

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 GIUGNO 2022

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ALESSIO BUTTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:	
Butti Alessio, <i>presidente</i>	2	Butti Alessio, <i>presidente</i>	2, 5, 6, 7, 8
INDAGINE CONOSCITIVA 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 »		Bramezza Ilaria, <i>Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	2, 7, 8
Audizione, in videoconferenza, di Ilaria Bramezza, Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane		Pellicani Nicola (PD)	6, 8
		Sorrentino Francesco, <i>Responsabile dell'Ufficio 2 – Tecnico per la Regione Veneto del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, il Trentino Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia</i>	5
		ALLEGATO: Documentazione depositata dalla dottoressa Ilaria Bramezza	9

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.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALESSIO BUTTI

La seduta comincia alle 14.35.

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.

Audizione, in videoconferenza, di Ilaria Bramezza, Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito l'audizione, in videoconferenza, di Ilaria Bramezza, Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 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 anche alla nostra ospite è stato inviato un questionario per orientare il suo contributo ai lavori della Commissione. Comunico, inoltre, preliminarmente che la dottoressa Bramezza ha chiesto l'autorizzazione di essere accompagnata dal-

l'ingegner Sorrentino e dall'ingegner Volpi del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia-Giulia, per l'integrazione della sua relazione.

Ringrazio quindi la dottoressa Ilaria Bramezza per la presenza e le cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

ILARIA BRAMEZZA, *Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie, presidente. Buongiorno a lei e buongiorno anche a tutti gli onorevoli deputati presenti. Desidero innanzitutto ringraziarvi per questo invito che per me ha un significato particolare sia per le mie origini, ma anche per il mio percorso professionale, perché a Venezia sono stata direttore generale del comune per cinque anni, in regione Veneto sono stata segretario generale per un periodo altrettanto lungo e infine per il ruolo che ricopro oggi al Ministero delle infrastrutture della mobilità sostenibili, perché questo mi consente di parlare di Venezia e mettere in evidenza tutto ciò che il Ministero e il mio Dipartimento, e naturalmente il Provveditorato, sta facendo per la città e per la laguna di Venezia con questo Governo.

Mi soffermerei su alcune delle domande poste nel questionario, naturalmente quelle di nostra competenza, e *in primis* la numero 7 – per la parte in cui si chiede quali siano i tempi per la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e quali iniziative andranno realizzate per i lavoratori del Consorzio e delle società collegate – con cui inizierei a relazionare quanto segue.

Ad agosto 2021, quindi subito dopo l'entrata in vigore del cosiddetto « decreto grandi navi », il Ministro Giovannini ha convocato

un tavolo tecnico per Venezia, affidato alla gestione del mio Dipartimento. Il tavolo tecnico è stato convocato con l'obiettivo di impostare un confronto che fosse il più possibile partecipato e condiviso tra tutte le parti interessate per la definizione di una *roadmap* e di un lavoro istruttorio per la soluzione delle diverse problematiche che concernevano l'operatività quotidiana del MOSE, le questioni più a lungo termine, quindi strutturali, relative al MOSE, e le opere necessarie all'applicazione del « decreto grandi navi ».

Queste naturalmente l'anno scorso erano sfide fondamentali che avrebbero impattato — e impattano infatti — sul futuro dell'intera laguna e della comunità portuale, ma anche della città e si è intervenuti infatti con un piano di investimenti a breve, medio e lungo termine provenienti da diverse linee di finanziamento tra cui anche il PNRR.

Il tavolo tecnico si è riunito più volte, da ultimo lo scorso 10 giugno se non ricordo male, e hanno partecipato alle varie riunioni i rappresentanti di molte istituzioni, a partire dalla Capitaneria di porto, ovviamente, il Provveditorato, l'Autorità di sistema portuale, il Commissario straordinario del MOSE, il Consorzio Venezia Nuova, la prefettura di Venezia, l'Avvocatura dello Stato, la regione Veneto, il comune di Venezia, la città metropolitana, i comuni di Chioggia e Cavallino Treporti, CAV Spa (Concessioni Autostradali Venete) e la Venezia Port Mobility.

A quasi un anno dall'inizio dei lavori molti traguardi sono stati raggiunti, molte problematiche sono state portate a soluzione, a partire dal MOSE. All'inizio di quest'anno abbiamo salvato il Consorzio Venezia Nuova, che versava in una condizione finanziaria di grave difficoltà, tanto che aveva intrapreso la strada del concordato preventivo, e con esso abbiamo salvato tutte le imprese del territorio a esso collegate. A fine gennaio è stato, infatti, firmato un accordo transattivo tra lo Stato, quindi tra il concedente, il Provveditorato e il Consorzio Venezia Nuova concessionario del MOSE, che ha permesso al Consorzio Venezia Nuova di depositare il piano di

risanamento, approvato anche dalla Corte dei conti, che a inizio marzo ha fatto sì che il tribunale fallimentare dichiarasse il Consorzio Venezia Nuova fuori dallo stato di crisi.

Abbiamo poi firmato il settimo atto aggiuntivo alla convenzione originaria, fondamentale perché autorizza l'utilizzo di risorse della delibera CIPESS, i famosi 538 milioni che derivano da risparmi di interessi sui mutui contratti in passato, per il completamento del MOSE e del sistema MOSE.

Abbiamo approvato e sottoscritto il cinquantesimo atto attuativo, che disciplina le attività di avviamento. Non spaventatevi quando vi dico che siamo al cinquantesimo atto attuativo; vuol dire che ce ne sono stati quarantanove prima, ma non saranno neanche gli ultimi. Entro giugno, cioè entro breve, firmeremo il cinquantunesimo atto attuativo alla convenzione, che tratta la manutenzione di tre delle quattro barriere, perché la barriera di Treporti è stata già affidata a un'impresa e i lavori di manutenzione provvisoria iniziano a luglio.

Abbiamo poi affidato ad Eni il progetto di decarbonizzazione del MOSE, in accordo con la Sovrintendenza, e questo ci consentirà di rendere il MOSE autonomo, autosufficiente per quanto riguarda l'uso dell'energia elettrica. È stato inoltre approvato il cronoprogramma dei lavori: i lavori alle barriere per quanto riguarda il MOSE termineranno entro il 31 dicembre 2023, mentre continueranno le altre opere di salvaguardia che hanno tempi più lunghi. Parlo per esempio del Piano Europa, che comprende moltissimi interventi e altre opere di salvaguardia.

Tutto ciò ha permesso la ripartenza dei cantieri, che si erano rallentati durante la fase di crisi finanziaria del Consorzio, per ultimare l'opera che comunque, ricordo, a oggi è già funzionante e completata per il 95 per cento e che ha già tenuto per due stagioni la città e gli abitanti dei territori circostanti all'asciutto.

Venendo alle questioni più specifiche del questionario, risponderò alle domande 2, 8 e 9, se concordate. Alla domanda 2, per la parte relativa all'Autorità per la laguna

di Venezia, rispondo in linea tecnica, perché la scorsa settimana il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto-legge n. 68 del 20 giugno 2022 recante « Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia dei grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

L'articolo 4 è dedicato a Venezia e i primi tre commi riguardano misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia. In sostanza il Commissario straordinario, che è il presidente dell'Autorità portuale, nominato con il « decreto grandi navi », è autorizzato a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nella città di Chioggia e anche ad utilizzare, per eventuali necessità, i porti delle banchine di Monfalcone e Trieste. Tutto questo naturalmente è a vantaggio del traffico e dell'attività crocieristica e volto a migliorare la qualità del trasporto per i passeggeri.

L'articolo 4, comma 4, di questo decreto-legge prevede alcune novità per l'Autorità per la laguna di Venezia, innanzitutto nel nome: viene ridenominata « Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque ». Si prevede, altresì, che la nomina del presidente dell'Autorità sia d'intesa con il sindaco della città metropolitana di Venezia. Un'altra novità importante è che lo statuto sia adottato sì dal presidente dell'Autorità per la laguna, ma sentiti il presidente della regione Veneto e il sindaco della città metropolitana di Venezia. Sono inoltre previste alcune modifiche puntuali alla disciplina inerente ai compiti dell'Autorità. Si disciplina il Comitato di gestione in modo un po' più ampio, come comitato consuntivo.

Infine per quanto riguarda il « Comitato », cioè il comitato previsto dall'articolo 4 della legge n. 798 del 1984, le principali modifiche riguardano le funzioni a esso affidate. Oltre alle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge n. 798 del 1984, che vengono ovviamente confer-

mate, viene previsto che il Comitato approvi anche il piano degli interventi nell'ambito della laguna di Venezia e decida sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione.

Passerei poi alla domanda numero 8 e colgo l'occasione per dirvi che i colleghi collegati – l'ingegner Sorrentino e l'ingegner Volpe – sono qui in rappresentanza del Provveditorato alle opere pubbliche per il Veneto, Friuli e Trentino-Alto Adige. La domanda numero 8 riguarda gli interventi per la salvaguardia della basilica e di piazza San Marco.

Parliamo di piazza San Marco. Abbiamo tre interventi in atto: il primo è il progetto esecutivo delle opere di difesa dell'insula di San Marco dalle acque medio alte, riduzione del rischio di allagamento nel nartece e nelle aree limitrofe della basilica di San Marco. È un progetto che è stato approvato nel 2018 per un importo di circa 4 milioni di euro. Gli interventi realizzati hanno impedito l'allagamento del nartece e della basilica di San Marco per maree da più 68 centimetri a più 86 centimetri e di fatto scongiurato l'allagamento del nartece per oltre duecento periodi in un anno solare. I lavori hanno riguardato anche il ripristino delle canalette di scolo delle acque meteoriche e il grigio sottostante alla pavimentazione di piazza San Marco, ripristinando anche la tenuta dell'acqua, l'installazione di valvole pneumatiche - che di fatto chiudevano la comunicazione delle condotte in caso di marea superiore ai 68 centimetri - e il convogliamento in laguna, mediante un apposito impianto di pompe di sollevamento.

Oltre a tale intervento è in corso di realizzazione anche una protezione con barriere di vetro dell'intera basilica, che di fatto proteggerà la stessa basilica per maree anche eccezionali, superiori ai 190 centimetri sul medio mare. I lavori ammonteranno a complessivi 5,2 milioni di euro; sono in corso di realizzazione, la percentuale di lavori eseguiti è pari a circa 30 per cento; l'ultimazione è fissata per il 30 settembre del 2022, quindi prima della prossima stagione delle acque alte.

Altro importante intervento per la messa in sicurezza dell'area, dell'intera insula di San Marco, e quindi anche della basilica, sono i lavori complessivi di messa in sicurezza per maree ordinarie fino a 110 centimetri sul medio mare, quota di salvaguardia oltre la quale vengono attivate le barriere del MOSE. Il progetto generale definitivo è stato esaminato nel giugno 2020, per un importo complessivo pari a 47,5 milioni di euro. Di questo progetto è stato sviluppato il progetto esecutivo di un primo stralcio funzionale, per un importo pari a 11 milioni e mezzo di euro, approvato sia in linea tecnica sia in linea economica. I lavori affidati al concessionario Consorzio Venezia Nuova sono di imminente avvio.

Per quanto riguarda invece le altre domande del questionario passerei la parola, se lei mi autorizza presidente, all'ingegnere Sorrentino.

PRESIDENTE. La ringrazio dottoressa Bramezza. Per la verità, nella nostra scaltella iniziale l'intervento dell'ingegner Sorrentino non era previsto, però in via del tutto eccezionale e confidando nella brevità del suo intervento, le do la parola, dottor Sorrentino, pregandola, nella sua introduzione, di qualificarsi in modo più preciso.

FRANCESCO SORRENTINO, *Responsabile dell'Ufficio 2 – Tecnico per la Regione Veneto del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, il Trentino Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia.* Sì, assolutamente. Sono un dirigente del Provveditorato alle opere pubbliche con la qualifica di provveditore vicario per il Triveneto. Rappresento a tutti gli effetti il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche.

Come diceva la dottoressa Bramezza, nella scheda allegata al documento che ha predisposto, che depositiamo agli atti della Commissione, sono state riportate tutte le linee di finanziamento a valere sulla legge speciale di Venezia.

In particolare i finanziamenti nel corso degli anni, dal luglio del 1985 fino a fine del 2021, a valere sulla legge speciale di Venezia ammontano a 2.751 milioni di euro. Nel

questionario veniva anche richiesto quali fondi erano poi stati assegnati successivamente, ovvero dopo l'inizio dei lavori del MOSE. Successivamente al 2003 – perché questa è la data di avvio dei lavori del MOSE – di questi 2.751 milioni di euro sono stati assegnati 168 milioni di euro.

In particolare veniva richiesto nel questionario come erano stati impegnati questi finanziamenti e se erano stati impegnati in parte per il MOSE, per la difesa e il recupero morfologico della laguna di Venezia e se erano stati finanziati alcuni interventi per quanto riguarda l'arresto del degrado dell'ecosistema lagunare.

Nella tabella allegata si fa riferimento a tutti i finanziamenti che si sono avuti, che ammontano a 2.751 milioni di euro. I primi importi finanziati per il MOSE sono pari a 195 milioni di euro. Questi sono gli importi originari che si sono resi necessari per la progettazione di massima e per la progettazione preliminare nonché per tutte le indagini, monitoraggi e studi connessi alle bocche di porto. I primi 195 milioni di euro effettivamente sono serviti per dare impulso, avvio, agli studi, alla progettazione e per tutte le indagini e monitoraggi necessari.

Successivamente altri 108 milioni di euro, quindi poco più di 300 milioni di euro complessivi, sono stati utilizzati per le attività strettamente connesse alle bocche di porto, quindi è stata realizzata la diga foranea a protezione della bocca di Malamocco, la diga foranea a protezione della bocca di Chioggia, alcuni campi prova sulla barriera di lido San Nicolò e la progettazione.

Sempre su questa linea di finanziamento sono stati impegnati circa 908 milioni di euro per l'adeguamento delle difese locali dalle acque medio alte, ovvero sono state innalzate le quote delle insule e dei marginamenti per portarle alle quote necessarie affinché gli abitati di Chioggia, di Venezia e tutte le parti della laguna di Venezia fossero protetti fino alla quota in cui doveva entrare in funzione il MOSE.

Quindi, tanto per capire, sono stati fatti questi sopralzi e adeguamenti delle fondamenta, fino ad una quota di +110 centi-

metri sulla città di Venezia e +130 centimetri sul medio mare per la città di Chioggia.

Altra linea di finanziamento ha riguardato la ristrutturazione dei moli foranei delle bocche di porto, sono stati impegnati circa 107 milioni di euro.

Altri finanziamenti, pari a 350 milioni di euro sono stati previsti e impegnati — le opere sono state realizzate al cento per cento — per la difesa dalle mareggiate dei litorali di Pellestrina e Ca' Roman del litorale di Jesolo e Cavallino Treporti, il litorale di Sottomarina, il litorale del Lido, il litorale di Isola Verde, la manutenzione ordinaria di altri litorali, le foci del Brenta e dell'Adige e il monitoraggio di alcuni interventi e vari studi per i litorali.

Successivamente una quota parte dei finanziamenti pari a 520 milioni di euro, ha riguardato interventi praticamente tutti finanziati e realizzati relativi al recupero morfologico di gran parte della laguna di Venezia. Rapidamente, sono stati realizzati interventi di recupero morfologico all'isola di Campalto, all'isola degli Armeni, all'isola di Poveglia, all'isola di San Giacomo in Paludo, di San Michele, di Santo Spirito, interventi al Lazzaretto nuovo, a San Francesco del Deserto, all'isola di San Servolo, all'isola delle Vignole, all'isola di Mazzorbetto e alcuni argini come l'argine di Taglio Barbieri e Bogliantino.

In uno dei quesiti contenuti nel questionario, si chiedeva quali fondi, di questi finanziamenti a valere sulla legge speciale di Venezia, e per quali attività erano stati impegnati per l'arresto del degrado dell'ecosistema lagunare. Sono stati impegnati e praticamente completamente realizzati interventi per 415 milioni di euro complessivi.

Sono stati fatti degli interventi di bonifica o messa in sicurezza permanente per le discariche di Ca' Rossa, la discarica di Campalto e la discarica Val da Rio a Chioggia.

Sono stati poi realizzati altri interventi per limitare gli apporti degli inquinanti provenienti da depositi e rifiuti abbandonati all'interno della conterminazione lagunare. La voce preponderante di questi

415 milioni sono 193 milioni di euro per gli interventi della messa in sicurezza permanente delle macro isole a Porto Marghera. Quindi questi 193 milioni di euro sono in larga parte stati destinati ai lavori di marginamento del petrolchimico di Marghera, dell'area del SIN di Porto Marghera, per far sì che si evitasse che il caso di piogge ci fossero percolazioni delle acque e che i terreni inquinati potessero contaminare la laguna di Venezia.

Oltre a questi interventi ci sono stati altri interventi per complessivi 150 milioni di euro e questo è il totale dei finanziamenti impegnati per 2.751 milioni di euro.

È da premettere che poi nel 2003 il MOSE è stato finanziato a valere sulla « legge obiettivo », la legge n. 443 del 2001 e quindi sono stati assegnati finanziamenti pluriennali, sia a valere sulla legge obiettivo che su altre attribuzioni di legge, per complessivi 5.900 milioni di euro.

Come diceva prima giustamente il Capo dipartimento, la dottoressa Bramezza, gli ultimi 538 milioni di euro della delibera CIPESS del giugno del 2021 sono una rimodulazione, un recupero delle economie sugli interessi dei mutui a valere sui finanziamenti pluriennali. Quindi il CIPESS ha accertato che c'era un'economia per i minori interessi corrisposti per i mutui che anticipava il concessionario Consorzio Venezia Nuova e quindi, con una rimodulazione, ha potuto recuperare e rendere disponibili per il completamento e per alcune attività di avviamento per il MOSE questi ulteriori 538 milioni di euro, che sono stati oggetto del settimo atto aggiuntivo stipulato a gennaio del 2022. Se servono altri chiarimenti rimango a disposizione.

PRESIDENTE. Grazie dottor Sorrentino. La pregheremo di depositare in Commissione la relazione e soprattutto le tabelle di cui ha parlato, di modo che la documentazione sia a disposizione.

Chiedo se vi sono colleghi che intendono intervenire. Prego onorevole Pellicani.

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente. Ringrazio e saluto la dottoressa Bramezza, l'ingegner Sorrentino e anche l'ingegner

Volpe che sta seguendo. Cercherò di essere molto sintetico facendo domande puntuali; vediamo se la dottoressa Bramezza può rispondere oppure se ci può fare avere una relazione completa su quello che ha detto prima, che è stato molto interessante, perché ha fatto il punto soprattutto sull'efficacia del tavolo tecnico che in un anno ha consentito di raggiungere risultati, ma soprattutto ha messo insieme i tanti soggetti che insistono sui problemi e sugli interessi della laguna.

Venendo alle domande, lei prima diceva che nel 2023, come da cronoprogramma, i lavori del MOSE saranno conclusi e resteranno da concludere le opere complementari col Piano Europa. Volevo sapere se il Piano Europa è finanziato all'interno dei 538 milioni citati o attraverso altre risorse sempre destinate al sistema MOSE. Poi ho appreso con soddisfazione, se non ho capito male, magari se me lo conferma, che i lavori sono ripartiti, perché negli ultimi tempi attraverso articoli di stampa era emersa qualche incertezza su questo, sulla ripartenza effettiva dei lavori dopo l'accordo transattivo che ha citato.

Come incide l'aumento dei prezzi delle materie prime sui lavori del MOSE? Come in tutti i grandi cantieri immagino che anche per il MOSE ci saranno delle ricadute e volevo sapere se queste rientrano sempre nei finanziamenti già previsti o se sono previste delle risorse aggiuntive.

Infine, in relazione al porto *offshore*, c'è stato il ricorso della Duferco che ha bloccato al momento la prosecuzione della progettazione. Se non ho capito male dagli articoli di stampa — non so chi sia il soggetto che poi è titolato ad opporsi al ricorso, se il Ministero o l'Autorità portuale o altri soggetti — ma comunque è stata presentata un'opposizione al ricorso.

Le chiedo anche se il porto *offshore* viene immaginato dal Ministero come un porto che, in base al decreto che abbiamo votato, si configuri sia in funzione crocieristica, sia in funzione commerciale e se si immagina destinato a tutto l'alto Adriatico.

Infine, una cosa più particolare relativa ai cantieri del MOSE: sulla conca di navigazione del Malamocco sono previsti, e se si

quando, gli interventi per la sistemazione della conca che come è noto è stata danneggiata da una mareggiata di qualche un anno fa e che è stata costruita con alcuni difetti già rilevati e quindi non utilizzabile? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Pellicani. Non essendovi altri colleghi che desiderano intervenire, cedo la parola alla dottoressa Bramezza per la replica.

ILARIA BRAMEZZA, *Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* Grazie. Provo a rispondere alle domande che mi sono appuntata.

La prima: il piano Europa è totalmente finanziato anche dalle risorse della delibera CIPESS, anzi sono previsti maggiori finanziamenti rispetto al piano originario. Quindi sì, i soldi ci sono e sono anche più di quelli originali.

I lavori dei cantieri sono ripartiti? Sì stanno ripartendo, stanno completando gli ordini di servizio, le varie direzioni lavori dei vari cantieri stanno ripartendo proprio in questi giorni. Abbiamo visto gli operai tornare in cantiere non in forma così sporadica come era successo prima — i cantieri in realtà non si sono mai fermati ma si sono solo rallentati — e adesso le attività sono riprese e stanno riprendendo a pieno ritmo.

Per quanto riguarda l'aumento dei prezzi, come tutti i lavori pubblici anche il MOSE e quindi i cantieri beneficeranno del decreto-legge n. 50 del 17 maggio del 2022. Così come potrebbero beneficiare anche dell'articolo 1-*septies* del cosiddetto « decreto sostegni-bis » che riguarda le compensazioni per il rincaro di alcuni materiali da costruzione per il primo e il secondo semestre del 2021. Quindi sì anche loro ne potranno beneficiare, naturalmente dopo l'approvazione dei SAL, degli stati di avanzamento lavori, come per tutti gli altri.

Le risorse ci sono, così come è probabile che ci siano anche come stazione appaltante, quindi la prima verifica che la sta-

zione appaltante dovrà fare è se ha delle risorse proprie; se non dovesse averle, ci saranno i vari fondi, e in questo caso ci sarà un fondo *ad hoc* che per il 2022 provvederà a riconoscere i rincari dei prezzi dei materiali da costruzione.

Per il porto *offshore*, è l'Autorità portuale che ha opposto il ricorso in Consiglio di Stato. Sulla sua domanda se il porto *off-shore* fungerà anche per il traffico commerciale e crocieristico per tutto l'alto Adriatico, su questo bisognerà aspettare la valutazione delle offerte che sono pervenute con il concorso di idee e sarà la Commissione a valutarle naturalmente, quindi non so risponderle in questo caso.

Per la conca di navigazione di Malamocco si stanno apportando delle modifiche, nel senso che le riparazioni dei danni della mareggiata che ci fu mi pare del 2015 sono già avviate e stanno per essere ripristinati e proprio l'altro giorno, al tavolo tecnico per Venezia, abbiamo deciso di fare un approfondimento, un tavolo di lavoro per verificare, fare delle prove per il passaggio delle navi, perché, come diceva lei, il progetto originario non contemplava il passaggio di navi di grandi dimensioni, perché a quel tempo non esistevano. Questo è sempre il rischio di quando si progetta un'opera e ci si mette decenni per farla, che non venga contemplato il futuro.

Faremo delle prove in questo tavolo tecnico, al quale ovviamente parteciperanno l'Autorità portuale e soprattutto la Capitaneria di porto, proprio per evitare eventuali problematiche e valutare quali interventi migliori possono essere messi in atto per avviare a eventuali problematiche.

PRESIDENTE. Grazie dottoressa. Restituisco la parola all'onorevole Pellicani per un'altra breve domanda.

NICOLA PELLICANI. Grazie. Mi scusi, ma ho un'altra domanda, dottoressa Bra-

mezza. In più occasioni l'Autorità portuale ha fatto capire in modo molto esplicito la necessità di riconoscere al porto di Venezia la tipicità di porto regolato, ovvero funzionante 24 ore su 24, a maggior ragione quando sarà in funzione in modo permanente il MOSE. Voi come vedete questa prospettiva?

ILARIA BRAMEZZA, *Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Assolutamente questo è uno dei temi che stiamo affrontando al tavolo tecnico per Venezia, c'è un sottotavolo *ad hoc* che sta predisponendo una norma che preveda il porto regolato.

Mi permetto solo di dire, rispetto alla sua affermazione che il MOSE sarà sempre in funzione, che noi ci auguriamo che il MOSE non sia mai in funzione. Se fosse sempre in funzione vorrebbe dire che saremmo sommersi dalle acque alte, mi perdoni la battuta.

Però tornando al porto regolato, sì ci stiamo assolutamente lavorando, perché è importante il funzionamento h24 del porto di Venezia anche per altre ragioni.

PRESIDENTE. Ringrazio la dottoressa Ilaria Bramezza e l'ingegner Sorrentino per il contributo offerto ai lavori della Commissione e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

*Licenziato per la stampa
il 12 ottobre 2022*

ALLEGATO



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
UMANE E STRUMENTALI

Indagine Conoscitiva Sui Problemi Di Venezia

*Audizione Dott.ssa Ilaria Bramezza, Capo Dipartimento Ministero Infrastrutture e Mobilità
Sostenibili*

21 giugno 2022

Ad agosto 2021, subito dopo l'entrata in vigore del decreto "Grandi Navi", il Ministro Giovannini ha convocato un **Tavolo Tecnico per Venezia**, affidato alla gestione del mio Capo Dipartimento.

Il Tavolo Tecnico è stato convocato con l'obiettivo di impostare un confronto partecipato e condiviso tra tutte le parti interessate per la definizione di una roadmap e di un lavoro istruttorio per la soluzione delle diverse problematiche concernenti:

1. l'operatività quotidiana del Sistema MOSE,
2. le questioni più a lungo termine che riguardano lo stesso MOSE, e
3. le opere necessarie all'applicazione del Decreto-legge Grandi Navi.

Sfide fondamentali che impatteranno sul futuro dell'intera laguna e della sua comunità portuale, e che vedono il Governo pronto a intervenire con un importante piano di investimenti a breve, medio e lungo termine (proveniente dal PNRR così come da altre linee di finanziamento), da valorizzare al meglio.

Il Tavolo Tecnico si è riunito più volte, da ultimo lo scorso 10 giugno.

Hanno partecipato alla riunione di oggi i rappresentanti dei seguenti attori e istituzioni: la Capitaneria di Porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, il Commissario Straordinario del MOSE, il Consorzio Venezia Nuova, la Prefettura di Venezia, l'Avvocatura dello Stato, il Provveditorato alle Opere Pubbliche, la Regione del Veneto, la Città Metropolitana di Venezia e i comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti, Cav spa, la Venezia Port Community.

A quasi un anno dall'inizio lavori, molti traguardi sono stati raggiunti, a partire dal Mose:

1. abbiamo salvato il CVN che aveva intrapreso la strada del concordato preventivo, e salvato tutte le imprese collegate. A fine gennaio è stato firmato l'accordo transattivo tra Stato e CVN, che ha permesso al CVN di depositare piano risanamento approvato dalla Corte dei Conti e ad inizio marzo dal Tribunale fallimentare di Venezia.
2. Abbiamo firmato il 7° atto aggiuntivo alla convenzione originaria, fondamentale perché autorizza utilizzo di risorse della delibera CIPESS (538 mln, da risparmi di interessi sui mutui contratti in passato) per il completamento del Mose e del Sistema Mose.
3. Abbiamo approvato e sottoscritto 50° atto attuativo, che disciplina le attività di avviamento.



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
UMANE E STRUMENTALI

4. Entro giugno firmeremo il 51° atto attuativo che tratta la manutenzione di 3 delle 4 barriere (Treporti è già affidata a Fincantieri e i lavori di manutenzione provvisoria iniziano a luglio).
5. Abbiamo affidato ad ENI il progetto per decarbonizzazione Mose, in accordo con la Soprintendenza.
6. Venerdì 17 giugno abbiamo firmato il protocollo legalità con le imprese del CVN, per garantire la massima trasparenza gestione risorse;
7. È stato inoltre approvato il cronoprogramma dei lavori: lavori alle barriere (Mose) termineranno entro il 31/12/2023, mentre per le opere di salvaguardia invece i tempi sono un po' più lunghi (Piano Europa e altre opere di salvaguardia).

Tutto ciò ha permesso la ripartenza dei cantieri per ultimare l'opera (che ad oggi è completata al 95%) che comunque funziona e ha tenuto gli abitati all'asciutto già per 2 stagioni.

Venendo alle questioni più specifiche del questionario:

Per ragioni di competenza, risponderemo ai quesiti che ci competono, 2), 8) e 9)

2) L'Autorità per la Laguna

Rispondo in linea tecnica. La scorsa settimana il CDM ha approvato il

DL 68 del 20 giugno 2022 - Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del MIMS

L'art. 4 è dedicato a Venezia

Articolo 4, commi 1 - 3 (Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)

L'articolo 4, comma 1, introduce delle disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica per il 2022 nella laguna di Venezia. Il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 2 del decreto legge n. 103 del 2021 (cosiddetto decreto "grandi navi") è, infatti, autorizzato a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo a Chioggia e per eventuale necessità nelle banchine dei porti di Monfalcone e Trieste.

La finalità per cui è disposto l'intervento è garantire un'organizzazione efficace del traffico crocieristico e migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri.

L'articolo 4, comma 4, prevede che l'Autorità per la Laguna di Venezia sia ridenominata "Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque".

Si prevede altresì che alla **nomina del Presidente dell'Autorità** si proceda d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia e che lo statuto sia adottato dal Presidente dell'Autorità, sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia.

Sono inoltre previste alcune modifiche puntuali alla disciplina inerente ai **compiti dell'Autorità**: all'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
UMANE E STRUMENTALI

Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché **quelle già attribuite al Magistrato alle Acque** e trasferite al Provveditorato a giugno 2014.

Si disciplina il **Comitato di gestione**: composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da 7 dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del MEF, del MIBAC, del MITE, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia.

Si disciplina il **Comitato consultivo** composto da 7 componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, del Comandante delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'ISPRA, del Presidente della Giunta regionale e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza anche in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente.

Il DL reca una nuova disciplina del **Comitato previsto dall'art. 4 della legge n. 798/1984**. Le principali modifiche riguardano le funzioni ad esso affidate: oltre alle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge n. 798/1984 (che vengono confermate), viene previsto che il Comitato "approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione". Viene altresì fissato al 30 settembre il termine di trasmissione della relazione sullo stato di attuazione degli interventi che il Comitato è tenuto a trasmettere annualmente al Parlamento

8) Quali interventi e con quali costi sono previsti per la salvaguardia della Basilica e di piazza San Marco?

Piazza San Marco

- **Il progetto esecutivo delle "Opere di difesa dell'isola di San Marco dalle acque medio alte - Riduzione del rischio di allagamento del Nartece e nelle aree limitrofe della basilica di San Marco"** è stato approvato nel 2018 per un importo di circa 4 milioni di euro.

Gli interventi realizzati hanno impedito l'allagamento del Nartece della Basilica di San Marco per maree da + cm 68 a + cm. 86 sul medio mare e di fatto scongiurato l'allagamento dello stesso Nartece per oltre duecento periodi in un anno solare.

I lavori hanno riguardato il ripristino delle canalette di scolo delle acque meteoriche e grigio sottostante la pavimentazione di piazza San Marco, ripristinando anche la tenuta all'acqua, l'installazione di valvole pneumatiche che di fatto chiudevano la comunicazione delle condotte in caso di marea superiore a + cm 68 ed il convogliamento in laguna mediante un apposito impianto di pompe di sollevamento.



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
UMANE E STRUMENTALI

- **Oltre a tale intervento è in corso di realizzazione una protezione con barriere in vetro** dell'intera basilica che di fatto proteggerà la stessa basilica per maree anche eccezionali fino + 190 cm. sul medio mare.

I lavori ammontano a complessivi 5,2 milioni di euro, sono in corso di realizzazione con una percentuale di lavori eseguiti al 30% circa e l'ultimazione dei lavori è fissata per il 30 settembre 2022, quindi prima del periodo delle acque alte.

- **Altro lavoro importante** per la messa in sicurezza definitiva dell'intera Insula di San Marco, e quindi anche della basilica, sono i lavori complessivi di messa in sicurezza per maree ordinarie fino a + cm 110 sul m.m., quota di salvaguardia oltre la quale interviene l'attivazione delle barriere del Mo.S.E.

Il progetto generale definitivo è stato esaminato in giugno 2020 per un importo complessivo pari a 47,5 milioni di euro.

Di questo progetto è stato sviluppato il progetto esecutivo di un primo stralcio funzionale per l'importo pari ad €. 11.500.000, approvato sia in line tecnica che economica, ed i lavori, affidati al Concessionario CVN sono di imminente avvio.

9) finanziamento della Legge Speciale

Sui Finanziamenti del MOSE

I primi interventi del Sistema MOSE ed alcune attività propedeutiche di indagine e di progettazione generale – attività di studio delle opere alle bocche di porto, indagini e progettazioni di massima e preliminare per 195 milioni ed altri interventi (dighe foranee alle bocche di porto e campo prova a Lido san Nicolò) per 108 milioni sono state finanziate a valere sui **fondi della Legge Speciale** disponibili nei primi anni del 2000.

Successivamente il Sistema MOSE ha trovato finanziamento a valere sulle risorse stanziare dalla **Legge Obiettivo n. 443/2001**. La maggior parte delle risorse sono state stanziare come contributi pluriennali a valere sui quali il concessionario ha attivato specifici contratti di mutuo con istituti finanziatori. Tali contributi pluriennali hanno progressivamente messo a disposizione la quota parte destinata al rimborso degli oneri finanziari agli istituti di credito in quanto si sono verificati dei risparmi nei tassi di interesse; in ragione di ciò il **CIPESS**, con delibera n. 39 del giugno 2021 ha recuperato e reso disponibile 538 milioni per le attività di completamento, messa in funzione del MOSE e la realizzazione degli altri interventi di compensazione ambientale e del c.d. Piano Europa.

Complessivamente le risorse assegnate sia con i contributi pluriennali sia con risorse in conto capitale e con i residui dei contributi pluriennali ammontano a circa 5,9 miliardi di euro, cui si devono aggiungere i fondi per l'avviamento e le manutenzioni.



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
 UMANE E STRUMENTALI

Stanziamanti di legge speciale

	OBIETTIVO DI INTERVENTO	IMPORTO LORDO		IMPORTO SPESO		%
1	Difesa dalle acque alte eccezionali: attività propedeutiche al MOSE	195,025		195,100		100%
	<i>Progettazione preliminare e di massima</i>		22,958		22,958	100%
	<i>Indagini e monitoraggi</i>		143,165		143,165	100%
	<i>Studi connessi alle Opere alle Bocche</i>		28,902		28,977	100%
2	"Sistema MOSE": difesa dalle acque alte eccezionali: realizzazione opere alle bocche e attività strettamente connesse	108,067		108,067		100%
	<i>Campo prova S. Nicolò</i>		7,492		7,492	100%
	<i>Diga foranea Malamocco</i>		55,573		55,573	100%
	<i>Diga foranea Chioggia</i>		28,484		28,484	100%
	<i>Progettazione</i>		16,517		16,517	100%
3	Difesa locale dalle acque medio alte (DIU)	908,583		904,673		100%
	<i>Chioggia</i>		127,079		127,044	100%
	<i>Lido</i>		6,608		6,608	100%
	<i>Malamocco e Alberoni</i>		75,266		75,266	100%
	<i>Mazzorbo</i>		3,940		3,940	100%
	<i>Murano</i>		41,902		41,902	100%
	<i>Pellestrina</i>		58,395		58,395	100%
	<i>S. Erasmo</i>		111,224		111,224	100%
	<i>San Pietro in Volta</i>		18,502		18,502	100%
	<i>Sottomarina</i>		33,242		33,242	100%
	<i>Torcello</i>		24,453		24,453	100%
	<i>Treporti</i>		107,580		106,769	99%
	<i>Venezia - Arsenale</i>		58,253		58,530	100%
	<i>Venezia - Insula dei Tolentini</i>		2,970		2,970	100%
	<i>Venezia - Piazza San Marco (campanile, riva, narcece, vetri)</i>		29,517		26,176	89%
	<i>Venezia - Isola di San Giorgio Maggiore</i>		15,880		15,880	100%
	<i>Venezia - Rive Zattere - Giudecca</i>		76,046		76,046	100%
	<i>Venezia - Rive Fondamente Nuove</i>		16,638		16,638	100%
	<i>Venezia - Rive Sant'Elena - Giardini</i>		25,412		25,412	100%
	<i>Venezia - Riva Schiavoni</i>		6,960		6,960	100%
	<i>Altre rive</i>		13,188		13,188	100%
	<i>Studi e indagini</i>		26,917		26,917	100%
	<i>Altri interventi e vari</i>		28,609		28,609	100%
4	Ristrutturazione dei moli foranei alle bocche di porto	107,727		107,727		100%



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE
 UMANE E STRUMENTALI

5	Difesa dalle mareggiate	350,795		350,795		100%
	<i>Litorale Pellestrina e Cà Roman</i>		138,265		138,265	100%
	<i>Litorale di Jesolo e Cavallino</i>		96,837		96,837	100%
	<i>Litorale di Sottomarina</i>		7,284		7,284	100%
	<i>Litorale di Lido</i>		43,226		43,226	100%
	<i>Litorale Isola Verde</i>		15,212		15,212	100%
	<i>Manutenzione ordinaria litorali</i>		14,170		14,170	100%
	<i>Foci Brenta e Adige</i>		7,974		7,974	100%
	<i>Monitoraggio interventi vari</i>		7,319		7,319	100%
	<i>Studi per i litorali</i>		20,507		20,507	100%
6	Recupero morfologico	520,690		518,296		100%
	<i>Isola Campalto recupero morfologico</i>		3,378		3,378	100%
	<i>Isola degli Armeni</i>		14,160		14,160	100%
	<i>Isola di Poveglia</i>		12,879		12,879	100%
	<i>Isola San Giacomo in Paludo</i>		5,016		5,016	100%
	<i>Isola di S. Michele - protezione dal moto ondoso</i>		0,456		0,456	100%
	<i>Isola di S. Spirito</i>		0,024		0,024	100%
	<i>Isola Lazzaretto Nuovo</i>		1,551		1,551	100%
	<i>Isola di S. Francesco del Deserto</i>		9,533		9,533	100%
	<i>Isola S. Servolo</i>		2,712		2,712	100%
	<i>Isola delle Vignole</i>		0,063		0,063	100%
	<i>Mazzorbetto</i>		15,461		15,461	100%
	<i>Isola Fisolo</i>		0,396		0,396	100%
	<i>Isola Lazzaretto Vecchio</i>		26,959		26,959	100%
	<i>Isola Certosa</i>		9,254		9,254	100%
	<i>Isola dei Laghi</i>		3,645		3,645	100%
	<i>San Giorgio in Alga</i>		0,016		0,016	100%
	<i>Argini taglio Barbieri e Bondantino</i>		29,170		29,170	100%
	<i>Progetti generali, indagini e monitoraggi generali, interventi sperimentali</i>		17,296		17,296	100%
	<i>Argini destro e sinistro fiume Brenta</i>		33,747		33,747	100%
	<i>Conterminazione Marco Polo SAVE</i>		6,044		6,044	100%
	<i>Barene Burano</i>		8,204		8,204	100%
	<i>Naturalizzazione barene esistenti</i>		23,181		23,181	100%
	<i>Ricalibratura canali e sollevamento bassi fondali</i>		127,395		127,395	100%
	<i>Ricostruzione velme e barene</i>		75,781		75,781	100%
	<i>Altri interventi di recupero ambientale</i>		42,031		42,031	100%
	<i>Studi per morfologia</i>		43,950		43,880	100%
	<i>Altri interventi e vari</i>		8,387		6,063	72%



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI

7	Arresto del degrado dell'ecosistema lagunare	415,130		414,851		100%
	<i>Discarica Cà Rossa</i>		<i>1,300</i>		<i>1,300</i>	<i>100%</i>
	<i>Discarica Campalto</i>		<i>18,423</i>		<i>18,423</i>	<i>100%</i>
	<i>Discarica Val da Rio</i>		<i>11,232</i>		<i>11,232</i>	<i>100%</i>
	<i>Altri interventi che limitano gli apporti di inquinanti provenienti da depositi di rifiuti abbandonati</i>		<i>4,014</i>		<i>4,014</i>	<i>100%</i>
	<i>Interventi che limitano gli apporti inquinanti provenienti dalle sponde delle Macroisole a Porto Marghera</i>		<i>193,810</i>		<i>193,810</i>	<i>100%</i>
	<i>Raccolta algale</i>		<i>44,947</i>		<i>44,947</i>	<i>100%</i>
	<i>Interventi di controllo degli apporti inquinanti provenienti dal bacino scolante</i>		<i>65,190</i>		<i>65,171</i>	<i>100%</i>
	<i>Studi per arresto degrado</i>		<i>22,717</i>		<i>22,717</i>	<i>100%</i>
	<i>Progetti generali, indagini e monitoraggi generali, interventi sperimentali</i>		<i>46,517</i>		<i>46,517</i>	<i>100%</i>
	<i>Altri interventi</i>		<i>6,979</i>		<i>6,719</i>	<i>96%</i>
8	Allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna - progettazione e studi	12,568		12,568		100%
9	Ausili luminosi alla navigazione	15,160		15,160		100%
10	Apertura valli da pesca: studi e progetti sperimentali	3,848		3,848		100%
11	Perizie del servizio informativo finalizzate al mantenimento della gestione documentale e della conoscenza relativa alla laguna	114,202		114,202		100%
	TOTALE	2.751,796		2.745,288		100%



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI

c) Dopo l'inizio dei lavori per il Mose nel 2003, quali e quanti sono stati i finanziamenti ricevuti dall'ente che rappresenta, riservati fino ad oggi, alle opere per la salvaguardia della città e agli interventi diffusi in laguna e nel bacino scolante?

RISORSE DI LEGGE SPECIALE PER VENEZIA CONTRATTUALIZZATE TRA CONCEDENTE E CVN

Aggiornamento al 31 dicembre 2021

LEGGE DI FINANZIAMENTO	ATTO ATTUATIVO rep. n°	DATA SOTTOSCRIZIONE ATTO ATTUATIVO	importi lordi in milioni di Euro		
			IMPORTO DELL' ATTO ATTUATIVO	STATO ATTUAZIONE PROGRESSIVO AL 31/12/2021	% AVANZAMENTO
798/84 - 910/86	6479	12-lug-85	139,368	139,368	100%
910/86 - 67/88	6745	23-dic-87	98,119	98,119	100%
67/88	7025	15-dic-89	63,532	63,532	100%
67/88 - 360/91	7138	21-feb-91	40,985	40,985	100%
67/88	7191	04-ott-91	2,582	2,487	96%
67/88	7295	05-giu-92	30,288	30,288	100%
139/92	7322	03-dic-92	387,659	387,659	100%
139/92	7395	23-nov-93	172,534	172,534	100%
539/95	7601	20-mar-96	44,948	44,948	100%
539/95	7637	29-ott-96	81,863	81,863	100%
515/96	7649	18-dic-96	338,812	338,812	100%
515/96	7695	28-lug-97	149,286	149,246	100%
345/97	7725	23-dic-97	115,081	114,995	100%
345/97	7760	14-lug-98	135,580	135,570	100%
448/98	7818	01-dic-99	159,749	159,718	100%
448/98	7844	24-feb-00	41,186	41,186	100%
448/98	7868	03-nov-00	71,872	71,872	100%
488/99	7894	30-mar-01	121,415	121,412	100%
488/99	7923	01-ago-01	103,565	103,553	100%
388/00	7952	21-giu-02	65,347	65,307	100%
448/01	7953	27-giu-02	46,881	46,803	100%
388/00	7962	24-ott-02	101,345	100,314	99%
448/01	7980	18-dic-02	71,266	70,074	98%
448/01	8007	01-ott-03	139,057	138,884	100%
139/92	8236	05-ott-07	2,660	2,660	100%
296/06	8250	28-dic-07	8,876	8,876	100%
244/07	8513	27-lug-11	14,240	13,865	97%
Decreto 31/12/18 del MEF e successivo decreto 30/12/19 del MEF	8845	20-lug-21	3,700	0,359	10%

TOTALI 2.751,796 2.745,288

168,533

