle attività produttive e dovranno essere risolte le interferenze dovute alla presenza di sottoservizi, in quanto – per verso – i marginamenti da completare si intersecano con sottoattraversamenti e tubazioni delle società Edison, Syndial, Sapio/Crion e con l'oleodotto e l'impianto antincendio della Ies di Mantova, lungo la sponda Sud del canale industriale ovest nella macroisola del Nuovo Petrolchimico e – per altro verso – vi è il problema di garantire la continuità dell'attività produttiva delle aziende anzidette, durante l'esecuzione di tali marginamenti anzidetti.

A sua volta, l'Autorità portuale di Venezia, con nota in data 29 aprile 2015, a firma del presidente, Paolo Costa<sup>(27)</sup> riferisce: 1) che, sulla base di quanto previsto nell'accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera, sottoscritto in data 21 ottobre 1998, all'Autorità portuale era affidato il compito di procedere agli interventi di bonifica ambientale e di messa in sicurezza delle aree demaniali marittime del porto di Venezia, all'interno del sito di interesse nazionale di Porto Marghera, previo finanziamento statale; 2) che, ad oggi, l'Autorità portuale ha realizzato le seguenti opere e, cioè, la banchina Beltrame; la banchina canale industriale ovest; la banchina Veneto; la banchina Piemonte; la banchina Sali; l'escavo del canale Industriale Ovest; l'escavo del canale Industriale Sud; l'escavo del canale Malamocco-Marghera; 3) che, con delibera n. 4533 del

<sup>(25)</sup> Doc. 681/2.

<sup>(26)</sup> Doc. 681/2.

<sup>(27)</sup> Doc. 400/2.

2004, la regione Veneto aveva stanziato i fondi per la caratterizzazione delle aree del demanio marittimo, attribuendone la competenza alla stessa Autorità portuale di Venezia, la quale aveva provveduto ad appaltare tale attività e ad eseguirla in contraddittorio con l'ARPA Veneto; 4) che la validazione degli esiti del Piano di caratterizzazione e l'analisi di rischio sito specifica erano state discusse nell'ambito della Conferenza di servizi per il sito di interesse nazionale, tenutasi a Venezia in data 14 ottobre 2013; 5) che, all'interno delle aree date in concessione a TRI e a Multiservice, la società SIFA – concessionaria della regione Veneto – non aveva realizzato e neanche risultavano essere in progetto, le linee di drenaggio del sistema Progetto integrato Fusina; 6) che nelle medesime aree di competenza dell'Autorità portuale non erano stati realizzati i marginamenti da parte del Magistrato alle acque di Venezia, né era stato realizzato il collegamento alla rete PIF, pur se l'Autorità portuale si era adoperata, secondo quanto previsto dal piano generale del Progetto integrato Fusina, attuando sistemi di captazione delle acque per alcuni degli interventi eseguiti.

Inoltre, Paolo Costa – premesso che quanto sinora eseguito dall'Autorità portuale, da lui presieduta, era stato realizzato, esclusivamente, grazie alle risorse derivanti dall'autofinanziamento – sottolinea che il fabbisogno economico per l'esecuzione delle attività di consolidamento delle banchine e la loro contestuale impermeabilizzazione doveva essere calcolato in 76.500.000 euro, concerne le seguenti banchine: 3. Friuli; 4. Cadore; 5. Veneto (secondo tratto 300 metri); 6. Trento; 7. Bolzano; 8. Lombardia; 9. Aosta; 11. Romagna; 12. Emilia; 14. Voltatesta Sali; 15. Collegamento Voltatesta con marginamento Canale Nord; 18. tratto sponda Beltrame; 20. tratto Vesta; 21. tratto Guardie ai Fuochi – Vesta; 22. darsena Ovest secondo tratto (80 metri); 23. Ilva.

Si tratta di somme che, a sensi dell'articolo 13, comma 1 e comma 3, dell'accordo di programma Moranzani, sono a carico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Infine, il presidente dell'Autorità portuale pone in evidenza un dato molto importante e, cioè, che il completamento delle opere di marginamento è propedeutico a importanti benefici economici e, a tale proposito, cita il caso delle imprese Grande Molini Italiani e Cereal Docks, che avevano sottoscritto, in data 19 gennaio 2012, un accordo con la stessa Autorità portuale in merito a progetti di sviluppo in corso di realizzazione, per i quali si erano impegnate a investire alcuni milioni di euro. A sua volta, l'Autorità portuale si era impegnata ad eseguire le opere di escavo relative al canale e ad altre opere, di cui dovrebbero fruire queste imprese.

In tale quadro, il completamento del marginamento per la messa in sicurezza dell'area prospiciente gli insediamenti industriali citati è assolutamente necessario per la successiva attività di competenza delle società Grandi Molini Italiani e Cereal Docks e dell'Autorità portuale, pronta ad eseguire l'escavo.

Infine, l'amministrazione straordinaria del Consorzio Venezia Nuova – rispondendo a specifica richiesta del presidente della Commissione di inchiesta – ha fatto pervenire una nota in data 3 agosto 2015, sui completamenti previsti dai piani di risanamento

ambientale dell'area industriale di Porto Marghera<sup>(28)</sup>, alla quale ha allegato l'accordo di programma del 16 aprile 2012, più volte richiamato.

La nota dell'amministrazione straordinaria del Consorzio Venezia Nuova conclude che, per ultimare la messa in sicurezza delle sponde dei canali di Porto Marghera, restano da realizzare i tratti sottoindicati, suddivisi per competenza, in base all'accordo di programma sopraccitato:

#### *7.1. Provveditorato interregionale per le opere pubbliche.*

Macroisola 1° Zona industriale: tratti della sponda nord A2/2, A2/3, A2/4 e A2/5;

Macroisola Nord – porzione C: tratto sponda ovest canale Industriale Ovest D3/2b;

Macroisola Vecchio Petrolchimico: 1) tratto sponda ovest canale Industriale Ovest D3/2a1; 2) sponda nord canale Lusore-Brentelle Z1/1 – completamento messa in sicurezza in quanto precedentemente infisso il solo palancoato metallico:

Completamento messa in sicurezza di alcuni tratti di sponda da eseguirsi dopo la rimozione delle attuali interferenze costituite da oleodotti e/o linee elettriche: 1) macroisola delle Raffinerie, tratto L2; 2) macroisola Portuale, tratto D2/2; 3) macroisola Vecchio Petrolchimico, tratti D3/lb e D3/lc.

Il fabbisogno stimato per l'esecuzione della messa in sicurezza dei sopraindicati tratti di sponda ammonta a circa 100.000.000 euro, di cui, come specificato nella successiva informativa pervenuta in data 2 ottobre 2015<sup>(29)</sup>, 90.000.000 euro, destinati a interventi ancora da eseguire ed 10.000.000 euro, destinati al completamento dei tratti delle opere già eseguite.

Tale valutazione coincide con quella del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche contenuta nella sopra citata nota del 24 luglio 2015<sup>(30)</sup>.

#### *7.2. Regione del Veneto:*

Macroisola Nuovo Petrolchimico, tratto sponda sud della darsena della Rana D5/2b;

Macroisola Fusina: 1) tratti E2/4d e E2/5 della sponda sud del canale industriale Sud; 2) tratto H4/2a sponda ovest della darsena della Pietà.

Il fabbisogno stimato per l'esecuzione della messa in sicurezza dei sopraindicati tratti di sponda ammonta a circa 70.000.000 di euro,

<sup>(28)</sup> Doc. 713/2.

<sup>(29)</sup> Doc. 776/1.

<sup>(30)</sup> Doc. 681/2.

suddivisi in 13.000.000 di euro, per la porzione di sponda sud del canale industriale Ovest relativa alla macroisola del Nuovo Petrochimico, e in 57.000.000 di euro per la porzione di sponda sud del canale industriale Sud relativi alla macroisola di Fusina<sup>(31)</sup>.

La nota dell'amministrazione straordinaria del Consorzio Venezia Nuova del 3 agosto 2015<sup>(32)</sup> ribadisce un dato pacifico e, cioè, che — trattandosi di interventi che riguardano un sito di interesse nazionale — alla copertura finanziaria dei lavori di competenza del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche e della regione del Veneto, dovrà provvedere il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Infine, va detto — ma solo per inciso — che ad aumentare la confusione esistente sulle competenze nella realizzazione delle opere ancora da eseguire, nell'ambito della loro inestricabile, quanto incomprensibile, parcellizzazione, la nota del 24 luglio 2015 del Provveditorato<sup>(33)</sup> conclude, affermando che « altri tratti di marginamento nelle macroisole di Fusina (220 metri circa — tratto Veritas tra Decal ed ex Abibe), Portuale (8.400 metri) e Nord — porzione C: (350 metri tratto da ponte strallato a ponte accesso alla macroisola Portuale e circa 1000 metri tratto Fincantieri) rimangono invece di competenza dell'Autorità portuale ».

Nell'ultima informativa, pervenuta in data 2 ottobre 2015<sup>(34)</sup>, su richiesta dal presidente della Commissione di inchiesta, l'avvocato Giuseppe Fiengo, nella sua qualità, afferma che il mancato completamento di alcuni tratti di sponda (con la presenza di « varchi » che restano aperti) riveste carattere di particolare importanza, come — ad esempio — il marginamento relativo alla sponda nord del canale industriale nord, che contermina l'area relativa alla zona industriale dove sono attive produzioni chimiche, con residui di lavorazioni particolarmente inquinanti (Montecatini, Agrimont), che risulta non ancora protetta.

Il mancato completamento di tali marginamenti vanifica il raggiungimento dell'obiettivo proposto di impedire lo sversamento nei canali lagunari delle acque provenienti dai terreni inquinati del SIN.

Rappresenta, inoltre, l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, quale motivo di aggravamento della situazione che nelle tratte dei canali prive di marginamento, oltre agli sversamenti di inquinanti, continuano i fenomeni erosivi sulle sponde causate dal moto ondoso, con il conseguente progressivo indebolimento anche dei tratti terminali delle strutture già realizzate, in tal modo mettendo in serio dubbio la bontà complessiva dell'intervento finora realizzato.

Tutto ciò senza considerare che proseguono gli scarichi in laguna delle acque di dilavamento, con effetti paragonabili, per quanto riguarda il contributo all'inquinamento generale, addirittura, a quello degli scarichi industriali.

Invero, l'avvocato Fiengo, nella sua qualità — nell'ultima nota inviata a questa Commissione di inchiesta, in data 27 ottobre 2015, con allegate le relative planimetrie sullo « stato di avanzamento al

<sup>(31)</sup> Doc. 776/1.

<sup>(32)</sup> Doc. 713/2.

<sup>(33)</sup> Doc. 681/2.

<sup>(34)</sup> Doc. 776/1.

31/03/2015 degli interventi di conterminazione»<sup>(35)</sup> — dà conto della notevole complessità dei lavori ancora da effettuare, come sopra rappresentati, aggiungendo, tra l'altro, che in tutte le macroisole «servitù e fasce di rispetto fanno sì che vi siano tratti con estensione dai 20 agli 80 ml [metri lineari, ndr] senza opere di marginamento», sicché si rende necessario «effettuare la ricognizione dei luoghi, con determinazione dello stato di fatto e di avanzamento dei lavori, con le esatte posizioni ed estensioni dove intervenire a completamento».

Soprattutto, l'avvocato Fiengo rappresenta la necessità prioritaria di «effettuare una ricognizione delle protezioni catodiche delle palancole: è infatti fondamentale e prioritario verificare che le protezioni catodiche siano efficienti e continue, posto che è intercorso un intervallo temporale non trascurabile dal periodo di infissione delle palancole ad oggi e, nel caso di innesco della corrosione senza protezione catodica, sussiste la possibilità di entità non trascurabile di essere già in prossimità al termine della vita utile dei palancole, facendo sì che siano a rischio gli interventi di messa in sicurezza già effettuati».

Si tratta di un quadro a dir poco allarmante, poiché rappresenta una situazione di gravissima criticità sia delle modalità, non a regola d'arte, con cui sinora sono state eseguite le opere di marginamento, sia della situazione di disfacimento in cui oggi versano tali opere.

Sullo stato dell'arte, la Commissione di inchiesta ha acquisito il verbale della conferenza di servizi, istruttoria del 26 febbraio 2015 (doc. 887/1), da cui risulta che, al di là di singoli interventi di bonifica di talune aree interessate, per quanto riguarda le opere di carattere generale, non solo il palancoleto è stato ultimato parzialmente, ma anche nei siti in cui è stato completato, come quello della Veritas spa, non risulta completata la trincea drenante, sicché non è possibile la connessione del sistema di emungimento con l'impianto di Fusina. Rimane, dunque, in ogni caso, irrisolto il problema della destinazione delle acque emunte e, in definitiva, della stessa funzionalità delle opere finora eseguite.

Quanto ai costi necessari per il completamento delle opere, nell'informativa in data 7 ottobre 2015 — che accompagna la nota di trasmissione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 27 ottobre 2015<sup>(36)</sup>, inviata in risposta a specifica richiesta del Presidente della Commissione di inchiesta — il direttore generale *ad interim* della Direzione generale per la salvaguardia del territorio e delle acque del Ministero dell'ambiente, avvocato Maurizio Pernice<sup>(37)</sup>, dopo un breve riepilogo dei costi necessari per ultimare i marginamenti delle macroisole di Fusina e del Nuovo Petrolchimico, i cui importi (considerati nella minor somma di 63.751,000 euro) sono a carico del Provveditorato per le opere pubbliche, sottolinea che tali spese sono da reperire nell'ambito del ciclo di programmazione 2014-2020, mentre per l'esecuzione delle altre opere — anch'esse a carico del Provveditorato per

---

<sup>(35)</sup> Doc. 828/1.

<sup>(36)</sup> Doc. 823/1.

<sup>(37)</sup> Doc. 823/2.

le opere pubbliche — gli unici fondi disponibili vengono individuati in quelli rivenienti dai contratti transattivi, fondi destinati ad aumentare in virtù dei pagamenti rateali concordati con le parti private.

L'informativa dell'avvocato Pernice esclude, allo stato, un intervento a favore dell'Autorità portuale di Venezia che, con nota prot. n. 24860 del 24 dicembre 2013<sup>(38)</sup> ha richiesto un finanziamento di 100.000.000 euro, per il completamento delle banchine di sua competenza, « tenuto conto della priorità di interventi individuata con la stipula dell'accordo di programma del 16 aprile 2015 ».

Infine, a significare l'impegno del Ministero dell'ambiente nella ricerca di fondi da destinare a interventi di bonifica e di risanamento ambientale, all'informativa anzidetta viene allegata la nota<sup>(39)</sup>, con cui in data 7 agosto 2015 è stata richiesta alla Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica l'assegnazione della somma di 194.077.653,66 euro, da destinare a tali interventi, a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), Programmazione 2014-2020.

Tuttavia, il competente dipartimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con nota in data 10 agosto 2015 (allegato 5), ha comunicato che detta richiesta potrà essere oggetto di valutazione, solo, successivamente e subordinatamente agli adempimenti previsti dalla legge di stabilità 2015, posti in capo all'autorità politica per la coesione.

In conclusione, sul punto, non vi sono nuovi fondi in arrivo per il completamento delle opere destinate alla bonifica del SIN di Venezia — Porto Marghera, anche per la ragione che, allo stato, non sono stati ancora approvati dai ministeri competenti (ambiente e infrastrutture) gli ulteriori schemi di transazione proposti dai privati.

Inoltre — va detto a chiare lettere — la bonifica del SIN costituisce il presupposto ineludibile e indefettibile dell'insediamento di nuove attività produttive e dello sviluppo di quelle esistenti nel sito industriale di Porto Marghera, non essendo immaginabile che l'inquinamento possa proseguire come in passato, sicché dalla bonifica del SIN non si può in alcun modo prescindere.

Pertanto, la mancata bonifica del SIN di Porto Marghera costituisce un ostacolo al processo di reindustrializzazione dell'area.

Ancora — come si è sopra accennato — la vicenda del mancato completamento delle opere di bonifica delle macroisole di Porto Marghera è destinata ad avere ulteriori « strascichi », dal momento che, in forza degli atti transattivi conclusi con i privati, lo Stato si è impegnato a provvedere alla messa in sicurezza di emergenza, ai fini della bonifica della falda nelle aree in concessione o di proprietà sicché, nel caso in cui non vi adempia in tempi ragionevoli, sarà chiamato a rispondere in sede civile di tale inadempimento.

Ed è significativo il fatto che queste ultime considerazioni preoccupate vengono concordemente espresse, sia dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, sia dal Consorzio Venezia Nuova in amministrazione straordinaria nelle note, rispettivamente, inviate a

---

<sup>(38)</sup> Allegato 6 al doc. 823/2.

<sup>(39)</sup> Allegato 4 al doc. 823/2.

questa Commissione di inchiesta in data 30 settembre 2015<sup>(40)</sup> e 2 ottobre 2015<sup>(41)</sup>.

In tale contesto, non v'è dubbio che anche eventuali azioni promosse dal Ministero dell'ambiente nei confronti di aziende inadempienti nella messa in sicurezza dei loro siti potrebbero essere facilmente paralizzate dall'eccezione di inadempimento, disciplinata dall'articolo 1460 cod. civ. (*inadimplenti non est adimplendum*).

Infine, sul piano generale, non può essere sottaciuto il fatto che gli impegni contrattualmente assunti dallo Stato per la salvaguardia di un sistema particolarmente sensibile e complesso, come quello della laguna di Venezia, non possono e non devono andare dispersi, senza che ciò determini « sfiducia » nei confronti degli stessi rappresentanti delle istituzioni, che hanno sottoscritto le transazioni, che benché adempiute dalle parti private con esborsi consistenti, sono rimaste ancora ad oggi ineseguite dalla parte pubblica.

#### 8. Il collaudo delle opere.

Da ultimo, deve essere sottolineato il fatto che, nonostante le opere di cinturazione delle macroisole non siano state completate, sono intervenuti numerosi collaudi, come da lungo e dettagliato elenco — trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — che contiene l'indicazione delle opere collaudate, dei nomi dei collaudatori e della relativa certificazione<sup>(42)</sup>, elenco di seguito riportato:

OP	TITOLO	COLLAUDATORI	CERTIFICATO
132	Messa in sicurezza del canale Industriale Nord sponda nord -1° stralcio -1° fase	Bennati Gregorio	21/06/200
133	Interventi per la messa in sicurezza dell' area della barena di Passo a Campalto	Casarin Roberto Blasco Ivo	08/09/2006
145	Messa in sicurezza del canale Industriale Nord sponda nord, 20 stralcio	Bennati Gregorio Battisti Antonio Umberto	14/10/2012
185	Marginamento della sponda est di S. Giuliano -10 stralcio	Gambardella Ferdinando Gaudenzi Eugenio Mayerle Giampietro (fino 01.09.2001) Cangiano Pietro	17/03/2006

<sup>(40)</sup> Doc. 787/2.

<sup>(41)</sup> Doc. 776/1.

<sup>(42)</sup> Doc. 338/2.

197	Messa in sicurezza del canale Industriale Nord sponda nord -30 stralcio	Lo Re Benedetto Carbonara Nicola Salvadore Antonietta	20/04/2007
249	Messa in sicurezza del canale Industriale Ovest, sponda sud	Da Deppo Luigi Barbato Daniela	29/09/2008
273	Messa in sicurezza canale Industriale Brentella 10 stralcio	Casarin Roberto Liverani Amedeo	26/04/2009
291	Sistemazione della sponda ovest dell'Isola dei serbatoi petroliferi	Vento Salvatore Valenti Valerio	06/11/2012
297	Interventi per la sistemazione del Canale Lusore-Brentelle a Porto Marghera -10 stralcio	Luciani Mauro Rasi Caldogno Adriano	23/05/2011
309	Intervento di bonifica con misure di sicurezza dell'area demaniale "I Pili" a Venezia -Porto Marghera	Paperini Luciano Rasi Caldogno Adriano	27/11/2013
315	Interventi per la sistemazione del canale industriale Sud a Porto Marghera -40 stralcio -sponda sud e darsena terminale -10 lotto -Nuova Sirma -"fase A"	Salese Nicola	10/04/2008
327	Interventi per la sistemazione del canale industriale Sud a Porto Marghera -40 stralcio -sponda sud e darsena terminale -20 lotto -"Fase A" -protezione della sponda dell'area di 43 ettari -"fase A"	Lillini Giorgio	12/07/2007
328	Messa in sicurezza del Canale industriale Brentella - completamento	Dell'Acqua Mario Sant'Andrea Giorgio	Lavori in corso
335	Messa in sicurezza della sponda ovest del Canale S. Leonardo-Marghera fra i canali industriali Ovest e Sud	Caielli Alfredo Di Matteo Umberto	12/12/2013
336	Messa in sicurezza della sponda ovest del Canale S. Leonardo-Marghera fra il canale industriale Sud e Fusina	Monni Paolo Zurrida Antonio	25/01/2011 05/10/2011 (addendum)
338	Sistemazione della sponda Est del canale industriale Ovest a Porto Marghera -1° stralcio	Carraro Mariano Sagna Carlo	15/03/2012
339	Sistemazione delle sponde Nord e Sud dell'Isola dei Serbatoi Petroliferi 1° stralcio	Carbonara Nicola Falcone Paolo	01/07/2009
340	Interventi di sistemazione della sponda nord del Canale Vittorio Emanuele III a Porto Marghera, Venezia -1° stralcio	Grimaldi Giovanni Bartoletti Paolo Adolfo	26/05/2014
341	Intervento di bonifica con misure di bonifica con misure di sicurezza dell'area demaniale denominato "Terzo Argine" a Venezia Porto Marghera -1° stralcio -la fase -1° lotto	Riva Fabio Morlando Giuliano	30/01/2008
344	Interventi di sistemazione ambientale della sponda sud del canale S. Giuliano -2° stralcio 1° lotto di emergenza	Carraro Mariano Checcucci Gaia	21/11/2013
366	Sistemazione delle sponde Nord e Sud dell'Isola dei Serbatoi Petroliferi -2° stralcio	Carbonara Nicola Di Matteo Umberto	25/07/2013
370	Intervento di bonifica con misure di bonifica con misure di sicurezza dell'area demaniale denominato "Terzo Argine" a Venezia Porto Marghera -completamento del 1° stralcio	Riva Fabio Ottaviani Alfredo	28/12/2012
375	Intervento per la sistemazione ambientale della sponda sud della darsena della Rana a Porto Marghera -Venezia -1° stralcio	Caielli Alfredo Renella Ester	Certificato in corso di emissione

382	Interventi di sistemazione della sponda nord del Canale Vittorio Emanuele III a Porto Marghera, Venezia -2° stralcio	Grimaldi Giovanni Paperini Luciano	26/05/2014
385	Interventi per la sistemazione del canale industriale Sud a Porto Marghera - 4° stralcio -sponda sud e darsena terminale -2° lotto - protezione della sponda dell'area di 43 ettari -"fase C"	Lillini Giorgio Marone Vittorio	25/09/2013
386	Interventi di sistemazione del canale industriale Sud a Porto Marghera 4° stralcio -sponda sud e darsena terminale -Lotto 5 -sponda ovest della darsena terminale -"fase A"	Marcone Eric Marone Vittorio	12/10/2011
387	Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera -4° stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 6 -Sponda ex Abibes -completamento della fase di messa in sicurezza -"fase A"	Jovino Ernesto Luca D'Andria Cataldo	08/07/2009
392	Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera -4° stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 3 -"fase A" -Sponda Pagnan Colacem -messa in sicurezza	Libonati Francesco Marone Vittorio	16/02/2011
394	Intervento per la sistemazione ambientale della sponda sud della darsena della Rana a Porto Marghera -Venezia -3° stralcio	Caielli Alfredo Costantini Loris	26/03/2012
398	Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera -40 stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 7B -"fase A" -sponda Fassa ex Edison -messa in sicurezza	Chiappini Luigi Cifelli Fernando	26/07/2012
402	Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera -40 stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 6 -Sponda ex Abibes -completamento della fase di messa in sicurezza	Jovino Ernesto Luca D'Andria Cataldo	Certificato in corso di emissione
403	Interventi di sistemazione del canale industriale Sud a Porto Marghera -40 stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 4 -sponda Syndial, Polimeri Europa -messa in sicurezza	Cisco Andrea D'Andria Cataldo	30/01/2012
405	Interventi di sistemazione ambientale della sponda ovest del Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, Venezia -Lotto 1 -fase A -tratto compreso tra la darsena della Rana e la banchina MEIO (compresa)	Carraro Mariano Cifelli Fernando	11/07/2011
406	Sistemazione della sponda est del Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, Venezia -Messa in sicurezza -2° stralcio	Vento Salvatore Cifelli Fernando	Certificato in corso di emissione
430	Sistemazione della sponda est del Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, Venezia -Messa in sicurezza -3° stralcio	Corradi Dante D'Alessio Antonio	Certificato in corso di emissione
431	Attraversamento in subalveo del canale industriale Sud delle condutture previste nel Progetto integrato Fusina (PIF)	Bosi Eugenio Borgia Luigi	12/02/2012
440	Sistemazione della sponda ovest del Canale Industriale Ovest nel tratto compreso tra la darsena della Rana e la nuova banchina CIA a Porto Marghera, Venezia -Lotto 3	Lo Re Benedetto Lamberti Claudio	29/06/2012
441	Interventi per la sistemazione del Canale industriale Sud a Porto Marghera - 4° stralcio sponda sud e darsena terminale - lotto 8A e 8B sponda Decal e Italcementi	Gaspari Ermanno Lamberti Claudio	Lavori in corso
445	Sistemazione della sponda ovest del Canale Industriale Ovest nel tratto compreso tra la darsena della Rana e la	Bosi Eugenio Menicucci Anna	21/06/2012

	nuova banchina CIA, a Porto Marghera -Venezia - Lotto 2		
446	Interventi per la sistemazione del Canale industriale Sud a Porto Marghera -40° stralcio -sponda sud e darsena terminale -lotto 9 -sponda Alcoa	Grimaldi Giovanni Menicucci Anna	08/06/2012
458	Attuazione dell'art. 3 dell' accordo di programma 31.03.2008 - opere nella porzione nord di 23 ha nell'ambito dell'area "43ha" a Porto Marghera -messa in sicurezza permanente -1ª fase	Mautone Mario Pelaggi Luigi	Certificato in corso di emissione
462	Marginamento di messa in sicurezza dell'Isola delle Statue -progetto esecutivo -1° stralcio	Cisco Andrea Monteforte Specchi Guido	14/11/2012
469	Attuazione dell'art. 3 dell'accordo Programma 31.03.2008 - opere nella porzione nord di 23 ha nell'ambito dell'area "43ha" Porto Marghera - allestimento vasche provvisorie di stoccaggio	Rizzi Giorgio Stagno D'Alcontres Maria Fernanda	04/12/2013
471	Sistemazione della sponda sud del Canal Salso e della sponda sud del Canal Cieco di Porto Marghera	Jovino Ernesto Luca Assenza Vincenzo	Lavori in corso
472	Marginamento di messa in sicurezza dell'Isola delle Statue -progetto esecutivo - 2° stralcio	Caldani Francesco Visentin Roberto Siega Andrea (segretario)	10/10/2014
495	Interventi di sistemazione della sponda ovest del Canale S. Leonardo-Marghera nel tratto tra il canale industriale Sud e Fusina (darsena Dalla Pietà) - 2° (darsena della Pietà) 1° lotto -sponda Nord e bacino di allaggio	Zito Maria Adelaide	Certificato in corso di emissione
504	Messa in sicurezza della sponda ovest del Canale Industriale Ovest nel tratto tra la banchina CIA W1 ed il limite della proprietà' Interporto S.p.A. a Porto Marghera -Venezia - Venezia	Marcone Eric Cassarino Antonio Siega Andrea (segretario)	Certificato in corso di emissione
521	Intervento per la sistemazione ambientale canale Lusore-Brentelle a Porto Marghera Venezia - 2° stralcio	Caielli Alfredo Tedaldi Oletta	Certificato in corso di emissione
544	Interventi di sistemazione ambientale darsena della Rana e del secondo stralcio del Canale industriale Ovest sponda sud Marghera - Venezia - 2° stralcio (tratti D5/2b e D4/2) - Messa in sicurezza con realizzazione del marginamento e delle condotte PIF e SISCO -1° fase (ex op 514 PIF e SISCO)	Sorrentino Francesco Rea Serenella	Lavori in corso
552	accordo di programma denominato "Vallone Moranzani" per la gestione dei sedimenti dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia-MaIcontenta-Marghera -Ampliamento vasche di deposito preliminare in area "23ha" a Porto Marghera	Pozzato Maurizio Baldin Michele	Certificato in corso di emissione

I suddetti collaudi presentano una doppia peculiarità:

a) sono stati effettuati per ciascun intervento (marginamenti, sistemazioni varie, messa in sicurezza, eccetera), prima del completamento delle opere di marginamento di ciascuna delle quindici macroisole, che ad oggi è ben lungi dall'essere completato, essendo esauriti i fondi a disposizione;

b) appare significativo il fatto che tra i collaudatori figurino personaggi di tutto rispetto, quali numerosi dirigenti pubblici, nazionali e locali, indicati nell'elenco allegato alla relazione, (allegato n. 2),

di cui si dirà di seguito. Si tratta, in particolare, di dirigenti apicali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; di componenti della Commissione VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; di dirigenti apicali della Regione Veneto; di figure apicali del magistrato alle acque di Venezia e di altri organismi pubblici.

In realtà, non può non osservarsi che, nel caso di specie, i collaudi dei singoli manufatti non hanno senso, posto che è l'intera opera — una volta ultimata — a dovere essere collaudata, allo scopo di verificare la funzionalità complessiva del sistema integrato (marginamento, raccolta/drenaggio delle acque e collettamento al PIF).

In ogni caso, è indubbio che i collaudi dovevano essere effettuati da soggetto terzo, fatto che, nella specie, non è avvenuto e, in ogni caso dovevano essere affidati a tecnici, sicché non si comprende quale sia stato l'apporto professionale dei dirigenti amministrativi nominati.

Nel corso dell'audizione del 13 luglio 2015, il provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto, ingegnere Roberto Daniele, ha riferito che, per quanto riguarda i collaudi frazionati delle opere di marginamento delle macroisole, era accaduto quanto già si è verificato per il MOSE e per le altre opere riguardanti l'attività dell'Istituto per la salvaguardia di Venezia e, in generale, per tutte le attività connesse con il mantenimento del regime lagunare e la protezione di Venezia dalle alte maree.

Nello specifico — ha proseguito l'ingegnere Daniele — anche i collaudi delle opere concernenti il MOSE erano stati frazionati in tanti micro interventi, in tanti piccoli OP e il suo Ufficio aveva scelto di non nominare un'unica commissione globale, come accaduto per la TAV e per molte grandi opere, « dove c'è un'unica commissione magari con una riduzione del corrispettivo per economie di scala ».

La ragione del frazionamento dei collaudi il provveditore per le opere pubbliche del Triveneto l'ha spiegata nei seguenti termini, che si riportano testualmente: « Siccome gli interventi vengono approvati ed esaminati dal CTA [Comitato tecnico amministrativo, ndr] in modo frazionato, ogni volta che uno di questi contratti va in esecuzione, viene nominata una commissione *ad hoc* per quell'intervento; così è avvenuto anche su Marghera, nel senso che ci sono una serie di commissioni. Pertanto, su una base di lavori eseguiti per 737 milioni di opere, sono state nominate decine di commissioni, anche perché gli interventi, ancorché raggruppati in macroisole, erano una cinquantina e ognuno di questi interventi era stato suddiviso, a sua volta, in altri sub-interventi, con il conseguente frazionamento ».

L'ingegnere Daniele, dopo aver dichiarato di essere stato, anche lui, nominato collaudatore (per il MOSE), ha precisato che il compito del collaudatore non attiene alla funzionalità dell'opera, ma solo alla verifica che questa sia stata realizzata in conformità al progetto approvato.

Ancora, l'ingegnere Daniele — rispondendo a precisa domanda della senatrice Laura Puppato — ha contestato che la spesa per i collaudi delle opere di marginamento sia stata di oltre 101 milioni di euro, pari, cioè, al 15 per cento dell'importo delle opere eseguite (circa 700 milioni di euro), posto che — a suo dire — l'importo delle spese

di collaudo viene di regola calcolato nella misura del 2/3 per mille del valore delle opere. Di conseguenza, la spesa complessiva sostenuta per le opere di marginamento non superava la somma di 2 milioni di euro, mentre la somma di 101 milioni di euro riguardava l'importo complessivo delle spese sostenute per i collaudi parziali effettuati per il MOSE.

In realtà, va detto subito che quest'ultimo dato non è corretto, posto che in data 3 dicembre 2015, il Consorzio Venezia Nuova, in amministrazione straordinaria, ha fatto pervenire alla Commissione di inchiesta il riepilogo, aggiornato al 31 maggio 2015, dei compensi dei collaudatori previsti e fatturati per i collaudi delle opere del MOSE (doc. 890/2).

Ebbene da tale documento, che contiene l'indicazione nominativa dei collaudatori, accompagnata dall'indicazione del compenso previsto e fatturato da ciascuno di essi, risulta che, per i collaudi delle opere del MOSE, l'importo complessivo previsto è di euro 14.224.058,71, mentre l'importo complessivo fatturato alla data sopra indicata è di euro 8.870.668,11 (*Allegato I* alla Relazione).

Inoltre, l'ingegnere Daniele — su richiesta del presidente della Commissione di inchiesta — ha fatto pervenire alla Commissione di inchiesta il dettaglio delle spese sostenute per i collaudi degli interventi di marginamento <sup>(43)</sup>.

Da tale dettaglio risulta che, in effetti, a fronte di un importo di lavori eseguiti pari a 586.989.935 euro i compensi complessivamente liquidati, sinora, ai collaudatori ammontano a 1.519.352,19 euro, a fronte di un fatturato dell'importo di 1.544.352,39 euro. Si tratta di compensi che variano, per ciascun intervento di collaudo, da circa 3 mila euro a circa 100 mila euro, con una serie di passaggi intermedi di diverse decine di migliaia di euro (*Allegato II* alla Relazione).

Pertanto, tenuto conto che rimangono da collaudare, con lo stesso sistema, circa 200 milioni di euro di marginamenti eseguiti, il totale dei compensi è destinato a raggiungere la soglia dei 2 milioni di euro, secondo la stima fatta dall'ingegnere Daniele.

A sua volta, sempre a proposito dei collaudi — riferiti sia ai marginamenti, sia al MOSE — uno dei tre amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, l'avvocato Giuseppe Fiengo, dopo aver osservato che le indicazioni dei commissari di collaudo le fa il Provveditorato e/o l'autorità ministeriale e che i relativi incarichi costituiscono una sorta di incentivo e di premio, ha riferito che gli incarichi di collaudo conferiti ai dirigenti ministeriali del Ministero dell'ambiente e anche a quelli del Ministero dell'economia e delle finanze, erano tutti autorizzati e che gli interventi erano « parcellizzati », anche se spesso venivano « raggruppati ».

Secondo l'avvocato Fiengo, « la parcellizzazione degli interventi è abbastanza tipica. Gli interventi erano parcellizzati, però spesso venivano raggruppati ». « Il problema è che non si possono dare compensi oltre un certo limite, per cui abbiamo tante piccole commissioni, che però portano a casa compensi considerevoli. Abbiamo avuto un caso di una persona che, ricevuto l'80 per cento, non ha voluto assumere la responsabilità e si è dimessa. Non ci si può fare

---

<sup>(43)</sup> Allegato 2 al doc. 787/2.

niente. A quel punto, abbiamo dovuto nominare un nuovo membro, che ha voluto l'intero importo, quindi abbiamo pagato due volte. Questo è il meccanismo. La mia tesi è quella di arrivare a un sistema in cui si stabilisce se il collaudo dura un anno, un anno e mezzo o due anni — è previsto dalla normativa — e si divide per giorni. In questo modo, evitiamo ogni questione e paghiamo a piè di lista le spese. Questo potrebbe rendere meno irragionevole il sistema. Questo è un tema sul quale ci stanno chiedendo tutti di intervenire, perché ci sono molta confusione e molte ingiustizie, in quanto alcuni vengono pagati e altri no. È un meccanismo autoreferenziale, che va in qualche modo ordinato... ». Invero, accade che, « normalmente, le convenzioni, anche quelle strane fatte dal Consorzio Venezia Nuova — in realtà, l'incarico perviene dal Ministero — prevedono la corresponsione semestrale e un massimo dell'80 per cento, fino a che non viene fatto il collaudo definitivo. Il dirigente normalmente, per mandare la parcella, aspetta di andare in pensione, in modo che non deve versare i fondi... ».

Ha precisato l'avvocato Fiengo che le commissioni di collaudo sono composte da due tecnici e da un amministrativo e che la presenza di quest'ultimo nelle commissioni di collaudo « non è funzionale » allo stesso, ma costituisce per lui « un premio per altre attività ...però non c'è dubbio che gli stipendi aumentano in modo considerevole » e, a tale proposito, ha rappresentato la vicenda, sulla quale era intervenuta la Corte dei Conti, di un dirigente inquisito che « si portava a casa altri 480.000 euro ».

Appare evidente che l'esposizione di carattere generale dell'avvocato Fiengo si riferisce ai collaudi effettuati per il MOSE piuttosto che a quelli effettuati per i marginamenti delle macroisole, e l'ultima cifra indicata di 480.000 euro attiene chiaramente ad uno dei tanti collaudi parziali del MOSE.

Ancora, l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, che parlava anche a nome degli altri due amministratori straordinari del consorzio, ha tenuto a sottolineare che, dopo le Commissioni di collaudo dei singoli manufatti, all'esito della realizzazione dell'intera opera, era prevista una supercommissione di collaudo, presumibilmente, destinata a verificare la funzionalità del sistema di marginamento, di raccolta/drenaggio delle acque e di collettamento al PIF, nel suo complesso, ma — ha aggiunto l'avvocato Fiengo — tale commissione era stata abolita.

Sul punto, la Commissione di inchiesta rileva che non si comprende la ragione di tale abolizione, a meno di non ravvisarla nella volontà di sottrarsi all'accusa di avere arbitrariamente duplicato i costi, dopo l'esecuzione dei collaudi parziali.

L'amara conclusione di questa vicenda è che i collaudi parziali sinora eseguiti appaiono del tutto inutili, in quanto si limitano a verificare conformità al progetto, che peraltro, essendo attività puramente tecnica, non giustifica la presenza di dirigenti ministeriali, ai più elevati livelli, a presiedere tali Commissioni.

Dunque è evidente — e lo afferma esplicitamente anche lo stesso avvocato Fiengo — che la finalità esclusiva di tali commissioni di collaudo è quella di garantire premi a pioggia a dirigenti ministeriali