

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

4.

SEDUTA DI MARTEDÌ 14 GIUGNO 2022

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE **ROSSELLA MURONI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Seguito dell'audizione, in videoconferenza, del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto:	
Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3	Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3, 7, 8, 9
		Pellicani Nicola (PD)	8
		Zappalorto Vittorio, <i>prefetto di Venezia</i> ..	3, 7, 8
INDAGINE CONOSCITIVA NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLE PROPOSTE DI LEGGE C. 1428 PELLICANI, 2358 BAZ- ZARO E 2907 BRUNETTA, RECANTI « MO- DIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA LEGI- SLAZIONE SPECIALE PER LA SALVA- GUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA »		Audizione, in videoconferenza, del Coman- dante della Capitaneria di porto di Vene- zia, Piero Pellizzari:	
		Muroni Rossella, <i>presidente</i>	9, 14, 16
		Pellicani Nicola (PD)	14
		Pellizzari Piero, <i>Comandante della Capita- neria di porto di Venezia</i>	9, 14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
ROSSELLA MURONI

La seduta comincia alle 10.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Seguito dell'audizione, in videoconferenza, del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito l'audizione, in videoconferenza, del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, in sede di indagine conoscitiva deliberata nell'ambito dell'esame delle proposte di legge C. 1428 Pellicani, 2358 Bazzaro e 2907 Brunetta, recanti « Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ».

Ricordo che l'audizione del prefetto di Venezia, tenutasi lo scorso 30 maggio, è stata condizionata nel suo svolgimento dai limitati tempi a disposizione della Commissione. Pertanto, è emersa l'opportunità di riprenderne lo svolgimento nella seduta odierna.

Ringrazio il prefetto Vittorio Zappalorto per la sua presenza e gli cedo quindi la parola per affrontare le questioni che non è stato possibile approfondire nella scorsa seduta.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Grazie signora presidente. Nella scorsa

seduta avevo rappresentato la difficoltà che ha questa città nel prendere decisioni a causa di una situazione di conflittualità molto forte tra diversi interessi. Avevo indicato anche che la legge speciale sarebbe potuta servire per questa ragione, cioè per la *governance* dei problemi della città e che all'interno della legge speciale avrebbe potuto trovare opportuna collocazione quell'Autorità per la laguna che, al momento, è prevista da un decreto-legge.

Quindi, la legge speciale si presenta come lo strumento più adatto per governare i problemi di questa città. All'interno della legge speciale andrebbe collocata, quindi, l'Autorità per la laguna. Ho parlato anche della inidoneità dell'attuale *governance* dell'Autorità per la Laguna, perché nel comitato di gestione c'è uno sbilanciamento a favore dello Stato, che è l'organo esecutivo dell'Autorità per la Laguna. Il presidente dell'Autorità per la laguna viene eletto soltanto sentito il presidente della regione e sentito il sindaco della città di Venezia. Questo è un *vulnus* che, a mio avviso, dovrebbe essere corretto, perché ritengo che le autorità locali, il presidente della regione e il sindaco debbano esprimere una intesa, più che essere soltanto sentiti. Questo risolverebbe l'attuale problema dello stallo di questa disposizione che, infatti, non ha ancora trovato attuazione.

Come noi sappiamo, l'Autorità per la laguna è lì, sulla carta, ma non c'è stata nessuna attuazione. Quindi andrebbero un po' ribilanciati i poteri tra governo centrale, cioè tra l'apparato centrale e governi e poteri locali, dando una più marcata potenzialità alla regione e al sindaco di Venezia, all'interno del comitato di gestione dell'Autorità per la laguna.

Per quanto riguarda il ruolo che il cosiddetto Comitato potrebbe assumere, io

vedrei un ruolo di controllo, di alta vigilanza sull'Autorità per la Laguna. Il Comitato, quindi, rispondendo al vostro quesito, può rimanere come organismo centrale con funzione di indirizzo e con funzione di controllo di quella che sarà l'Autorità per la Laguna.

Per quanto riguarda, poi, i restanti quesiti, andando ai punti 4 e 5 del vostro formulario — ovvero le priorità in tema di rilancio socio-economico della città e il ruolo della Fondazione Venezia Capitale della Sostenibilità e del Centro Internazionale per i Cambiamenti Climatici — vorrei soffermarmi un attimo sul problema che io considero più importante, che è quello dell'eccesso di turismo in questa città. Voi sapete che dal 2014 al 2015 io ho avuto anche la possibilità di svolgere le funzioni di Commissario straordinario a Venezia e ho avuto più volte occasione di attirare l'attenzione delle forze di polizia e anche del comune su un fenomeno che da anni sta interessando il tessuto economico di questa città, ma credo che il problema sia comune anche ad altre città come Firenze, Milano, Roma, città che sono interessate da flussi turistici importanti. Allora cercherò di rispondere ai quesiti di questi due punti, i punti 4 e 5.

Venezia, come noi tutti sappiamo, è un centro storico dove la presenza turistica è riuscita a snaturare la città stessa, nel senso che ne ha cambiato il volto, ne ha cambiato la vivibilità. La fortissima domanda di alloggi turistici, questo turismo di massa, ha favorito la trasformazione in alloggi turistici di quelle che prima erano abitazioni dei residenti. La commercializzazione di questi alloggi turistici avviene, per lo più, in maniera abusiva. È organizzata da agenzie internazionali che hanno sede all'estero, e quindi comporta una forte elusione delle imposte che dovrebbero essere pagate.

Pensiamo che dal 2000 al 2019, quindi nell'arco di quasi vent'anni, ventimila persone, ventimila veneziani hanno lasciato il centro storico di Venezia e sono andati ad abitare in altre zone, quindi in terraferma o nella vicina Mestre. Questa massificazione della domanda turistica ha comportato la sparizione delle locazioni ordinarie,

e questo perché le locazioni turistiche sono molto più redditizie, sono molto più convenienti. Il veneziano lascia Murano, lascia Burano, lascia l'isola di Venezia, si trasferisce in terraferma con la famiglia e affitta la sua abitazione, ne fa uno, due, anche più appartamenti e la affitta come locazione turistica. Questo comporta tanti problemi.

Una delle conseguenze negative — faccio una digressione soltanto su una delle conseguenze negative — è questa: se lei, presidente, o uno dei commissari avesse un figlio che vuole trasferirsi a Venezia per lavoro e volesse andare in affitto si troverebbe a dover partecipare a una sorta di concorso, di gara, dove vengono chiesti dei requisiti. C'è un rilancio del canone di affitto rispetto a quello che è previsto come base e ci sono centinaia di concorrenti per questa locazione, per questo affitto. I requisiti sono richiesti da agenzie che hanno sede all'estero, anche se si tratta di proprietari veneziani. E quindi questo spinge il prezzo degli affitti a una dimensione che non è facilmente assolvibile da parte di un pubblico impiegato, per esempio.

Quindi noi abbiamo assistito allo spopolamento delle pubbliche amministrazioni che stanno qui a Venezia. Nella sola prefettura abbiamo dovuto chiudere gli uffici al pubblico, in certe giornate, perché non abbiamo più personale. La stessa amministrazione della giustizia è in gravissima difficoltà, perché i concorsi che vengono espletati, soprattutto dalla Presidenza del Consiglio, con l'invio di personale negli uffici pubblici di Venezia, sono quasi inutili, perché dopo tre mesi più della metà del personale se n'è andato, perché ha fatto domanda di rinuncia al posto o di trasferimento in altre sedi.

Quindi l'esodo dalle pubbliche amministrazioni dei dipendenti pubblici, causato dal prezzo degli affitti e dal tenore della vita qui a Venezia, comporta una difficoltà sempre maggiore per le pubbliche amministrazioni. Quindi, all'interno delle misure che bisognerebbe prevedere per correggere questa distorsione, per incentivare la residenzialità, bisognerebbe pensare, all'interno della legge speciale, anche ad agevolazioni o a contribuzioni per l'abbatti-

mento di queste spese, delle spese di affitto; oppure si potrebbe pensare a dare a Venezia uno *status* di sede disagiata per le pubbliche amministrazioni, in modo da dare degli incentivi, in termini di premialità, in termini di servizio, per i dipendenti pubblici.

Naturalmente la sfida vera, quella più difficile, è di riportare le persone a Venezia, di riportare i residenti a Venezia, quindi di ripopolare il centro storico di Venezia che, altrimenti, rischia di essere completamente abbandonato. Per ripopolare il centro storico di Venezia ci vuole una disponibilità di alloggi che attualmente non c'è, non perché non ci siano le case, ma perché queste case sono utilizzate in maniera distorsiva, e cioè sono utilizzate come alloggi turistici.

Bisognerebbe pensare a qualche cosa che possa anche incidere sulla iniziativa economica e sulla disponibilità del patrimonio da parte del privato: mi viene in mente l'articolo 41 della Costituzione, che prevede che la proprietà privata sia soggetta anche a un'utilità di tipo sociale.

Pensando a Venezia come patrimonio comune dell'umanità, come un bene, non si può continuare a pensare che l'utilizzo di queste abitazioni in un centro storico dove c'è una concentrazione di arte, di monumenti e di storia come c'è a Venezia, possa continuare a essere nella piena disponibilità dei privati senza nessun condizionamento, senza nessuna restrizione. Quindi bisognerebbe pensare alla questione anche in questi termini, nel senso di dare un'utilità sociale anche ai beni privati.

Certamente la realizzazione di questi scopi non è facile, ma nel momento in cui ci stiamo apprestando a mettere in piedi una legge speciale per Venezia, bisognerebbe pensare anche in questi termini.

Soprattutto, uno dovrebbe chiedersi perché decidere di venire ad abitare a Venezia se non c'è un lavoro a Venezia. Quali sono i tipi di lavoro che uno può fare a Venezia, se non quello della pubblica amministrazione, di un ufficio pubblico? Tutte quelli che erano gli altri lavori non ci sono più, sono stati soppiantati, adesso la vocazione della città è totalmente turistica, per cui se

non si viene a Venezia per lavorare sul turismo, non ci sono altre possibilità.

Il tema, quindi, diventerebbe quello di riportare in centro, nella Venezia insulare, quelle attività che non sono legate al turismo. E come si può fare questo? Si può fare, a mio avviso, facendo diventare Venezia la capitale mondiale della sostenibilità, portando a Venezia la ricerca, lo studio di fenomeni come le grandi pandemie — Venezia ricordiamolo, storicamente, è stato il primo laboratorio sperimentale per lo studio delle grandi pandemie —, facendo diventare Venezia un centro mondiale per i cambiamenti climatici, riportando a lavorare qui a Venezia scienziati, studiosi, con le loro famiglie. Analogamente a quello che è successo negli anni Sessanta e Settanta in una città come Trieste, che è diventata la città della scienza e lì si stati insediati università, laboratori, centri scientifici importanti che hanno trasformato il volto di Trieste.

Ecco, a Venezia bisognerebbe fare qualche cosa di simile, si potrebbero recuperare migliaia di immobili che adesso sono inutilizzati o anche intere isole che adesso si trovano in uno stato di quasi totale abbandono, e lì potrebbero essere ospitate istituzioni scientifiche mondiali.

Tornando alla domanda principale, questo tipo di turismo a basso prezzo, questa domanda turistica così di massa, viene soddisfatta da negozi che sono gestiti per lo più da cinesi, i quali hanno fatto sparire le attività di prossimità, quali le macellerie, i panifici, l'ortofrutta, tutti quei negozi che servivano ai residenti. Sono andati via i residenti, non ci sono più questi negozi e al posto di questi negozi sono arrivati i cinesi con le loro chincaglierie.

A loro volta, gli alloggi turistici, siccome sono sprovvisti di cucina o di cucinini, inducono una domanda di cibo pronto e quindi, accanto alla ristorazione tradizionale veneziana, sono sorti centinaia e centinaia di *take away*, di negozi che soddisfano il *finger food*, e quindi una domanda di cibo pronto che viene soddisfatta con i *fast food*. Il *fast food* è una cosa utile, una cosa anche bella, una cosa che comporta, però, un lavoro aggiuntivo, soprattutto per

il comune di Venezia che è costretto a ripulire la città più volte al giorno.

Lungo gli itinerari - che sono sempre quelli, sono 4 o 5 itinerari turistici fortemente frequentati - lungo questi itinerari sono sorti negozi di pelletteria e di abbigliamento di bassa qualità, negozi di *souvenir* che vendono vetro di Murano - che non è vetro di Murano, ma imitazioni per lo più fatte in Cina -, tutti negozi a basso prezzo. La moltiplicazione di questi negozi è favorita, da un lato, da una legislazione europea che prevede la *deregulation*: non c'è più bisogno di autorizzazioni, basta una SCIA, basta una comunicazione e il negozio è pronto; dall'altra, dall'impossibilità di fare controlli su questi negozi perché c'è un *turn over* nella titolarità dei negozi che non consente alla Guardia di Finanza o al comune di fare le verifiche amministrative necessarie.

I titolari di questi negozi, come ho detto, sono per lo più persone asiatiche, cinesi o anche di altre nazionalità. Questi non vivono la città, nel senso che non sono residenti a Venezia, vengono a Venezia la mattina, aprono la saracinesca e alle cinque del pomeriggio se ne tornano in terraferma. Questo per dire che non hanno un radicamento alla città, non è che ci tengono al loro negozio, sono quasi dei commessi, quindi sono persone che sono estranee alla vita della città.

Pensate che dal 1998 c'erano 45 negozi di questo tipo, adesso sono arrivati a 850 nel 2018 e hanno sicuramente superato il migliaio dopo il *lock down*. Il Comando provinciale della Guardia di Finanza, assieme al comune di Venezia e alla polizia locale, ha condotto un'indagine per diverso tempo, un'indagine molto approfondita e ha consegnato a questa stessa Commissione un *dossier* che è un documento estremamente importante perché, oltre a analizzare bene questo fenomeno dell'*overtourism*, ha dato anche delle indicazioni operative per uscire da questa situazione, ha fornito anche una serie di rimedi possibili a questa situazione.

Le indagini della Guardia di Finanza hanno portato alla luce una condizione che è fortemente preoccupante per me che fac-

cio il prefetto in questa città. Pensate che i titolari delle licenze di questi negozi cinesi spesso hanno una capacità reddituale che non giustifica la licenza, non giustifica l'acquisto di una licenza in quel posto di Venezia, e quindi ci si chiede da dove vengano questi soldi, quali siano i flussi finanziari; flussi finanziari che si perdono quando si arriva a verificare che vengono dalla Cina o vengono da altri Paesi orientali.

Quindi c'è anche poca trasparenza, c'è una certa opacità nel finanziamento di queste attività. Sempre all'interno della comunità cinese si sta diffondendo l'acquisto di *asset* che sono importanti, cioè l'acquisto di alberghi che sono alberghi storici, alberghi importanti della città di Venezia o di complessi immobiliari che, comunque, sono di una certa importanza. Il passaggio di proprietà di questi beni avviene con una modalità nuova, nel senso che è prevista dal nostro codice civile, ovvero la vendita con patto di riscatto, ma era una modalità completamente abbandonata negli ultimi anni. Allora qual è l'interesse ad utilizzare questo tipo di vendita? L'ipotesi plausibile è che, siccome il passaggio di proprietà si realizza soltanto con il pagamento dell'ultima rata, l'importo delle singole rate è tenuto al di sotto della soglia di tracciabilità del sistema creditizio e questo - secondo la Guardia di Finanza ma io ci credo - potrebbe essere fatto per evitare tutta la normativa antiriciclaggio.

Quindi, nel corso di tutti i controlli che sono stati fatti dalla Guardia di Finanza e dal comune di Venezia, sono state svolte attività che hanno portato alla luce un sistema vero e proprio che è estremamente preoccupante, perché ci sono lavoratori irregolari, ci sono fatturazioni false, ci sono prodotti che non sono certificati, prodotti di bassissima qualità, anche nocivi.

Insomma, il fenomeno dell'*overtourism* porta con sé non solo un degrado costante della città, ma anche una diffusa illegalità di tutto il sistema economico che sorregge questo tipo di turismo.

Le contromisure che potrebbero essere adottate trovano un riferimento preciso nella prima legge speciale per Venezia, la

n. 171 del 1973, perché lì non si parla soltanto di salvaguardia fisica della città, ma si parla anche di vitalità socio economica. Ecco quindi che abbiamo un gancio molto forte, un laccio per agganciarci a quella legge speciale e per fare in modo che la futura legge speciale, quella di cui stiamo parlando in questo momento, possa dedicare un capitolo importantissimo, a mio avviso, a quella che è la vitalità socio economica legata anche alla legalità socio economica della città.

I settori che dovrebbero trovare una normazione nella legge, nella futura legge speciale, quindi, sono la ricettività extra alberghiera, ovvero la ricettività turistica che non sia quella degli alberghi, il settore del commercio, il settore delle attività di somministrazione, quello del trasporto acquo, di cui parlerò tra poco, e quello delle professioni turistiche. Ognuno di questi settori dovrebbe avere un capitolo a sé, un capitolo dedicato nella legge speciale.

Finora che cosa è stato fatto? Finora il comune ha cercato in tutti i modi - bisogna dire la verità - di arginare questo, che è un problema che si risolve solamente, appunto, all'interno di una normazione speciale, perché finora questa normazione speciale non c'è stata. Il comune è orientato per il contingentamento delle presenze in città e quindi per la previsione di un *ticket* di ingresso in città, con prenotazione. Esiste già una norma in questo senso, non è di facile attuazione, però questo è il piano sul quale si sta muovendo l'ente locale.

È chiaro che il problema, però, andrebbe aggredito alla radice e cioè mettendo un tetto su base stagionale alle affittanze turistiche, il che significa dire che a Venezia non possono entrare più di tot persone a seconda del periodo dell'anno o che le affittanze turistiche non possono essere inferiori a un certo numero di giorni, un mese, due mesi, quello che si deciderà. Però questo è il modo, a mio avviso, corretto per aggredire questo fenomeno del sovraturismo.

Il documento che ho citato della Guardia di Finanza contiene anche questo tipo di indicazioni, quindi quello che io posso

raccomandare è di utilizzare quel documento come base di lavoro.

Con riguardo al problema della navigazione, rispondo ai quesiti che sono indicati al punto 3 del questionario della Commissione, signor Presidente, relativo agli strumenti della *governance*. Può sembrare una cosa scontata, può sembrare un'ovvietà, ma molte persone che non vivono a Venezia fanno fatica a capire che a Venezia non si circola come nelle altre parti di Italia.

Mi è capitato recentemente di dovere spiegare ad alcuni funzionari romani, che si occupavano del G20 dell'economia che abbiamo fatto qui l'estate scorsa, che all'arsenale di Venezia non si poteva arrivare con i camion. Loro hanno pensato che questo fosse dovuto al fatto che le calli sono troppo strette e quindi hanno detto: «Va bene, non importa, prefetto, arriveremo con la macchina». No, all'arsenale di Venezia non si arriva neanche con la macchina, si arriva soltanto con il vaporetto o a piedi. Racconto questo per dire quanto è difficile capire, per le persone che non vivono qui, le difficoltà del movimento, della navigazione e tutti i suoi problemi, il primo dei quali è il moto ondoso. Moto ondoso che è una vera piaga per la città, che affligge questa città.

PRESIDENTE. Signor prefetto, mi scusi, essendo passata mezz'ora le devo chiedere di andare a conclusione. Grazie.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Benissimo. Per quanto riguarda il moto ondoso, credo che questo sia un problema enorme per Venezia, che non è stato risolto nemmeno da un Commissario straordinario che è stato nominato nel 2001. Il problema del moto ondoso si affronta solamente con una legislazione speciale che regoli la navigazione in laguna e, quindi, nella città di Venezia; una legislazione che non mutui le regole della circolazione, che valgono per il codice della strada, perché il codice della strada non è assolutamente applicabile in una città dove si va in barca, dove si circola con la barca.

Quindi, la ricetta per risolvere questo problema, che coinvolge tutti coloro che

sono collegati alla navigazione, è di dare una legislazione speciale per la navigazione all'interno della città di Venezia. Nella relazione che consegnerò a questa Commissione cercherò di indicare, in maniera più analitica, i problemi e i possibili rimedi a questo problema.

Vado rapidamente al problema delle grandi navi. Come sappiamo, il Governo ha preso la decisione di impedire il passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca, per cui quella che era la stazione marittima che serviva all'ormeggio delle grandi navi ora diventa un bene non utilizzato e per il quale dovrà essere trovata un'altra destinazione.

Al momento le grandi navi sono state dirottate al porto di Marghera, che è un porto commerciale dove arrivano le navi *container*, arrivano le navi commerciali, le cui banchine sono banchine commerciali, non sono banchine nate per ospitare un traffico passeggeri.

Quando sono iniziati i lavori di adeguamento di queste banchine, io mi sono interessato alla questione e ho chiesto all'Autorità portuale se queste banchine erano idonee dal punto di vista della sicurezza per ospitare i passeggeri. Perché? Ma perché a Porto Marghera insistono una serie di stabilimenti che rientrano nella « normativa Seveso » e che quindi sono a rischio di incidente rilevante. Esistono delle zone di attenzione che comprendono anche le banchine dove arrivano le grandi navi. Quindi io volevo sapere se questi lavori e se le navi passeggeri in avvicinamento e in fase di ormeggio fossero a conoscenza dell'esistenza di queste zone di attenzione.

Stiamo parlando di zone di attenzione e non di zone di pericolo. Zone di attenzione significa che chi arriva in queste zone, chi lavora dentro queste zone, deve essere perfettamente informato dei rischi che derivano dall'esistenza di questi impianti.

Ne è nata una serie di riunioni che abbiamo fatto con l'Autorità portuale, con il Comitato tecnico regionale, con i Vigili del fuoco, per dare le prescrizioni ai comandanti delle navi e ai passeggeri sulle norme di comportamento che devono essere tenute all'interno di queste zone.

Quindi, anche sotto questo profilo c'è un'attività che è ancora in corso perché l'adeguamento non è ancora terminato, ma si sta lavorando in questo senso e io credo che anche queste banchine, che sono approdi previsti in maniera temporanea, possano, una volta che questi lavori sono terminati, ospitare l'ormeggio delle grandi navi in condizioni di sicurezza.

Sono disponibile ad eventuali domande, se ci sono. Ho fatto un po' una corsa, però conto di mandare alla Commissione questa relazione e ringrazio Lei, presidente, e tutti i commissari.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor prefetto. Chiedo se vi sono colleghi che intendano intervenire.

NICOLA PELLICANI. Ringrazio il signor prefetto per questa seconda parte della relazione, che integra la precedente e affronta tutti i temi all'ordine del giorno di Venezia e quindi anche della legge speciale. Gli stimoli sarebbero tanti, ma faccio solo un *flash* perché siamo fuori tempo massimo.

Sulla questione delle locazioni a uso turistico, mi pare di capire che questo sicuramente è uno dei temi che, come ricordava, andrebbe affrontato all'interno della nuova legge speciale. Sapendo che per riportare la residenza a Venezia è necessario un mix di azioni a partire, appunto, dall'intervento sulla base economica, come ricordava, lei ritiene che prevedere una disciplina che ponga dei limiti alle locazioni turistiche, quelle previste dalla legge regionale, sarebbe quanto mai opportuno, quindi?

PRESIDENTE. Cedo la parola al prefetto Zappalorto per la replica.

VITTORIO ZAPPALORTO, prefetto di Venezia. Assolutamente sì, onorevole. Secondo me non solo opportuno ma necessario, perché è da lì che si deve partire se si vuole dare una disciplina a questo settore. La disciplina adesso prevista è troppo permissiva, è una disciplina che vale per tutte le città, ma non può valere per Ve-

nezia. Venezia deve avere uno *status* particolare, perché i flussi turistici che ci sono a Venezia non ci sono in altre città, a Treviso, a Padova, o in altre città del Veneto, o anche di Italia, quindi è necessaria una disciplina molto più restrittiva che riveda le attuali regole regionali.

PRESIDENTE. Ringrazio il prefetto Zapalorto per il contributo offerto ai lavori della Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione, in videoconferenza, del Comandante della Capitaneria di porto di Venezia, ammiraglio Piero Pellizzari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, del Comandante della Capitaneria di Porto, ammiraglio Piero Pellizzari, in sede di indagine conoscitiva deliberata nell'ambito dell'esame delle proposte di legge C. 1428 Pellicani, C. 2358 Brunetta e C. 2907 Bazzaro recanti « Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ».

Ricordo che è stato predisposto dal relatore un questionario che l'Ufficio di presidenza ha deliberato di inviare agli auditi e che è stato pertanto inviato nei giorni scorsi anche al nostro ospite.

Ringrazio l'ammiraglio Piero Pellizzari, per la sua presenza e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Le chiederei, ammiraglio, di svolgere il suo intervento in venti-trenta minuti, per lasciare ai colleghi la possibilità di interagire con lei. Prego.

PIERO PELLIZZARI, *Comandante della Capitaneria di porto di Venezia*. Grazie signora presidente, buongiorno. Saluto i membri dell'VIII Commissione Ambiente territorio, lavori pubblici, che ringrazio per l'opportunità concessami oggi di illustrare il contributo della Direzione marittima del Veneto sulle principali questioni riguardanti la laguna di Venezia che ritengo centrali per gli aspetti di competenza di questa autorità marittima.

Cercherò di contenere il mio intervento entro i 15 minuti, per poi lasciare il tempo per eventuali domande. Rimando ai contenuti delle precedenti audizioni circa le funzioni delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

L'aspetto sul quale vorrei da subito attirare la vostra attenzione e che più di tutto reputo essenziale per la sopravvivenza del porto di Venezia, è certamente quello dell'accessibilità nautica dei canali marittimi di navigazione. Come è noto, il porto di Venezia presenta spiccate peculiarità locali che lo rendono unico nel panorama nazionale, anche sotto l'aspetto ambientale. La ramificazione dei canali marittimi lagunari costringe il traffico portuale a tempi di transito nettamente superiori rispetto alla maggioranza degli scali nazionali, anche a causa dei limiti di accessibilità nautica determinati dalla larghezza e dalle batimetrie imposti dal MOSE nei canali marittimi di accesso. Canali che sono percorribili in modalità convoglio a senso unico alternato. Per essere più chiaro, non è possibile che all'interno delle canale Malamocco-Marghera vi sia un incrocio di traffico, ma le imbarcazioni accedono alle aree e alle banchine portuali a senso unico alternato, appunto.

Quindi, la particolare conformazione dell'ambito lagunare comporta, ai fini del mantenimento dell'Autorità portuale di Venezia, che debba essere mantenuta innanzitutto una costante e attenta manutenzione dei canali e delle infrastrutture critiche attraverso interventi sostenibili, in relazione alle esigenze di salvaguardia dell'ambiente, della sicurezza, della navigazione e dell'efficienza del porto.

In altre parole, è indispensabile mantenere un piano manutentivo che assicuri le condizioni di navigabilità del porto per qualsiasi tipologia di traffico, sia passeggeri, che commerciale, tali che ogni comandante di nave, nell'approcciarsi a Venezia, sia in grado di conoscere con certezza, prima dell'accesso, le caratteristiche di accessibilità nautica delle vie d'acqua e possa, quindi, manovrare in sicurezza lungo i canali marittimi, al pari di quanto originariamente e quotidianamente avviene in ana-

loghi contesti portuali del mondo, anche in contesti lagunari.

La rilevanza di tale aspetto ha ancora avuto maggiore importanza con il decreto-legge n. 103 del 2021, che ha vietato il transito delle navi da crociera da San Marco e ha accelerato il processo di riassetto della portualità veneziana, introducendo le navi da crociera all'interno di Porto Marghera.

Vado ora a fare riferimento alle vostre domande, sempre centrando il mio intervento sul porto di Venezia. Quindi, vengo al sesto quesito, ovvero qual è il giudizio dell'autorità marittima sul progetto di un porto fuori dalle acque protette della laguna. Al di là dei possibili sviluppi del contenzioso amministrativo sorto a seguito del ricorso Duferco, occorre domandarsi se l'idea di un progetto di porto *off-shore* adibito a navi da crociera e porta *container* transoceaniche possa contribuire ad accrescere la capacità ricettiva del sistema portuale lagunare e da lì organizzare le aree portuali dismesse di Porto Marghera, e fungere anche da porto rifugio in caso di situazioni meteo-marine avverse o di emergenza di varia natura.

È indubbio che l'infrastruttura da progettare *off-shore* sarà di dimensioni importanti e dovrà prevedere il raggiungimento di fondali adeguati, oltre ad opere di protezione dai venti di bora e di scirocco. Anche per il progetto Duferco, che prevede il collocamento in bocca di porto, è rilevante l'esposizione ai venti, in relazione alle dimensioni delle navi da crociera, sia in manovra che all'ormeggio. Pertanto, con riferimento alla localizzazione e alla distanza dalla costa della nuova struttura *off-shore*, il parere dell'autorità marittima non potrà prescindere da una serie di simulazioni preventive delle manovre di accosto delle navi alla struttura stessa e da una adeguata analisi del rischio, che valuti le interferenze che si creeranno tra il traffico marittimo ordinariamente presente in zona e quello di collegamento che deriverà dal trasporto di passeggeri, equipaggi e beni con la terraferma. Sarà, infatti, necessario organizzare efficacemente la catena logistica lungo la direttrice nave — stazione marittima — banchine portuali, al

fine di garantire la regolarità dei flussi di traffico ed evitare i riflessi negativi sulle altre attività portuali e sulla città.

Dall'efficienza di tale catena logistica e, conseguentemente, dalla sostenibilità dello stesso ambito lagunare, deriverà non solo il successo della soluzione del porto *off-shore*, ma anche la possibilità che esso possa servire da volano per l'intero sistema portuale dell'alto Adriatico.

Circa la necessità di riconoscere al porto di Venezia la qualifica di porto regolato, oltre all'identificazione dei canali marittimi lagunari accennati in premessa, altro fattore caratteristico e condizionante l'accessibilità alle strutture portuali è costituito dal sistema MOSE, che rende il porto di Venezia e quello di Chioggia ad accesso regolato, in quanto la gestione dell'avvicinamento delle navi alle bocche in entrata e in uscita deve temperare l'esigenza di salvaguardia dalle acque alte con la migliore funzionalità dei traffici portuali, in un quadro di garanzia della sicurezza della navigazione.

Per assicurare la maggiore efficienza possibile nella movimentazione delle merci, è necessario conseguire l'accessibilità nautica del porto h24, con l'offerta di servizi non solo tecnico-nautici, ma anche portuali «*just in time*», in grado di consentire alle navi di operare in qualsiasi momento, anche di notte e con visibilità ridotta, in modo da recuperare i tempi di transito e quelli eventuali di attesa causati dalla attivazione del MOSE.

La realizzazione di tale progetto richiede l'indispensabile e convinta partecipazione di tutti i terminalisti che dovranno assicurare lo svolgimento continuo nelle 24 ore delle operazioni portuali, garantendo, assieme agli altri soggetti coinvolti nella catena logistica, la continuità ininterrotta della movimentazione dei carichi. Ad oggi, in aggiunta a una stringente e specifica regolamentazione del traffico e dell'utilizzo dei servizi tecnico-nautici da parte delle navi che fanno scalo, la Capitaneria di porto di Venezia ha messo a punto una procedura operativa concordata con le istituzioni del *cluster* portuale coinvolte, per assicurare la gestione ottimizzata del traf-

fico portuale a seguito degli eventi di chiusura precedenti, tra l'altro, alla messa in campo anche di un'apposita struttura presso la sala operativa della Guardia Costiera, con il compito di ridurre i tempi di attesa dei vettori in ingresso e uscita dal porto.

Tuttavia, ai fini del pieno conseguimento dell'obiettivo di un porto regolato, ritengo indispensabile chiarire una serie di interventi che ho riassunto in quattro punti.

Il primo: la rivisitazione dell'assetto che regola attualmente i servizi tecnico-nautici, ovvero ormeggiatori, rimorchiatori, piloti e battellieri, la cui disciplina e organizzazione deve rimanere in capo all'autorità marittima, seppure di intesa con l'Autorità di sistema portuale, attesi i preminenti e connessi aspetti di sicurezza della navigazione. Per quanto attiene alla formazione dei criteri di formazione delle tariffe dei predetti servizi, dovrebbero essere attentamente valutati gli extra costi eventualmente nascenti dal periodo di sollevamento delle paratoie del MOSE, prevedendo eventuali misure compensative.

Il secondo punto riguarda la realizzazione di un nuovo centro di controllo del traffico portuale — facevo riferimento prima all'esigenza di rendere più efficiente possibile l'ingresso in uscita delle navi dal porto, proprio in vista dell'apertura e della chiusura del MOSE — affinché si integri con l'esistente centro VTS (*Vessel Traffic Service*) di controllo della Capitaneria di porto, in modo da assicurare un coordinamento continuo e dinamico degli accosti delle navi, dei servizi del traffico nei canali marittimi lagunari, secondo le logiche già richiamate del «*just in time*» attuate dai modelli logistici portuali più moderni.

Terzo punto: un aumento del personale della Capitaneria di Porto, per garantire l'operatività del porto nelle 24 ore, soprattutto quando i momenti di alta marea si succedono e il MOSE viene alzato ripetutamente, anche due, tre volte di seguito, ricoprendo un'intera settimana, dal momento che il nostro personale deve essere costantemente presente per assicurare, nell'ambito delle funzioni del comandante del porto, l'ingresso e l'uscita delle navi. Proprio in virtù dei crescenti carichi di lavoro,

anche attraverso un'auspicabile mirato intervento legislativo di incremento di organico pari ad almeno 30 unità, esso servirà ad assicurare un turno di lavoro continuativo per la pronta riorganizzazione del traffico ed il relativo monitoraggio in caso di attivazione del MOSE, anche durante periodi di tempo prolungati, come ho già detto. A tal riguardo, la Capitaneria di porto e l'Autorità di sistema portuale stanno predisponendo congiuntamente un applicativo che, attraverso l'elaborazione automatica di vari fattori, sarà di ausilio alla riorganizzazione del traffico. Immaginate che tutte le volte che si alzano e si abbassano le paratoie del MOSE noi dobbiamo riorganizzare un traffico che, come dicevo prima, si muove anche a senso unico alternato per poter raggiungere le banchine e questo, ovviamente, secondo i tempi che vengono dettati dalla marea.

Quarto e ultimo punto: la previsione di un adeguamento infrastrutturale — questo ripeto è fondamentale, l'ho detto in premessa — per migliorare le condizioni di accessibilità nautica, senza soluzione di continuità, anche in periodo notturno, dei canali marittimi. Ci sono delle limitazioni in questo momento durante il periodo notturno che intendiamo togliere, anche a seguito di un'analisi dei rischi che stiamo conducendo insieme all'Autorità di sistema portuale. Faccio riferimento, in particolare — oltre ai già evidenti escavi evidenziati, gli escavi manutentivi — alla percorribilità delle conche di navigazione presenti nella bocca di porto di Malamocco e di Chioggia, sulle quali ritornerò, e al costante adeguamento tecnologico degli ausili alla navigazione marittima portuale e dai sistemi di illuminazione delle banchine.

Vengo ora al terzo quesito del vostro questionario, ovvero come giudico la prevista realizzazione di una serie di approdi diffusi a Porto Marghera per le grandi navi. La Capitaneria di porto di Venezia sta fornendo il proprio completo apporto al Commissario straordinario, nominato dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, al fine di consentire l'ormeggio delle navi passeggeri ai cosiddetti approdi diffusi a Porto Marghera. Allo scopo

di evitare interferenze con il traffico merci, l'Autorità marittima sta curando con la massima attenzione la predisposizione del piano di accosto di porto Marghera, inserendo gli arrivi delle navi da crociera nei fine settimana ed organizzando il traffico di ingresso e di uscita dal porto in modo da evitare attese e rallentamenti nelle movimentazioni. Inoltre, l'Autorità marittima ha elaborato recentemente nuove prescrizioni di sicurezza, in particolare nell'ambito dei collegamenti all'interno del canale industriale, appunto, emanando due nuove ordinanze recanti misure per il transito delle navi: la prima, relativa, per le navi da crociera, alle condizioni del vento; la seconda riguardante il recepimento dei nuovi limiti di pescaggio derivati dalla recente attività di escavo manutentivo portato a termine dall'Autorità del sistema portuale.

Richiamando quanto evidenziato in apertura, è evidente che la questione di istituire approdi diffusi a Marghera, tenuto conto anche dei limiti di vento introdotti per le crociere con la precitata ordinanza, appare intimamente legata a una costante manutenzione dei canali in parallelo con il completamento dei marginamenti delle sponde. In altre parole, gli escavi devono marciare di pari passo con i marginamenti, altrimenti il materiale continua a franare nei canali.

Al riguardo, in prospettiva, sarebbe auspicabile portare la larghezza del canale Malamocco-Marghera a una misura congrua di almeno cento metri, sino al bacino di evoluzione numero 4, oltre che ipotizzare una zona di interscambio a metà canale per consentire l'incrocio delle navi provenienti da versi opposti, al fine di incrementare efficienza e sicurezza.

Per la realizzazione di questi interventi ed in generale per il mantenimento della capacità operativa del porto, sarà indispensabile giungere ad una rapida conclusione degli iter di aggiornamento del piano morfologico e del Protocollo fanghi.

Circa le navi da crociera a misura di Venezia e il terminal crocieristico di Marittima, ovviamente spetta al legislatore individuare la misura delle navi da crociera ritenuta sostenibile per il contesto lagunare

veneziano, in funzione di un insieme di criteri e di valutazioni che tenga conto del soddisfacimento dei vari interessi pubblici coinvolti, di natura ambientale, sociale, storica, architettonica ed economica.

Per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza della navigazione, occorre che la portualità veneziana sia adeguatamente sostenuta, attraverso gli interventi di infrastrutturazione e manutenzione appena descritti e abbia la potenzialità necessaria per riprendere la propria centralità nell'ambito del settore crocieristico del Mediterraneo orientale. Dipenderà, poi, dalle decisioni del comparto armatoriale la realizzabilità di un traffico da crociera costituito da navi di lunghezza più contenuta rispetto a quelle attuali, in considerazione dei volumi di domanda di *cruises* internazionali, degli investimenti richiesti e delle economie conseguibili attraverso unità da passeggeri di determinate dimensioni. Pertanto, salvo modifiche normative al momento non prevedibili, un'eventuale « classe Venezia » di unità dimensionalmente ridotte, integrante un flusso di traffico alternativo a quello scalante gli accosti di Marghera, nell'ottica di percorrere i canali di San Marco e Giudecca, non potrebbe che rispettare i limiti dimensionali introdotti dal decreto-legge n. 103 del 2021, cioè sotto le 25.000 tonnellate. Stiamo parlando di unità intorno ai 160, 170, 180 metri, in relazione alla larghezza delle unità, che normalmente sono intorno ai 25, 26 metri.

Relativamente, invece, alla possibile riconversione del terminale crocieristico della Marittima, qualora le poche navi passeggeri attualmente autorizzate al suo utilizzo non ne garantissero la sostenibilità economica e non si dovesse conseguire il ripristino dei fondali del canale Vittorio Emanuele III, si potrebbe pensare di consolidare in quel sito una stazione attrezzata per la ricezione di mega *yacht* lungo tutto l'arco dell'anno.

Rispondo al quinto quesito, relativo alle opere complementari del MOSE. Un tema particolarmente rilevante riguarda la piena accessibilità delle conche di navigazione di Lido e Malamocco per Venezia, oltre a quelle di Chioggia durante il sollevamento delle paratoie. Le conche di navigazione

sono quei sistemi che consentono alle navi di bypassare la chiusura del MOSE, quindi in qualche modo consentono l'ingresso e l'uscita, ovviamente una a una, delle navi, o l'ingresso delle navi in porto.

Soffermandomi, in particolare, sulla conca del canale di Malamocco-Marghera, occorre sottolineare come l'infrastruttura non risulti al momento collaudata con unità delle dimensioni previste dal progetto, che ricordo erano intorno ai 280 metri. Inoltre, nel mese di febbraio del 2015, la porta della conca lato mare ha subito un danneggiamento a seguito di una mareggiata e, ad oggi, non è stata ancora ripristinata.

In ogni caso, a partire dal 2013 sono state effettuate alcune simulazioni e prove di transito che hanno fatto emergere diverse criticità riguardo alla lunghezza massima delle navi che possono attraversare la conca stessa e alle condizioni meteo marine con le quali effettuare gli attraversamenti, portando la Capitaneria di porto a rappresentare al Provveditorato alle opere pubbliche l'opportunità di rivalutare le originarie soluzioni di natura tecnica ingegneristica, allo scopo di consentire l'ingresso di navi di maggiori dimensioni e di apportare delle modifiche all'attuale struttura, al fine di consentire alle navi di effettuare le manovre di attraversamento in sicurezza e con condizioni meteo marine variabili.

Per quanto concerne la conca della bocca di porto di Chioggia, ne è stata auspicata una sollecita entrata in funzione che permetterà di mitigare i riflessi della chiusura del MOSE sull'attività della locale flotta peschereccia, costretta oggi a subire interruzioni o ritardi a seguito dell'innalzamento delle barriere mobili.

In ogni caso, quando le conche entreranno in funzione — e ad oggi è previsto che ciò avvenga prima di settembre del 2023 — in caso di attivazione del MOSE consentiranno l'accesso parziale del traffico da e per la laguna e soprattutto entro i limiti che saranno individuati dall'autorità marittima, che dovrebbero essere attualmente intorno ai 210 metri.

Rispondo al quesito con cui mi si chiede come ritengo che si possa giungere a un controllo del moto ondoso, e mi avvio alle

conclusioni, sono all'ultimo quesito di interesse dell'autorità marittima. Una problematica particolarmente sentita all'interno della laguna di Venezia, lo ha già citato testé il Prefetto, è quella del moto ondoso, originato dall'intensità del traffico delle imbarcazioni e della velocità le quali sono condotte superando, talvolta, i limiti consentiti.

Il fenomeno si è nuovamente accentuato con la ripresa degli afflussi turistici in laguna, che comportano un notevole incremento dei mezzi di trasporto, in particolare di quelli da passeggeri e da trasporto. L'impiego da parte delle forze dell'ordine del dispositivo mobile di rilevamento delle velocità chiamato telelaser, è stato fortemente condizionato, ad oggi, da un orientamento del tribunale di Venezia secondo il quale, in mancanza di una norma specificamente dedicata all'ambiente navigatorio, occorre applicare analogamente le prescrizioni del codice della strada anche alla velocità di rilevamento dei limiti di velocità all'interno del contesto acquico lagunare di Venezia. La Corte di cassazione, con una recentissima sentenza del 31 maggio del 2022, nel giudicare relativamente a un verbale elevato mediante utilizzo del telelaser in un canale lagunare urbano — il telelaser è una sorta di autovelox per spiegarci — ha evidenziato che allo stato attuale della legislazione italiana appare esclusa l'applicabilità del codice della strada per colmare le lacune del diritto della navigazione.

La Capitaneria di porto di Venezia aveva cercato di affrontare e disciplinare gli aspetti descritti con una propria ordinanza che, nell'intento di mitigare al massimo il rischio di sinistri nei canali marittimi di competenza dovuti agli accresciuti volumi di traffico, aveva previsto l'obbligo, per limitare i passeggeri, di installare a bordo un sistema di identificazione automatico che avrebbe consentito anche il controllo della velocità. Tuttavia il TAR Veneto, a seguito di ricorso di alcune associazioni riconducibili alle sigle Taxi Acquico, con sentenza in data 22 aprile 2021, ha annullato il provvedimento, in particolare sulla base dell'assunto che quest'ultimo sarebbe stato adottato senza il dovuto concerto con

gli altri enti competenti, secondo il regolamento provinciale del 1998 per la navigazione locale nella laguna veneta.

La problematica potrebbe essere risolta attraverso un intervento di legge, che sancisca l'obbligo di impiego del sistema AIS di rilevamento tramite, quindi, il GPS, a bordo delle unità che svolgono servizio da passeggeri, ossia che trasportano più di 12 passeggeri nella laguna veneta, nonché disciplini l'uso del telelaser per il rilevamento della velocità di tutte le altre unità che circolano nella medesima terminazione lagunare.

Per quanto riguarda il sistema AIS, la Capitaneria di porto di Venezia ha già effettuato positive sperimentazioni in collaborazione con il naviglio locale, verificandone l'efficacia anche ai fini del controllo della velocità, come risulta da una scheda illustrativa che allegherò alla presente relazione. Con quest'ultimo argomento riguardante il moto ondoso in laguna ritengo di avere concluso il mio intervento. Ringrazio nuovamente tutta la Commissione e lei, signora presidente, per l'opportunità offerta. Rimango a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. Grazie a lei ammiraglio per il suo contributo. Chiedo se vi sono colleghi che intendano intervenire.

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente e grazie ammiraglio per la relazione ampia, dettagliata, che ha anche messo in luce alcune delle criticità che riguardano la navigabilità della laguna e l'accesso al porto. Si è capito, credo, in modo molto chiaro, quanto complicata sia la convivenza tra un delicato equilibrio ambientale qual è la laguna e l'operatività del porto commerciale e del porto turistico.

Sono tantissimi gli spunti che suscita la relazione, però mi concentrerei su due questioni, una delle quali è un chiarimento. Quando parlava della necessità, ovviamente, di intervenire per evitare la frana delle rive del canale dei petroli e la necessità di portarlo, mi pare di avere capito, a cento metri di larghezza e anche di prevedere dei punti di evoluzione per le manovre

delle navi, ecco, volevo una chiarificazione su questo tipo di intervento che suggeriva.

Mi riferisco, in particolare, a tutte le difficoltà che ha messo in luce, alla necessità, che condivido, di trasformare il porto di Venezia in un porto regolato, quindi attivo 24 ore su 24, soprattutto alla luce di quando diventerà definitivamente operativo il Mose, con tutte le criticità da risolvere, non solo per la realizzazione dell'opera, ma anche, ad esempio, delle conche di navigazione che hanno qualche criticità, come ad esempio quella relativa al Malamocco-Marghera, che — come ricordava è stata costruita male e mi pare debba essere appunto modificata.

Ma al di là di questo, come incide la mancanza, ancora oggi, del Protocollo fanghi e del Piano morfologico per adeguare i canali e di renderli navigabili?

Un'ultima battuta sulla questione del moto ondoso, l'ultimo punto che ha affrontato, che è un tema anche di grande attualità in questi giorni, con grandi polemiche anche sulla stampa locale, per la difficoltà di elevare sanzioni a chi infrange le regole. Su questo, lei pensa che la legge speciale possa intervenire in modo puntuale per regolamentare un sistema che riguarda, alla fine, solo la città di Venezia, in questi termini?

PRESIDENTE. Cedo la parola all'ammiraglio Pellizzari per la replica.

PIERO PELLIZZARI, Comandante della Capitaneria di porto di Venezia. Grazie onorevole per le tre domande. Allora, circa i cento metri e l'allargamento ai fini di consentire il passaggio delle navi che avviene al centro, cioè al canale Malamocco-Marghera, come dicevo, il canale Malamocco-Marghera che è lungo 21 chilometri ha una accessibilità a senso unico alternato, quindi vengono formati dei convogli che entrano, ormeggiano e, successivamente, il convoglio in uscita esce. Questo accade tutte le mattine e tutte le sere durante la giornata. Per ragioni anche di sicurezza, bisognerebbe individuare lungo i 21 chilometri, più al centro possibile per ragioni ovvie, un'area dove poter consentire a una nave in in-

gresso e ad una in uscita di transitare in sicurezza solamente a questi fini, proprio per dare la possibilità sempre a una nave che ha qualche problema in porto di poter uscire.

Il secondo aspetto sono i cento metri. Nel mio intervento ho parlato di un'ordinanza riguardante il vento, e relativa alle navi da crociera. L'autorità marittima è intervenuta, a seguito di un'analisi condotta sui simulatori, con un'ordinanza per limitare l'accesso delle navi da crociera a Porto Marghera con condizioni di vento particolare, cioè che si elevano, a seconda del tonnellaggio delle navi. Più alto è il tonnellaggio, minore deve essere il vento per poter accedere al porto. Perché questo? Questo è dovuto, innanzitutto, alle caratteristiche delle navi da crociera che hanno delle infrastrutture estremamente elevate, hanno una grossa esposizione al vento e quindi devono portarsi al vento. Nel momento in cui spostano la prora all'interno del canale nella direzione del vento predominante su Venezia, è evidente che, se il canale è stretto, vanno quantomeno a strusciare lungo il canale. Quindi bisogna consentire di avere una larghezza adeguata; noi la chiamiamo cunetta del canale, cioè il canale non deve essere fatto a V, ma deve avere proprio le caratteristiche, anche a una profondità di 7, 8, 9, 10, 11 metri, a seconda di dove ci troviamo; a V ho detto di cento metri, questo per le attuali navi da passeggeri che arrivano a Venezia. Spero di essere stato chiaro su questo punto.

Il secondo punto riguarda il porto regolato. Come ho già detto, sul porto regolato incide moltissimo il sistema MOSE, che è unico nel sistema nazionale che va, in qualche modo, a far sì che dobbiamo, con attenta attività di monitoraggio delle navi in ingresso e uscita, avvisarle che ci sarà l'eventualità di poter alzare o abbassare le paratoie del MOSE, quindi di chiudere il porto costringendole ad uscire. Immaginate questo per una nave da crociera, ma anche per i traghetti che sono sempre entrati a Venezia: è un'attività molto complessa, assolutamente. A questo sono connessi gli aspetti dei servizi tecnico-nautici, perché

sapete che a bordo delle navi sale il pilota, le navi devono prendere i rimorchiatori e quindi c'è costantemente questa riorganizzazione, ovviamente con i dovuti tempi e quindi degli extra costi perché, come sapete bene, una nave ha dei costi elevati, sia che sia una nave passeggeri, ovviamente, sia che sia una nave da carico, anche se con caratteristiche diverse.

Quanto al Protocollo fanghi, i fanghi sono assolutamente una questione fondamentale perché sono direttamente collegati agli escavi manutentivi. Si è proceduto costantemente con quello che era possibile; il Provveditorato, l'Autorità di sistema portuale hanno continuato a svolgere questa attività, ma è ovvio che quello che è rilevante è il Piano morfologico che andrà a individuare i nuovi siti di collocamento dei fanghi che devono essere trovati all'interno della laguna. Ricordo che tutti i fanghi che vengono scavati in laguna debbono rimanere in laguna, quindi vanno individuati i luoghi dove portarli, ed è proprio questo lo scopo del Piano morfologico.

Se non c'è manutenzione dei canali, lo ripeto, e potete immaginare che la sabbia, ovviamente, il sedimento gira per la laguna, si creano proprio — come vengono chiamate qua — delle motte lungo i canali che sono un problema per la sicurezza della navigazione e per l'accessibilità nautica. È evidente che anche la conterminazione dei canali con sistemi assolutamente sostenibili deve essere mantenuta, completata e bisogna assicurare che non vi sia uno scivolamento all'interno del canale della sabbia o del sedimento.

Ultimo argomento, il moto ondoso. Sì, onorevole, assolutamente, un provvedimento in questo senso va sicuramente adottato attraverso una norma. La legge speciale, secondo me, proprio per la specialità della laguna di Venezia, è il luogo assolutamente adatto in cui introdurre e chiarire questo tema, senza altri rimandi a regolamenti. C'è stato infatti un provvedimento nel 1997, il decreto legislativo n. 422, che prevedeva, appunto, un regolamento a cura della provincia, ma che non ha sortito al giorno d'oggi ancora gli effetti voluti per l'implementazione di un sistema proprio di

interlocuzione. Prima si parlava di GPS su alcune tipologie di traffico, unitamente, ovviamente, all'utilizzo del telelaser, che è assolutamente fondamentale e che non può essere ricondotto al codice della strada. Questi sono i due aspetti centrali che sarebbe veramente importante che la norma contemperasse e sarebbe veramente la soluzione di questo tema, grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il Comandante della Capitaneria di porto, ammiraglio Piero

Pellizzari, per il suo contributo e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.15.

*Licenziato per la stampa
il 12 ottobre 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0189910