

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 AGOSTO 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Gariglio Davide (PD)	21
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Lupi Maurizio (Misto-NcI-USEI)	9
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Maniero Alvisè (M5S)	16
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i> ..	3, 8, 18, 22, 23	Paita Raffaella (PD)	17
Brunetta Renato (FI)	11, 22, 23	Pellicani Nicola (PD)	13, 22
Fogliani Ketty (Lega)	15, 22	Rotelli Mauro (FdI)	10
		Stumpo Nicola (LEU)	8
		Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 18, 21, 22, 23

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; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI; Misto-+Europa-Centro Democratico: Misto-+E-CD; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Sogno Italia - 10 Volte Meglio: Misto-SI-10VM.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MORELLI

La seduta comincia alle 15.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia.

Ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola per la sua relazione riguardante il passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia.

Per quanto riguarda l'organizzazione dei nostri lavori, diamo la parola al Ministro, che farà il suo intervento introduttivo, raccogliamo intanto le iscrizioni dei parlamentari che intendono intervenire, facciamo un primo giro di domande, cui seguiranno le risposte, dopodiché, se c'è la possibilità, con grande piacere diamo la possibilità di intervenire anche ad altri parlamentari. Dunque, chiedo ai capigruppo di raccogliere le richieste. Grazie a tutti.

Do la parola al Ministro Toninelli per lo svolgimento della sua relazione.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ringrazio, presidente. Saluto tutti i colleghi deputati.

Questa audizione è un'opportunità che viene offerta a me e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per fare il punto della situazione sullo stato dell'arte relativo all'argomento cosiddetto « grandi navi lungo i canali lagunari di Venezia » e descrivere, quindi, le iniziative che questo Governo sta portando avanti per risolvere quella che evidentemente tutti sappiamo, compreso chi vi parla, essere una vicenda molto complessa.

Tra i temi affrontati all'indomani del mio insediamento al ministero, quello di cui ci occupiamo oggi ha rappresentato sin da subito una priorità. Ne ho parlato con il sindaco di Venezia fin dalla mia prima visita in laguna, a novembre dello scorso anno, assicurando che avrei intrapreso passi decisivi per la risoluzione del problema, senza indugiare ulteriormente in provvedimenti dilatori, capaci solo di alimentare ulteriori sterili dibattiti, e chiarendo che la decisione finale sarebbe stata presa in piena condivisione con i cittadini, nelle forme che avrò modo di illustrarvi a breve.

Come tutti sapete, sono circa quindici anni che si parla del passaggio delle cosiddette « grandi navi » nel centro storico di Venezia e, nonostante si parli di questo complesso *dossier* da circa quindici anni, purtroppo nessuna soluzione ad oggi è stata trovata. Lo dico senza alcuna polemica. Questo sta a significare che siamo, evidentemente, di fronte a un dossier tanto delicato quanto complesso.

Nell'approccio alla questione, dall'inizio ci siamo mossi lungo due direttrici, una di medio e lungo periodo, una di breve pe-

riodo. Per un verso, ci siamo posti l'obiettivo di trovare una soluzione definitiva e strutturale all'ormeggio delle grandi navi a Venezia, per l'altro abbiamo esplorato anche la possibilità di utilizzare fin da subito ormeggi diffusi nella laguna per alleggerire il traffico nei canali del centro storico, troppo sensibili e vulnerabili dal punto di vista ambientale per accettare ancora i rischi legati al passaggio di questi cosiddetti « palazzi galleggianti ». Di quest'ultima ipotesi parlerò approfonditamente più avanti.

Per quanto riguarda, invece, il primo obiettivo, cioè quello del raggiungimento dell'obiettivo definitivo del nuovo porto crocieristico, passo subito a descrivervi rapidamente il percorso fin qui seguito.

Una ricostruzione oggettiva dei fatti, al di là di tutte le polemiche sollevate al riguardo negli ultimi mesi, mi impone di partire dal 2012, quando, a seguito della tragedia, che tutti, ahimè, ricordiamo, della Costa Concordia naufragata nei pressi dell'Isola del Giglio, il 2 marzo veniva emanato il decreto noto come Clini-Passera, dal nome dei due Ministri del tempo, che introduceva il divieto di transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca di tutte le navi superiori alle 40.000 tonnellate, ma ne subordinava l'efficacia alla disponibilità di vie di navigazione alternative a quelle interdette.

All'indomani del decreto, quindi, la Capitaneria di porto è intervenuta su due fronti. Per un verso, con due ordinanze, la n. 23/2012 e la n. 105/2013, che introducevano misure di mitigazione del rischio relative in particolare alla disciplina del servizio del rimorchio nel tratto compreso tra San Marco e la Giudecca. Per l'altro verso, ha emanato il decreto n. 472/2013, che individuava nel canale Contorta-Sant'Angelo una via navigabile alternativa, e in aggiunta l'ordinanza n. 153/2013, che vietava il passaggio di navi superiori a 96.000 tonnellate a San Marco e Giudecca e riduceva il numero massimo di transiti previsti. Gli effetti di quest'ultima ordinanza, come sapete, sono poi stati sospesi dal TAR nel 2014 a causa di una carente istruttoria preliminare relativa all'identificazione dei rischi connessi ai traffici nei canali in que-

stione. Dopo la pronuncia del tribunale, sono state le compagnie crocieristiche che hanno, tuttavia, deciso di autoimporsi la limitazione alle 96.000 tonnellate.

In data 8 agosto 2014, si è riunito il cosiddetto « comitatone », che deliberava di sottoporre a valutazione di impatto ambientale (VIA) il progetto individuato dalla Capitaneria nel canale Contorta-Sant'Angelo. Per esigenze di chiarezza, si impone a questo punto una digressione per spiegare in che cosa consiste questo organismo noto come comitatone.

Nel 1984 è entrata in vigore la legge n. 798 per la salvaguardia di Venezia e per il suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale ed economico. L'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione di tali interventi venivano demandati a un comitato che, in base all'articolo 4 di tale legge, è costituito dal Presidente del Consiglio dei ministri, che lo presiede, dal Ministro dei lavori pubblici, che può essere delegato a presiederlo, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro per i beni culturali ed ambientali, dal Ministro della marina mercantile, dal Ministro per l'ecologia, dal Ministro per il coordinamento delle iniziative e per la ricerca scientifica e tecnologica, dal Presidente della Giunta regionale del Veneto, dai Sindaci dei comuni di Venezia e Chioggia, o loro delegati, nonché da due rappresentanti dei restanti comuni di cui all'articolo 2, ultimo comma, della legge 16 aprile 1973, n. 171, designati dai sindaci con voto limitato.

Il comitatone è, quindi, un organismo meramente consultivo, con funzioni di indirizzo e controllo, ma privo di poteri cogenti e vincolanti. Tant'è vero che l'indirizzo dato dal comitatone, nel 2014, circa la possibilità di individuare nel canale Contorta-Sant'Angelo una via navigabile alternativa veniva poi messo in discussione da parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, che il 20 aprile 2017 esprimeva formalmente l'intendimento di non continuare a considerare il suddetto canale come alternativa al transito delle grandi navi nei canali del centro storico veneziano. In conseguenza, la Ca-

pitineria di porto revocava il decreto n. 472/2013.

A settembre 2017, l'Autorità di sistema portuale di Venezia inviava, dunque, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tre documenti. Primo: un'analisi multicriteri, ex decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, delle alternative per la crocieristica a Venezia; in particolare, allegava alcune proposte a livello concettuale, tanto da evidenziare nel testo che sarebbe più corretto parlare di un'analisi comparativa di scenari. Secondo: una perizia di esperti per la validazione della metodologia utilizzata dagli analisti. Terzo: un'analisi della gestione del traffico marittimo nel porto di Venezia.

In data 7 novembre 2017, tali documenti sono stati discussi in sede di comitatone, che, chiamato a esprimere un parere sulla soluzione proposta dall'Autorità di sistema portuale di Venezia, ha individuato gli accosti per navi di grandi dimensioni nella zona portuale di Marghera, canale nord, sponda nord.

Il comitatone, in quell'occasione, ha altresì valutato il passaggio delle navi più piccole attraverso il canale Vittorio Emanuele III, subordinando, tuttavia, la sua percorribilità all'esito positivo della procedura VIA e dell'analisi dei rischi, passaggi, questi, mai realizzatisi dal momento che presupponevano l'aggiornamento della disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica delle operazioni di scavo dei canali. Mi viene da dire che questo è il primo passaggio politicamente rilevante.

Ciò che, infatti, in pochi sanno e che colgo l'occasione per sottolineare è che, dal 1993 ad oggi, il cosiddetto « protocollo fanghi » non era mai stato aggiornato rispetto alle rinnovate evidenze scientifiche di cui alla sopravvenuta direttiva europea in materia di acque 2000/60/CE. Si tratta della disciplina degli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali, ed è evidente che qualsiasi soluzione che consenta l'approdo delle grandi navi fuori dalla Giudecca comporta la necessità di rendere praticabili vie d'acqua alternative, da sottoporre a escavi e dragaggi.

A tal riguardo, lo scorso marzo, su nostro impulso, il provveditore del Triveneto ha richiesto un parere all'Avvocatura dello Stato circa la procedura da seguire per l'emanazione del nuovo protocollo fanghi. L'Avvocatura ha sancito che spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente, l'adozione del nuovo protocollo, una volta acquisita l'intesa con gli enti territoriali interessati e con l'autorità di bacino.

Da poche ore è terminata, presso il provveditorato di Venezia, quella che dovrebbe essere la riunione tecnica conclusiva tra i soggetti appena menzionati, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e l'Istituto superiore della sanità. Dunque, nei prossimi giorni io e il Ministro Costa potremo finalmente firmare un provvedimento atteso da anni.

Ciò che mi preme chiarire, dopo le costanti accuse ricevute in questi mesi, è che non esiste alcun progetto del porto di Marghera, canale nord, sponda nord, dotato dei requisiti necessari per essere tradotto in un atto amministrativo. Ciò che esiste è uno studio embrionale e non certo una soluzione che, da domani, farebbe traslocare le grandi navi dal centro di Venezia.

Aggiungo che non è mai stato elaborato uno studio circa la compatibilità e i rischi derivanti dai traffici delle navi da crociera all'interno del polo petrolifero di Marghera, soprattutto in riferimento all'area del bacino di evoluzione prospiciente l'area del canale nord, area attorno alla quale sorgono numerosi impianti ad alto rischio di incidente e sottoposti, quindi, alla normativa Seveso.

Alla luce di ciò, è lampante che io non ho abbandonato alcun progetto concreto nei cassetti del Ministero di Porta Pia. Al contrario, subito dopo il nostro insediamento, abbiamo istituito presso il MIT un tavolo interistituzionale insieme al Ministero dell'ambiente e a quello dei beni culturali.

L'analisi multicriteri e delle alternative per la crocieristica di Venezia, consegnata dall'Autorità di sistema portuale di Venezia al MIT ai tempi del mio predecessore, con-

siste in tredici idee, di circa due pagine l'una. I documenti che ho con me rappresentano la sintesi del lavoro svolto dal comitato e delle tredici idee (sono circa due pagine per ogni singola idea).

Nonostante l'oggettiva scarsità di elementi, i tecnici del MIT, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e degli altri due ministeri interessati, ambiente e beni culturali, hanno approfondito le tredici idee pervenute e, all'esito della valutazione dei dati, che ribadisco erano del tutto insufficienti ad agire nell'immediato, hanno ritenuto meritevoli di approfondimento tre soluzioni. Da lì abbiamo dato mandato al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Musolino, di procedere entro novanta giorni alla redazione, secondo quanto disposto dall'articolo 23 e seguenti del codice degli appalti e dalla normativa ambientale, di tre progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi a Chioggia Val da Rio, Lido San Nicolò e Malamocco.

Nel chiedere questo approfondimento, abbiamo fornito stringenti parametri di natura ambientale, urbanistica ed economica. Questa decisione è stata subito condivisa con l'allora viceministro della Lega, oltre che con il comune di Venezia e con la regione Veneto, in una riunione fatta al MIT.

Il 22 febbraio 2019, dei tre studi richiesti ne abbiamo ricevuti solo due, in quanto l'ipotesi di Malamocco è stata ritenuta impraticabile da parte del provveditore di Venezia per ragioni amministrative riferibili al ripristino dell'area concessa a suo tempo per la realizzazione del MOSE. In un'ottica di massima trasparenza e collaborazione istituzionale, gli studi di fattibilità tecnica ed economica elaborati dalle società di progettazione a cui il Presidente Musolino si è rivolto sono a vostra disposizione, tra i documenti depositati agli atti.

I criteri utilizzati per la redazione dei due progetti riguardano: uno, le caratteristiche attuali del porto e, in particolare, l'accessibilità marittima, ferroviaria e stradale, nonché gli interventi necessari in prospettiva per adeguare le infrastrutture esistenti alle future esigenze; due, l'analisi del contesto amministrativo e ambientale al

fine di individuare gli strumenti di pianificazione necessari alla realizzazione del progetto.

Vado ora a indicare quelli che tecnicamente sono stati rilevati essere i punti di forza dei due progetti che sono stati oggetto di analisi di fattibilità tecnica ed economica.

I punti di forza del progetto di Chioggia possono essere così sintetizzati: la grande darsena del porto di Val de Rio dovrà essere scavata e banchinata, ma il disegno della futura struttura già esiste; maggiore protezione della nave in banchina rispetto agli agenti meteorologici, sia nella fase di manovra che di stazionamento in banchina; possibilità di usare tre diverse modalità di trasferimento dei passeggeri per Venezia, dividendo quindi i passeggeri su più modalità di trasporto e non riversandoli solo sui canali; canale di accesso al porto breve, velocemente percorribile, senza interazione con strutture industriali complesse rispetto alla complessità di Malamocco-Marghera, più Vittorio Emanuele; le prime analisi sulle sabbie hanno dato esito positivo, evidenziando la possibilità di un loro utilizzo; le navi maggiori a Chioggia non compromettono l'utilizzo della stazione Marittima di Venezia, in quanto le navi inferiori a 40.000 tonnellate continueranno ad approdare alla stazione Marittima; nell'ottica di mantenere la funzione di *on-port*, il terminal direttamente collegato a terra è maggiormente funzionale per i rifornimenti e per tutti i servizi della nave; forte impatto turistico ed economico per la città di Chioggia e possibilità di migliorare i suoi collegamenti con Venezia, specialmente la nota strada statale Romea e la linea ferroviaria.

I punti di forza del progetto sviluppato in ordine, invece, al Lido San Nicolò sono i seguenti: nessuna interazione delle navi da crociera con la laguna e, quindi, nessuna interazione con strutture industriali complesse; velocità nelle operazioni di ormeggio della nave rispetto a qualsiasi altra soluzione interna alla laguna; totale indipendenza dal funzionamento del MOSE; le navi maggiori fuori dalla laguna non compromettono l'utilizzo della stazione Marit-

tima a Venezia per le navi inferiori a 40.000 tonnellate; anzi, la Marittima continua a essere valorizzata come punto di accoglienza dei passeggeri in partenza e in arrivo.

Nelle more dell'entrata in esercizio del nuovo protocollo fanghi — che io e il Ministro Costa dovremmo firmare con grande probabilità entro la fine di agosto, considerato che oggi si è tenuta una riunione e che domani se ne terrà un'altra di natura tecnica per i dettagli — il Ministero dell'ambiente sta ultimando la definizione del piano morfologico necessario all'individuazione delle aree in cui potranno essere conferiti i materiali dragati. Una volta fatto ciò, sarà quindi possibile procedere al campionamento e all'analisi delle zone potenzialmente interessate dagli scavi, oltre che alla quantificazione effettiva dei fabbisogni economici.

Acquisiti tutti i dati, i progetti saranno completi di tutti gli elementi necessari per andare a dibattito pubblico. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, in applicazione di quanto previsto dal codice degli appalti, prevede, infatti, il ricorso obbligatorio alla procedura di dibattito pubblico in caso di porti marittimi con una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ettari e, comunque, con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro.

Saranno avviati, pertanto, sul territorio incontri di formazione, approfondimento e discussione, raccogliendo proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni e istituzioni, dei quali si terrà conto in sede di predisposizione del progetto definitivo e in sede di conferenza di servizi relativa all'opera in questione. È, quindi, la prima volta che in questo campo ci sarà un progetto condiviso con la cittadinanza e con gli *stakeholder* prima che venga definitivamente approvato.

Come ben sapete, la Commissione dibattito pubblico è stata costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ed è la Commissione che, *ex lege*, controllerà, indirizzerà e vigilerà su tutte le operazioni che verranno messe in campo

per il dibattito pubblico sulle varie opere interessate, tra cui ovviamente questa.

Aggiungo che, nel corso di questi mesi, al MIT si sono, comunque, già svolti vari incontri per raccogliere le istanze di tutti i soggetti interessati. Abbiamo ascoltato le istituzioni del territorio, le compagnie crocieristiche e i terminalisti di Venezia.

Fin qui ho descritto il percorso seguito per raggiungere una soluzione strutturale che sposti definitivamente le grandi navi dai canali del centro storico di Venezia, quindi si tratta del capitolo « progetto definitivo ». Tuttavia, come già sottolineato all'inizio della mia relazione, l'attività del ministero è stata da subito orientata a ricercare ormezzi temporanei diffusi per non assistere più all'invasione della Giudecca da parte di questi palazzi galleggianti, con le polemiche e i rischi del caso.

Tale convinzione è stata viepiù avvalorata dagli incidenti del 2 giugno e del 7 luglio scorsi, che hanno coinvolto le navi da crociera MSC Opera e Costa Deliziosa. In quelle due circostanze è emersa tutta la fragilità e la delicatezza del sistema lagunare rispetto alle possibili conseguenze di incidenti causati dalle grandi navi. Solo la tempestiva ordinanza della Capitaneria di porto, successiva al primo incidente del 2 giugno, ha impedito che il secondo incidente potesse avere conseguenze ben peggiori. In particolare, sto parlando del fatto che l'ordinanza ha conferito maggiore sicurezza alla navigazione lungo il canale prevedendo l'utilizzo del terzo rimorchiatore, una riduzione della velocità, misure più stringenti sulle condizioni meteo limite per il movimento delle navi in porto e un diverso scaglionamento di arrivi e partenze.

Le misure adottate dalla Capitaneria di porto si basano su uno studio di valutazione dell'impatto ambientale determinato dal passaggio delle grandi navi nelle acque portuali di Venezia, documento con cui, da un lato, sono stati catalogati tutti i possibili effetti generati dal transito delle navi attraverso i canali marittimi prossimi al centro storico veneziano e, dall'altro lato, è stata indicata una metodologia per l'attuazione del principio di mitigazione degli

effetti del passaggio di tali navi nella laguna.

Parallelamente alle misure più stringenti lungo il canale della Giudecca, abbiamo attivato incontri mirati con i terminalisti e con le compagnie crocieristiche, trovando interlocutori attenti, collaborativi e perfettamente consapevoli di quanto sia delicato lo splendido ecosistema della laguna e di quanto sia importante tenere assieme le esigenze della sicurezza, dell'ambiente, del turismo e del lavoro.

Dal proficuo lavoro svolto insieme è emersa la disponibilità delle banchine del terminal Ro/Ro di Fusina e della banchina Lombardia del terminalista TIV a ospitare, fin da subito, un congruo numero di navi fino al termine della stagione 2019 e un numero maggiore in maniera più strutturale per la prossima stagione crocieristica del 2020. Oltre a ciò, sono in corso ulteriori interlocuzioni con gli altri gestori dei terminal, al fine di aumentare la disponibilità di moli diffusi per la restante parte della stagione crocieristica 2019.

Secondo una prima stima, nel 2020 potremmo essere in grado di spostare verso gli ormeggi diffusi individuati circa un terzo delle crociere già prenotate su Venezia. Per avere contezza precisa dei numeri delle grandi navi coinvolte, ho dato *input* all'Autorità di sistema di costruire un tavolo tecnico, che si è riunito per la prima volta ieri e che lavorerà per fornirci, entro la fine del mese, un ventaglio di soluzioni immediatamente applicabili per gli approdi diffusi temporanei.

Alle misure di sicurezza della navigazione adottate dalla Capitaneria di porto vogliamo affiancare subito un'adeguata rimodulazione degli approdi dei *terminal container*, rendendoli compatibili con le esigenze di attracco delle navi passeggeri e consentendo così una significativa riduzione dei transiti delle navi nella Giudecca.

Riteniamo di essere sulla strada giusta per dare le risposte che servono al peculiare contesto di un patrimonio dell'umanità qual è la città di Venezia.

Il porto di Venezia ha ospitato 1 milione 560 mila passeggeri nel 2018 e genera ogni anno un giro d'affari di circa 280 milioni di

euro, con circa 4.300 lavoratori per 200 aziende interessate che operano nel territorio veneziano. Siamo consapevoli della rilevanza di questi numeri.

La soluzione definitiva dovrà certamente contemperare le esigenze ambientali, commerciali, turistiche e occupazionali, ma certamente anche la sicurezza dei cittadini, da un lato, e la salvaguardia dei lavoratori, dall'altro, evitando ripercussioni negative in termini di impatto economico, produttivo e occupazionale.

Avendo appurato, come ho tentato di dimostrare attraverso questa ricostruzione, ovviamente sintetica e parziale per ragioni di tempo, la complessità dei problemi legati a questa tematica, il mio auspicio è che tutte le istituzioni coinvolte si confrontino in modo costruttivo nel comune interesse di giungere, quanto prima, a una soluzione condivisa che preservi l'unicità del patrimonio artistico e architettonico della città di Venezia, da anni purtroppo lasciato in balia della sorte e senza alcuna soluzione.

La ringrazio, presidente. Ringrazio anche tutti i deputati per avermi ascoltato.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

NICOLA STUMPO. Grazie, presidente.

Cercherò di essere breve, anche se con una certa franchezza dico al Ministro che almeno un consiglio mi sento di darglielo, in una giornata così complicata come quella odierna, e cioè che continuare ad aprire troppi fronti non è positivo.

Io ho ascoltata la sua relazione e ho capito alcune cose, ovvero che non c'è certezza su quello che sta succedendo a Venezia, il che non lascia per niente soddisfatti né attenua le preoccupazioni anche per chi guarda la vicenda Venezia non come una questione territoriale, ma come un fatto complessivo del Paese. A volte, infatti, ci si dimentica che in Parlamento si sta non per appartenenza provinciale o regionale, ma per rappresentare gli interessi complessivi del Paese.

Le voglio chiedere, quindi, alcune cose che non sono riuscito a capire, o forse le ho

capite e hanno aumentato le mie preoccupazioni. Di fatto, lei ci ha detto che tutto ciò che qualcuno sostiene essere una situazione direttamente utilizzabile (mi riferisco a quello che sostiene il comitatone, come viene definito tecnicamente) così non è, perché per rendere attuabile il percorso indicato occorre una serie di adempimenti che prevedono non soltanto l'analisi, ma anche il fatto che si discuta, giustamente, con tutti i cittadini su quello che succede. Quindi, non succederà il 17 agosto. Oggi, peraltro, siamo già al 7 agosto. A tal riguardo, non posso che ringraziare il presidente e il Ministro per averci dato l'opportunità, in una data pre-vacanziera, di stare tutti insieme.

A questo aggiungo altre considerazioni. Non è pronto un progetto, e non ce n'è un altro, perché ci sono proposte. A me risulta, ma può darsi che siano ricordi del passato, che un viceministro di molti Governi fa, De Piccoli, depositò una proposta che prevede l'attracco in alcuni posti. Non entro nelle questioni tecniche, poi lei mi dirà se quella è una proposta o un progetto e se è ancora utilizzabile. Parlo della proposta De Piccoli-Duferco. Quindi, vorrei sapere se si tratta di una proposta o di un progetto, e dunque, se è un progetto, se è un progetto utilizzabile, oppure se è una proposta, se è una proposta che va valutata, studiata e quant'altro.

Vorrei chiederle, infine, due ultime cose. La prima: abbiamo un'idea di quanto tempo passerà tra la temporaneità e la situazione definitiva, ovvero tra gli attracchi diffusi e il giorno in cui si arriverà a una soluzione definitiva? Del resto, si potrebbe realizzare una serie di moli dentro o fuori la laguna, però, se restano lì per i prossimi venticinque anni, potrebbe essere un problema.

Vengo alla seconda domanda: le risulta che alcune aziende da crociera, visto il dibattito, stiano iniziando a pensare che, dovendo passare da quelle parti, è meglio andare a Trieste invece che a Venezia? Non ne faccio una questione regionale. Stiamo parlando di un'altra questione; siccome non penso che di Venezia ce ne siano due nel mondo, quindi neanche in Italia, se si inizia a perdere traffico, le navi da crociera non

si fermeranno a Venezia e andranno direttamente da qualche altra parte.

Come vede, io non ho contrarietà. L'ho detto anche l'altra volta al sindaco Brugnaro. Sono stato uno dei primi ad aver protestato quando il sindaco Brugnaro, anziché stare qui a rappresentare i cittadini, si è rivolto ad una parte politica in modo sbagliato: è stato ripreso da tutta la Commissione per questo. Non ho apprezzato il fatto che si dicesse « tutto a posto ».

Brugnaro è il sindaco di Venezia e fa la parte anche un po' - mi faccia passare il termine - sindacale. Lei è il Ministro delle infrastrutture e oggi, qui, ci deve chiarire esattamente i tempi e le modalità con le quali il nostro Paese affronterà questa vicenda. Le dico un'ultima cosa, in riferimento a « il sottosegretario della Lega » di cui ha parlato. I sottosegretari sono dei Governi, sono del Paese, non sono di un partito, così come lei per me rappresenta il Governo e non il Ministro del Movimento 5 Stelle.

MAURIZIO LUPI. Intervengo per il gruppo Misto. Prima di porre alcune domande, visto che il tema - come ha sottolineato bene il Ministro delle infrastrutture - del dialogo con gli enti locali diventa fondamentale, altrimenti si blocca tutto, le riporterò le considerazioni fatte pubblicamente, anche recentemente, dal sindaco di Venezia.

Vorrei sottolinearle questo. Se in tutti questi anni si è stati in balia della sorte, mi sembra, purtroppo - e le suggerisco di essere molto cauto in questi giudizi - che anche negli ultimi quattordici mesi - lei è Ministro - Venezia sia stata in balia della sorte. È successo recentemente quello che è successo. Lei ha fatto bene all'inizio a ricostruire tutto il percorso proprio per dimostrarne la complessità e la delicatezza. Suggerisco di essere cauto anche nel sostenere che tra sei mesi si risolverà tutto. Ministro, lei ha indicato un iter per le nuove soluzioni, il che, da un punto di vista tecnico, vuol dire che - se dovesse durare il suo Governo e se lei dovesse ancora essere Ministro - neanche tra ventiquattro o trentasei mesi si troverà una soluzione

adatta ad evitare di essere in balia della sorte.

La mia domanda è molto puntuale. Il sindaco di Venezia l'ha accusata in maniera molto diretta di essere il responsabile dell'*impasse* degli ultimi quattordici mesi, dicendo che il tempo dell'attesa è finito, e ha prospettato una strada che tra l'altro, come lei giustamente ha sottolineato, è stata presa in esame dal comitatone e indicata come una delle soluzioni più plausibili, percorribili e immediatamente disponibili, ossia quella di Marghera. Ancora recentemente il sindaco di Venezia, svegliandosi alle quattro del mattino, ha dimostrato che andare alle bocche di Porto di Malamocco e arrivare a Marghera è un'operazione assolutamente possibile, laddove la si voglia rendere tale. Il tema dei fanghi, come giustamente lei ha sottolineato, va affrontato seriamente non solo per Venezia, ma per lo sviluppo di tutta Italia. Lei ha dimostrato che, se vuole, riesce a bloccare le opere, ma potrebbe, così come le blocca, sbloccarle. Quindi, risolto il problema dei fanghi, la soluzione logistica ideale e migliore è evidentemente quella. È sotto gli occhi di tutti che è quella. È una questione di impatto ambientale. Si tratta delle considerazioni da lei svolte.

Da questo punto di vista, per evitare di essere inattivo o di rimanere in balia della sorte, basterebbe un decreto da parte sua. Basterebbe che assumesse una decisione. Così come noi avevamo introdotto temporaneamente — come lei ha sottolineato — il divieto di passaggio per le navi da 90.000 tonnellate, poi sospeso dal TAR, lei potrebbe decidere che, per rispetto dell'impatto ambientale, passano solo le navi fino a 40.000 tonnellate, attuando il decreto Passera-Clini. È evidente che non lo può fare: Ministro, lei ha sottolineato che c'è un tema di impatto ambientale, ma che c'è anche un tema di risorse, di Venezia come patrimonio, ci sono i temi dei 280 milioni di euro di giro d'affari, dei lavoratori e via dicendo.

Passo alla domanda, e concludo. Le do prima un suggerimento: dopo quattordici mesi, lasci perdere le polemiche. Tutti sappiamo che governare è difficile e che com-

porta problemi complessi non solo politici, all'interno della maggioranza, ma anche di dialogo con le Istituzioni. I problemi, ovviamente, è difficile risolverli. Rispetto alle soluzioni che ha messo in campo, che tempi si dà realisticamente perché non si rimanga più in balia della sorte? Rispetto alle soluzioni che il suo ministero ha individuato, quali tempi ci sono per permettere l'attuazione del decreto Passera-Clini? Oppure, come tutti abbiamo visto, il decreto Passera-Clini era fatto in modo da non poter essere attuato. Nel momento in cui tu fai un decreto, dici che le navi non devono passare ma che devi individuare percorsi alternativi, diventa evidente che le navi passano.

Secondo punto. Perché è contrario in maniera netta e chiara alla soluzione che il sindaco di Venezia avanza? Lasci perdere le polemiche, le accuse di inattività e via dicendo. Dica semplicemente perché è contrario e se il tema dei fanghi, una volta risolto, non potrebbe finalmente permettere di trovare una soluzione per Venezia e, finalmente, per tutti i porti che devono essere dragati e che non riescono ad esserlo semplicemente perché è tutto bloccato. Non si può dragare perché non si sa dove possono essere smaltiti i fanghi, quindi il nostro sistema portuale non è in grado di accogliere ciò che oggi, dal punto di vista della logistica e delle merci, potrebbe essere accolto.

Queste sono le mie domande.

MAURO ROTELLI. Io non vorrei soffermarmi troppo sulla parte della sua relazione tecnica, Ministro. In questa Commissione abbiamo accolto, in varie audizioni, altri soggetti che ci hanno parlato di possibili soluzioni. I colleghi hanno già parlato dell'incontro con il Governatore Zaia e con il sindaco di Venezia, nel corso del quale quello che ci è stato prospettato — glielo dico sinceramente, ministro — sembrava a portata di mano. Parlo di soluzioni corredate, come si può immaginare, anche da sussidi e aiuti tecnici, che sembravano garantire che dopodomani si potesse realizzare quello che ci è stato proposto in quest'aula.

Lei ci ha fatto un quadro decisamente più complesso, più articolato. Credo che nel frattempo la situazione debba essere affrontata. La richiamata facilità di realizzazione della soluzione proposta, oltretutto, è suffragata da una serie di esempi pratici. Ricordo in maniera particolare, non essendo di quel quadrante, un passaggio nel quale il sindaco di Venezia faceva l'esempio della festa del Redentore, considerandola come un momento nel quale fisicamente la Giudecca non può essere utilizzata. Sapete cosa avviene durante quella ricorrenza e sapete che, in occasione del Redentore, il canale cosiddetto « dei petroli » (non perché ci siano i petroli, così ha detto proprio il sindaco, ma perché è il canale delle petroliere) viene utilizzato quel giorno anche dalle navi da crociera, che quindi già ora vengono dirottate da un'altra parte. Naturalmente questa possibilità, Ministro, faceva sembrare la soluzione a portata di mano.

Tutto contrasta con i quattordici-quin dici anni di attesa, il che vuol dire che qualche problematica in più c'è. La preoccupazione che viene espressa dai commissari in questi primi interventi è che, ogni volta che c'è cattivo tempo, ogni volta che c'è qualche emergenza, lì c'è il rischio di qualche dramma vero, che per adesso siamo riusciti - ringraziando Dio - a evitare, ma che è all'ordine del giorno, al di là dell'impatto ambientale e di tutte le altre situazioni. Quindi, c'è la possibilità del dramma dietro l'angolo. Com'è possibile che una soluzione che sembra condivisa, finanziata con capitali privati e con fondi delle periferie - ci hanno parlato un po' di tutto e la soluzione sembra lì a un passo - non venga presa in considerazione e venga, invece, presa in considerazione in maniera seria - con un certo sconcerto, devo dire - la possibilità di Chioggia che, sinceramente, tecnicamente, per quello che abbiamo visto, sembra veramente lontana? L'unica cosa che ci sembra vicina è la sua appartenenza politica rispetto a quella del sindaco di Chioggia, il che ci fa venire qualche dubbio in più, perché inevitabilmente si pensa sia una scelta supportata non tecnicamente ma politicamente. Ve lo dico sin-

ceramente: è anche legittimo, non mi sembra una cosa strana. Però bisogna che, dopo, la si giustifichi in maniera adeguata.

Chiudo, non volendo rubare altri minuti, dicendole, ministro, che io personalmente il 23 luglio in questa Commissione ho presentato un *question time* - come si può immaginare, uno dei trenta che sono arrivati in Commissione - sulla vicenda TAV. Erano le tre e mezza del pomeriggio, orientativamente. Dall'ottimo - e sottolineo « ottimo » - sottosegretario Dell'Orco ho ricevuto una risposta nella quale mi si diceva: « Rotelli, ci dispiace, ma questa roba non esiste, non si regge ». Esattamente due ore dopo, alle cinque, cinque e un quarto, il Presidente del Consiglio è andato in televisione chiarendo quello che oggi è stato ulteriormente chiarito al Senato.

Il problema è questo, Ministro. Quello che le chiedo è: come pensa che ci possa essere una credibilità non tecnica, ma politica rispetto a quello che lei, con la sua relazione, ha presentato in Commissione oggi?

RENATO BRUNETTA. Grazie, signor Ministro.

Inizierò dalla fine, signor Ministro, della sua introduzione, apprezzandola molto, apprezzando, cioè, l'auspicio che lei ha fatto, che la soluzione definitiva sia condivisa. Io partirei proprio da questo punto, cioè dalla condivisione non tanto con le popolazioni, quanto con le Istituzioni che operano nel sistema Venezia, *in primis* il comune, la città metropolitana, la regione e tutti gli agenti, gli attori previsti dalla legge speciale e presenti nel comitato. Quindi, condivisione.

Se può servirle, da giovane economista, ho contribuito alla scrittura della legge speciale del 1984 e ne ho vissuto tutta la storia, da economista e da veneziano. Quindi, conosco bene le prerogative, le competenze, ma anche la forza di *moral suasion*, oltre che di indirizzo delle delibere del comitato. Questo è il secondo punto. Il comitato è l'organo istituzionale preposto, secondo la legge speciale, a dare indicazioni, orientamenti, indirizzi che poi diventano condivisione, diventano atti di governo e atti amministrativi. Almeno è così dalla

legge speciale in poi. Su questo le chiederei, anche per fare chiarezza, se lei conferma la convocazione del comitatone o l'auspicio che il Presidente del Consiglio convochi il comitatone entro la fine di settembre. Questo sarebbe un elemento di grande chiarezza, grande chiarezza che io non ho sentito nel resto del suo *speech*.

C'è una grande confusione tra soluzioni provvisorie e ipotesi definitive. C'è una sola chiarezza, però, che dal suo *speech* appare: una totale negazione non solo degli orientamenti del comitatone, ma anche di quelli condivisi da comune, città metropolitana e regione. Lo ricordo a me stesso. Ormai è chiaro ed acquisito a livello di dibattito locale, ma non solo locale: basta grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca. Questo è un punto di condivisione. La città la pensa così. La città metropolitana la pensa così. La regione la pensa così. Ma la pensava così nel 2017 anche il comitatone, vale a dire quell'organismo fatto - lei li ha citati - di tanti ministeri e anche di ulteriori enti locali. Questa è la volontà delle Istituzioni ad oggi.

Passiamo alla soluzione. Signor Ministro, una soluzione sul tappeto c'è già. Non sarà corredata da tutti i crismi della progettazione esecutiva o da tutti i passaggi tecnici, certo, ma la soluzione - individuata con la modalità della condivisione, quella che lei auspica - è: bocca di porto di Malamocco (attenzione, non porto di Malamocco, ma bocca di porto, cioè porta d'ingresso di Malamocco), canale dei petroli con destinazione Marittima, canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord, lato nord, per quelle più grandi. Questa - come prevista dal comitatone del 2017 - è una soluzione condivisa da comune di Venezia, città metropolitana - le ricordo che la città metropolitana di Venezia è l'intera provincia di Venezia - e regione Veneto. Questo è il percorso suggerito, deciso, indicato dal comitatone, con tutti i ministeri competenti e tutti gli enti locali interessati.

Non ho sentito da lei un parere complessivo su questa soluzione. Da quello che ho capito, ma mi corregga se sbaglio, lei accetta parzialmente questa soluzione per

le navi più piccole - semplifico un po' - mentre la esclude completamente per le navi più grandi, ipotizzando due soluzioni futuribili, fanta-ingegneristiche: Chioggia e Lido. Chiunque conosca i luoghi sa benissimo che queste soluzioni - qualche collega prima parlava di venticinque anni - non sono percorribili nell'arco di una generazione abbondante. Basti solo pensare a un raddoppio della Romea, che richiederebbe decenni. L'ipotesi del Lido è addirittura ridicola.

Le soluzioni in qualche maniera prospettate, quindi, sono assolutamente impraticabili per ragioni di tempo e per ragioni di costi. Costi enormi, tempi enormi, che soprattutto - occorre dirlo con grande chiarezza - comporterebbero l'esclusione delle navi di maggiore dimensione dalla laguna, ma non da quella parte che tutti noi abbiamo già adesso condiviso (vale a dire bacino San Marco e canale della Giudecca), bensì dalla laguna *tout court*. Questo vorrebbe dire che Venezia porto, Venezia città mondo non ci sarebbe più. Parlo dell'appetibilità, dell'attrazione, ma non per fare la passeggiata davanti a Palazzo Ducale e salutare con la manina. Non ci sarebbe la potenzialità attrattiva dell'intero sistema Venezia sul sistema crocieristico.

Ministro Toninelli, mi consenta, da vecchio professore: Venezia è già adesso un porto regolato. I porti regolati, sia nei confronti delle merci sia nei confronti dei passeggeri, sono visti molto male dagli operatori, perché i porti regolati - lo dice la parola stessa - hanno problemi di accessibilità, hanno problemi di code, di prenotazioni, hanno problemi, appunto, di regolazione. Venezia sarà sempre più un porto regolato, anche quando entrerà - si spera presto - in funzione il MOSE. Quindi, mettere ulteriori filtri all'attrazione della portualità veneziana non significa selezionare le navi piccole, ma chiudere con il traffico crocieristico per quanto riguarda la città.

Mi chiedo, e torno alla sua conclusione, se lei auspica una soluzione condivisa, perché con molto pragmatismo non comincia a percorrere una strada, anche con gli strumenti a sua disposizione, cioè con il

protocollo fanghi? Cominci subito. Analizziamo i fanghi del canale Vittorio Emanuele. Sono, come dice il sindaco, fanghi buoni, della classe A e B? Verifichiamolo subito. Se lo sono, diamo il via allo scavo. Tra l'altro, su questo siamo d'accordo tutti. Il canale Vittorio Emanuele ci porta non a Marghera, ma in Marittima. Questo sarebbe già un elemento di certezza che tranquillizzerebbe gli operatori a livello internazionale. Facciamolo subito.

E poi togliamo un po' di ipocrisia; gli approdi diffusi. Lei ha presente cosa vuol dire « approdi diffusi »? Vuol dire la moltiplicazione del cabotaggio destinato al trasporto passeggeri dopo la rottura di carico derivante da un carico di bagagli e passeggeri in luoghi diversi da Venezia, con centinaia e centinaia di motoscafi al giorno che percorrono la laguna. Lei ha presente cosa vuol dire « approdi diffusi »? Io sì. So cosa vuol dire il moto ondoso, so cosa vuol dire il cabotaggio di 3.000-4.000 passeggeri, con relativi bagagli e relative strutture di approvvigionamento delle navi, e così via.

Il mio invito, ancora una volta, fuor di polemica, è questo: se la sua volontà è quella di una soluzione definitiva condivisa, perché non cominciamo a percorrere con concretezza la soluzione indicata dal comitatone? Non da un soggetto qualsiasi, quindi, ma da un concerto di soggetti a questo preposti da una legge speciale. Verifichiamo la fattibilità. Lei dice che manca la progettazione esecutiva. A Venezia ne abbiamo viste di tutti i colori per quanto riguarda le opere pubbliche. Facciamola subito. Diamo delle certezze.

Mi permetto di correggere il collega sui tempi di sospensione della navigazione del canale della Giudecca durante il Redentore. Per la costruzione e lo smantellamento del ponte di barche, oltre la giornata del Redentore, passa una settimana abbondante. È vero, Pellicani? Il Genio ci mette un po' di tempo per allineare tutte le chiatte, per fare quella cosa che noi bambini abbiamo sempre amato: attraversare il ponte, fare il ponticello, quello sotto cui passano i battelli pubblici, e così via. La soluzione era già quella. Ha fatto bene il sindaco a evocarla.

Ricordiamo un'altra cosa. Questo è un punto autobiografico, e chiudo. Quando le navi passavano per il canale della Giudecca cinquant'anni fa, sessant'anni fa, quando ero un ragazzino, venivano viste con gioia dai veneziani perché portavano mondo, portavano ricchezza, portavano economia. Portano ancora ricchezza, mondo ed economia.

Il problema è stato il gigantismo. Risolviamo, senza fondamentalismi, il problema del gigantismo, su cui siamo tutti d'accordo. No alle grandi navi nel bacino San Marco, ancorché non ci sia stato mai il rischio di sfondare e andare a finire su Palazzo Ducale. Il bacino San Marco, come sanno i veneziani, ha dentro un canale. Fuori da quel canale non si va, ancorché ci siano incidenti. Fuori le grandi navi dal canale della Giudecca. Questo era un canale storico, che non regge più le grandi navi. Usiamo i suggerimenti istituzionali del comitatone e attiviamo i relativi percorsi, anche per non dare adito a cattivi pensieri. Se non si fa il protocollo fanghi, uno potrebbe avere il cattivo pensiero che non si fa per non accedere alla soluzione definitiva. Attiviamo da subito il protocollo fanghi. Verifichiamo la progettualità. Verifichiamo le risorse necessarie. Il sindaco di Venezia ha parlato di 50 milioni di euro tutti finanziati dai privati.

Cominciamo a dare certezze agli operatori. Lasciamo perdere le fantasie improbabili, costose e fondamentaliste e diamo certezze agli operatori. Avremo una sola certezza: con questo caos, nessuno verrà più a Venezia in attesa che finisca il dibattito, come in un cineforum, come con la corazzata Potëmkin.

NICOLA PELLICANI. È stata piuttosto dura, ma ce l'abbiamo fatta ad ottenere questa audizione, sebbene sotto ferragosto.

Ho ascoltato con attenzione la relazione del Ministro. Apprendiamo che purtroppo ci sono idee ancora molto approssimative per affrontare il problema. Del resto, nonostante le nostre ripetute richieste, l'attenzione vera su Venezia c'è stata solamente dopo l'incidente del 2 giugno e dopo il mancato incidente del 7 luglio scorsi.

Ministro, prima lei ha citato la legge speciale, spiegando bene quando è stata adottata: la prima risale al 1973, poi nel 1984 è intervenuta la n. 798. La legge speciale — non le sarà sfuggito — all'articolo 1 stabilisce che la salvaguardia di Venezia è di preminente interesse nazionale. Ci vuole la massima attenzione per una città come Venezia, per i motivi che non sto a specificare, in quanto mi sembrano ovvi.

La legge speciale prevede anche il comitatone, come lei prima diceva. Il comitatone da decenni, da quando esiste, è il luogo dove le Istituzioni, e gli enti a vario titolo interessati al governo della città, sono tutti rappresentati, e dove si assumono le decisioni più importanti per la città di Venezia e si ripartiscono anche i fondi della legge speciale. Questo Governo, per la prima volta nella storia, non ha mai convocato il comitatone, tant'è che ha ripartito i fondi per decreto — anzi dovrà ripartire, perché non lo ha ancora fatto —, vale a dire i 265 milioni di euro che la città aspetta, pur di non convocare il comitatone. Lei deve spiegare non solamente a questa Commissione, ma ai veneziani perché non convoca il comitatone. L'ultimo comitatone, quello che lei citava, del 7 novembre 2017, aveva affrontato il tema delle grandi navi, dando — come è suo compito — un indirizzo su quelle che dovevano essere le scelte e incaricando l'Autorità portuale di approfondire l'ipotesi progettuale del canale nord di Marghera, cosa che poi si è bloccata. Siete arrivati voi al Governo e avete bloccato questo tipo di lavoro.

Lei prima citava, signor Ministro, l'analisi multicriteria. Come dicevo l'altra volta, a Venezia, in questa fase soprattutto, ogni settimana si alza uno e fa una proposta per le grandi navi. Io non sono un esperto. Mi baso sugli approfondimenti e sugli studi proposti dal Ministero, dall'Autorità portuale e dalla Capitaneria di porto, in primo luogo. Da tutto questo viene fuori che l'ipotesi, ad esempio, delle interferenze di traffico su Marghera è supportabile. Mi baso sulla lettura dell'analisi multicriteria. Leggo anche, a differenza di quello che lei va dicendo da mesi, che l'ipotesi di un terminal crocieristico, di un approdo sul

canale nord, sponda nord, è fuori dal cono di rischio industriale. È fuori. Così come è fuori l'ipotesi della banchina Lombardia e della banchina Piemonte, che lei adesso propone come soluzione provvisoria, dove, nelle giornate della festa Redentore prima citata, approdano le grandi navi e dove adesso, però, ci sono attività in corso, signor ministro. Sul TIV (Terminal Intermodale Venezia) ci sono i terminal e sul TRV (Terminal Rinfuse Venezia) ci sono anche le rinfuse.

Le chiedo quanto durerà la soluzione provvisoria. Fino a quando Chioggia non sarà pronta? Sono queste le domande che le sto ponendo. Chioggia. Noi diciamo che la laguna è un ambiente molto delicato. Un conto è avere il protocollo per i fanghi, cosa che io mi auguro, dal momento che ho presentato un *question time* in Commissione un mese fa e ancora c'era il rimpallo di responsabilità tra MIT, Ambiente e Provveditorato alle opere pubbliche. Lei mi dice che ci siamo quasi. Non ci siamo ancora, ma ci siamo quasi. È chiaro che senza piano morfologico anche il protocollo fanghi non potrà servire, perché dovremo sapere dove mettere questi fanghi.

Parliamo, soprattutto, di adeguamento per riportare in quota i canali già navigabili. Non parliamo di scavare nuovi canali. Quello sarebbe un grave problema. È il motivo per cui è stato fortunatamente bocciato il canale Contorta o il canale che voleva il sindaco, tagliando in due l'isola delle Trezze. Scavare nuovi canali, come anche il canale Vittorio Emanuele, a nostro modo di vedere, sarebbe un grosso danno per la laguna. A Chioggia, dove non c'è niente al momento — c'è solo, forse, un piccolo porto —, bisognerebbe scavare. Non lo dico io. Lo dicono queste prime analisi fatte dagli studi che lei ha commissionato. Per fare un canale navigabile cosiddetto « a norma tecnica » parliamo di 10 milioni di metri cubi di fanghi oppure, nella migliore delle ipotesi, di 5-6 milioni di metri cubi. Dove li mettiamo questi fanghi? E per di più scaviamo la laguna. È laguna anche Chioggia. La laguna non si trova solo davanti a Venezia.

Inoltre, le ricordo che a Chioggia c'è quel deposito di GPL su cui aspetto ancora una risposta a una mia interrogazione. È compatibile un impianto di GPL vicino alle grandi navi passeggeri, senza considerare tutti i problemi già ha citati di traffico e viabilità?

Mi avvio a concludere. L'altra soluzione provvisoria è Fusina. A Fusina possono andare, non le grandi navi, ma le piccole navi, come sa, ministro, perché c'è una banchina di 200-220 metri mentre le navi da crociera sono lunghe 300 metri, per cui da qui a fine anno — basta vedere il calendario delle navi in arrivo — potranno andare a Fusina due navi. Stiamo facendo tutto questo per due navi. Questa è l'altra questione. Quindi, approdi diffusi fino a quando?

Inoltre, su Marghera c'è anche un progetto che le è stato inviato da un gruppo di promotori, che sono i principali studi ingegneristici del Veneto, un progetto di finanza un po' come ha proposto la Dufenco al porto d'altura, che per vari motivi è stato scartato. Io credo che un terminal provvisorio a Marghera, come mi pare che emerga da quanto ho studiato fino adesso, possa essere fatto solo lungo il canale nord, perché ci sono interferenze anche con attività già in corso.

Nella banchina della TIV ci sono i terminalisti che sono molto preoccupati. Dalla riunione di ieri mi sembra che sia emersa, almeno da quello che riportano i giornali, grande preoccupazione sia da parte dei crocieristi sia da parte dei terminalisti.

Io spero che lei risponda a queste domande e soprattutto che avvii un confronto anche con le istituzioni cittadine. Noi siamo fuori dal Governo nazionale, dal governo della regione e da quello cittadino, però alla legge speciale, alla quale abbiamo contribuito fortemente, crediamo molto. Pensiamo che sia ancora lo strumento con cui si riesce a governare e ad affrontare i problemi di Venezia. Io mi auguro che, forte anche della sua idea di partecipazione, ci siano il coinvolgimento e la condivisione, come si diceva prima, delle istituzioni pubbliche.

KETTY FOGLIANI. Grazie, Ministro, per essere qui con noi a chiarire il suo punto di vista. Peraltro, l'audizione è stata chiesta da me personalmente, perché, siccome ci sono mille voci che girano e mille modi di esporre il problema di Venezia, mi sembra giusto che tutti fossimo a conoscenza di com'è la situazione.

Molti miei colleghi hanno già sollevato alcune questioni che figuravano tra le mie domande, tra cui perché non convocare il comitatone, che è l'ente preposto a prendere determinate decisioni, soprattutto visto che cambiamo completamente l'indirizzo del 2017. Questo è un punto di partenza.

Vorrei chiederle altre cose. Il sindaco di Venezia, che è stato qui l'altro giorno, diceva che spesso ha chiesto di parlare con lei, ma non è ancora riuscito, dopo l'incontro di novembre da lei citato, ad avere un confronto diretto. Visto che è il sindaco della città di Venezia, visto che è la persona responsabile di quello che succede a Venezia — perché di fatto è lui il responsabile di qualsiasi cosa succeda — secondo me forse un po' più di dialogo sarebbe auspicabile, al di là ovviamente di quanto è stato detto in Commissione, magari in maniera abbastanza forte — comunque è lui che rappresenta la città —, al di là di tutte le altre polemiche.

Oltre a questo, però, lei ha parlato delle tre ipotesi diventate due. Questa, però, è una soluzione di lungo termine, una soluzione che verrà programmata nei prossimi otto o dieci anni, quindi nel frattempo verranno fatte tutte le valutazioni, e via dicendo. Il comitatone nel 2017 aveva dato indicazione all'Autorità portuale di procedere con l'ipotesi che conosciamo, dalla bocca di Malamocco passando per Marghera e poi per il canale Vittorio Emanuele III, fino alla Marittima. So che l'autorità marittima si stava muovendo in questo senso e che poi, visto che lei aveva richiesto ulteriori ipotesi, c'è stato un fermo dell'attività. In più, stanno predisponendo anche un bando per l'analisi dei fanghi, in modo da capire come procedere, che tuttavia è stato sospeso, considerato il protocollo in itinere.

La mia preoccupazione è legata alla rapidità o meno del trasferimento delle grandi navi, perché l'anno scorso è stato bloccato il bando che era in corso di avvio, corredato anche dei fondi — mi pare si parlasse di 8 milioni di euro o comunque di cifre abbastanza interessanti — per poter iniziare l'attività. Invece è stato tutto bloccato, quindi è passato un altro anno senza che si sia riusciti ad attivare l'analisi dei fanghi.

La mia preoccupazione sono i tempi, perché abbiamo sempre detto che bisogna modificare il percorso per le grandi navi, però purtroppo i tempi sono lunghi. L'altra preoccupazione riguarda le soluzioni provvisorie: in questi casi, si è strutturati per garantire la sanità e la sicurezza antiterroristica, considerato che queste navi portano migliaia di persone? Alla fine sono piccoli paesi che si spostano. Che tempi richiede il trasferimento del personale per queste attività? Siamo così veloci da poter concludere le operazioni entro la fine dell'anno? Lei ha detto: «una parte entro fine anno e una parte appena dopo». Io e — credo — tutti i colleghi siamo un po' preoccupati dei tempi di trasferimento nelle aree indicate.

Invece, per quanto riguarda la soluzione definitiva di Chioggia, una delle mie preoccupazioni riguarda l'entità della cifra necessaria per garantire il passaggio nel canale di San Leonardo, al di sotto del quale c'è l'oleodotto. L'operazione ha un costo molto elevato, perché la profondità necessaria al passaggio delle navi sarebbe importante, che si somma a quello del trasferimento dei servizi verso Pellestrina. L'onorevole Pellicani ha fatto riferimento all'entità del dragaggio per riuscire a garantire il passaggio. Penso anche al supporto da fornire a questo ingente numero di turisti da parte di Chioggia, perché si tratta di navi importanti. Se fossero quelle piccole, in qualche modo si riuscirebbe a gestirle, ma in quel caso non ci sarebbe bisogno del trasferimento, ci penserebbe comunque Venezia e il problema non ci sarebbe.

L'altra questione riguarda il discorso del GPL, perché il sindaco ha detto che le due cose non possono assolutamente convivere,

quindi o c'è il GPL o ci sono le navi. Queste sono le mie richieste.

ALVISE MANIERO. Grazie, Ministro, per la sua presenza. Io ho apprezzato particolarmente l'approccio comparativo e anche la sensibilità con cui prima di tutto abbiamo detto che Venezia è un patrimonio unico nel mondo che dobbiamo tutelare come tale, perché la città è unica e irripetibile.

A questo fine, apprezzo molto l'approccio comparativo e, essendo stato membro del comitato più volte citato, in quanto ho ricoperto la carica di sindaco di uno dei comuni che ne fanno parte, ex legge speciale per Venezia, ricordo bene le modalità di lavoro e ricordo l'importanza di un approfondimento puntuale di tutti i documenti.

A questo proposito, devo dire che mi sento di abbracciare l'opinione di chi smorza gli entusiasmi soprattutto verso soluzioni che vengono definite immediate come Marghera e che però a me non sembrano così automatiche e così immediate per varie ragioni. Al di là della questione della competitività, che prima è stata correttamente citata — io apprezzo che se ne tenga conto —, una commistione di flussi commerciali e turistici nello stesso canale temo che andrebbe ulteriormente a ridurre la competitività del porto di Venezia rispetto ad altri, non solo italiani, tanto per essere chiari su un tema doloroso. Questa commistione di flussi è una considerazione che veniva sempre ribadita in sede di valutazione tecnica e nei comitati.

Un altro aspetto — anche questo è stato fatto presente, ma bisogna ricordarlo — è che l'idea di far passare navi che sono delle cittadelle — siamo sopra le 90.000 tonnellate, con migliaia di persone a bordo — vicino a una raffineria e a un sito a rischio industriale rilevante, secondo me, è giusto che susciti qualche preoccupazione; quindi, è bene verificare con grande attenzione questo tipo di rischio.

Non voglio sottolineare — è già stato fatto, ma è giusto dirlo — che purtroppo, per quanto marginale, c'è anche un rischio di attentato terroristico. Non possiamo chiu-

dere gli occhi di fronte alla realtà che stiamo vivendo.

Dopodiché, per carità, abbracciamo il realismo. Già le date di questi decreti e di queste norme ci dipingono la difficoltà della situazione. Citiamo sempre il decreto Clini-Passera, che è lì da sette-otto anni, e le navi, esattamente come prima, continuano a passare per il canale della Giudecca, con gli stessi rischi e gli stessi problemi. Quindi, per carità, cospargiamoci tutti il capo di cenere, però il problema è enorme, quindi apprezzo le soluzioni migliorative. Tra quelle citate penso che più o meno siano tutte migliorative, che sia Chioggia o che sia il Lido. Peggio di come è al momento, con le città galleggianti che passano davanti a Palazzo Ducale, con il rischio — più o meno concreto non lo so, ma sicuramente così è percepito — di impattare con un patrimonio unico e irripetibile, non si può.

Allo stesso modo, però, mi sento di aggiungere un'altra domanda. Ringraziando per il lavoro fatto e augurando il migliore approfondimento e la migliore condivisione con la popolazione, come è stato ricordato e valorizzato, chiedo se siano mai state valutate, in tutte le sedi di raffronto con i portatori di interessi e al fine anche di mantenere la capacità occupazionale e il giro economico, le cosiddette « opzioni zero ». Su circa 1,5 milioni di persone — sono i numeri che abbiamo citato — che arrivano con le crociere, il 93-95 per cento di loro scendono dalle grandi navi e hanno un profilo di spesa estremamente limitato, perché si tratta di un turismo di bassissima qualità. La città trattiene in media 19 euro a persona per una permanenza giornaliera, quindi pochissimo, al paragone di persone che possono arrivare a spendere 17.000-17.500 euro al giorno. Quando abbiamo sette grandi navi, ciò vuol dire quasi aumentare di un terzo la popolazione di Venezia — tanto per darci un'idea —, lasciando poco o niente alla città.

Di fronte a questa situazione, ci sono altri progetti di cui si sente parlare, quale per esempio quello della ditta Viking, che sta pensando a navi — che in realtà non sono navi, sono *yacht* di lusso — destinate a portare un terzo o un quarto dei 2.500

passaggeri che può contenere una grande nave da crociera, con una disposizione alla spesa che è tre-quattro volte maggiore e che, quindi, alla fine mi lasciano lo stesso giro economico. Un'ipotesi di questo tipo è mai stata almeno valutata?

Difficile sarà qualunque progetto che ci approcceremo a realizzare, lunga sarà la strada — non ho alcun dubbio — però secondo me un dovere ce l'abbiamo, che è quello di verificare tutte le alternative. Se poi viene detto che questa strada non è percorribile, perché non potrà garantire lo stesso livello occupazionale e via dicendo, ci metteremo la mano sul cuore e prenderemo una decisione, però secondo me questo dato va verificato e, quindi, ringrazio per la sensibilità.

RAFFAELLA PAITA. Grazie, Ministro. Io credo che sia necessario anche dirsi un po' la verità nel porre i quesiti che io ho immaginato di porre oggi. Lei, Ministro, è stato nominato quattordici mesi e una settimana fa, con precisione. Ha avuto in consegna immediatamente, quando è arrivato nel ruolo di ministro, uno studio molto ampio di circa 150 pagine — non tre paginette come ha detto lei —, peraltro reperibile sul sito del ministero — quindi nessuno di noi racconta bugie —, nel quale erano indicate alcune soluzioni per risolvere la questione Venezia, elaborate dal comitatone, che non è un'entità parallela, ma uno strumento reale che serve ad affrontare le questioni.

In quattordici mesi lei, ministro, non solo non ha dato incarico all'Autorità portuale di affinare eventualmente questi studi e passare a definizioni precise di quelle proposte, ma ha rimesso sostanzialmente in gioco ogni ipotesi. Sono passati quattordici mesi, non un giorno, e lei ha avuto degli studi approfonditi, non niente in mano.

La stessa cosa riguarda il tema che lei ha citato in più di un'occasione, peraltro annunciandoci che in questa famosa prossima settimana o in questo prossimo fine mese si approderà finalmente alla soluzione tra lei e il Ministro dell'ambiente, cioè la vicenda dei protocolli fanghi. Questa vicenda è propedeutica a tutto quello di cui

stiamo parlando, per chi conosce minimamente la materia.

Lei ha avuto quattordici mesi e una settimana e con lei ha avuto tutto questo tempo anche il Ministro dell'ambiente e non siete riusciti a individuare una soluzione. Oggi ci dite che arriverà a fine mese. Ne prendiamo atto, ma mi permetta di dubitare. Perché dubito, così come quando lei, per esempio, parla del tema della soluzione transitoria e non riesce a dirci qualcosa di concreto e di reale, quando parla degli ormeggi diffusi e si dimentica di dirci quali controlli sarete in grado di mettere in campo, dal punto di vista sanitario, dal punto di vista della dogana? C'è davvero una leggerezza nella rappresentazione del tema che oggi non mi sarei aspettata e su cui ovviamente chiedo che lei possa avere maggiore precisione. Perché io dubito del fatto che lei davvero sia in grado di trovare delle soluzioni? Perché lei ha avuto questa possibilità (per quattordici mesi e una settimana) quando era completamente legittimato, quando cioè era stato nominato ministro di un Governo che aveva una maggioranza solida e poteva operare in questa maggioranza solida. Ora cosa si può immaginare, dopo che lei è stato di fatto declassato da Ministro dal suo stesso Presidente del Consiglio, perché le hanno inviato una lettera a sua insaputa per dire sostanzialmente che la TAV si sarebbe fatta? Capisce che una qualsiasi altra figura istituzionale che avesse subito un torto simile — per me è un fatto positivo, perché io credo in quell'opera, ma per lei è un torto — magari oggi avrebbe già lasciato spazio per qualche altro ruolo, anziché arrivare a farsi umiliare in questo modo?

Inoltre, oggi lei ha avuto dalla sua stessa maggioranza e anche dall'opposizione — mi permetto di dirlo — la batosta di vedere sconfitta la posizione del Movimento 5 Stelle sempre sul tema della TAV. La stessa cosa è accaduta per esempio sul valico. Lei ha bloccato il valico che poi è stato sbloccato a furor di popolo, perché le persone chiedevano che potesse andare avanti quell'opera. Ha detto in questo Paese che avrebbe revocato la concessione ad Aspi e poi ha fatto entrare Aspi nell'accordo con Alitalia.

Capisce che è un problema dal punto di vista della credibilità? Soprattutto nella giornata di oggi — mi faccia dire —, simbolo di una politica che dice dei « sì » e non dei « no » e che finalmente ha messo da parte la teoria della decrescita felice che era dannosa per il Paese, lei ci viene dire che dopo quattordici mesi e una settimana sarà in grado di risolvere il problema? Mi permetta di dire che con tutto il tempo che ha avuto a disposizione, non posso essere molto convinta della sua tesi, ma magari nel corso della sua risposta sarà in grado di smentirmi politicamente e nei fatti.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Toninelli per la replica.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Grazie molte, presidente, e grazie a tutti i colleghi deputati che sono intervenuti. Cerco di rispondere a tutte le domande puntuali che sono state fatte e che riguardano ovviamente le grandi navi e non altri argomenti.

Parto dal comitatone e dai fondi assegnati ai comuni della laguna, perché temo che, entrando nel dettaglio degli altri quesiti specifici, me ne possa dimenticare. Deputato Pellicani, l'assegnazione dei fondi ai comuni della laguna operata nel recente decreto « sblocca cantieri » è avvenuta con l'interlocuzione e l'approvazione di tutti i soggetti interessati, con una motivazione di natura politica: l'assegnazione dei fondi era in ritardo di due anni ed era — immagino — inaccettabile dover attendere altri mesi per assegnare fondi che tutti i singoli sindaci dei comuni della laguna chiedevano fortemente di avere. Quindi, condivisione e assegnazione di fondi.

Partiamo dall'ipotesi Marghera, perché la domanda che trasversalmente è stata fatta al sottoscritto, anche con riferimento al lavoro del Ministero, riguarda l'ipotesi sponda nord Marghera, che tutti voi avete affermato essere l'ipotesi portata avanti dal sindaco di Venezia Brugnaro e corredata da analisi tecnica, valutazioni progettuali e quant'altro. Io sono convinto che qualcuno di voi, quando al mio posto era seduto il sindaco Brugnaro, avrà fatto una richiesta:

« Sindaco Brugnaro, ci dà il progetto ? » Posso permettermi con assoluta certezza di rispondere che il sindaco Brugnaro, laddove qualcheduno avesse mai fatto questa domanda, non avrebbe potuto estrarre alcun progetto, perché il progetto sulla sponda nord di Marghera non esiste.

Il comitatone, organo consultivo, come avete ovviamente detto anche voi, che non fa scelte vincolanti, ha avanzato alcune ipotesi e tra queste c'è proprio quella della sponda nord di Marghera. Sono queste le informazioni, contenute in una quindicina di righe. Sono le informazioni che lo stesso comitatone ha detto non essere neppure considerate come ipotesi, ma come una idea da iniziare a valutare.

Il primo dato politico è questo: non è mai esistito il progetto Marghera che alcuni, tra cui il Sindaco Brugnaro, hanno affermato essere presente in un cassetto del Ministero di Porta Pia, per cui basterebbe estrarre e fare. Vado oltre il progetto Marghera.

Venezia Terminal Passeggeri (VTP), che tutti voi conoscete, ha fatto ovviamente dei lavori, fa dei lavori nell'ambito delle ovvie competenze quotidiane. Ho qui una *slide* che parla dei progetti con alcune valutazioni, ovviamente anch'esse di tipo sommario, sulla base dei dati giuridico-amministrativi presenti. Afferma che l'eventuale progetto avallato dal Sindaco Brugnaro ha un tempo di attuazione tra il 2025 e il 2035. Quindi, laddove fosse esistente, ma non c'è, il progetto del Sindaco Brugnaro per il Terminal sponda nord di Marghera, VTP, non il ministero, dice che è attuabile e fissa il termine dei lavori tra il 2025 e il 2035. Quindi, è tecnicamente (non politicamente) fasulla l'idea che esiste il progetto e che, laddove esistesse, si farebbe in due giorni o in due mesi. Servono da sei a quindici-sedici anni. Questa è l'ipotesi.

La deputata Paita ha fatto riferimento ai quattordici mesi e una settimana in cui questo Governo esiste e in cui il sottoscritto si onora di poter presiedere un ministero tanto importante, parlando del progetto fanghi, del cosiddetto « protocollo fanghi ». Verissimo, non è ipotizzabile alcuna ipotesi di progetto definitivo — ricordo la diffe-

renza tra definitivo e temporaneo — senza protocollo fanghi.

La direttiva europea, che fissa gli elementi scientifici cui ogni singolo Stato dell'Unione europea si deve uniformare per le caratterizzazioni dei fanghi e le verifiche sulla loro velenosità o meno — come dice bene l'onorevole Brunetta, possono essere di tipo A, come si è detto su Chioggia alcuni anni fa, o di tipo invece negativo — è del 2000.

È vero, ci abbiamo messo un po', però abbiamo iniziato a luglio del 2018. È pronto il protocollo fanghi. Quindi, le attività di caratterizzazione finalmente si potranno fare e si potrà capire dove si può escavare e dragare e dove non si può evidentemente farlo, a fronte di un tipo di fango che se smosso potrebbe comportare notevoli criticità.

Vengo a un altro dato molto importante che mi sembra sia stato sollevato dal collega Pellicani. Mi scuso se sbaglio interlocutore. Mi dispiace il fatto che l'immagine A4 che vi sto mostrando sia piccola. Comunque, vi è riprodotto il bacino di evoluzione: terminal Lombardia, Veneto e Piemonte, sponda nord. Il doppio cerchio verde che vedete — chiedo scusa se è piccolo — è il bacino di evoluzione all'interno del sito di Marghera. In fondo c'è Fincantieri, dove sapete cosa fanno. Questo è il sito eventuale del progetto che non esiste, del progetto definitivo crocieristico del Sindaco Brugnaro.

Questo bacino di evoluzione fa capire — ed è un dato che non ho inventato, ma che ha commissionato VTP ad una società danese, la Force Technology — che si invadono gli spazi di tutte le punte dei *terminal* delle banchine, di tutte. Questo significa che, quando una grande nave fa manovra qui, per andare eventualmente a Marittima, laddove si potesse dragare il canale Vittorio Emanuele, ovviamente — ma non si sa, perché non c'è il protocollo fanghi — o attraccare alla sponda nord, cozza contro ogni singola sponda della banchina. Qui c'è una raffineria e qui c'è uno stoccaggio di benzina. Ditemi voi se potreste dormire sonni tranquilli con un bacino di evolu-

zione che non è sufficientemente grande per gli spazi di manovra.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vi dice che non si assumerà mai, mai, la responsabilità di far attraccare qui, dove non esiste nulla. Questa sponda nord deve essere bonificata. È un sito industriale e deve essere bonificato. E sapete bene voi, meglio del sottoscritto, i tempi necessari per le autorizzazioni e per l'attività di bonifica.

Per quanto riguarda gli approdi diffusi abbiamo fatto tantissime riunioni. Le prime sono partite ovviamente nel 2018. All'ultima riunione cui ho partecipato erano presenti i presidenti delle quattro principali compagnie crocieristiche mondiali ai quali abbiamo fatto un discorso chiaro, netto. Abbiamo detto loro: « Sappiamo perfettamente che per voi Venezia è un *unicum*, è una perla a livello mondiale, quindi capite bene che se siete stati convocati dal ministro e vi stiamo facendo delle richieste significa che sono importanti: se ritenete di voler continuare a far arrivare le vostre giganti navi — il gigantismo, certo, è un problema — a Venezia dovete ascoltare le richieste del Paese, dell'Italia ». Hanno capito perfettamente quello che significa. Salvo casi particolari, da settembre le prime grandi navi su Fusina arriveranno fino a trenta già nel 2019. A Fusina non due, ma fino a trenta. Lo dice Fusina stessa nella riunione che abbiamo fatto ieri.

Detto questo, sull'altra ipotesi di approdo diffuso, come vi ho indicato, possono già, fin da subito, attraccare le navi più grandi, le mega navi. Possano già arrivare. Questo che cosa significa? Sono entrato ovviamente a parlare delle soluzioni a carattere temporaneo, e poi rispondo alla domande sui tempi. Significa che diminuirò l'impatto sin da subito, già nel 2019.

Hanno storto il naso i presidenti delle compagnie crocieristiche, dicendo di avere i loro vacanzieri per cui costituirebbe un danno se da settembre si dovessero cambiare i programmi. Io ho risposto che è un danno molto peggiore per l'Italia se qualche altra grande nave fa quello che ha fatto la nave della MSC, partendo dalla Marittima sotto maltempo, con una Capitaneria

che diceva loro « Vi diamo il quarto rimorchiatore per gestire la situazione ».

Ricordiamoci tutti che è grazie al terzo rimorchiatore che è stato inserito con l'ordinanza successiva al 2 giugno se il 7 luglio non si è verificato un altro incidente. Diminuiamo il numero di navi, di grandi navi nei canali della Giudecca e di San Marco, soprattutto di quelle più grandi. Sulla Fusina, poi, una volta approvato il protocollo fanghi, si può immediatamente avviare i lavori — ce l'ha detto il terminalista — per un'altra banchina; e anche lì ci saranno tre approdi, e quindi raggiungere l'obiettivo, come vi dicevo nello *speech*, di allontanare un terzo di grandi navi nel 2020. E aumenteranno sempre di più.

Ovviamente, ci stiamo organizzando. Non è facile, perché il deputato Brunetta, in quanto veneziano, sa benissimo che durante il Redentore si fanno conferenze di servizi, ma si gestisce la cosa in maniera particolare, perché questi è come se arrivassero in aereo: devono passare tutti i controlli e quant'altro. Ci si sta organizzando, ovviamente. Nella riunione fatta ieri c'era la Dogana, c'era la Guardia di Finanza, c'erano tutte le autorità preposte ai controlli e alla sicurezza. Però, quando abbiamo fatto questi discorsi, le compagnie hanno cominciato ad accettarli. Ma abbiamo fatto anche un passo oltre.

La bellezza e l'unicità di Venezia comporterà che quando si deciderà — entro nel contesto della condivisione — loro dovranno anche mettere delle risorse, se continueranno a portare lì i loro vacanzieri.

Ho parlato chiaro sin da subito...

Mi è stato detto dalla collega Fogliani che non parlo con il Sindaco Brugnaro. Io l'ho incontrato a Venezia nel suo ufficio, l'ho incontrato al MIT, l'abbiamo convocato un'altra volta per entrare nel dettaglio dopo che erano arrivate le prime analisi di progetti di fattibilità, che sono queste due. Non è venuto e ha risposto offendendo il ministro. Per l'amor del cielo, mi sono abituato in questo anno, ma sta offendendo colui che sta gestendo un *dossier* che sono io il primo a dire essere complicatissimo. Sono quindici anni che si parla di grandi navi e non si è fatto nulla. Lo vogliamo dire? È un

dato oggettivo, di cronaca. Non si è fatto nulla. Le navi da otto piani sono diventate a quindici piani e sono sempre passate da San Marco e dalla Giudecca, e non si è fatto nulla.

Se oggi noi possiamo permetterci di dire che a settembre questi palazzi del mare inizieranno ad andare da un'altra parte, ad esempio, a un approdo diffuso è perché ci abbiamo lavorato nei mesi scorsi, non perché ci abbiamo lavorato dopo il 2 giugno. Questo ve lo garantisco.

Ovviamente ora c'è la parte di condivisione. Per la prima volta si farà un dibattito pubblico. Come sapete, è una modifica recente del Codice degli appalti e per la prima volta si è costituita recentemente, come ho detto prima, la Commissione di dibattito pubblico, che deve controllare i vari singoli soggetti. Per la questione di Venezia o della strada statale 106 Jonica, anch'essa molto urgente, sarà questo il primo caso in cui verrà dato all'Autorità di sistema portuale il compito di gestire un dibattito informativo di condivisione in cui le istituzioni locali saranno gli attori protagonisti. Con il Presidente Zaia ho parlato prima che venisse in audizione la scorsa settimana, aggiornandolo costantemente. Non vi nascondo che con il sindaco Brugnaro è un po' più complicato: se viene convocato non viene, se lo chiami non risponde, se parla a mezzo stampa offende.

Io sono disponibilissimo a un tavolo permanente con tutti gli interlocutori. Se non mi rispondono, non mi mandano... Però continuiamo, per il bene dei veneziani e dell'Italia intera, ad avere un approccio istituzionale, e questo approccio istituzionale penso che, seppur con difficoltà, sta portando a delle soluzioni.

DAVIDE GARIGLIO. Disponibile con tutti, ma con il Presidente Chiamparino non è stato così...

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Me lo saluti, se lo vede...

DAVIDE GARIGLIO. Penso che presto avrà molto tempo...

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Bene, mi fa molto piacere.

Ovviamente la soluzione temporanea è fondamentale, perché non è più accettabile che continuino con le grandi navi.

Vi è un'altra soluzione che stiamo trovando contemporaneamente e che abbiamo prospettato fortemente alle compagnie crocieristiche. Come ben sapete, loro hanno una distribuzione programmata al 2019. Ovviamente sono poco più di 500 le grandi navi che passano nel 2019 e c'è già una programmazione piena per il 2020 e si inizia a programmare anche... Però molte arrivano nel fine settimana. Loro devono ora riorganizzare gli ingressi con una differente organizzazione anche temporale nell'arco della settimana. Tutti voi ricorderete che il 2 giugno, dopo quella nave schiantata contro la banchina, poi era previsto il passaggio di un'altra grande nave. Questo non va bene, questo è un ulteriore rischio per la sicurezza. Quindi, occorrono maggiori norme di sicurezza per la mitigazione del rischio messe in campo con le ordinanze delle Capitanerie di porto (tra cui ricordo sempre il terzo rimorchiatore che ha evitato, il 7 luglio, un altro incidente grave), altre norme di mitigazione e una diversa distribuzione nell'arco della settimana degli stessi. Questo è quello che stiamo facendo nell'immediato.

Quanto agli approfondimenti ulteriori, io dico di guardare le analisi e i progetti di fattibilità tecnico-economica che sono stati fatti su San Nicolò e su Chioggia, dove sono indicati tutti i dati. Faremo ulteriori approfondimenti e poi li condivideremo tutti. Qui dentro ci sono i tempi, ci sono eventuali costi, c'è tutto quello che è in prospettiva. Però io penso che una risposta immediata da dare oggi sia quella di toglierle immediatamente; non le togliamo tutte, ma se ne passano di meno, se ne passano di più piccole e se ne passano meno ravvicinate nei giorni e negli orari penso che possiamo dire che possa essere garantita maggiore sicurezza, che si spostino tutte con maggiore sicurezza.

Passo ora alla questione relativa a Chioggia e all'impianto GPL. Laddove nel dibat-

tito pubblico tutti i soggetti interessati, dai cittadini, alle istituzioni, ai comitati, tutti quelli che verranno interessati si potranno esprimere nei modi che la Commissione per il dibattito pubblico deciderà, ovviamente il GPL è incompatibile. Se si dovesse decidere su Chioggia, il GPL è totalmente incompatibile.

Chiedo scusa se controllo se ho dimenticato qualche cosa. Per chiudere, l'approccio che ho avuto a questo *dossier* è completamente agnostico. Non mi è mai interessato dire no a questo, no a quest'altro. A che punto siamo? Il punto è rappresentato da tre idee. I tecnici hanno verificato quali di queste hanno un percorso di realizzabilità, una concreta fattibilità e hanno dato queste tre ipotesi, una delle quali scartata dal provveditore.

Nessuna compagnia crocieristica minaccia di andarsene da Venezia. Nessuna compagnia crocieristica minaccia lontanamente di andarsene da Venezia, e capiamo anche i motivi.

Presidente, la ringrazio.

NICOLA PELLICANI. Il comitatone, sarà convocato o no?...

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nessuna preclusione nei confronti del comitatone. A differenza di prima, lei sa perfettamente che stiamo parlando di una norma approvata recentemente che prevede un dibattito pubblico. Quindi, io sono obbligato per legge ora. Al comitatone è importante, però, non arrivare con nulla di più rispetto al novembre 2017, ma con dati circostanziati e approfondimenti fatti.

NICOLA PELLICANI. (*fuori microfono*) Lei sa che il comitatone non riguarda solo le grandi navi...

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certo, ci mancherebbe.

PRESIDENTE. Se il ministro è disposto a rimanere ancora pochi minuti, i colleghi

desiderano rivolgerle qualche altra domanda.

NICOLA PELLICANI. Facciamo un'analisi costi-benefici... Il comitatone, come lei citava prima nella sua relazione, è quell'organismo dove vengono prese da decenni tutte le principali decisioni che riguardano le politiche per la salvaguardia della città. Voi non l'avete mai convocato da quando siete al Governo. Avete intenzione di convocarlo o no? Al di là del percorso che ha indicato adesso per le grandi navi.

RENATO BRUNETTA. Rivolgerei al ministro la stessa domanda. Lei si può impegnare qui a dire che entro settembre chiederà al Presidente del Consiglio di convocare il comitatone, sì o no?

KETTY FOGLIANI. La mia domanda è invece se lei abbia intenzione di attivare una procedura d'urgenza — visto che il trasferimento è immediato, quindi se c'erano bandi da espletare per avere tempi molto più stretti — per il trasferimento, che è previsto a settembre. Ci sono attività da fare, bandi da iniziare? Per capire, altrimenti i tempi diventano molto lunghi.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Assolutamente sì. Le possibilità dei primi approdi da settembre sono senza alcuna modifica, senza alcun lavoro, senza l'apertura di alcun cantiere e di conseguenza senza alcun tipo di bando o alcun tipo di gara. Si può iniziare. È solo Fusina che non può iniziare su una banchina, perché necessita — anche grazie al protocollo fanghi — di interventi, che però possono durare pochi mesi.

Circa il comitatone, il dibattito pubblico va anche oltre il comitatone, perché riguarda tutti i soggetti del comitatone...

RENATO BRUNETTA. Sì o no entro settembre?

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Io dico che non ho alcuna preclusione nei confronti del comitatone, ma sto dicendo che quando

verrà convocato al comitato porterò soluzioni e non...

RENATO BRUNETTA. Sì o no entro settembre?

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quando ci saranno le soluzioni.

PRESIDENTE. Grazie a tutti.

Ringrazio il Ministro Danilo Toninelli per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.15.

*Licenziato per la stampa
il 27 novembre 2019*



18STC0074590