

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 DICEMBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
ALESSANDRO MORELLI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Benedetti Silvia (Misto Cambiamo! - 10 volte meglio)	12, 13
Morelli Alessandro, <i>presidente</i>	3	Costa Sergio, <i>Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare</i>	3, 16
Audizione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Paita Raffaella (PD)	13, 14
Morelli Alessandro, <i>presidente</i> .	3, 10, 13, 16, 19	Pellicani Nicola (PD)	10
		Rixi Edoardo (Lega)	15
		Vallotto Sergio (Lega)	13
		Zolezzi Alberto (M5S)	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Alleanza di Centro: Misto-Ncl-USEI-AdC; Misto-Cambiamo!-10 Volte Meglio: Misto-C10VM; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani-+ Europa: Misto-CD-RI-+ E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
ALESSANDRO MORELLI

La seduta comincia alle 13.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, sul passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia. Saluto i colleghi della IX Commissione, ringrazio il Ministro della presenza e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione introduttiva.

SERGIO COSTA, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Grazie presidente. Con il suo permesso, leggerò una parte, poi parlerò a braccio durante la lettura in modo tale da chiarire alcuni passaggi. Subito dopo prenderò nota delle domande che mi verranno poste.

Sul tema del passaggio delle grandi navi a Venezia il Ministero dell'ambiente è stato interessato in relazione alle competenze in materia di difesa del mare e di inquinamento marino, in ordine alla legge n. 979 del 1982, nella predisposizione del decreto

2 marzo 2012 e successive modificazioni – cosiddetto « decreto rotte » – nel quale sono state adottate, fra le altre, disposizioni specifiche sulla navigazione a Venezia, in considerazione della particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della laguna, messa quotidianamente a rischio anche in ragione dei volumi di traffico marittimo che lì si svolgono. In particolare, l'articolo 2, comma 1, del sopraccitato decreto prevedeva per i canali di San Marco e della Giudecca della laguna di Venezia, interessati dal transito delle grandi navi da crociera in ingresso e uscita dalla bocca di lido, il divieto di transito per quelle unità di stazza lorda superiore a quarantamila tonnellate. Tale misura veniva stabilita dal decreto in via transitoria e nelle more dell'individuazione di soluzioni alternative per consentire l'attracco delle grandi navi al porto di Venezia. Questo elemento della via transitoria è un elemento dirimente, come vedremo.

In attuazione di tale decreto veniva emanata dalla Capitaneria di porto di Venezia l'ordinanza n. 153 del 2013 che, per profili tecnico-nautici di sicurezza della navigazione e di mitigazione dei rischi ambientali connessi al transito delle grandi navi, poneva limiti all'ingresso di navi crocieristiche in laguna. Tale ordinanza veniva successivamente annullata da parte del giudice amministrativo, in accoglimento di un ricorso presentato dalla società di gestione del *terminal* crocieristico, ponendo come motivazione il fatto che il provvedimento doveva avere carattere temporaneo e quindi non indefinitamente procrastinabile. Ecco perché prima vi ho fatto il collegamento.

Al fine di regolamentare il transito delle navi passeggeri nella laguna di Venezia, in attuazione del richiamato decreto interministeriale del 2012, si rappresenta inoltre

che la commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale presso il mio Ministero, a seguito della richiesta del Ministero dell'ambiente del luglio 2013 di esprimere un parere preliminare ambientale sulle proposte presentate relative alle ipotesi alternative al passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca, ha valutato quattro proposte progettuali. Successivamente sono state attivate e concluse le seguenti procedure di valutazione: lo *scoping* sul progetto avamposto galleggiante bocca di lido, con parere della commissione di valutazione di impatto ambientale del 2015; VIA speciale sul progetto preliminare «*Venice Cruise 2.0*», nuovo *terminal* crociere di Venezia bocca di lido, conclusosi con parere della Commissione nel 2016 con prescrizioni, mentre il MiBACT nel 2017 esprime parere negativo; VIA speciale sul progetto preliminare, adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia, riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta-Sant'Angelo, conclusosi con parere della commissione nel 2016 che ha disposto l'archiviazione dell'istruttoria per documentazione progettuale insufficiente alla valutazione.

A fine 2016 la situazione di stallo che si era verificata sulle scelte delle vie di navigazione alternative subirono un'accelerazione in relazione alla decisione del Comitato del Patrimonio UNESCO del 2016, nella quale si esprimeva estrema preoccupazione per la minaccia di un grave deterioramento del sistema ecologico e culturale della laguna e si richiedeva, fra le altre misure, l'adozione di un provvedimento da parte dello Stato per l'introduzione del divieto d'ingresso per le grandi navi e le petroliere. La prospettiva, nel caso in cui non fossero stati evidenziati sostanziali progressi nella tutela del bene, era di declassare il sito di Venezia nella lista del patrimonio mondiale in pericolo. Su tale questione veniva chiamato ad esprimersi il cosiddetto «comitatone», che nella seduta del 7 novembre 2017 indicava quale soluzione stabile e definitiva per estromettere il transito delle grandi navi dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca la ricollibrazione del canale Vittorio Emanuele III,

una via d'acqua scavata ai primi del Novecento per consentire l'accesso alla prima zona industriale della stazione marittima di Venezia: soluzione che, sempre secondo il comitatone, era da assoggettare a valutazione di impatto ambientale, ove ovviamente necessario.

In relazione a tale problematica rimasta irrisolta, in un incontro del 25 ottobre 2018 i Ministeri dell'ambiente, beni culturali e delle infrastrutture e trasporti avevano condiviso la necessità di effettuare degli approfondimenti sulla predetta soluzione individuata per verificarne la fattibilità. Questa posizione è stata poi rappresentata anche nelle riunioni interministeriali svoltesi sotto il coordinamento del MiBACT per la definizione del rapporto sullo stato di conservazione del sito di Venezia, di cui alla decisione UNESCO di cui innanzi, da inviare all'UNESCO entro il 1° dicembre 2018. Al riguardo veniva segnalata, quale soluzione in merito alla raccomandazione n. 7 relativa al passaggio delle grandi navi, quella dell'utilizzo del canale Vittorio Emanuele III, evidenziando tuttavia che tale soluzione era ancora oggetto di approfondimenti circa la sua fattibilità.

Nel dicembre 2018 l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha presentato un documento contenente tredici ipotesi per la localizzazione di un nuovo porto da intendersi come indicazioni di massima atte a delineare il quadro complessivo delle alternative per la crocieristica a Venezia. Il Ministero dell'ambiente ha esaminato in via preliminare la citata documentazione (le tredici proposte) e ha rilevato che «1. tutti i progetti implicano un consumo di risorse naturali e presentano notevoli impatti ambientali, sia in fase di costruzione che di esercizio, che incidono sull'*habitat* naturale — significativamente la flora e la fauna — e sulle attività antropiche già in essere; 2. tutte le ipotesi previste all'interno della laguna di Venezia, che prevedono il canale Malamocco-Marghera quale via di accesso, comporteranno indubbie ripercussioni sul traffico portuale legate alla sovrapposizione nel canale Malamocco-Mar-

ghera-Fusina tra traffico passeggeri e traffico merci, come tra l'altro già rilevato dalla commissione tecnica di valutazione ambientale nei pareri preliminari sulle proposte progettuali alternative condotte negli anni 2013 e 2014 – che poc'anzi vi ho citato –; 3. l'aumento della sospensione dei sedimenti e/o l'erosione di strutture interdittali e delle sponde del canale Malamocco-Marghera che riveste un ruolo importante per il trasporto d'acqua e sedimenti nel bacino di Malamocco, con importanti riflessi per l'evoluzione morfologica della laguna intera; 4. le suddette ipotesi progettuali quasi sicuramente avranno come presupposto necessario l'adeguamento del canale esistente Malamocco-Marghera, con conseguenti impatti sull'equilibrio dell'ambiente idrico lagunare legati, sia in fase di cantiere che di esercizio, al fattore di torbidità e alla possibilità di rimessa in circolo di contaminanti organici e inorganici a seguito della risospensione dei sedimenti potenzialmente contaminati e dalla possibilità di alterazione della qualità delle acque; 5. la necessità di consistenti dragaggi per l'adeguamento dei fondali dell'area portuale e delle vie navigabili di accesso, con conseguente necessità di gestione dei sedimenti e di individuazione di siti destinati ai medesimi». Queste sono tutte le osservazioni del Ministero dell'ambiente dell'epoca.

In prosecuzione delle attività del tavolo tecnico interministeriale MiBACT, MIT e MATTM, nel mese di giugno 2019 – quindi recentemente – sono state approfondite due proposte tra le tredici sopra richiamate, ossia il nuovo *terminal* crociere presso lo scalo di Val da Rio (porto di Chioggia) e il *terminal* San Nicolò Lido. Su tali proposte nello specifico un primo esame, non un esame definitivo, ha evidenziato quanto segue: « Chioggia – Val da Rio: si tratta di un nuovo *terminal* crociere da realizzarsi a Chioggia dentro la laguna, che ad un primo esame della documentazione prodotta è sembrato comportare trasformazioni tali da causare molteplici impatti sulle diverse componenti ambientali. La natura del progetto è tale da modificare la pianificazione portuale e necessita di una valutazione di

impatto ambientale coordinata con la valutazione di incidenza ambientale in relazione alla rete Natura 2000 ». Secondo progetto. « Lido San Nicolò: la proposta prevede la realizzazione di un nuovo *terminal* crociere collocato in adiacenza alla diga sud della bocca di lido, con contestuale mantenimento parziale di funzioni crocieristiche nell'attuale stazione marittima. La documentazione tecnica fornita non raggiunge un dettaglio tale da permettere la valutazione ambientale in quanto viene solamente descritto lo stato di fatto e le opere da realizzare, ma manca qualsiasi considerazione sugli impatti derivanti né in fase di cantiere né in fase di esercizio – così come è la prassi ordinaria per le VIA –. Il progetto per essere approvato dovrà, pertanto, essere sottoposto a valutazione di impatto ambientale coordinata – come nel caso 1 – alla valutazione di incidenza ambientale ». Tra le azioni nel frattempo individuate vi è stata l'attivazione del nuovo *terminal* Ro-Ro/Pax di Fusina, raggiungibile dalla bocca di Malamocco con percorso lungo il canale Malamocco-Marghera, realizzato negli anni Sessanta come via di accesso alla seconda zona industriale. A seguito dell'attivazione del predetto nuovo *terminal*, tutte le navi traghetto non percorrono più i canali di San Marco e Giudecca oggetto di divieto.

Infine, in data 6 dicembre 2019 – quindi pochi giorni fa – si è svolta una riunione tecnica convocata dal MiBACT sul tema « grandi navi a Venezia » con la partecipazione degli altri due Ministeri interessati. Nel corso della riunione sono state discusse le ipotesi di via alternativa al passaggio delle grandi navi dai canali della Giudecca e San Marco. In relazione alla mancanza, allo stato attuale, di una soluzione definitiva al problema, il discorso si è spostato sulla possibile individuazione di una via alternativa e provvisoria. Il Ministero dell'ambiente ha rappresentato la necessità di acquisire in ogni caso una preliminare valutazione dei possibili impatti con idonea documentazione a riguardo, in attesa dell'individuazione di una soluzione definitiva, di là a vedersi, che sposti il traffico delle grandi navi fuori dalla laguna. Tale impostazione è stata confermata dal MiBACT

che condivide la necessità che le grandi navi non transitino più per Giudecca e San Marco.

Se il presidente è d'accordo, per collegare questi elementi, perché fino adesso ho tracciato la storia del fatto, passerei agli elementi che concorrono a comporre la vicenda, ovverosia la questione del « protocollo fanghi » e poi, a seguire, la questione del piano morfologico. Lo dico perché sono collegate necessariamente tra di loro. Una cosa lega l'altra e viceversa. Quindi passerei subito, se voi siete d'accordo, al protocollo fanghi.

La tematica della gestione dei sedimenti della laguna di Venezia deriva dall'applicazione dell'articolo 4, comma 6, della legge 8 novembre 1991, n. 360, rubricata « Interventi urgenti per Venezia e Chioggia ». In particolare il citato articolo dispone che « i siti destinati unicamente al recapito finale, ivi compreso il seppellimento dei fanghi non tossici e nocivi, estratti dai canali di Venezia, purché sia garantita la sicurezza ambientale secondo criteri stabiliti dalle competenti autorità, potranno essere ubicati in qualunque area ritenuta idonea dal Magistrato delle acque — adesso non c'è più, ma all'epoca c'era — anche all'interno del contermine lagunare, comprese isole, barene e terreni di gronda ». Tali criteri furono oggetto di una prima regolamentazione avvenuta l'8 aprile 1993 con la sottoscrizione del cosiddetto « protocollo fanghi », tuttora vigente, sottoscritto tra Ministero dell'ambiente, comune di Venezia, comune di Chioggia, provincia di Venezia, regione Veneto e allora Magistrato delle acque di Venezia, nell'ambito del quale sono stati definiti specifici limiti al riutilizzo dei sedimenti per interventi di recupero e ricostruzione morfologica, attraverso il rispetto di rigidi valori tabellari di concentrazione relativi ad alcune sostanze inorganiche e organiche. Tale protocollo, mai formalmente rinnovato né prorogato — ma pur tuttavia ancora vigente —, era stato adottato in via sperimentale con validità di trecentosessantacinque giorni e destinato alla movimentazione di soli cinquecentomila metri cubi di sedimenti provenienti dai canali e rii interni alla città. Agli inizi

del 2017 il Provveditorato alle opere pubbliche competente per il territorio ha avviato una serie di confronti con le amministrazioni interessate per aggiornare il suddetto protocollo alle direttive dell'Unione Europea, nel frattempo intervenute, e alle nuove metodologie di classificazione dello stato di contaminazione dei sedimenti che prevedono l'integrazione delle linee di evidenza chimica ed ecotossicologica. Su richiesta del predetto provveditorato alle opere pubbliche, nell'aprile del 2017 ISPRA è intervenuta con un proprio gruppo di esperti. Le attività sinora svolte dall'istituto, che hanno fornito un contributo decisivo nella formulazione della nuova metodologia di valutazione e classificazione dello stato di contaminazione dei sedimenti lagunari e delle conseguenti opzioni di gestione, sono state oggetto di tre comunicazioni inviate al Ministero dell'ambiente, nel maggio 2019, nel luglio 2019 e nel settembre 2019. Conseguentemente, con il coordinamento del segretario generale del MATTM, sono stati svolti incontri con i soggetti interessati: il provveditorato interregionale alle opere pubbliche del Veneto; la regione Veneto; ISPRA e le Direzioni generali competenti presso il Ministero dell'ambiente. L'attivazione della nuova metodologia di valutazione consentirà di riprendere l'attività di manutenzione e scavo dei canali, che potrebbe anche interessare il tema del passaggio delle grandi navi. In realtà di fatto non è una possibilità, è una base necessaria. Tuttavia occorre segnalare che l'ultima stesura proposta dal Provveditorato alle opere pubbliche ha registrato osservazioni — parliamo di agosto di quest'anno — sia da parte di ISPRA che da parte delle competenti Direzioni generali del Ministero dell'ambiente e pertanto ad oggi l'iter per il suo aggiornamento non è ancora definitivamente concluso, seppure ci siamo molto vicini.

Più in particolare si rappresenta che, al fine di definire gli allegati tecnici al nuovo protocollo fanghi per la laguna di Venezia — è un fatto quindi molto tecnico, direi quasi tecnicistico —, con nota del 23 agosto 2019 il Provveditorato interregionale per il Veneto, Trentino e Friuli-Venezia Giulia ha trasmesso le versioni riviste degli allegati 1

e 2 in seguito alle osservazioni e proposte di modifica ricevute dall'Istituto superiore di sanità, dalla regione Veneto e dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Veneto, dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali, dalla Città metropolitana di Venezia, dal comune di Venezia e dal comune di Chioggia, ritenendo che tali allegati tecnici (1 e 2) siano da considerarsi definitivi «in forza delle avvenute condivisioni da parte dei succitati enti». Nel merito, in data 10 settembre 2019 – quindi subito dopo il 23 agosto – ISPRA ha fornito un parere sui predetti allegati 1 e 2, evidenziando che nel documento conclusivo del Provveditorato non sono state compiutamente recepite le osservazioni formulate dalla stessa ISPRA, peraltro condivise dal Provveditorato nella riunione che si tenne il 7 agosto, dall'Autorità di distretto, dalla regione Veneto e da ARPA, come stabilito nelle riunioni precedenti. Peraltro la competente Direzione generale del Ministero dell'ambiente aveva altresì evidenziato che l'avvocatura dello Stato, interpellata, con un parere del 12 giugno 2019 ha sottolineato come «l'estrema delicatezza della materia *de qua* che vede l'inestricabile intreccio di profili di carattere economico e produttivo e di sensibili profili di tutela ambientale relativi alla qualificazione e alla riutilizzabilità dei materiali di risulta dalle operazioni di dragaggio e dei sedimenti impone che l'adozione delle linee guida avvenga attraverso il formale concerto del Ministero dell'ambiente e del Ministero delle infrastrutture, sentiti gli enti a diverso titolo coinvolti, esemplificativamente: regione Veneto; Autorità di bacino; provincia di Venezia e i sindaci delle città interessate, analogamente a quanto avvenuto con l'emanazione del DM n. 173 del 2016 contenente il regolamento recante "Modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare di materiale di escavo di fondali marini"». L'avvocatura dello Stato ha dunque rappresentato come tale soluzione si imponga anche considerando il fatto che le nuove linee guida si propongono di superare il precedente protocollo fanghi del 1993. Tali osservazioni hanno preso in con-

siderazione anche le questioni poste dall'UNESCO – come innanzi vi ho detto – riguardo alla necessità di impedire il deterioramento del sistema ecologico della laguna e la sua conseguente riclassificazione UNESCO. Gli allegati tecnici trasmessi dal Provveditorato devono pertanto tenere conto delle prescrizioni indicate dal parere dell'ISPRA. Infine circa il coordinamento del monitoraggio ambientale ISPRA ha segnalato che per tale attività il Provveditorato ha individuato, senza averlo concordato preventivamente, un consorzio (CORILA) tra Università di Studi ed enti pubblici di ricerca: Ca' Foscari, Università di Padova, CNR-ISMAR di Venezia e l'Istituto di oceanografia, geofisica sperimentale di Trieste.

A questo consorzio verrebbe demandata una supervisione delle attività di monitoraggio e la predisposizione, per ogni intervento, del piano di monitoraggio di concerto con il proponente, anche con il coinvolgimento di ISPRA e del sistema agenziale. A riguardo però ISPRA ha osservato – a mio parere a giusta ragione – che l'argomento dovrebbe essere approfondito in sede di redazione del decreto concernente il nuovo protocollo fanghi, anziché negli allegati tecnici, tenuto anche conto delle funzioni attribuite al sistema nazionale agenziale con la nuova legge (n. 132 del 2016) nel frattempo insorta, che dà questa funzione per legge a ISPRA e al sistema agenziale. Non lo può dare a un consorzio. E dalla necessità di prevedere già nella prima fase di attuazione sperimentale del protocollo i controlli proprio del sistema agenziale.

Per quanto attiene alle problematiche inerenti alla tutela della salute pubblica, l'Istituto superiore di sanità, chiamato a fornire il proprio parere di competenza sulla bozza di protocollo elaborato da ISPRA e afferente alla definizione di nuove linee guida per la gestione dei sedimenti della laguna di Venezia, ha fatto presente che tale protocollo descrive in maniera puntuale, secondo principi tecnico-scientifici, tutti gli aspetti relativi alla classificazione e conseguente gestione dei sedimenti della laguna, tenendo in conto anche i disposti normativi vigenti, proponendo adattamenti

tecnico-scientifici necessari alla rivalutazione dei valori definiti L2 nazionali. Il sedimento è classificato in base alla combinazione delle categorie di pericolo chimico ed ecotossicologico e alle eventuali anomalie geochimiche (cosiddetti « valori di fondo »), il tutto finalizzato alla rielaborazione dei valori dei sedimenti lagunari. Tanto evidenziato, l'Istituto superiore di sanità sugli aspetti di propria competenza ha evidenziato che il documento presentato in bozza è condivisibile, ma la procedura proposta è finalizzata esclusivamente alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, mentre non sono presenti gli aspetti sanitari, soprattutto la previsione della valutazione di una possibile esposizione della popolazione, anche attraverso la dieta, che andrebbe approfondita e contemplata nella fase sperimentale. Per tale ragione l'Istituto superiore di sanità ha suggerito di inserire nel capitolo « Principi tecnico-scientifici » quanto segue: « Inoltre definiti gli L2 con la procedura e i criteri sopra descritti, qualora sia prevista un'esposizione della popolazione, anche tramite la catena alimentare, andranno valutati tutti i possibili scenari di esposizione per confermare o rimodulare i valori di L2 da approfondire nella fase sperimentale ».

Si segnala infine che sempre il 6 dicembre ultimo scorso si è tenuto presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti un incontro relativo alla revisione del protocollo fanghi del 1993. A seguito di tale incontro il Ministero dell'ambiente ha convocato per oggi una riunione volta a superare le criticità sollevate dai soggetti — che adesso vi ho illustrato — con richiesta che io ho voluto fosse definitiva. Quindi stanno discutendo e mi riservo di farvi sapere non appena l'esito della riunione sarà messo a mia disposizione. In modo tale da arrivare, dato che ci siamo proprio vicini, come emerge, alla definizione, perché si tratta ormai semplicemente di recepire ciò che ISPRA, il sistema agenziale e l'Autorità distrettuale di bacino hanno chiesto, quindi si tratta di fare veramente l'ultimo miglio. Questo per quanto riguarda il protocollo fanghi.

Come potete immaginare, il protocollo fanghi è strettamente legato con il piano morfologico e ambientale della laguna di Venezia, perché camminano necessariamente insieme. Qui sarò molto più breve. Per quanto attiene al piano morfologico e ambientale della laguna di Venezia si rappresenta innanzitutto che la competenza è di nuovo posta in capo al Provveditorato alle opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia in relazione alla legge speciale n. 798 del 1984. Il piano è costituito da una serie di interventi finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare identificata nei suoi aspetti essenziali come: perdita di barene; appiattimento e approfondimenti dei basso fondali; interrimento dei canali; impoverimento di flora e fauna. L'obiettivo principale dell'aggiornamento del piano morfologico è contrastare e, dove possibile, ridurre l'erosione delle forme lagunari interdittali individuando il complesso degli interventi possibili di ripristino e conservazione dell'ecosistema lagunare, consentendone quindi un uso sostenibile. Si segnala altresì che il predetto piano è stato sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica in questo caso (VAS), conclusasi con il decreto di parere motivato del 21 marzo 2018 da parte del Ministero dell'ambiente, di concerto con il MiBACT. In considerazione delle rilevanti osservazioni e delle indicazioni formulate dall'autorità competente e dagli altri soggetti coinvolti sugli aspetti ambientali contenute nel suddetto parere, il proponente del piano (il provveditorato) sta procedendo alla revisione dello strumento — abbiamo fatto delle osservazioni e dei rilievi — che dovrà essere necessariamente integrato e aggiornato. In particolare, nel piano oggetto di revisione non si dava conto di come dovevano essere gestiti i sedimenti della laguna. Ecco perché è collegato al protocollo fanghi. In relazione a questo specifico punto diventa fondamentale l'approvazione del protocollo fanghi, strumento che si interseca necessariamente con il piano morfologico. Questo vi illustra il perché sono collegate le due cose e le modalità con le quali stiamo lavorando. Chiudiamo il protocollo fanghi

a breve e definiamo quindi, a seguire, immediatamente il piano morfologico. Nell'affrontare la problematica in argomento, che rappresenta un tema particolarmente complesso e di competenza interministeriale, la posizione del Ministero dell'ambiente è quella di evidenziare la necessità che tutte le possibili soluzioni siano sottoposte a VIA integrata da VInCA (valutazione d'incidenza ambientale – zona di rete Natura 2000). D'altra parte anche il Ministero dei beni culturali già nella precedente legislatura ha avviato il procedimento per l'apposizione del vincolo sul canale della Giudecca. Non può infine non evidenziarsi che la definizione del procedimento per l'approvazione dell'aggiornamento del piano morfologico della laguna che – ricordo – è del 1992 – mentre il protocollo fanghi è del 1993 –, e del procedimento per l'approvazione del nuovo protocollo fanghi hanno effetti diretti e indiretti anche sulle scelte progettuali che interessano la possibilità di estromissione del traffico delle grandi navi da crociera dalla laguna di Venezia. Questo vi spiega perché io ho iniziato con le grandi navi per arrivare qua, altrimenti le cose sono staccate tra di loro e non colloquiano, invece devono colloquiare tutte e tre.

Ora, se il presidente ritiene, io esporrei la questione collegata con le emissioni di zolfo in laguna da parte delle grandi navi, argomento molto tecnicistico, insieme con il «*Venice blue flag*» collegata alle emissioni in atmosfera. Va segnalata, infatti, la riproposizione negli ultimi anni dell'accordo volontario «*Venice blue flag*» per la riduzione delle emissioni in atmosfera della laguna, che costituiscono in ogni caso elementi di mitigazione di rischio ambientale. Più nello specifico si segnala che, con il decreto legislativo n. 112 del 2014, sono stati previsti obblighi per le navi da crociera di far funzionare i motori principali e ausiliari con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore a 0,1 per cento in massa all'ormeggio. Per quanto già la normativa nazionale, con il decreto legislativo succitato, obblighi le navi da crociera di far funzionare i motori principali e ausiliari delle loro navi con combustibile per uso marittimo con tenore non

superiore a 0,1 – però all'ormeggio – il comune di Venezia, l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, le compagnie di navigazione operanti in laguna hanno sottoscritto il 3 aprile 2019 un protocollo con il quale le compagnie di crociera si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle loro navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore a 0,1 per cento in massa non solo all'ormeggio – che è la novità – ma anche durante la navigazione e le fasi di manovra, ovviamente all'interno dell'area portuale di Venezia. Questo accordo è stato più volte riproposto anche di recente. Le navi passeggeri infatti, operando per la maggior parte in prossimità del centro storico della città di Venezia, contribuiscono allo stato della qualità dell'aria delle aree a ridosso dell'ambito portuale. Dal 2018 stesso impegno è stato assunto anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi.

Le regole da seguire sono volte, quindi, a individuare misure di mitigazione degli impatti delle attività portuali e riguardano – vado per titoli –: qualità dei carburanti; norme di gestione delle macchine di bordo; attività di vigilanza. Qui il tema è che con COP21, la Conferenza delle parti di cui l'Italia è presidente dalla settimana scorsa, il Ministero dell'ambiente, quindi il sottoscritto, è presidente per due anni, che coinvolge tutti i Paesi che affacciano sul Mar Mediterraneo, tre continenti, ventuno Paesi più l'Unione europea, c'è l'impegno a rendere tutto il Mar Mediterraneo area SECA (a 0,1 emissioni di zolfo). Questo perché, oltre a essere una norma che non guarda più soltanto al porto di Venezia, ma al sistema portuale di tutto il Mar Mediterraneo, quindi è una norma di tutela ambientale e di tutela sanitaria, le compagnie marittime rappresentavano uno sforzo molto significativo da fare nella laguna di Venezia, ma una difficoltà a gestire il resto della navigazione nel Mar Mediterraneo. Quindi, se si fa per tutto il Mar Mediterraneo, si rende omogeneo il sistema e questo sistema chiaramente, essendo omogeneo, determina costi più bassi per il mondo degli

armatori e, nello stesso tempo, una maggiore tutela sanitaria e ambientale.

Abbiamo iniziato il percorso, mi fa piacere condividere con voi che abbiamo avuto successo, la *road map* è stata avviata, abbiamo due anni. È stato accolto questo percorso dai ventuno Paesi, anche Paesi molto difficili da questo punto di vista, pensate alla Siria, alla Libia, all'Algeria, alla Grecia che ha una flotta molto consistente, alla Turchia che era molto restia e che invece si è resa disponibile; andrà entro il biennio all'AIMO, a Londra, per la definizione ufficiale e definitiva. Per cui Venezia in questo è stata apripista.

Se ritenete, sull'argomento Venezia non vi leggo altro. Con il permesso del presidente mi riservo solo, essendo appunti manoscritti, di procedere nel giro di qualche giorno al deposito ufficiale del carteggio a beneficio di tutti quanti.

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

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente. Intanto ringrazio il Ministro per una relazione così puntuale sullo stato di attuazione dei vari interventi in corso.

Vorrei ricordare come il nuovo Governo abbia avuto una rinnovata attenzione sul tema di Venezia in generale, con il Comitato che si è riunito il 26 novembre, dopo due anni, adottando subito misure urgenti non solo per fare fronte all'emergenza dell'alta marea del 12 novembre, per la quale sono stati stanziati 20 milioni per i primi interventi, 60 milioni per gli interventi di salvaguardia, altri 47 milioni proprio dal Ministero dell'ambiente per iniziare il completamento del marginamento di Porto Marghera, ma altri interventi stanno per essere assunti anche dalla legge di bilancio: penso alla ZLS che sarà istituita a Marghera, penso al Centro studi sui cambiamenti climatici e oggi pomeriggio sarà incardinata, proprio in Commissione Ambiente, la proposta di legge a mia firma relativa all'aggiornamento della normativa speciale per Venezia. Dico questo perché credo che i problemi della città di Venezia e della sua

laguna vadano affrontati in modo unitario in quello che abbiamo chiamato, anche nella mozione approvata alla Camera, il «*dossier Venezia*». Quindi valuto positivamente questa attenzione del nuovo Governo sui temi della città.

In relazione alle grandi navi doveva esserci un Comitato venerdì, mi sembra sia stato rinviato a metà gennaio, però io credo che il tema sia maturo per cominciare ad adottare alcune decisioni. Il Ministro ha fatto una carrellata di tutto quello che è stato fatto e delle varie proposte in campo. Tutti gli interventi sono correlati, come ad esempio l'escavo dei canali con l'operatività del porto, che è un altro tema che non riguarda solamente le navi da crociera ma l'operatività del porto commerciale e di tutto il porto nel suo insieme.

Se non sciogliamo il nodo del protocollo fanghi...ricordo che è in vigore il protocollo provvisorio del 1993 fatto per i canali interni e per i rii della città, nemmeno per i canali industriali, utilizzato e poi esteso con gli stessi parametri ai canali industriali, ma che c'è una commissione – molto complicata, come si è capito dall'esposizione del Ministro – a cui partecipano molti soggetti, tra cui i massimi esperti in materia individuati già tre anni fa; sono tre anni che questa commissione lavora e non ha ancora prodotto il protocollo e il risultato è che le navi fanno fatica a navigare all'interno della laguna. Questo comporta anche, siccome è connesso anche all'approvazione e alla definizione del Piano morfologico – come veniva ricordato –, una limitazione negli interventi di marginamento: penso alla palancolata della cassa di colmata B, che, in attesa del piano morfologico, continua a sversare in laguna veleni; penso al mancato completamento del marginamento di Porto Marghera, su cui sono già stati spesi 800 milioni, mi pare (più quelli stanziati), mancavano 178 milioni, ne avete stanziati altri 47, per cui mancano ancora più di 100 milioni per concludere l'ultimo tratto. Il marginamento è di 43 chilometri circa, mancano gli ultimi tre chilometri a mezzo, quindi l'ultimo pezzetto, il più complesso da realizzare, che andrà realizzato, altrimenti tutto

il lavoro svolto finora sarà vano e i veleni di Porto Marghera, che ha ospitato per decenni un'industria chimica di base molto inquinante, continueranno ad essere sversati in laguna.

Io credo che bisogna accelerare sul protocollo fanghi, perché ne va della stessa operatività del porto, che è uno dei temi che dobbiamo secondo me mettere al centro. A tal proposito sarebbe utile anche fare una commissione di lavoro tra i vari Ministeri competenti, perché l'operatività del porto non riguarda solamente il transito, che nessuno al mondo più vuole, delle grandi navi davanti al bacino di San Marco e attraverso il canale della Giudecca. Non dimentichiamo che anche qui si è cercato di stringere dopo l'incidente del 2 giugno e dell'incidente evitato di luglio, che sarebbe stato ben più grave: se la nave fosse andata a sbattere nella fondamenta, sarebbe entrata in via Garibaldi con danni enormi. A fronte di quanto successo si è deciso di intervenire. Ora si sta parlando anche, siccome la stagione nella prossima primavera entrerà nel vivo (transitano ogni anno cinquecentotrenta navi da crociera), della possibilità di trasferirne almeno due terzi (circa duecento navi) a Porto Marghera — noi lo diciamo dal 2016 in tutte le sedi istituzionali — per avviare una soluzione transitoria. Ma poi andrà presa una decisione definitiva. Noi siamo fermi alle decisioni del Comitato, signor Ministro, del novembre 2017, dove è stato dato incarico all'Autorità portuale di approfondire l'ipotesi di realizzare un *terminal* nell'area dismessa di Porto Marghera; questo approfondimento è stato bloccato dal precedente Governo, noi siamo ancora in attesa di capire se quella è la soluzione.

Lei prima parlava di problemi di interferenza di traffico, sul quale mi sembra ci siano degli studi che sostengono che siano superati e che siano anche fuori dal cono di rischio della zona industriale. Però si tratta di capire se vogliamo tenere le navi a Venezia. Un conto è allontanarle dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, un conto è allontanarle dalla laguna, perché allontanarle dalla laguna vuol dire portarle fuori da Venezia, anche da Chioggia, e

vuol dire portarle in altre località: Ravenna, Trieste, Capodistria. Bisogna intenderci su questo.

Noi dobbiamo garantire il massimo rispetto dell'ambiente, della salute pubblica dall'inquinamento, ma anche capire quali sono le ricadute occupazionali di questa decisione e anche sull'economia stessa della città.

Se ne discute da tantissimi anni, ci sono tredici proposte sul tappeto, vuol dire che ognuno che si alza la mattina se ne inventa una più o meno; il campo adesso è circoscritto, abbiamo capito che portarle a Chioggia è molto complicato, perché significherebbe scavare cinque milioni di tonnellate di fanghi; mi sembra complicata anche la situazione — da quanto si è capito — dall'escavo del canale Vittorio Emanuele, che comporterebbe comunque circa un milione e mezzo, due milioni di tonnellate di fanghi da scavare, quindi bisogna stringere e capire cosa vogliamo fare non solamente delle navi da crociera, ma di Venezia nel suo insieme. Ovvio che va affrontato il problema del gigantismo delle navi, come anche dei milioni di turisti che arrivano, lo spopolamento della città, perché ormai le affittanze turistiche hanno occupato tutta la città. Bisogna introdurre, anche con delle normative, il tema dei limiti al gigantismo navale e ai milioni di turisti. Questo è il tema che va affrontato in modo unitario.

ALBERTO ZOLEZZI. Grazie presidente. Ringrazio il Ministro per i dati che ci ha fornito su questo tema importante e complesso. Parliamo del Veneto, una regione particolarmente bella ma con una serie di criticità che stanno emergendo nella loro crudezza. Regione da cui provengono forti critiche alla nostra proposta di legge sull'acqua pubblica e poi vediamo che degli 80 milioni in totale arrivati per i PFAS verranno utilizzati anche per la fognatura di Montebello Vicentino. Quindi le proposte di legge non piacciono, però i soldi dello Stato, anche per opere almeno opinabili, risulta che arrivino.

Passo alla questione delle acque di Venezia. Ricordo che dopo l'escavo del canale Petroli del 1963 si scavarono anche delle casse di espansione e pochi mesi dopo

Venezia andò sott'acqua con il *record* storico con centonovanta centimetri. Il 9 novembre 2019 un'assemblea importante presso la prefettura con il Provveditorato alle opere pubbliche, l'Autorità portuale, la direzione marittima del Veneto, varie imprese dello scalo e le sigle sindacali decise di provare ad aumentare i pescaggi del canale Petroli, sia per le grandi navi turistiche sia per gli altri canali per le navi commerciali: tre giorni dopo il clima fece pagare il conto e l'ambiente in generale annullarono di fatto il verbale di quella riunione con l'acqua alta a livelli drammatici di cui tutti abbiamo contezza, Venezia andò sott'acqua. Vari esperti, tra cui la professoressa Zitelli che nella commissione VIA a suo tempo bocciò anche il progetto del MOSE che ha fatto scendere da meno sette a meno dodici il pescaggio di alcune imboccature, criticano i canali, criticano i progetti per far passare le grandi navi aumentando addirittura il pescaggio di alcuni canali.

Le grandi navi da crociera danneggiano anche la laguna e i canali con il moto ondoso e l'inquinamento — bene che il Ministro ne abbia fatto riferimento — è di 3.500 volte maggiore rispetto a quello del gasolio da autotrazione nella zona di Venezia. Questi dati sono chiaramente da verificare, ma io invito davvero il Ministero a farsi promotore e di verificare canali, scavi e sopravvivenza di Venezia. Venezia sopra all'acqua. Io chiedo al Ministro se voglia farsi promotore di iniziative più vaste per verificare se le opere previste per salvare Venezia, in particolare il MOSE, siano adeguate e sufficienti a limitare i rischi e la portata dei fenomeni di acqua alta, coordinando gli interventi con una limitazione eventualmente della profondità dei canali esistenti. Le grandi navi arrivano a Venezia per ammirarla: se Venezia va sott'acqua, ci sarà poco da ammirare. Io sono nato vicino a San fruttuoso in Liguria dove c'è il Cristo degli abissi, non so se è il caso di auspicare una San Marco degli abissi.

Per quanto riguarda le navi commerciali, potrebbe aver senso valutare una via a sud commerciale, all'imbocco del canale

che da Mantova, attraverso il canale Fissero-Tartaro, arriva al mare; probabilmente avrebbe meno impatti. Invito quindi il Ministero a valutare anche tale aspetto, invece che continuare a provare a danneggiare Venezia e quel contesto così pregiato.

SILVIA BENEDETTI. Ringrazio il Ministro della relazione. Io capisco che ci possa essere una sorta di cortocircuito decisionale relativamente alla situazione di Venezia, infatti abbiamo un piano morfologico, abbiamo un protocollo fanghi, abbiamo la questione delle grandi navi, non vorrei che tutte queste cose diventassero una sorta di scusa per lasciare tutto così com'è e continuare a permettere il passaggio delle grandi navi in laguna. È già stato confermato da studi del CNR-ISMAR quanto il traffico navale all'interno della laguna di Venezia sia seriamente pericoloso per la sicurezza della laguna stessa. Ricordiamo che la laguna non ha una profondità da braccio di mare, e non la deve avere, purtroppo invece la direzione che ha preso è quella, quindi abbiamo già zone di due metri, due metri e mezzo di profondità che non dovrebbero esserci, per permettere la sua sopravvivenza nel tempo.

Ci sono una serie di verifiche tecniche che sono state fatte da un comitato che si chiama « No grandi navi », che si è presentato all'ultimo Comitato e ha consegnato un documento con delle richieste precise, che non sono richieste campate in aria: sono richieste assolutamente plausibili, proprio in virtù delle difficoltà che la laguna di Venezia ha adesso per la sua conservazione. Relativamente al passaggio delle grandi navi in laguna quello che viene richiesto è perché l'unico progetto previsto per la struttura crocieristica dalla bocca di porto di Lido (l'unico che abbia ottenuto una VIA favorevole) ancora non si vede. Non si vede nulla relativamente a questo progetto. L'altra cosa che si chiede è un piano morfologico che vada a risedimentare la laguna di Venezia, e finché c'è un passaggio di grandi navi e non si fa una revisione anche del traffico navale in laguna, il piano morfologico diventa difficile da attuare. In realtà avrebbe dovuto essere già pre-attuato. La situazione di adesso non

ha tenuto conto di quelle che sono le prescrizioni del piano morfologico, che già vedeva lungo all'epoca in cui è stato scritto.

Io vorrei capire se c'è consapevolezza di queste richieste da parte del comitato « No grandi navi », e se c'è consapevolezza del fatto che questo cortocircuito decisionale potrebbe essere veramente dannoso, perché si rischia di non far niente per la laguna. Andiamo avanti così e a quel punto dovremo solo andare a fare le visite subacquee.

SERGIO VALLOTTO. Grazie, Presidente. Ringrazio il Ministro per la puntuale, precisa, la definirei quasi puntigliosa relazione che ha fatto sul sistema grandi navi a Venezia e sulla laguna. Ringrazio anche il collega per la bella lezione che ha dato al Veneto e ai veneziani, ma credo che il Veneto e i veneziani siano capaci e in grado di prendere le loro decisioni, conoscere la propria città, conoscere la propria laguna, e siano capaci, anche come *staff* tecnico preparatissimo, a dare delle indicazioni. Io non sarei così polemico, non lo sono mai stato in alcun tipo di intervento e mi sembra più un'esternazione da zitella acida che da deputato calato nel sistema e nel cuore del problema.

RAFFAELLA PAITA. Presidente, per cortesia, intervenga...

SERGIO VALLOTTO. Non mi rivolgevo al Ministro, mi rivolgevo al collega.

RAFFAELLA PAITA. Ci mancherebbe altro! È comunque grave. Forse lei non ha capito la gravità dell'affermazione...

PRESIDENTE. Calma, onorevole Paita. Lei non ha la parola.

RAFFAELLA PAITA. Io ho opinioni diverse rispetto al collega, ma lei non si può permettere di usare questi termini. Ma scherziamo! All'interno di una Commissione parlamentare « zitella acida » lo va a dire a qualcun altro.

PRESIDENTE. Lei non ha la parola. Mi dispiace che i colleghi abbiano bisogno dell'avvocato Paita che li difende.

RAFFAELLA PAITA. Perché lei non lo fa, certo. Lo dovrebbe fare lei. Lei, Presidente, avrebbe dovuto interrompere il collega e dirgli che...

PRESIDENTE. Ma lei ha interrotto me. Lei non mi ha permesso di intervenire!

RAFFAELLA PAITA. Lei non aveva neppure sentito quell'affermazione.

PRESIDENTE. Lei ha persino confuso che l'accusa fosse rivolta al Ministro.

RAFFAELLA PAITA. No, no, ho capito benissimo che era rivolto nei confronti del collega, per questa ragione mi sono permessa di dire che lei sarebbe dovuto intervenire.

PRESIDENTE. Sarei intervenuto, se lei non avesse cominciato a...

SILVIA BENEDETTI. Non stava intervenendo per niente.

PRESIDENTE. Lei non ha la parola, collega.
Onorevole Vallotto, prego.

SERGIO VALLOTTO. Mi rivolgevo al collega, ma senza voler essere né offensivo né avere toni che potevano suscitare irascibilità. Il termine che ho usato è un termine venuto fuori così, senza nessun riferimento specifico. Quindi, se ho offeso qualcuno, mi scuso di questo. Non era assolutamente rivolto al Ministro, al quale ho fatto i complimenti e le congratulazioni per la sua illustrazione precisa e puntigliosa.

Detto questo, sarò molto sintetico, Ministro. Su Venezia, tema grandi navi. Tema oramai datato, è stato tutto un chiacchiere, proposte di progetti: tredici proposte, ma forse sono molte di più; alla fine, facendo sintesi di tutto, proprio per essere molto breve, ritengo che tutto passi attra-

verso il piano morfologico e il piano fanghi. Se non riusciamo a definire questo, non abbiamo alcuna possibilità di intervento operativo in laguna. È inutile pensare a una soluzione che oggi non c'è, non è definita. Non abbiamo nemmeno pensato a creare le basi per poter lavorare e operare in laguna a livello di scavi.

Venezia ha bisogno delle grandi navi, ha bisogno della crocieristica, l'indotto è talmente importante che non possiamo pensare che queste vadano a fare scalo a Trieste o in altri porti. Quello che porta la crocieristica a Venezia è un elemento fondante dell'economia del territorio, sia veneto che veneziano. Io vedo un'assenza di volontà nel determinare e definire dal punto di vista progettuale una proposta che provenga dal Ministero. La regione Veneto, la città metropolitana, sindaco di Venezia, sindaco di Chioggia — che anche lui ha una sua proposta — stanno lavorando per arrivare ad una soluzione del problema delle grandi navi. Resta un fatto determinante su tutto: fino a poco fa si pensava che Venezia fosse immune dal pericolo delle grandi navi sul canale San Marco, ma San Marco sembra abbia dato un segnale. E attenzione perché questa volta abbiamo sfiorato la tragedia, ma prima o poi succederà perché i segnali sono arrivati.

Io dico eliminiamo le grandi navi dal bacino San Marco e troviamo una soluzione. È Marghera? A noi va bene Marghera. L'escavo del canale Vittorio Emanuele? Va bene l'escavo. Non ci va bene Chioggia per ovvi motivi: impraticabile, impossibile pensare a quella destinazione. Il trasferimento dei turisti da Chioggia a Venezia credo sia una cosa impossibile, visto il volume dei transiti.

Chiudo con un invito rivolto a tutti: facciamo qualcosa per Venezia, facciamolo concretamente. Smettiamola di chiacchiere e ognuno di proporre la soluzione migliore, che poi tale non è, ma una soluzione di comodo per qualcuno. Non mi interessa che torni il conto a nessuno, a nessuna area politica, a nessun politico, a nessun rappresentante, a nessun esponente politico. A me interessa che torni utile al Veneto, a Venezia e ai veneziani e che venga

fatta subito, perché le altre sono chiacchiere che non servono. Servono per allungare i tempi e per non concludere mai niente. Mi sto accorgendo che in politica non si conclude mai niente.

Io la conosco poco, Ministro, ma ho visto di che pasta è fatto e le do fiducia per Venezia e per una soluzione prossima, imminente, definitiva. Le altre sono chiacchiere.

Mi scuso ancora, se sono stato male interpretato prima.

RAFFAELLA PAITA. Vorrei stare al merito, perché ognuno di noi ha una sua opinione in riferimento alle soluzioni, però mi sembra che l'audizione — e sono tra le persone che l'avevano chiesta — fosse importante per cercare di avere una panoramica molto precisa sul tema della tempistica relativa al protocollo fanghi.

Ministro, io ricordo che il 7 agosto l'ex Ministro Toninelli venne qui in audizione, probabilmente l'ultima audizione che abbiamo fatto con il ministro Toninelli nella Commissione Trasporti, e in quell'occasione ci informò dell'imminente approdo alla decisione sul tema protocollo fanghi. Lei capisce: mettiamoci un po' di tempo perso perché c'è stato il cambio di Governo, ma siamo arrivati alla fine dell'anno e questo protocollo — da quello che ci dice lei — per ragioni assolutamente comprensibili tecnicamente, lei ci ha fatto una precisa disamina di dove ancora questi temi sono incagliati, però io credo che sarebbe importante dire oggi che sono inaccettabili certe tempistiche. Noi siamo ancora in attesa di avere il perimetro delle regole. Parliamo del perimetro delle regole. La decisione è ancora altra cosa. Peraltro le chiederei di essere chiaro su questo punto: quale sarà la sua impostazione all'interno del Comitato, qual è l'impostazione che ritiene più convincente fra i vari scenari che sono in campo.

Soprattutto, Ministro, alla luce di queste tempistiche che riguardano l'ambiente, le infrastrutture, riguardano i campi in cui noi alla fine dobbiamo costruire i processi decisionali per arrivare a decidere davvero su quello che deve essere un percorso sia infrastrutturale che di decisione ambien-

tale, come in questo caso, non ritiene che sia fondamentale prevedere una revisione di alcune normative che nel Paese ci consegnano una fotografia così a rilento? La nostra forza politica ha definito la necessità di cambiare molte cose, un piano *shock* per l'Italia, e in alcune delle nostre ipotesi c'è anche il tema della revisione della normativa per esempio sui dragaggi, perché penso che siano temi sui quali impatta complessivamente l'economia. Io non prendo parte a questa vicenda, il collega ha detto delle cose — al di là delle affermazioni e delle successive scuse — con degli elementi su cui posso essere d'accordo, ma il tema è che noi non arriviamo mai a questo momento della decisione.

Visto che abbiamo la graditissima occasione di averla qui presente, lei ha voluto anche, con una lunga e dettagliata relazione, metterci a parte di un lavoro in corso, io le chiederei di essere il più possibile esplicito sulla necessità di avere in questo Paese tempi decisionali differenti. Se un Ministro viene qui e dice ad agosto, che è fra un mese, ci sarà la soluzione e io mi ritrovo alla fine dell'anno senza che questa soluzione sia indicata, non può essere accettabile. In più lei ci dice che oggi ci sarà una riunione definitiva, che lei ha dato mandato che la riunione sia definitiva, però immagino che da oggi a qualche giorno la decisione complessiva non sarà nota. Oppure sì. In ogni caso avremmo accumulato un ritardo notevole. Per cui, oltre a prendersi degli impegni sulla tempistica della vicenda protocollo, le chiederei di indicarci come Ministro delle soluzioni che dal Governo possono essere messe in campo nel confronto con il Parlamento, perché questi tempi e la revisione di queste normative siano in grado di risolvere i problemi e — io dico — di unire le posizioni il più possibile a livello parlamentare. È chiaro che decisioni di questo tipo, più sono unitarie e più sono in grado di soddisfare le posizioni espresse nell'ambito del Parlamento, più hanno possibilità di risolvere davvero il problema.

EDOARDO RIXI. Grazie, Presidente. Grazie, Ministro. Io mi riallaccio agli ultimi interventi in particolare, perché effettiva-

mente sulla questione delle grandi navi, che si intreccia anche con questioni ambientali particolarmente rilevanti nella laguna di Venezia, non ultimo il fatto che i fondali della laguna continuano ad aumentare a causa dei fiumi che si immettono in laguna e che negli ultimi anni hanno riportato eventi alluvionali particolarmente importanti. Questo è un tema su cui, quando in particolare c'è l'alta marea e forti venti, l'acqua alta a Venezia tende ad incrementarsi negli ultimi anni, poiché i canali prima esistenti non sono mai stati ripristinati e quindi c'è una forte difficoltà di deflusso delle acque. Quindi questo si aggiunge al tema delle grandi navi. Tema che si era affrontato già all'inizio dello scorso Governo da parte dell'Autorità di sistema portuale con le tre ipotesi (spostare le navi a Malamocco, a Chioggia o a Porto Marghera); erano stati fatti vari approfondimenti e alla fine si è arrivati al fatto che Chioggia, per un problema di fondali e per le barriere del MOSE, non è usufruibile da parte delle navi da crociera di un certo tonnellaggio; Malamocco neanche, per i fattori legati alla costruzione che si era fatta sulla bocca, a problemi trasportistici e alle dimensioni, quindi l'unica soluzione tecnicamente percorribile in tempi brevi, per evitare che le grandi navi continuassero ad andare all'interno dell'abitato di Venezia, era quello del ripristino del Vittorio Emanuele e di inviarle al *terminal* crociere non facendole transitare da Venezia e attestandole in Porto Marghera. Su questo — come ricordava prima l'onorevole Paita — ci si è fermati sul protocollo fanghi e sulla difficoltà della ricollocazione dei fanghi in laguna. O, meglio, lei sa benissimo che non si può portare un centimetro cubo da dentro la laguna a una destinazione che sia fuori dalla stessa: questo è un elemento che ulteriormente aggrava la situazione, perché siccome i fiumi scaricano ogni anno — e l'erosione alpina lo fa capire — vuole anche dire che le ricollocazioni all'interno della laguna continuano a creare problemi. Quindi c'è da rivedere completamente la normativa sia sul protocollo fanghi, perché di fatto questa situazione che ormai dura da quasi due anni di interregno tra il vecchio

protocollo fanghi e il nuovo protocollo fanghi sta bloccando i dragaggi in tutta Italia e, nello specifico per i porti dell'Adriatico, ha creato danni gravissimi. Sulla laguna di Venezia diventa anche un problema di incolumità pubblica, per quello che abbiamo vissuto l'ultima volta con le grandi navi, ma anche quello che potremmo vivere in caso di condizioni meteorologiche particolarmente strane, ma sappiamo che oggi le condizioni meteorologiche strane si possono verificare con una certa periodicità — e lo dice un ligure che le vede quasi ogni anno —, creando dei danni di carattere ambientale, alle persone e alle cose.

In tale contesto vorremmo capire quando si chiude il processo del nuovo protocollo; se c'è un'intenzione di rivedere tutto il sistema dei dragaggi; se è possibile ripristinare regole che c'erano da cinquecento anni in laguna, stravolte negli ultimi vent'anni, sulla ridefinizione e la ridistribuzione dei fanghi, perché l'altro problema che abbiamo è che Porto Marghera per tanti anni ha inquinato moltissimo la laguna, forse sarebbe opportuno che quei fanghi inquinanti non rimanessero più in laguna e non venissero ricollocati in altre zone della laguna stessa, ma venissero portati fuori, anche per una riqualificazione di carattere ambientale.

Secondo me l'operazione può contemperare le esigenze paesaggistiche, architettoniche, di salvaguardia dei beni culturali, una riqualificazione di carattere ambientale e la sicurezza sulla navigazione. Chi ipotizzava di tenere fuori le navi dalla laguna probabilmente sottovalutava — è per questo che ci sono state delle forti verifiche tecniche anche tramite la guardia costiera — che le condizioni marine, soprattutto durante l'inverno nell'alto Adriatico, non consentono lo sbarco, l'imbarco e soprattutto lo stazionamento di naviglio al di fuori della laguna in condizioni di sicurezza. Questo è un altro tema che, dal mio punto di vista, elimina una possibilità di creare un porto fuori dalla laguna, al di là del fatto che avremmo distrutto un'altra costa, con delle conseguenze ambientali non particolarmente prestigiose. Visto che abbiamo un porto, Porto Marghera, che in

parte non è più utilizzato e che sicuramente può solo migliorare dal punto di vista ambientale...

Questi sono i temi che volevo porre e vorrei capire la tempistica, perché è chiaro che la paralisi dell'autorità di Venezia sta creando grossissimi problemi, e il rischio è quello di non riuscire a fare una riqualificazione complessiva del sistema della laguna veneta. Un domani che dovessero decidere di cambiare le configurazioni delle rotte sull'Adriatico, probabilmente non ci sarebbero neanche più le risorse per una rivalutazione ambientale di un'area che, dal mio punto di vista, deve essere salvaguardata e deve essere comunque usufruibile all'uomo.

PRESIDENTE. Non ci sono altre richieste di intervento, do la parola al Ministro per la replica.

SERGIO COSTA, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* Grazie, Presidente. Ringrazio per le domande che mi hanno consentito di prendere qualche appunto.

Abbiamo detto tutti quanti che il protocollo fanghi, così come il piano morfologico, sono eccessivamente datati. Il protocollo fanghi è del 1993 e il piano morfologico è del 1992, quindi effettivamente sono superati, al di là delle norme dell'Unione europea che sono nel frattempo cambiate. Per il protocollo fanghi credo che siamo effettivamente all'ultimo miglio, ormai ci siamo. Al di là della riunione di oggi, che ha proprio il mandato di essere definitiva, credo che ci siamo arrivati, perché dalla mia esposizione pregressa emerge che si tratta di recepire nel protocollo quanto i soggetti territoriali (ISPRA, sistema agenziale del Veneto, Regione Veneto Autorità distrettuale) avevano formalmente richiesto nella riunione della prima settimana di agosto, quando fu fatta questa riunione. Il Provveditorato il 23 agosto non recepisce tutto, quindi ormai ci siamo. Vuol dire che c'è l'intenzione di chiudere questo protocollo fanghi, che ci consente finalmente di definire anche il piano morfologico, perché — come tutti avete detto, e io condivido —

l'una cosa non può fare a meno dall'altra. Però il protocollo fanghi viene logicamente prima del piano morfologico, che ci consente anche di guardare la laguna nel suo insieme, come diceva lei, onorevole. Non sono però in grado di darvi una data per questa chiusura. Vi posso dire che siamo molto vicini a definire il protocollo fanghi. Per il piano morfologico — è chiaro —, chiuso il protocollo fanghi, quello è stato già depositato, già è iniziata la valutazione ambientale strategica, quindi già abbiamo un vantaggio, però deve avere i rilievi che provengono dalla chiusura del protocollo. Con il beneficio d'inventario, perché vediamo quanto sarà emerso dall'incontro di oggi, ritengo che con l'inizio dell'anno il protocollo fanghi lo potremo definire chiuso. Inizia la partita del piano morfologico che però si avvantaggia del fatto che è stato già depositato e che i rilievi ambientali sono stati fatti. Quindi secondo me finalmente ci siamo.

Sono assolutamente convinto, così come da tutti è emerso, che sulla questione di Venezia non esistano colori o appartenenze. È stato chiesto da tutti quanti. Chi mi conosce, sa che non ho mai fatto questa differenza, ma è necessario, sulla questione Venezia ma sulla questione dragaggi, essere più veloci, più semplici anche. Io, quando parlo di semplicità, non parlo di semplicismo: un'opera di sburocratizzazione vuol dire semplicità. Da questo punto di vista vi posso assicurare, avendo partecipato all'ultimo Comitato e il prossimo Comitato ha proprio all'ordine del giorno protocollo fanghi e piano morfologico — sicuramente il protocollo fanghi —, ha proprio l'intento, anche con una cadenza molto ristretta — si doveva fare venerdì, anche io sono stato informato che probabilmente verrà spostato all'inizio dell'anno — nel giro di un mese viene convocato un'altra volta, c'è quindi la ferma determinazione di arrivare a una determinazione e di ascoltare principalmente il territorio. Questo, come potete immaginare, supera le questioni collegate ai colori o alle appartenenze, perché devo dire che in Comitato si sta lavorando molto bene da questo punto di vista.

Sulla questione Marghera io posso intervenire fino a un certo punto, ve lo spiego con la massima capacità di cui posso. Vi posso dire che stiamo chiudendo l'accordo di programma per far partire le bonifiche di Porto Marghera. Io ho già mandato — quindi non è una cosa che farò — alla regione Veneto la bozza di accordo di programma per le bonifiche del sito di interesse nazionale; già sono appostate delle risorse, ho trovato altri 47 milioni, ma già c'erano quelli precedenti; mancava l'accordo di programma, che è stato inviato qualche settimana fa, nel frattempo la regione Veneto, con la massima solerzia, ci ha comunicato che c'era qualcosa da ricalibrare, quindi la stiamo ricalibrando per andarla a firmare con l'inizio dell'anno. Questa è l'idea. È chiaro che tutte le risorse per il SIN non ci sono: mancano un centinaio di milioni di euro circa. Ce ne sono solo tra i 70 e gli 80 milioni. Ora vado a memoria, ma potrò farvi sapere con precisione con l'inizio dell'anno, per un motivo tecnico. Voi sapete che i residui si recuperano a fine anno: se riesco a recuperare pure — perdonate la battuta — 1 milione di euro, io lo metto lì. Ovviamente. Ora non vi posso dire quanto posso trasportare nei residui di fine anno, però già ci sono queste risorse. Nel frattempo che queste risorse, con l'accordo di programma di inizio anno con la regione Veneto, vengono spese per il sito di interesse nazionale, è chiaro che nel frattempo si può reperire quanto manca, perché non è una questione che si fa in pochi mesi.

Vi dico questo, ed è emerso dai vostri interventi — l'onorevole Pellicani lo ha detto poc'anzi —, perché le cose tutto sommato camminano insieme, perché, se si vuole immaginare una riqualificazione completa della laguna, dobbiamo immaginare che anche il sito di interesse nazionale (SIN) ne faccia parte. Come vedete: al protocollo ormai siamo all'ultimo miglio; SIN i soldi sono stati appostati, per l'accordo di programma il Veneto ci ha già risposto e quindi anche lì siamo in fase di chiusura, il meccanismo finalmente si è messo in moto con un *positivo* avanzamento che — devo dire la verità — anche nel Comitato sta

camminando bene, non c'è polemica sterile. Ci sono posizioni talvolta diverse, ma il meccanismo sta procedendo.

Con riferimento al collegato ambientale posso chiedere io a voi una cortesia. Voi sapete che nella Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza (NADEF) è stata prevista la possibilità, come Ministero dell'ambiente, di depositare il disegno di legge collegato ambientale che ragionevolmente depositeremo come bozza entro la fine del mese di gennaio — sapete la procedura accelerata di un collegato ambientale — io ci metterò tutto ciò che dagli appunti voi mi avete detto in ordine alla semplificazione, sburocratizzazione e quant'altro, temi su cui peraltro sta lavorando una commissione mista al Ministero ormai da un anno e mezzo, quindi l'ho istituita nel Governo Conte 1, nel Governo Conte 2, prosegue e sta facendo un ottimo lavoro: penso al DDL « cantiere ambiente » sul dissesto idrogeologico, che non per caso riguarda anche Venezia — come è stato peraltro ricordato prima —, magari potremmo arricchirlo con il vostro aiuto nella sede parlamentare. Quella potrebbe essere la sede opportuna per sburocratizzare e semplificare, qualora nella mia proposta dal Ministero dell'ambiente non ci fossi riuscito. Mi sento di potervi chiedere questo supplemento di aiuto che riguarda ovviamente Venezia, ma a questo punto tutto il mondo dei dragaggi, tutto il sistema ambientale.

Per quanto riguarda l'individuazione della sede provvisoria rispetto alla sede definitiva per l'approdo del sistema delle navi, io vi posso solo dire che il Ministero competente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non sono io, quindi sarebbe irrispettoso nei confronti della Ministra De Micheli intervenire a casa sua. Avendola sentita per le vie brevi, mi dice che sta lavorando proprio in quella direzione. Per cui troviamo una soluzione nell'immediato per poi individuare, con il concerto di tutti, una soluzione più strutturale, però nel frattempo non aspettiamo indefinitamente. È una competenza che, per correttezza, non posso proporvi io, anche perché non è proprio sul mio tavolo. Io ho solo

proposto che ci sia la tutela ambientale. È quasi retorico doverlo dire. Su questo devo aggiungere che facciamo riunioni con una certa cadenza come Ministeri, proprio perché l'aspetto ambientale non solo non venga trascurato, ma concorra, non tanto nella decisione che spetta all'altro Ministro, quanto nell'individuazione dei paletti da tenere presenti, perché così non si fa un lavoro inutile per individuare una sede che potrebbe rovinare qualche altra costa. Su questo mi trovate assolutamente d'accordo.

In ordine, infine — e chiudo veramente —, alla questione di una visione più ampia sull'apporto di sedimenti o di inquinanti in generale da parte dei fiumi, tema che non riguarda solo la laguna di Venezia ma tutti i fiumi, noi abbiamo la norma, adesso incardinata alla Commissione Ambiente del Senato che è « cantiere ambiente », i cantieri ambientali su tutto il dissesto idrogeologico che tende proprio a individuare i percorsi per semplificare, sburocratizzare e velocizzare la spesa delle regioni, non dello Stato. Non è un appropriarsi di competenze che vogliamo dare alle regioni. Chiediamo però, da quest'altra parte, che le regioni facciano progetti esecutivi in modo tale che la spesa finisca su qualcosa che sia lineare, tracciabile e trasparente, principalmente che abbia il *report* finale. Tutto questo è stato condiviso dalle regioni, quindi non è una scelta apodittica. È stato condiviso dalle regioni nella Conferenza permanente. Tra l'altro le regioni all'unanimità, non a maggioranza relativa. Questo è anche un bel segnale, perché significa che abbiamo lavorato bene insieme e che quindi non c'erano colori o appartenenze che ci hanno diviso.

Se sono stato sufficientemente bravo, quindi parlo di un 6 misurato — come si suol dire —, penso di aver risposto più o meno a tutte le vostre istanze, tenendo conto che vi aggiornerò a breve con il carteggio definitivo tra qualche giorno e, se siete d'accordo, vi metto anche gli esiti della riunione odierna. In merito alla riunione del Comitato, essendo stata spostata a gennaio, dovete avere pazienza, perché io speravo che si chiudesse venerdì, invece, essendo spostata a gennaio, non

farò in tempo ad aggiornarvi ovviamente. Vi arriverà comunque sul tavolo per altre vie.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro, e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.30.

*Licenziato per la stampa
il 4 febbraio 2020*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0090240