

262.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Elementi e iniziative in merito al processo di riorganizzazione avviato dall'Associazione italiana allevatori – 3-01121	8
Missioni vevoli nella seduta del 19 novembre 2019	3	Elementi in merito alla situazione dei lavoratori di alcune imprese operanti nel settore automobilistico a Camposanto, in provincia di Modena, e iniziative per la tutela dei relativi livelli occupazionali – 3-01003	9
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4	Mozioni Pellicani, Brunetta, Iliaria Fontana, Moretto, Luca De Carlo, Stumpo, Andreuzza, Fusacchia, Lupi ed altri n. 1-00295 (Nuova formulazione), Brunetta ed altri n. 1-00286, Meloni ed altri n. 1-00288, Molinari ed altri n. 1-00289, Fusacchia ed altri n. 1-00291, Lupi ed altri n. 1-00292, Benedetti ed altri n. 1-00293 e Pellicani, Iliaria Fontana, Moretto, Stumpo ed altri n. 1-00295 concernenti iniziative a favore di Venezia alla luce dei recenti eventi alluvionali	11
Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo	5	Mozioni	11
Atti di controllo e di indirizzo	5	Mozioni Ferrari, Maria Tripodi ed altri n. 1-00260, Silli ed altri n. 1-00290, Meloni ed altri n. 1-00294 e Pagani, Giovanni Russo, Carè, Fornaro ed altri n. 1-00296 concernenti l'acquisto di velivoli F35 nell'ambito della cooperazione nel campo aerospaziale e della difesa tra Italia e Stati Uniti d'America	39
Interpellanza e interrogazioni	6	Mozioni	39
Elementi e iniziative in relazione alla situazione dei profughi siriani in Libano – 3-00958	6		
Elementi circa i lavori di ristrutturazione dei magazzini del Teatro dell'Opera di Roma, con particolare riferimento alla destinazione d'uso dell'edificio ubicato in via dei Cerchi – 3-00764	7		
Elementi in ordine ai risarcimenti assicurativi ottenuti nel 2014 dall'attuale amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Gianfranco Battisti, nonché alle cause della diminuzione degli investimenti registrata dal medesimo gruppo a partire dal 2018 – 2-00527	7		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI**Missioni valevoli
nella seduta del 19 novembre 2019.**

Ascani, Azzolina, Battelli, Bazzaro, Benvenuto, Boccia, Bonafede, Claudio Borghi, Enrico Borghi, Boschi, Brescia, Buffagni, Businarolo, Cancelleri, Carfagna, Castelli, Cirielli, Colletti, Colucci, D'Incà, D'Uva, Dadone, De Micheli, Del Re, Delmastro Delle Vedove, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Dieni, Ferraresi, Fioramonti, Gregorio Fontana, Formentini, Fraccaro, Franceschini, Frusone, Gallinella, Gallo, Gebhard, Gelmini, Giaccone, Giachetti, Giorgis, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, L'Abbate, Liuni, Liuzzi, Lollobrigida, Lorefice, Losacco, Lupi, Maggioni, Marrocco, Marzana, Mauri, Molinari, Morani, Morassut, Morelli, Orrico, Alessandro Pagano, Parolo, Pastorino, Pedrazzini, Pella, Rampelli, Rizzo, Rosato, Ruocco, Paolo Russo, Saltamartini, Scalfarotto, Schullian, Carlo Sibilìa, Francesco Silvestri, Sisto, Spadafora, Spadoni, Speranza, Tasso, Tofalo, Traversi, Vignaroli, Villarosa, Leda Volpi, Vito, Raffaele Volpi, Zennaro, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Ascani, Azzolina, Battelli, Bazzaro, Benvenuto, Boccia, Bonafede, Claudio Borghi, Enrico Borghi, Boschi, Brescia, Buffagni, Businarolo, Cancelleri, Carfagna, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Colucci, Corda, D'Incà, D'Uva, Dadone, De Micheli, Del Re, Delmastro Delle Vedove, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Dieni,

Ferraresi, Fioramonti, Gregorio Fontana, Formentini, Fraccaro, Franceschini, Frusone, Gallinella, Gallo, Gebhard, Gelmini, Giaccone, Giachetti, Giorgis, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, L'Abbate, Liuni, Liuzzi, Lollobrigida, Lorefice, Losacco, Lupi, Maggioni, Marrocco, Marzana, Mauri, Molinari, Morani, Morassut, Morelli, Orrico, Alessandro Pagano, Parolo, Pastorino, Pedrazzini, Pella, Rampelli, Rizzo, Rosato, Ruocco, Paolo Russo, Saltamartini, Scalfarotto, Schullian, Carlo Sibilìa, Francesco Silvestri, Sisto, Spadafora, Spadoni, Speranza, Tasso, Tofalo, Traversi, Vignaroli, Villarosa, Vito, Leda Volpi, Raffaele Volpi, Zennaro, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 18 novembre 2019 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge d'iniziativa del deputato:

RACITI: « Disposizioni per garantire la continuità territoriale mediante i collegamenti aerei, marittimi e ferroviari della Sicilia, della Sardegna e delle isole minori con il continente » (2257).

Sarà stampata e distribuita.

Adesione di deputati a proposte di legge.

Le seguenti proposte di legge sono state successivamente sottoscritte dalla deputata Caretta:

ZUCCONI ed altri: « Modifica all'articolo 444 del codice di procedura penale,

concernente l'esclusione dell'applicazione della pena su richiesta nei procedimenti per violenza domestica, violenza sessuale e atti persecutori » (1620);

DEIDDA ed altri: « Disposizioni perequative in materia pensionistica in favore dei dipendenti pubblici destinatari del blocco delle retribuzioni disposto dall'articolo 9 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 » (1653);

OSNATO ed altri: « Disposizioni per la tutela dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni da violenze e minacce nello svolgimento del servizio » (1713);

CIRIELLI e CIABURRO: « Modifiche al codice penale e altre disposizioni in materia di rinvio dell'esecuzione della pena nei confronti di donne incinte o madri di prole di età inferiore a tre anni, di sospensione dall'esercizio della responsabilità genitoriale a seguito di ordine di esecuzione della pena detentiva nonché di divieto di ingresso della prole negli istituti penitenziari » (1780).

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

II Commissione (Giustizia):

PIERA AIELLO ed altri: « Modifiche alle leggi 7 marzo 1996, n. 108, e 23 febbraio 1999, n. 44, concernenti la disciplina degli interventi in favore delle vittime di estorsione o di usura » (2066) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento), X, XI e XIV.*

IV Commissione (Difesa):

GIOVANNI RUSSO ed altri: « Delega al Governo in materia di disciplina del reclutamento nelle carriere iniziali delle

Forze armate e valorizzazione delle competenze acquisite ai fini del collocamento lavorativo dei volontari congedati » (2045) *Parere delle Commissioni I, V, VII, XI e XII.*

IX Commissione (Trasporti):

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO: « Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci » (2086) *Parere delle Commissioni I, II, V, X e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO: « Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci » (2087) *Parere delle Commissioni I, V, VIII, X, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XI Commissione (Lavoro):

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO: « Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci » (2088) *Parere delle Commissioni I, V, X e XIV.*

Commissioni riunite VII (Cultura) e IX (Trasporti):

PAXIA ed altri: « Abolizione del canone di abbonamento alle radioaudizioni e alla televisione e della relativa tassa di concessione governativa, nonché modifiche al testo unico di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177 » (1983) *Parere delle Commissioni I, II, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Commissioni riunite X (Attività produttive) e XII (Affari sociali):

SALTAMARTINI ed altri: « Disciplina delle attività di estetista, di onicotecnico e di tatuatore » (2099) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI, VII, VIII, XI, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, con lettera in data 12 novembre 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, e dell'articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001,

n. 448, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali per l'anno 2019, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (131).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla XIII Commissione (Agricoltura), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 9 dicembre 2019.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI

Elementi e iniziative in relazione alla situazione dei profughi siriani in Libano
— 3-00958**A) Interrogazione**

ASCARI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

dal 2011 è in corso in Siria una gravissima guerra civile, con il coinvolgimento anche di diversi Paesi stranieri e gruppi terroristici, che ha causato la morte di centinaia di migliaia di persone, civili e militari, inclusi minori;

la guerra civile ha prodotto inoltre un numero impressionante di rifugiati siriani in altri Paesi, per oltre 4 milioni di individui, oltre a quasi 8 milioni di persone che sono sfollate all'interno dei confini siriani;

secondo alcune stime, tra questi vi sarebbero oltre un milione di rifugiati nel Libano, Paese confinante con la Siria;

recentemente è stato presentato alla Camera dei deputati da parte dell'associazione « Operazione Colomba » un *dossier* su Libano/Siria e la violazione del principio di non *refoulement*;

secondo quanto esposto nel *dossier*, il Libano starebbe attuando una serie di politiche volte a far tornare, anche con metodi quantomeno discutibili, i rifugiati siriani all'interno dei propri confini nazionali, contando sul presupposto che, adesso, secondo il Governo libanese, la Siria sarebbe un Paese sicuro;

in particolare, si tratterebbe di « un aumento esponenziale delle deportazioni forzate, la distruzione di case e campi profughi informali siriani, sfratti di massa, l'inasprimento delle misure contro i lavoratori non autorizzati e le imprese di proprietà siriana, così come la limitazione della possibilità per i bambini siriani di ottenere un permesso di soggiorno legato alla residenza legale dei genitori tramite uno sponsor libanese » —:

se il Governo sia a conoscenza di quanto espresso in premessa e di quali elementi disponga al riguardo;

se intendano avviare un dialogo con il Governo libanese al fine di fornire aiuti umanitari, nonché assistenza legale e medica ai profughi siriani in Libano;

se non ritengano necessario assumere iniziative per rafforzare la pratica dei corridoi umanitari tra Italia e Libano;

se intendano rafforzare i propri sforzi al fine di trovare una soluzione pacifica alla guerra civile siriana. (3-00958)

Elementi circa i lavori di ristrutturazione dei magazzini del Teatro dell'Opera di Roma, con particolare riferimento alla destinazione d'uso dell'edificio ubicato in via dei Cerchi – 3-00764

B) Interrogazione

MOLLICONE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo.* — Per sapere — premesso che:

in seguito a un progetto presentato nell'ambito del « bando periferie » approvato dal Governo nel 2016 è partita la ristrutturazione dei magazzini del Teatro dell'Opera siti in via dei Larici al quartiere Quarticciolo;

si è appreso dalle dichiarazioni, in commissione capitolina cultura di Roma, di Carlo Fuortes, che è sovrintendente del Teatro che: « L'intervento riguarderà due degli ex capannoni (...) in uno di questi saranno trasferiti i costumi che al momento si trovano in un edificio in via dei Cerchi »;

va considerata l'importanza storica del magazzino di via dei Cerchi che si trova accanto alla Bocca della verità;

in via dei Cerchi dagli anni '30 il Teatro dell'Opera di Roma crea e produce le scenografie degli allestimenti e conserva sessantamila costumi che hanno indossato i più grandi artisti della lirica e del balletto;

la struttura è realizzata dall'architetto Busiri Vici e nei sotterranei nasconde un gioiello: un bassorilievo dedicato al dio Mitra —:

se il Ministro interrogato stia vigilando, per quanto di competenza, sull'operazione e se questa comporti l'ipotesi dell'alienazione dello storico stabile invece della sua valorizzazione come museo esperienziale dell'Opera, come era stato più volte ipotizzato da progetti comunali.

(3-00764)

Elementi in ordine ai risarcimenti assicurativi ottenuti nel 2014 dall'attuale amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Gianfranco Battisti, nonché alle cause della diminuzione degli investimenti registrata dal medesimo gruppo a partire dal 2018 – 2-00527

C) Interpellanza

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

a fine luglio 2018, il precedente Governo ha sostituito l'intero consiglio d'amministrazione della società *Ferrovie dello Stato italiane* senza attenderne la naturale scadenza del mandato, decisione per la quale è in corso un'azione civile di risarcimento danni da parte di alcuni consiglieri;

Ferrovie dello Stato italiane è assicurata da moltissimi anni con un unico fornitore e successivamente quale fornitore prevalente;

a valle della completa riorganizzazione del settore gestione assicurazioni fatta in *Ferrovie dello Stato italiane* nel 2016 e con l'assunzione del nuovo responsabile Marco Binazzi, viene espletata nel 2017 una gara aperta per le coperture assicurative che ha registrato un ribasso del premio complessivo a parità di perimetro assicurato rispetto alla spesa storica di circa il 40 per cento, pari a circa 25 milioni di euro;

risulterebbe che, non appena nominato, il nuovo amministratore delegato del gruppo abbia azzerato la nuova struttura *Insurance risk management* e abbia conseguentemente risolto il contratto con il dirigente Marco Binazzi, il responsabile delle assicurazioni che aveva prodotto il risparmio per *Ferrovie dello Stato italiane*; l'area assicurazioni è stata nuovamente riposizionata sotto l'area finanza in cui era allocata fino al 2016;

risulterebbe che l'attuale amministratore delegato Gianfranco Battisti abbia beneficiato nel 2014 di due risarcimenti assicurativi su polizza stipulata da *Ferrovie dello Stato italiane*, per una cifra complessiva pari a oltre 1,6 milioni di euro. Il primo a causa di caduta in bagno, durante una domenica di lavoro, il secondo risarcimento, più capiente, come indennizzo per inabilità;

da un'attenta analisi dei documenti finanziari, risulterebbe che il gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* nel solo periodo 2018 e nel corrente anno 2019 stia registrando un calo degli investimenti complessivi rispetto alle precedenti pianificazioni (piano industriale 2017-2026 presentato il 28 settembre 2016), pari a oltre 3,5 miliardi di euro;

confrontando gli investimenti del nuovo piano 2019-2023 presentato da *Ferrovie dello Stato italiane* il 10 maggio 2019 con quelli del piano precedente 2017-2026, il cumulato 2019-2023 scende da 62,3 miliardi di euro a 57,7 miliardi di euro, con un calo del 7,3 per cento pari a circa 5 miliardi di euro che si sommano ai 2 miliardi di euro di scostamento già registrati nel 2018;

all'interno del gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* nel solo periodo 2018 e nel corrente anno 2019 la società Anas, il cui *board* è stato sostituito nell'estate 2018 al pari di quello di *Ferrovie dello Stato italiane*, ha da sola contribuito alla diminuzione al citato calo degli investimenti complessivi rispetto alle precedenti pianificazioni per oltre 1 miliardo di euro, ma la riduzione degli investimenti pare riguardare diverse società del gruppo;

i risultati del gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* nel 2019 sono comunque inferiori rispetto alle precedenti stime e, in particolare, risulta essere fortemente rallentata la crescita di fatturato, utili e investimenti rispetto al *trend* di crescita registrata nel triennio precedente —

se corrisponda al vero l'erogazione degli indennizzi riportati in premessa e se

risulti vero che il dottor Battisti abbia continuato a ricoprire dopo l'importante risarcimento lo stesso ruolo di dirigente in *Trenitalia* con invariata retribuzione e responsabilità fino al 2017 e anche successivamente nel nuovo ruolo in *Ferrovie dello Stato italiane-Sistemi urbani*;

quali siano state le cause e i fattori scatenanti della diminuzione degli investimenti di cui in premessa che determineranno un inevitabile impatto negativo sul prodotto interno lordo italiano, sull'andamento occupazionale e sulla qualità, sull'efficienza e sulla sicurezza delle infrastrutture di trasporto;

quali iniziative urgenti intendano adottare al fine di superare le criticità potenzialmente lesive dei principi di buona gestione aziendale del gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* sopra riportate, che in poco più di un anno hanno ridotto l'accelerazione impressa dal precedente consiglio di amministrazione, dimezzando le risorse destinate agli investimenti produttivi ed infrastrutturali.

(2-00527)

« Paita, Nobili ».

Elementi e iniziative in merito al processo di riorganizzazione avviato dall'Associazione italiana allevatori – 3-01121

D) Interrogazione

LO MONTE. — *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* — Per sapere — premesso che:

è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 25 maggio 2018 il decreto legislativo 11 maggio 2018, n. 52, relativo alla disciplina della riproduzione animale, in attuazione dell'articolo 15 della legge 28 luglio 2016, n. 154. Il decreto entrerà in vigore il 9 giugno 2018 e individua i principi fondamentali della disciplina relativa alle condizioni zootecniche e genealogiche applicabili alla riproduzione animale per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla politica agricola comune, in modo da

perseguire, omogeneamente sul territorio nazionale, la corretta gestione del patrimonio genetico delle razze di interesse zootecnico nei settori della riproduzione, della selezione, della ricostituzione, della creazione di nuove razze e della conservazione della biodiversità zootecnica;

l'Associazione italiana allevatori (Aia), con nota dell'11 ottobre 2018, ha reso noto alle Associazioni nazionali allevatori (Ana) che il 26 settembre 2018, a seguito della delibera di scissione approvata dall'assemblea straordinaria dell'Aia stessa il 22 maggio 2018, era stato perfezionato l'atto di scissione dell'Aia;

tale atto, si legge nella nota, è stato dettato dal mutato contesto normativo e regolamentare a seguito dell'adozione del decreto legislativo di cui sopra e, a quanto riportato negli avvisi pubblici relativi alle sottomisure 10.2 e 16.2 del PSRN, i quali impongono la cessazione di ogni rapporto tra le Aia e le Ana e tra queste ultime e le Ara-Apa;

a seguito dell'atto di scissione è venuto meno anche il rapporto associativo intercorrente tra l'Aia e le associazioni nazionali allevatori, così come prevede il decreto legislativo n. 52 del 2018; ma la nota Aia, di cui sopra, a quanto consta all'interrogante, istituisce *motu proprio*, senza alcun riferimento normativo e senza alcuna interlocuzione con il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, la Federazione delle associazioni nazionali di razza e specie cui, sempre secondo Aia, dovranno aderire obbligatoriamente le Ana;

presumibilmente entro la fine di novembre 2019 le associazioni nazionali allevatori dovranno convocare le assemblee per il rinnovo degli organi sociali e per l'adozione del nuovo statuto. Ne deriva che i nuovi organi sociali saranno espressione della nuova base sociale in quanto frutto della trasformazione di tali enti in enti di primo grado, i cui soci sono gli allevatori stessi e non più le associazioni regionali allevatori legate ad Aia;

ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 52 del 2018, entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del prov-

vedimento, le Associazioni nazionali allevatori adegueranno i loro requisiti tecnici e organizzativi ai parametri richiesti dall'articolo 3, comma 2;

allo stato attuale non è dato sapere esattamente quale sia la compagine sociale che andrà a determinare la nuova *governance*. Ciò sembra essersi già verificato, come si legge dall'articolo 6, comma 2, del nuovo statuto adottato dall'Associazione nazionale bovini di razza piemontese del 6 settembre 2018: « gli allevatori precedentemente iscritti al libro genealogico nazionale della razza piemontese (...) salvo espressa volontà di recesso (...) risultano di fatto soci dell'associazione ». Inoltre, a conferma di quanto affermato sopra, si legge ancora all'articolo 2 che l'associazione aderisce alla Federazione delle associazioni nazionali di razza e di specie —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza delle iniziative intraprese dall'Associazione italiana allevatori e se la riorganizzazione che sta attuando sia in linea con i dettami del decreto legislativo n. 52 del 2018;

quali iniziative il Ministro interrogato abbia intenzione di porre in essere, per quanto di competenza, affinché le operazioni che porteranno alla formazione dei nuovi organi sociali delle associazioni in parola siano effettuate in modo trasparente e nel rispetto del diritto di rappresentanza dei nuovi associati. (3-01121)

Elementi in merito alla situazione dei lavoratori di alcune imprese operanti nel settore automobilistico a Camposanto, in provincia di Modena, e iniziative per la tutela dei relativi livelli occupazionali
— 3-01003

E) Interrogazione

ASCARI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

il Governo *pro tempore* ha risposto in data 5 giugno 2019 all'interrogazione a

risposta in Commissione n. 5-00718 relativa alla situazione in cui versavano alcuni dipendenti delle industrie G.M. Cataforesi, Carrozzeria Nuova G.M. e Work Service società cooperativa nell'appalto G.M. Cataforesi;

nell'interrogazione erano stati evidenziati presunti abusi e licenziamenti illegittimi da parte delle aziende sopra menzionate;

il Governo *pro tempore* rispose evidenziando che erano state avviate attività ispettive, prospettando inoltre la possibilità di « avviare un tavolo istituzionale di confronto con l'obiettivo di tutelare i posti di lavoro a rischio e l'intera produzione »;

successivamente al deposito dell'interrogazione, si sono registrati ulteriori presunti atti illegittimi e abusi;

in particolare, un comunicato stampa del sindacato Si.Cobas riporta che un suo delegato sindacale sarebbe stato messo da mesi sotto una gogna che si caratterizza come un « vero e proprio *stalking* occupazionale » caratterizzato da « un demansionamento », « un suo collega di lavoro è stato incaricato di minacciarlo più volte fisicamente »; si riferisce anche di « lettere disciplinari senza fondamento », « tentate multe, poi annullate » e che « è stato incaricato di svolgere mansioni da apprendista »;

questo comportamento, secondo quanto scritto nel comunicato, avrebbe causato al lavoratore un periodo di assenza dal lavoro per malattia per 4 mesi, causato da sbalzi di pressioni ed emicranie;

al termine dei 4 mesi di malattia certificate da un medico, il lavoratore sarebbe stato sospeso dal servizio per 6 mesi, poiché, secondo la società, non vi sarebbero state per lui mansioni idonee alla ripresa del lavoro, in quanto al termine del periodo di malattia il medico

aveva prescritto una limitazione temporanea rispetto ai pesi dei pezzi da movimentare;

secondo il sindacato, tale sospensione sarebbe pretestuosa, in quanto altri colleghi avrebbero limitazioni ben più onerose e sarebbero regolarmente impiegati nella ditta; Si.Cobas denuncia che il reale motivo del comportamento aziendale sarebbe il solo fatto che il soggetto appartiene alla propria organizzazione sindacale;

qualora i fatti sopra descritti fossero confermati, nell'atteggiamento delle società verso il delegato sindacale, prima e dopo il periodo di malattia, potrebbero configurare palesi violazioni di legge;

secondo l'interrogante, se tutto ciò non fosse censurato e non fossero adottati tutti i rimedi previsti dalla legislazione, si rischierebbe di accettare il principio per cui anche una semplice malattia di medio periodo potrebbe essere utilizzata per allontanare lavoratori sindacalizzati o comunque considerati « scomodi » dall'azienda, che si trovino in condizione di debolezza o parziale inabilità temporanea —:

quali iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere al fine di verificare quanto descritto in premessa;

quali siano le risultanze delle opportune verifiche annunciate nella risposta all'interrogazione sopra citata, con riferimento all'ispettorato del lavoro, al Ministero dello sviluppo economico e agli altri istituti coinvolti, e quali conseguenti iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere;

se non si intenda, come annunciato dal Governo *pro tempore* in sede di risposta alla sopra menzionata interrogazione, « avviare un tavolo istituzionale di confronto con l'obiettivo di tutelare i posti di lavoro a rischio e l'intera produzione ».

(3-01003)

MOZIONI PELLICANI, BRUNETTA, ILARIA FONTANA, MORETTO, LUCA DE CARLO, STUMPO, ANDREUZZA, FUSACCHIA, LUPI ED ALTRI N. 1-00295 (NUOVA FORMULAZIONE), BRUNETTA ED ALTRI N. 1-00286, MELONI ED ALTRI N. 1-00288, MOLINARI ED ALTRI N. 1-00289, FUSACCHIA ED ALTRI N. 1-00291, LUPI ED ALTRI N. 1-00292, BENEDETTI ED ALTRI N. 1-00293 E PELLICANI, ILARIA FONTANA, MORETTO, STUMPO ED ALTRI N. 1-00295 CONCERNENTI INIZIATIVE A FAVORE DI VENEZIA ALLA LUCE DEI RECENTI EVENTI ALLUVIONALI

Mozioni

La Camera,

premessi che:

nella serata di martedì 12 novembre e nei giorni successivi a Venezia si è verificata una sequenza di maree eccezionali, mai verificatesi in precedenza, con l'acqua alta che ha raggiunto quota 187 cm, la seconda marea più elevata di sempre dopo l'alluvione del 1966; le isole del Lido e di Pellestrina sono state particolarmente colpite dall'alta marea e anche Chioggia è stata allagata, con l'acqua che ha raggiunto i 170 cm. Forti mareggiate hanno colpito inoltre i comuni del litorale veneziano come Cavallino Treporti, Jesolo e Caorle;

l'evento eccezionale ha causato molti danni e il decesso di una persona sull'isola di Pellestrina. Si registrano ingenti danni ad abitazioni, negozi, esercizi commerciali e alberghi completamente allagati: molte sono le imbarcazioni affondate, alcuni vaporetto sono stati spinti a terra: una ventina di gondole sono state ammassate in Riva degli Schiavoni; Via Garibaldi è stata attraversata dall'acqua spinta dal vento come un fiume in piena;

si è registrata anche una grave compromissione del patrimonio storico e culturale della Città, a partire dai danni alla basilica di San Marco; risultano gravemente danneggiati anche strutture, arredi e opere della Fondazione Querini Stampalia, del Conservatorio Benedetto Marcello, dell'Accademia di Belle Arti, del Gran Teatro La Fenice, dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti e hanno ugualmente subito danni il patrimonio e capolavori di arte armena e veneziana sull'isola di San Lazzaro degli Armeni. A tale riguardo, risulta che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ha già attivato l'unità di crisi per la verifica e la messa in sicurezza del patrimonio culturale danneggiato dall'eccezionale alta marea che sta colpendo Venezia;

dopo l'alluvione del 1966 è stata istituita la Legge speciale per Venezia (Legge 16 aprile 1973, n. 171) che dichiara il problema della salvaguardia di Venezia « di preminente interesse nazionale ». L'aggiornamento della Legge Speciale, con la legge 29 novembre 1984, n. 798, sottolinea la necessità di affrontare in maniera unitaria gli interventi di salvaguardia, e istituisce il Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (il cosiddetto « Comitato »), attraverso il quale nel corso del

tempo è stato possibile stanziare le risorse per una serie di interventi per la salvaguardia, la residenza, la tutela dei monumenti e altri interventi diffusi in città; il suddetto Comitato dovrebbe trasmettere al Parlamento, alla data di presentazione del disegno di legge relativo alle disposizioni per la formazione del bilancio annuale dello Stato, la relazione sullo stato di attuazione degli interventi;

la citata legge n. 798 del 1984 istituisce anche il Consorzio Venezia Nuova, che presenta un sistema di interventi per la salvaguardia di Venezia, dando l'avvio al Mose (MODulo Sperimentale Elettromeccanico), finalizzato alla difesa di Venezia e della sua laguna dalle acque alte, la cui progettazione va avanti dalla fine degli anni '80, fino ad arrivare all'inizio dei lavori, il 14 maggio 2003. Il Mose consta di 78 paratoie mobili vincolate attraverso alcune cerniere ai 20 cassoni di alloggiamento collocati nei fondali, collegati tra loro da tunnel che consentono anche le ispezioni tecniche. Altri 6 cassoni di spalla contengono tutti gli impianti e gli edifici necessari al funzionamento delle paratoie;

il Consorzio Venezia Nuova, costituito da imprese di costruzione italiane, cooperative e imprese locali, è il concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ex Magistrato alle Acque di Venezia, ora Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto – per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna veneta di competenza dello Stato italiano, in attuazione della legge speciale n. 798 del 1984;

il Consorzio Venezia Nuova opera, in qualità di soggetto attuatore, attraverso lo strumento delle Convenzioni (contratti stipulati con l'Amministrazione concedente) sulla base di un Piano Generale degli Interventi definito dal Comitato, ex articolo 4 legge n. 798 del 1984;

nel giugno 2014 lo scandalo Mose ha evidenziato un ampio sistema di corruzione, che ha coinvolto anche parti della pubblica amministrazione e ha portato 35

arresti e oltre 100 indagati, tra cui i vertici del Consorzio Venezia Nuova, che dal 1° dicembre 2014 è stato commissariato da ANAC e Prefettura, con la nomina degli Amministratori straordinari il dott. Luigi Magistro (in carica fino al 4 maggio 2017) e il prof. ing. Francesco Ossola, mentre il 27 aprile 2015 è stato nominato anche l'avv. Giuseppe Fiengo;

nel corso del tempo è emersa una forte conflittualità interna tra i Commissari e tra i Commissari e le imprese del Consorzio circa questioni di tipo economico e tecnico, circostanza che avrebbe dato origine a rilevanti contenziosi economici non risolti che avrebbero di fatto rallentato fino a paralizzare lo stato di avanzamento dell'opera. Le principali imprese del CVN (Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit e Kostruttiva) attraversano da tempo una grave crisi che ha comportato anche pesanti tagli occupazionali e il fallimento di alcune di esse;

ulteriore conseguenza delle inchieste giudiziarie è stata la chiusura del Magistrato alle Acque, le cui competenze sono state affidate al Provveditorato alle Opere Pubbliche. Che nel corso del tempo ha denunciato più volte lo stallo dei cantieri e l'abbandono delle opere già realizzate, che non essendo soggette ad alcuna manutenzione, sono esposte a fenomeni di deterioramento, corrosione dei materiali, fino ad arrivare a fessurazioni dei cassoni sott'acqua;

il 4 novembre 2019 doveva svolgersi la prima prova completa di sollevamento di tutte le paratoie alla bocca di porto di Malamocco, ma i test parziali hanno evidenziato un ulteriore problema, ovvero vibrazioni in alcuni tratti di tubazioni;

lo scorso 14 novembre Elisabetta Spitz è stata nominata Commissario per il Mose, in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (cosiddetto Sbloccacantieri);

dall'inizio dei lavori nel 2003 ad oggi il Mose ha drenato tutte le risorse della Legge Speciale destinate alla salva-

guardia di Venezia, impedendo di progettare ed eseguire altri interventi di manutenzione diffusi per la salvaguardia della città;

l'evento catastrofico del 12 novembre, effetto apicale dell'impatto del cambiamento climatico su un ecosistema fragile come quello veneziano, certifica purtroppo che i cambiamenti climatici sono una delle sfide più rilevanti su scala globale. Tutti i rapporti evidenziano che l'Europa meridionale e l'area mediterranea nei prossimi decenni saranno le aree più vulnerabili del pianeta;

nell'aprile 2013, l'Unione Europea ha adottato la « Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici », nella quale sono stati definiti principi, linee-guida e obiettivi della politica comunitaria in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e sono quindi diventati obiettivi prioritari per tutti gli Stati membri;

in Italia, a seguito della « Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici » adottata nell'aprile 2013 dall'Unione europea, è stata approvata la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) ed è in fase di approvazione il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) che necessita di essere ulteriormente implementato;

secondo i dati Ispra l'Italia, dal 1998 al 2018, ha speso circa 5,6 miliardi di euro (300 milioni all'anno) in progettazione e realizzazione di opere di prevenzione del rischio idrogeologico, a fronte di circa 20 miliardi di euro spesi per riparare i danni del dissesto e delle catastrofi, secondo dati del Cnr e della Protezione civile;

la questione della salvaguardia di Venezia, sia del suo fragile sistema architettonico e artistico che del suo delicato ecosistema della laguna, comprende diversi temi, che per essere risolti vanno necessariamente affrontati in modo unitario mediante un « Dossier Venezia ». In tal senso vanno affrontati contestualmente i problemi legati:

al traffico crocieristico: attualmente entrano nella laguna di Venezia le Grandi Navi fino a 96 mila tonnellate – circa 530 navi l'anno – e raggiungono il terminal della Marittima, sull'isola del Tronchetto, attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, provocando gravi problemi e disagi alla vita della città. In tal senso da tempo c'è l'impegno da parte del Governo per trovare una soluzione alternativa al passaggio delle Grandi navi, che però al momento non è stata ancora individuata tra le molteplici proposte, avanzate finora da vari soggetti;

alla sostenibilità ambientale e sociale della città e della laguna, che oggi è sempre più ristretta tra una iperspecializzazione turistica della sua economia ed una sempre più accentuata e preoccupante curva di diminuzione della popolazione residente;

al turismo: per limitare il sovraccollamento cittadino e contrastare lo spopolamento della città storica che va tutelata e valorizzata con politiche mirate che regolamentino l'afflusso turistico e favoriscano il ripopolamento;

alle bonifiche a Porto Marghera: si tratta di un'area di circa 2 mila ettari, di cui ad oggi risulta bonificato solo il 16 per cento dei suoli e l'11 per cento di acque di falda, con progetti di bonifica e messa in sicurezza approvati per il 69 per cento dei suoli e il 66 per cento delle acque di falda, ma non ancora attuati;

all'operatività del Porto che non può prescindere dall'approvazione di un nuovo protocollo fanghi e del nuovo Piano Morfologico della Laguna, nonché da una verifica dell'effettiva funzionalità della conca di navigazione. Due strumenti fondamentali per la necessità di aggiornare la normativa sullo smaltimento dei sedimenti e di procedere con gli interventi di manutenzione ordinaria della laguna nei suoi aspetti morfologici;

al moto ondoso determinato dal traffico in laguna e nei canali interni della

città che ha raggiunto livelli insostenibili provocando problemi di sicurezza con frequenti incidenti, anche mortali. In passato il Governo aveva istituito anche il Commissario per il moto ondoso, per cercare di gestire il fenomeno;

all'applicazione di un approccio resiliente alla pianificazione urbana e alla gestione edilizia del patrimonio architettonico di Venezia che sia attenta ai rischi, sensibile alle peculiarità della struttura urbanistica della città e che si prenda cura della messa in sicurezza del patrimonio culturale e delle attività produttive;

un altro grave problema che insiste sulla laguna e sui suoi abitanti e che in questi giorni di acqua alta ha messo in grande apprensione i cittadini di Chioggia, è la presenza del deposito GPL in località Val Da Rio. Si è rilevato che in caso di incidente rilevante, l'unica via di fuga verso Sottomarina risulterebbe pressoché impraticabile in una situazione di emergenza da alta marea come quella verificatisi in questi giorni;

dà speranza la grande mobilitazione di volontari, veneziani e del resto d'Italia, così come di tanti studenti che si sono adoperati per salvaguardare la città e limitare i danni nelle giornate più critiche;

Venezia dispone di un potenziale imprenditoriale e di attrazione di investimenti non pienamente espresso, legato in particolare alla cultura, all'artigianato artistico, all'alta formazione, e va invece evitato che venga progressivamente ridotta a semplice museo a cielo aperto o a grande parco giochi,

impegna il Governo:

1) ad assumere iniziative per individuare le risorse per far fronte ai danni causati dal fenomeno dell'alta marea in tutti territori interessati nei comuni di Venezia e Chioggia, sia quelli riportati dalle infrastrutture pubbliche come rive, muri, ponti, parapetti, sia quelli che hanno colpito i privati, le abitazioni, i magazzini, le attività economi-

che, applicando sgravi fiscali, contributi per il risarcimento dei danni subiti, strumenti di incentivazione delle donazioni e la sospensione dei termini per gli adempimenti e per i versamenti dei tributi, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria, nonché il pagamento delle rate di adempimenti contrattuali, compresi mutui e prestiti, per i soggetti che hanno subito danni riconducibili ai suddetti eccezionali eventi meteorologici, prevedendo che il pagamento dei suddetti adempimenti, dopo la sospensione dei termini, sia effettuato con rateizzazioni e senza applicazioni di sanzioni e interessi, nonché a valutare la possibilità, per i soggetti maggiormente colpiti e destinatari dei risarcimenti, di sospendere e/o rateizzare il pagamento delle fatture di acqua, energia elettrica e gas;

- 2) ad assumere le iniziative di competenza per estendere al territorio del comune di Chioggia lo stato di emergenza dichiarato per il territorio del comune di Venezia con deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 novembre 2019;
- 3) ad adottare iniziative per aggiornare e rifinanziare la legge speciale per la città metropolitana di Venezia, individuando le opportune fonti strutturali di finanziamento, predisponendo un piano organico di interventi di manutenzione urbana diffusa, ecologica, infrastrutturale ed edilizia della città storica per la salvaguardia della laguna di Venezia, avendo riguardo al suo recupero e mantenimento morfologico, che contempli ogni intervento urgente ed indifferibile, con particolare riferimento a Piazza San Marco e che risponda in modo adeguato ai molteplici problemi della città, richiamati nel citato « Dossier Venezia », con specifica attenzione alle misure di limitazione degli affitti turistici e di promozione e di sostegno al ripopolamento della città, prevedendo una forma di incentivazione per

- i residenti attraverso il riconoscimento dello *status* di « custodi del Patrimonio di Venezia »;
- 4) a concludere nei tempi previsti, 31 dicembre 2021, il Mose, tenendo conto che la salvaguardia della città di Venezia e la stessa opera vanno necessariamente rapportati anche in relazione alle previsioni dell'innalzamento del livello del mare e va quindi verificato quali altri progetti possono essere sviluppati per l'adattamento ai cambiamenti climatici;
 - 5) ad accelerare la realizzazione degli interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera, di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, necessari alla protezione dall'inquinamento dell'ambiente lagunare, anche attraverso il completamento delle opere di marginamento delle macrosole finalizzato alla messa in sicurezza dell'area;
 - 6) ad adottare iniziative normative per estendere l'applicazione del cosiddetto « *Art bonus* » al comune di Venezia e agli altri territori ricompresi nella legge speciale per Venezia anche con riferimento ai beni ecclesiastici;
 - 7) ad adottare iniziative per istituire nella città di Venezia un Centro internazionale sui cambiamenti climatici, per valorizzare il patrimonio di conoscenze maturate da soggetti pubblici e privati, che porti avanti studi e ricerche sui temi della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito della salvaguardia della città di Venezia, anche nel quadro del piano nazionale disadattamento ai cambiamenti climatici (PNACC) di cui è importante e urgente completare l'elaborazione;
 - 8) a completare con urgenza il processo di digitalizzazione e pubblicizzazione dell'ingente patrimonio archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso le istituzioni dell'alta formazione artistica danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni, tutelandone i contenuti dalla vulnerabilità specifica dei singoli beni e del materiale ivi custodito, secondo gli impegni recentemente assunti dal Governo con l'approvazione della risoluzione 8/00045, in data 23 ottobre 2019;
 - 9) a predisporre con urgenza un piano straordinario di interventi espressamente finalizzato alla messa in sicurezza, alla tutela e alla conservazione del patrimonio culturale, storico, artistico, archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso tutte le istituzioni artistiche danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni;
 - 10) ad acquisire elementi in ordine alle condizioni ambientali, nonché di sicurezza degli impianti di GPL siti in località Val da Rio a Chioggia, al fine di verificare se le relative procedure di emergenza siano compatibili con la attuale localizzazione degli impianti;
 - 11) ad adottare iniziative per favorire l'istituzione di una zona economica speciale nella regione Veneto che comprenda Venezia e i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale che tutte le categorie economiche e le amministrazioni locali hanno già condiviso con la regione medesima e a promuovere misure specifiche per il comparto del vetro di Murano;
 - 12) ad assumere iniziative per l'istituzione di un tavolo permanente multi disciplinare costituito da operatori di tutta la filiera ittica, biologi marini, geologi, climatologi e giuristi con lo scopo di tutelare la biodiversità animale e vegetale;
 - 13) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, per contribuire, con la regione e il comune, alla migliore valorizzazione dell'industria creativa e culturale veneziana e in generale della comunità di innovatori locali, per fare

di Venezia anche un luogo capace di attrarre imprese e iniziative economiche legate alla produzione di cultura, come *start up* innovative e nuove professioni intellettuali, a partire dal sostegno ufficiale allo *Strategy Innovation Forum* e assicurando alla prossima Esposizione Universale Dubai 2020 una significativa presenza di Venezia, intesa come città di conoscenza, cultura, incontro e scambio di merci e idee.

(1-00295) (*Nuova formulazione*) « Pellicani, Brunetta, Ilaria Fontana, Morretto, Luca De Carlo, Stumpo, Andreuzza, Fusacchia, Lupi, Zolezzi, Braga, Fregolent, Epifani, Terzoni, Federico, Molinari, Bazzaro, Fogliani, Vallotto, Lollobrigida, Gelmini, Baratto, Bendinelli, Bond, Caon, Cortelazzo, Marin, Milanato, Zanettin, Nitti ».

La Camera,

premesso che:

nella serata di martedì 12 novembre e nei giorni successivi a Venezia si è verificata una sequenza di maree eccezionali, mai verificatesi in precedenza, con l'acqua alta che ha raggiunto quota 187 cm, la seconda marea più elevata di sempre dopo l'alluvione del 1966; le isole del Lido e di Pellestrina sono state particolarmente colpite dall'alta marea e anche Chioggia è stata allagata, con l'acqua che ha raggiunto i 170 cm. Forti mareggiate hanno colpito inoltre i comuni del litorale veneziano come Cavallino Treporti, Jesolo e Caorle;

l'evento eccezionale ha causato molti danni e il decesso di una persona sull'isola di Pellestrina. Si registrano ingenti danni ad abitazioni, negozi, esercizi commerciali e alberghi completamente allagati: molte sono le imbarcazioni affondate, alcuni vaporetto sono stati spinti a terra: una ventina di gondole sono state

ammassate in Riva degli Schiavoni; Via Garibaldi è stata attraversata dall'acqua spinta dal vento come un fiume in piena;

si è registrata anche una grave compromissione del patrimonio storico e culturale della Città, a partire dai danni alla basilica di San Marco; risultano gravemente danneggiati anche strutture, arredi e opere della Fondazione Querini Stampalia, del Conservatorio Benedetto Marcello, dell'Accademia di Belle Arti, del Gran Teatro La Fenice, dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti e hanno ugualmente subito danni il patrimonio e capolavori di arte armena e veneziana sull'isola di San Lazzaro degli Armeni. A tale riguardo, risulta che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo e il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca hanno già attivato l'unità di crisi per la verifica e la messa in sicurezza del patrimonio culturale danneggiato dall'eccezionale alta marea che sta colpendo Venezia;

dopo l'alluvione del 1966 è stata istituita la Legge speciale per Venezia (Legge 16 aprile 1973, n. 171) che dichiara il problema della salvaguardia di Venezia « di preminente interesse nazionale ». L'aggiornamento della Legge Speciale, con la legge 29 novembre 1984, n. 798, sottolinea la necessità di affrontare in maniera unitaria gli interventi di salvaguardia, e istituisce il Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (il cosiddetto « Comitato »), attraverso il quale nel corso del tempo è stato possibile stanziare le risorse per una serie di interventi per la salvaguardia, la residenza, la tutela dei monumenti e altri interventi diffusi in città; il suddetto Comitato dovrebbe trasmettere al Parlamento, alla data di presentazione del disegno di legge relativo alle disposizioni per la formazione del bilancio annuale dello Stato, la relazione sullo stato di attuazione degli interventi;

la citata legge n. 798 del 1984 istituisce anche il Consorzio Venezia Nuova, che presenta un sistema di interventi per

la salvaguardia di Venezia, dando l'avvio al Mose (MODulo Sperimentale Elettromeccanico), finalizzato alla difesa di Venezia e della sua laguna dalle acque alte, la cui progettazione va avanti dalla fine degli anni '80, fino ad arrivare all'inizio dei lavori, il 14 maggio 2003. Il Mose consta di 78 paratoie mobili vincolate attraverso alcune cerniere ai 20 cassoni di alloggiamento collocati nei fondali, collegati tra loro da tunnel che consentono anche le ispezioni tecniche. Altri 6 cassoni di spalla contengono tutti gli impianti e gli edifici necessari al funzionamento delle paratoie;

il Consorzio Venezia Nuova, costituito da imprese di costruzione italiane, cooperative e imprese locali, è il concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ex Magistrato alle Acque di Venezia, ora Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Triveneto – per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna veneta di competenza dello Stato italiano, in attuazione della legge speciale n. 798 del 1984;

il Consorzio Venezia Nuova opera, in qualità di soggetto attuatore, attraverso lo strumento delle Convenzioni (contratti stipulati con l'Amministrazione concedente) sulla base di un Piano Generale degli Interventi definito dal Comitato, *ex* articolo 4 legge n. 798 del 1984;

nel giugno 2014 lo scandalo Mose ha evidenziato un ampio sistema di corruzione, che ha coinvolto anche parti della pubblica amministrazione e ha portato 35 arresti e oltre 100 indagati, tra cui i vertici del Consorzio Venezia Nuova, che dal 1° dicembre 2014 è stato commissariato da ANAC e Prefettura, con la nomina degli Amministratori straordinari il dott. Luigi Magistro (in carica fino al 4 maggio 2017) e il prof. ing. Francesco Ossola, mentre il 27 aprile 2015 è stato nominato anche l'avv. Giuseppe Fiengo;

nel corso del tempo è emersa una forte conflittualità interna tra i Commissari e tra i Commissari e le imprese del Consorzio circa questioni di tipo econo-

mico e tecnico, circostanza che avrebbe dato origine a rilevanti contenziosi economici non risolti che avrebbero di fatto rallentato fino a paralizzare lo stato di avanzamento dell'opera. Le principali imprese del CVN (Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit e Kostruttiva) attraversano da tempo una grave crisi che ha comportato anche pesanti tagli occupazionali e il fallimento di alcune di esse;

ulteriore conseguenza delle inchieste giudiziarie è stata la chiusura del Magistrato alle Acque, le cui competenze sono state affidate al Provveditorato alle Opere Pubbliche. Che nel corso del tempo ha denunciato più volte lo stallo dei cantieri e l'abbandono delle opere già realizzate, che non essendo soggette ad alcuna manutenzione, sono esposte a fenomeni di deterioramento, corrosione dei materiali, fino ad arrivare a fessurazioni dei cassoni sott'acqua;

il 4 novembre 2019 doveva svolgersi la prima prova completa di sollevamento di tutte le paratoie alla bocca di porto di Malamocco, ma i test parziali hanno evidenziato un ulteriore problema, ovvero vibrazioni in alcuni tratti di tubazioni;

lo scorso 14 novembre Elisabetta Spitz è stata nominata Commissario per il Mose, in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (cosiddetto Sbloccacantieri);

dall'inizio dei lavori nel 2003 ad oggi il Mose ha drenato tutte le risorse della Legge Speciale destinate alla salvaguardia di Venezia, impedendo di progettare ed eseguire altri interventi di manutenzione diffusi per la salvaguardia della città;

l'evento catastrofico del 12 novembre, effetto apicale dell'impatto del cambiamento climatico su un ecosistema fragile come quello veneziano, certifica purtroppo che i cambiamenti climatici sono una delle sfide più rilevanti su scala globale. Tutti i rapporti evidenziano che l'Eu-

ropa meridionale e l'area mediterranea nei prossimi decenni saranno le aree più vulnerabili del pianeta;

nell'aprile 2013, l'Unione Europea ha adottato la « Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici », nella quale sono stati definiti principi, linee-guida e obiettivi della politica comunitaria in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e sono quindi diventati obiettivi prioritari per tutti gli Stati membri;

in Italia, a seguito della « Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici » adottata nell'aprile 2013 dall'Unione europea, è stata approvata la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) ed è in fase di approvazione il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) che necessita di essere ulteriormente implementato;

secondo i dati Ispra l'Italia, dal 1998 al 2018, ha speso circa 5,6 miliardi di euro (300 milioni all'anno) in progettazione e realizzazione di opere di prevenzione del rischio idrogeologico, a fronte di circa 20 miliardi di euro spesi per riparare i danni del dissesto e delle catastrofi, secondo dati del Cnr e della Protezione civile;

la questione della salvaguardia di Venezia, sia del suo fragile sistema architettonico e artistico che del suo delicato ecosistema della laguna, comprende diversi temi, che per essere risolti vanno necessariamente affrontati in modo unitario mediante un « Dossier Venezia ». In tal senso vanno affrontati contestualmente i problemi legati:

al traffico crocieristico: attualmente entrano nella laguna di Venezia le Grandi Navi fino a 96 mila tonnellate — circa 530 navi l'anno — e raggiungono il terminal della Marittima, sull'isola del Tronchetto, attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, provocando gravi problemi e disagi alla vita della città. In tal senso da tempo c'è l'impegno da parte del Governo per tro-

vare una soluzione alternativa al passaggio delle Grandi navi, che però al momento non è stata ancora individuata tra le molteplici proposte, avanzate finora da vari soggetti;

alla sostenibilità ambientale e sociale della città e della laguna, che oggi è sempre più ristretta tra una iperspecializzazione turistica della sua economia ed una sempre più accentuata e preoccupante curva di diminuzione della popolazione residente;

al turismo: per limitare il sovrappollamento cittadino e contrastare lo spopolamento della città storica che va tutelata e valorizzata con politiche mirate che regolamentino l'afflusso turistico e favoriscano il ripopolamento;

alle bonifiche a Porto Marghera: si tratta di un'area di circa 2 mila ettari, di cui ad oggi risulta bonificato solo il 16 per cento dei suoli e l'11 per cento di acque di falda, con progetti di bonifica e messa in sicurezza approvati per il 69 per cento dei suoli e il 66 per cento delle acque di falda, ma non ancora attuati;

all'operatività del Porto che non può prescindere dall'approvazione di un nuovo protocollo fanghi e del nuovo Piano Morfologico della Laguna, nonché da una verifica dell'effettiva funzionalità della conca di navigazione. Due strumenti fondamentali per la necessità di aggiornare la normativa sullo smaltimento dei sedimenti e di procedere con gli interventi di manutenzione ordinaria della laguna nei suoi aspetti morfologici;

al moto ondoso determinato dal traffico in laguna e nei canali interni della città che ha raggiunto livelli insostenibili provocando problemi di sicurezza con frequenti incidenti, anche mortali. In passato il Governo aveva istituito anche il Commissario per il moto ondoso, per cercare di gestire il fenomeno;

all'applicazione di un approccio resiliente alla pianificazione urbana e alla gestione edilizia del patrimonio architettonico di Venezia che sia attenta ai rischi,

sensibile alle peculiarità della struttura urbanistica della città e che si prenda cura della messa in sicurezza del patrimonio culturale e delle attività produttive;

un altro grave problema che insiste sulla laguna e sui suoi abitanti e che in questi giorni di acqua alta ha messo in grande apprensione i cittadini di Chioggia, è la presenza del deposito GPL in località Val Da Rio. Si è rilevato che in caso di incidente rilevante, l'unica via di fuga verso Sottomarina risulterebbe pressoché impraticabile in una situazione di emergenza da alta marea come quella verificatisi in questi giorni;

dà speranza la grande mobilitazione di volontari, veneziani e del resto d'Italia, così come di tanti studenti che si sono adoperati per salvaguardare la città e limitare i danni nelle giornate più critiche;

Venezia dispone di un potenziale imprenditoriale e di attrazione di investimenti non pienamente espresso, legato in particolare alla cultura, all'artigianato artistico, all'alta formazione, e va invece evitato che venga progressivamente ridotta a semplice museo a cielo aperto o a grande parco giochi,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere iniziative per individuare le risorse per far fronte ai danni causati dal fenomeno dell'alta marea in tutti territori interessati nei comuni di Venezia e Chioggia, sia quelli riportati dalle infrastrutture pubbliche come rive, muri, ponti, parapetti, sia quelli che hanno colpito i privati, le abitazioni, i magazzini, le attività economiche, applicando sgravi fiscali, contributi per il risarcimento dei danni subiti, strumenti di incentivazione delle donazioni e la sospensione dei termini per gli adempimenti e per i versamenti dei tributi, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria, nonché il pagamento delle rate di adempimenti contrattuali, compresi mutui e prestiti, per i soggetti che hanno subito danni riconducibili ai suddetti eccezionali eventi meteorologici, prevedendo che il pagamento dei suddetti adempimenti, dopo la sospensione dei termini, sia effettuato con rateizzazioni e senza applicazioni di sanzioni e interessi, nonché a valutare la possibilità, per i soggetti maggiormente colpiti e destinatari dei risarcimenti, di sospendere e/o rateizzare il pagamento delle fatture di acqua, energia elettrica e gas;
- 2) ad assumere le iniziative di competenza per estendere al territorio del comune di Chioggia lo stato di emergenza dichiarato per il territorio del comune di Venezia con deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 novembre 2019;
- 3) ad adottare iniziative per aggiornare e rifinanziare la legge speciale per la città metropolitana di Venezia, individuando le opportune fonti strutturali di finanziamento, predisponendo un piano organico di interventi di manutenzione urbana diffusa, ecologica, infrastrutturale ed edilizia della città storica per la salvaguardia della laguna di Venezia, avendo riguardo al suo recupero e mantenimento morfologico, che contempli ogni intervento urgente ed indifferibile, con particolare riferimento a Piazza San Marco e che risponda in modo adeguato ai molteplici problemi della città, richiamati nel citato « Dossier Venezia », con specifica attenzione alle misure di limitazione degli affitti turistici e di promozione e di sostegno al ripopolamento della città, prevedendo una forma di incentivazione per i residenti attraverso il riconoscimento dello *status* di « custodi del Patrimonio di Venezia »;
- 4) a concludere nei tempi previsti, 31 dicembre 2021, il Mose, tenendo conto che la salvaguardia della città di Venezia e la stessa opera vanno necessariamente rapportati anche in relazione alle previsioni dell'innalzamento del livello del mare e va quindi verificato quali altri progetti possono essere sviluppati per l'adattamento ai cambiamenti climatici;

- 5) ad accelerare la realizzazione degli interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera, di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, necessari alla protezione dall'inquinamento dell'ambiente lagunare, anche attraverso il completamento delle opere di marginamento delle macroisole finalizzato alla messa in sicurezza dell'area;
 - 6) ad adottare iniziative normative per estendere l'applicazione del cosiddetto «*Art bonus*» al comune di Venezia e agli altri territori ricompresi nella legge speciale per Venezia anche con riferimento ai beni ecclesiastici;
 - 7) ad adottare iniziative per istituire nella città di Venezia un Centro internazionale sui cambiamenti climatici, per valorizzare il patrimonio di conoscenze maturate da soggetti pubblici e privati, che porti avanti studi e ricerche sui temi della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito della salvaguardia della città di Venezia, anche nel quadro del piano nazionale disadattamento ai cambiamenti climatici (PNACC) di cui è importante e urgente completare l'elaborazione;
 - 8) a completare con urgenza il processo di digitalizzazione e pubblicizzazione dell'ingente patrimonio archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso le istituzioni dell'alta formazione artistica danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni, tutelandone i contenuti dalla vulnerabilità specifica dei singoli beni e del materiale ivi custodito, secondo gli impegni recentemente assunti dal Governo con l'approvazione della risoluzione 8/00045, in data 23 ottobre 2019;
 - 9) a predisporre con urgenza un piano straordinario di interventi espressamente finalizzato alla messa in sicurezza, alla tutela e alla conservazione del patrimonio culturale, storico, artistico, archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso tutte le istituzioni artistiche danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni;
 - 10) ad acquisire elementi in ordine alle condizioni ambientali, nonché di sicurezza degli impianti di GPL siti in località Val da Rio a Chioggia, al fine di verificare se le relative procedure di emergenza siano compatibili con la attuale localizzazione degli impianti;
 - 11) ad adottare iniziative per favorire l'istituzione di una zona economica speciale nella regione Veneto che comprenda Venezia e i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale che tutte le categorie economiche e le amministrazioni locali hanno già condiviso con la regione medesima e a promuovere misure specifiche per il comparto del vetro di Murano;
 - 12) ad assumere iniziative per l'istituzione di un tavolo permanente multi disciplinare costituito da operatori di tutta la filiera ittica, biologi marini, geologi, climatologi e giuristi con lo scopo di tutelare la biodiversità animale e vegetale;
 - 13) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, per contribuire, con la regione e il comune, alla migliore valorizzazione dell'industria creativa e culturale veneziana e in generale della comunità di innovatori locali, per fare di Venezia anche un luogo capace di attrarre imprese e iniziative economiche legate alla produzione di cultura, come *start up* innovative e nuove professioni intellettuali, a partire dal sostegno ufficiale allo *Strategy Innovation Forum* e assicurando alla prossima Esposizione Universale Dubai 2020 una significativa presenza di Venezia, intesa come città di conoscenza, cultura, incontro e scambio di merci e idee.
- (1-00295) (Nuova formulazione — Testo modificato nel corso della seduta) « Pellicani, Brunetta, Ilaria Fontana, Moretto, Luca

De Carlo, Stumpo, Andreuzza, Fusacchia, Lupi, Zollezzi, Braga, Fregolent, Epifani, Terzoni, Federico, Molinari, Bazzaro, Fogliani, Valotto, Lollobrigida, Gelmini, Baratto, Bendinelli, Bond, Caon, Cortelazzo, Marin, Milanato, Zanettin, Nitti ».

La Camera,

premessi che:

nella tarda serata del 12 novembre 2019 la città di Venezia è stata colpita in maniera eccezionale da un evento meteorologico di straordinaria intensità;

l'acqua alta ha raggiunto i 187 centimetri, avvicinandosi ai livelli di quella più alta mai registrata: 194 centimetri, durante l'alluvione del 1966. Nonostante il Centro previsioni e segnalazioni maree della città abbia previsto nel corso della giornata una quota di 140 centimetri, le eccezionali condizioni atmosferiche, legate in modo particolare al vento di scirocco che ha iniziato a soffiare ad una velocità superiore di 50 nodi, hanno portato a un picco di 187 centimetri intorno alle 23,15;

per effetto di questo livello del mare, il 100 per cento della città è stato allagato e, contemporaneamente, anche le isole minori e la barriera litoranea di Lido e Pellestrina sono state investite dalla marea e dalla mareggiata;

in centro storico e nelle isole della Laguna si sono rilevati danni ingenti che hanno colpito beni culturali, come la Basilica di San Marco e altri beni monumentali di straordinaria rilevanza artistica ed architettonica;

in modo particolare, al ritiro delle acque sono emersi ingenti danni alle infrastrutture pubbliche e private: numerose imbarcazioni sono affondate, istituzioni e beni culturali sono stati letteralmente de-

vastati, così come le strutture turistico-ricettive, gli esercizi commerciali e le abitazioni;

nonostante il comune di Venezia abbia messo in atto tutte le misure a salvaguardia della sicurezza della città e della popolazione, i danni che si registrano sono di vastissima portata;

dal 2003 è in fase di realizzazione il Mose, straordinario progetto di ingegneria civile, ambientale e idraulica, finalizzato alla difesa di Venezia e della sua Laguna dalle acque alte eccezionali, attraverso la costruzione di paratoie mobili alle tre bocche di porto;

il progetto in questione, dopo una prima fase di sperimentazione, è stato avviato nel 2003 e, a seguito delle vicende giudiziarie verificatisi tra il 2013 e il 2014, ha subito un brusco rallentamento e la gestione commissariale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha ottemperato alla necessità del rapido completamento dell'opera;

la città di Venezia è riconosciuta come patrimonio culturale a livello mondiale,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere le iniziative di competenza per dare tutta la copertura finanziaria che sarà necessaria a fronteggiare lo stato di emergenza nel territorio del comune di Venezia dichiarato con deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 novembre 2019, ulteriore rispetto a quella già prevista dalla deliberazione stessa, allo scopo di far fronte ai danni che hanno gravemente compromesso le infrastrutture pubbliche e private della città;
- 2) ad assumere immediatamente iniziative presso la gestione commissariale del Consorzio Venezia nuova, soggetto attuatore della realizzazione del Mose, affinché attraverso procedure di legge e risorse finanziarie si giunga nel più

breve tempo possibile al completamento e alla messa in funzione dell'opera;

- 3) ad adottare immediatamente le iniziative di competenza per finanziare nuovamente con continuità la « legge speciale » per Venezia, con una dotazione che si stima di almeno 100 milioni di euro l'anno per un periodo di almeno dieci anni, al fine di poter così assicurare la realizzazione delle costanti opere di manutenzione infrastrutturali ed impiantistiche, di restauro e recupero degli edifici e del patrimonio culturale ed artistico, necessarie per quella « salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico », dell'equilibrio idraulico, della vitalità socioeconomica della città che sono i fondamenti della legge speciale stessa;
- 4) ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a prevedere, per un periodo di almeno due anni, la sospensione del pagamento per le fatture di acqua, energia elettrica e gas per le famiglie, i professionisti e le imprese coinvolte dagli eccezionali eventi meteorologici che si sono verificati a partire dal 12 novembre 2019;
- 5) ad assumere iniziative per sospendere, per un periodo di almeno due anni, i termini per gli adempimenti e per i versamenti dei tributi, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria, nonché il pagamento delle rate di adempimenti contrattuali, compresi mutui e prestiti, per i soggetti che hanno subito danni riconducibili ai suddetti eccezionali eventi meteorologici, prevedendo che il pagamento dei suddetti adempimenti, dopo la sospensione dei termini, sia effettuato con rateizzazioni e senza applicazione di sanzioni e interessi;
- 6) a dare seguito a quanto già annunciato in merito alla possibilità di adottare iniziative per estendere l'applicazione delle norme volte a favorire le erogazioni liberali a sostegno della cultura

(cosiddetto « *art bonus* » – di cui al decreto-legge n. 83 del 2014) anche al recupero del patrimonio culturale ed ecclesiastico di Venezia, così come già disposto per le aree colpite dal sisma.

(1-00286) (*Nuova formulazione*) « Brunetta, Gelmini, Baratto, Bordinelli, Bond, Caon, Cortelazzo, Marin, Milanato, Zannettin ».

La Camera,

premessi che:

Venezia è tra le più belle città al mondo, per il suo straordinario ed enorme patrimonio artistico ed architettonico frutto di secoli di storia, ma anche per le sue peculiarità che la rendono davvero unica tanto da essere considerata patrimonio dell'umanità (1987) da proteggere e tutelare. Venezia vanta, infatti, un patrimonio materiale di inestimabile valore, ma vale ancor di più quello immateriale fatto di una presenza antropica importante, di tradizioni, di saperi, di mestieri, di arti e di cultura consolidata nei secoli di storia che l'hanno vista protagonista;

è necessario partire dalla sua fragilità strutturale che la rende affascinante, ma che l'ha sempre costretta a difendersi, a modellare il suo stile sulle problematiche che è chiamata ad affrontare;

recenti studi sul cambiamento climatico ipotizzano un innalzamento considerevole del livello dei mari nel giro di pochissimi anni;

solo nel ventesimo secolo, il livello del mare a Venezia si è innalzato di oltre 30 centimetri e, a causa della particolare conformazione della città a Venezia, si aggiunge anche il fenomeno della subsidenza, cioè lo sprofondamento del suolo;

al problema dell'innalzamento si aggiunge anche quello delle alte maree, tanto che in passato superavano raramente il livello di 110 centimetri, mentre

negli ultimi 50-60 anni si sono intensificate. Per quanto riguarda, invece, le maree oltre i 140 centimetri, i dati mostrano che fino al 2000 c'erano state solo 9 occorrenze di maree eccezionali in oltre 120 anni, mediamente una ogni 14 anni, mentre dal 2000 ad oggi sono state ben 11, quasi una l'anno;

la marea dei giorni scorsi ha raggiunto un picco di 187 centimetri secondo solamente al *record* di 194 rilevato nel 1966, provocando ingenti danni sia al patrimonio storico e culturale, sia a numerose attività commerciali che sono state letteralmente messe in ginocchio;

Venezia è un museo a cielo aperto con monumenti di pregio disseminati ovunque: chiese, contenenti preziosissime opere d'arte; palazzi storici di famiglie nobili, molti dei quali affacciati sul Canal Grande (definito « la più bella strada del mondo »), Palazzo Ducale, Piazza San Marco, l'Arsenale, l'Accademia, i Musei, la Fenice, il Conservatorio, l'Università di Ca' Foscari;

anche le aree costiere limitrofe vivono in un perenne stato di emergenza, stante il fatto che le mareggiate non sono più un fenomeno estemporaneo che avviene nei periodi invernali, ma si manifestano più volte durante l'anno anche in periodi di stagionalità turistica, mettendo a repentaglio i beni delle aziende che operano nel comparto, ad esempio stabilimenti balneari ma anche strutture ricettive fronte mare, oltre che il livello occupazionale, l'indotto e la redditività;

per contrastare le mareggiate nel corso degli anni sono state investite ingenti risorse pubbliche, in particolare per il progetto Mose. Progetto nato al principio degli anni '80 e il cui costo avrebbe dovuto aggirarsi attorno a 1,6 miliardi di euro, ma lievitato fino a 5,5 miliardi di euro senza che sia stato ancora ultimato;

seppur in condizioni difficilissime, Venezia ed i veneziani hanno dimostrato una straordinaria capacità di affrontare le

difficoltà, ma lo Stato ha il dovere di fornire loro strumenti moderni ed efficaci per farlo;

serve una visione d'insieme che non tocchi solo Venezia, ma che abbracci tutta la gronda lagunare e l'intero territorio della città metropolitana, da Bibione fino a Chioggia. Questa è la visione di Fratelli d'Italia che ispira e continuerà a ispirare il suo impegno per Venezia e i veneziani,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative per provvedere, nel più breve tempo possibile, al completamento e alla messa in funzione del progetto Mose;
- 2) ad adottare immediatamente le iniziative di competenza per pervenire a una nuova « legge speciale » per Venezia che ne riconosca la specificità, ne sancisca l'interesse nazionale e che predisponga tutte le iniziative di tutela sia della città, sia dei suoi abitanti, prevedendo una forma di incentivazione per i residenti attraverso il riconoscimento dello *status* di « custodi del patrimonio di Venezia ».
- 3) ad adottare le iniziative di competenza per sospendere gli obblighi di pagamento di tasse e imposte per tutte le attività colpite dal maltempo e prevedere l'azzeramento o quanto meno l'abbattimento dei canoni concessori per gli operatori delle zone colpite dalle mareggiate;
- 4) ad adottare iniziative normative urgenti, non potendosi sospendere le scadenze fissate al 18 novembre 2019, per escludere le sanzioni e gli interessi legali per quelle aziende che non riusciranno a onorare gli impegni;
- 5) ad adottare iniziative per istituire a Venezia un'« Agenzia per l'acqua » per discutere scientificamente di mari e oceani allo scopo di trovare soluzioni agli effetti del surriscaldamento globale;

- 6) ad adottare iniziative per implementare la ricerca di nuove strategie per la realizzazione di opere complementari per la tutela della laguna nella sua interezza, prevedendo la costante pulizia dei canali, la rimozione e lo smaltimento dei fanghi, l'innalzamento del suolo con l'immediata impermeabilizzazione di Piazza San Marco, anche a tutela della basilica stessa, e opere di protezione;
- 7) a istituire un tavolo di lavoro in cui siano rappresentati lo Stato, le autonomie locali e regionali, congiuntamente alle categorie economiche e alla comunità scientifica, con l'obiettivo di progettare e realizzare delle opere strutturali di difesa di Venezia e dei territori alla stessa economicamente connessi dell'Alto Adriatico;
- 8) a istituire un tavolo permanente multidisciplinare costituito da operatori del mondo della pesca — da intendersi dall'allevamento alla produzione, alla raccolta, alla vendita e alla distribuzione del prodotto ittico — studiosi di biologia marina, geologi, climatologi, giuristi, avente lo scopo di studiare la conservazione della flora e della fauna;
- 9) a promuovere campagne di sensibilizzazione della difesa del territorio marino, coinvolgendo le scuole del territorio, popolazione stanziata e turisti, e ad adottare iniziative per integrare esigenze, da un lato, scientifiche e, dall'altro, commerciali con il fine di mantenere un equilibrio del mondo marino.
- (1-00288) « Meloni, Lollobrigida, Luca De Carlo, Acquaroli, Baldini, Bellucci, Bignami, Bucalo, Butti, Caiata, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Deidda, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferro, Foti, Frassinetti, Galantino, Gemmato, Lucaselli, Mantovani, Maschio, Mollicone, Montaruli, Osnato,

Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Silvestroni, Trancasini, Varchi, Zucconi ».

La Camera,

premessi che:

gli allagamenti eccezionali verificatisi a Venezia il 12 novembre 2019 e nei giorni successivi, in cui l'acqua alta ha raggiunto i 187 centimetri sul medio mare e sfiorato il massimo storico di 194 registrato durante la disastrosa alluvione del 1966, mettendo a rischio di danni potenzialmente irreparabili un patrimonio storico-monumentale dal valore inestimabile e a nudo il fragile equilibrio ambientale di una città e di un contesto lagunare unici al mondo, non può che far riportare prepotentemente all'ordine del giorno la questione del Mose, l'imponente struttura in costruzione ormai da oltre quindici anni che dovrebbe proteggere la città e la sua laguna da simili devastazioni e umiliazioni;

il Mose (Modulo sperimentale elettromeccanico), pensato negli anni '80 per difendere la laguna di Venezia da piene superiori ai 110 centimetri, è una complessa opera ingegneristica, nella fattispecie d'ingegneria idraulica e ambientale, di controllo dei flussi mareali, studiata per separare la laguna di Venezia dal Mare Adriatico e per scongiurare tragiche alluvioni durante anomali fenomeni d'alta marea e che, una volta ultimato, dovrebbe essere composto complessivamente da 78 paratoie mobili a scomparsa installate per tutta l'estensione delle tre bocche di porto lagunari di Lido, Malamocco e Chioggia;

i lavori per la realizzazione del Mose sono cominciati nel 2003, quando era Presidente del Consiglio dei ministri Silvio Berlusconi e nel 2014 il Consorzio Venezia Nuova — concessionario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la realizzazione dei lavori — visto che vari suoi membri erano stati coinvolti

dalle indagini della magistratura, è stato commissariato dallo Stato con la nomina di tre amministratori straordinari;

il completamento del Mose, ad oggi realizzato al 94 per cento e con entrata in funzione per la fine del 2021, secondo i suoi costruttori, è urgente e indifferibile, visto che a tutt'oggi Venezia e l'intero sistema lagunare assistono inermi ed impotenti alle disastrose conseguenze della propagazione dell'onda d'alta marea che viene dall'Adriatico e che il Mose dovrebbe essere in grado di fronteggiare e arrestare; d'altra parte, nel corso degli anni, il legislatore è già intervenuto con le leggi n. 171 del 1973, n. 798 del 1984, n. 360 del 1991 e n. 139 del 1992 per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna di cui il Mose è parte avanzata del sistema di difese da attuare;

l'articolo 4, comma 6-*bis*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, cosiddetto sblocca cantieri, ha previsto la nomina di un commissario straordinario per completare l'opera, assumendo le funzioni di stazione appaltante e operando, in raccordo con la struttura del provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia, anche con procedure acceleratorie, in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi generali posti dai Trattati dell'Unione europea e dalle disposizioni delle direttive di settore, anche come recepiti dall'ordinamento interno; tuttavia, sono stati registrati cospicui ritardi alla nomina del commissario da parte del Governo;

l'acqua alta del 12 novembre 2019 ha danneggiato pesantemente la Basilica di San Marco, allagata per la sesta volta in 1200 anni, dopo che la prima ondata di marea a 127 centimetri ha invaso il narcece, la parte iniziale della chiesa, sommergendolo con 70 centimetri d'acqua, con possibili danni ai mattoni e alle strutture portanti dell'edificio oltre ai marmi

recentemente sostituiti. Durante la notte l'acqua è salita ancora e tutta la cripta è stata sommersa; dentro la basilica, nel momento di picco della marea (187 centimetri), si misurava dalla pavimentazione quasi un metro e 10 centimetri di acqua;

oltre ai gravi danni alla Basilica di San Marco, l'acqua alta non ha risparmiato neppure il Teatro La Fenice, invadendo le aree di servizio e rendendo inutilizzabile il sistema elettrico e quello antiincendio;

i disastrosi fatti accaduti a Venezia sono preoccupanti sia per la città che per lo sterminato patrimonio culturale che essa racchiude, per una città che è stata per 1100 anni la capitale della Serenissima Repubblica di Venezia ed è conosciuta a questo riguardo come la Serenissima, la Dominante e la Regina dell'Adriatico. Per le peculiarità urbanistiche e per il suo patrimonio artistico, Venezia è universalmente considerata una tra le più belle città del mondo ed è stata dichiarata, assieme alla sua laguna, patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco nel 1987, fattore che ha contribuito a farne la terza città italiana (dopo Roma e Milano) con il più alto flusso turistico, in gran parte proveniente dall'estero. Oltre ai danni materiali c'è tutta la problematica inerente alle prenotazioni prossime future per un gioiello turistico come Venezia;

tutto il litorale veneto è stato fortemente colpito: l'isola di Pellestrina in particolare ed i comuni litoranei di Caorle, Jesolo, Cavallino Treporti, Chioggia, San Michele al Tagliamento (Bibione), Eraclea, Rosolina sono stati al contempo spazzati dalla furiosa mareggiata che ha devastato le spiagge e le infrastrutture turistiche del litorale veneziano;

sono state danneggiate le infrastrutture pubbliche e private: numerose imbarcazioni sono affondate, istituzioni e beni culturali sono stati letteralmente devastati, così come le strutture turistiche, gli esercizi commerciali e le abitazioni;

i danni sono stimabili nell'ordine di circa un miliardo di euro;

il 14 novembre 2019 il Governo ha deliberato lo stato di emergenza nel territorio del comune di Venezia e ha stanziato risorse per i primi soccorsi e assistenza alla popolazione e per il ripristino dei servizi essenziali e, inoltre, ha nominato il sindaco di Venezia commissario straordinario per far fronte all'emergenza;

come richiesto da Confindustria Veneto e dalla regione Veneto, non è più rinviabile l'istituzione di una zona economica speciale su Porto Marghera e sui 16 comuni della provincia di Rovigo, che veda come porto di riferimento il porto di Venezia e la cui estensione includa tutte le zone censuarie individuate da questa regione con propria delibera di giunta n. 1329 del 2014, recepite dalla Commissione europea nella carta degli aiuti di Stato, valida fino al 2020. Le categorie economiche hanno condiviso questo piano di sviluppo con i sindaci dei comuni delle aree includibili nella zona economica speciale, con l'autorità di sistema portuale, le prefetture di Venezia e Rovigo e con altri comuni, sottoscrivendo un'apposita lettera di intenti. Dinanzi agli eventi alluvionali che hanno messo in ginocchio Venezia e tutto il litorale, l'accelerazione di una zona economica speciale Veneto si ritiene possa essere un ottimo volano per favorire una rapida ripresa ed ulteriore crescita del territorio,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere ogni urgente iniziativa di competenza ai fini del ristoro dei danni causati dagli eccezionali eventi meteorologici che hanno colpito la Laguna di Venezia e il suo capoluogo, provvedendo alla concessione di contributi in favore dei soggetti pubblici, delle persone fisiche, delle imprese e degli altri soggetti che hanno segnalato danni in sede di ricognizione dei fabbisogni relativi al patrimonio pubblico, al patrimonio privato e alle attività economiche e produttive;
- 2) ad adottare iniziative normative per la sospensione del pagamento delle tasse per i cittadini e le imprese colpiti dalla calamità, fino al ripristino delle normali condizioni di vita e di lavoro;
- 3) ad adottare immediatamente iniziative presso il neo commissario del Mose, che dovrà sovrintendere alle fasi di completamento, collaudo e avviamento del sistema, affinché, attraverso le opportune procedure amministrative e le occorrenti risorse finanziarie, si giunga nel più breve tempo possibile al completamento e alla messa in funzione dell'opera;
- 4) ad assumere ogni opportuna iniziativa, anche di carattere normativo, per finanziare con adeguate risorse la gestione e la manutenzione del sistema Mose;
- 5) ad adottare immediatamente le iniziative di competenza per pervenire a una nuova « legge speciale » per la città metropolitana di Venezia, al fine di individuare le dotazioni finanziarie necessarie al funzionamento ordinario dei sistemi di difesa dalle acque alte della laguna e i soggetti responsabili preposti ad assumere le decisioni nei casi di emergenza, come quello occorso nella serata del 12 novembre 2019;
- 6) ad adottare iniziative per favorire l'istituzione di una zona economica speciale nella regione Veneto che comprenda Venezia e i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale che tutte le categorie economiche e le amministrazioni locali hanno già condiviso con la regione medesima.

(1-00289) « Molinari, Bitonci, Andreuzza, Badole, Bazzaro, Bisa, Coin, Colmellere, Comencini, Covolo, Fantuz, Fogliani, Lorenzo Fontana, Giacometti, Lazzarini, Manzato, Paternoster, Pretto, Racchella, Stefani, Turri, Valbusa, Vallotto,

Zordan, Basini, Bellachioma, Belotti, Benvenuto, Bianchi, Billi, Binelli, Boldi, Boniardi, Bordonali, Claudio Borghi, Bubisutti, Caffaratto, Cantalamessa, Caparvi, Capitano, Castiello, Vanessa Cattoi, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cestari, Colla, Comaroli, Andrea Crippa, Dara, De Angelis, De Martini, D'Eramo, Di Muro, Di San Martino Lorenzato Di Ivrea, Donina, Durigon, Ferrari, Formentini, Foscolo, Frassini, Furgiuele, Galli, Garavaglia, Gastaldi, Gava, Gerardi, Giaccone, Giglio Vigna, Giorgetti, Gobato, Golinelli, Grimaldi, Guidesi, Gusmeroli, Iezzi, Invernizzi, Latini, Legnaioli, Liuni, Locatelli, Lolini, Eva Lorenzoni, Loss, Lucchini, Maccanti, Maggioni, Marchetti, Maturi, Molteni, Morelli, Morrone, Moschioni, Murelli, Alessandro Pagano, Panizzut, Paolini, Parolo, Patassini, Patelli, Petazzi, Piastra, Picchi, Piccolo, Potenti, Raffaelli, Ribolla, Rixi, Saltamartini, Sasso, Sutto, Tarantino, Tateo, Tiramani, Toccalini, Tomasi, Tombolato, Tonelli, Vinci, Viviani, Raffaele Volpi, Zicchieri, Ziello, Zoffili ».

La Camera,

premessi che:

a Laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, dove è presente un'altissima concentrazione di beni culturali e di espressioni artistiche stratificate nel corso dei secoli;

il sito « Venezia e la sua Laguna » è stato iscritto nella lista del patrimonio

mondiale nel 1987 per l'unicità, eccezionalità e singolarità del suo patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico e artistico, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico straordinario;

a Venezia, nei giorni scorsi e in queste stesse ore in cui la situazione di Venezia diventa oggetto di dibattito e iniziativa parlamentare nell'Aula di Montecitorio, le maree stanno ripetutamente superando il livello di 150 centimetri, arrivando al *record* di 187 centimetri, causando enormi sofferenze e disagi alla popolazione e ingenti danni al patrimonio artistico e culturale della città;

a causa delle eccezionali mareggiate, la cripta della Basilica di San Marco è stata sommersa dall'acqua, causando danni ai pavimenti musivi, ai marmi, ai mosaici dorati e alle pareti che hanno assorbito l'acqua; risulterebbero essere almeno una cinquantina le chiese danneggiate nella città dalle mareggiate;

presso la Fondazione Querini Stampalia, che custodisce la biblioteca della città antica, sono stati danneggiati impianti, arredi e volumi; i magazzini della Fondazione sono in condizioni drammatiche a causa dell'acqua;

sono finiti parzialmente sott'acqua alcuni volumi, partiture, libri antichi e preziosi manoscritti della biblioteca del Conservatorio Benedetto Marcello, oltre ad alcuni mobili e strumenti; anche le grandi vetrate storiche hanno subito danni;

la sede degli Incurabili dell'Accademia di belle arti ha riscontrato danni all'esterno, particolarmente agli intonaci e al portone d'ingresso, con diverse aule e ambienti completamente allagati; danni ancora più ingenti riguardano la sede di San Servolo;

il Gran Teatro La Fenice ha riportato numerosi danni all'archivio musicale e a tutti i suoi macchinari teatrali;

il Sacratio dei grandi del passato all'Istituto veneto di scienze lettere e arti sarebbe stato ugualmente invaso dalle acque;

l'isola di San Lazzaro degli Armeni, sede della Congregazione mechtarista dal 1717, simbolo dell'identità cosmopolita di Venezia e uno dei più importanti centri di produzione culturale armena nel mondo, ha subito ingenti danni strutturali, alle dotazioni tecniche e agli impianti. I muri di protezione contro le maree sono crollati sul lato sud dell'isola. Vi sono danni importanti ai marmi, alle pareti, ai manufatti liturgici della chiesa e del refettorio che ospitano capolavori di arte armena e veneziana;

a Venezia nasce il commercio internazionale così come lo si conosce oggi, globale e multiculturale; a Venezia Fra Luca Pacioli inventa la partita doppia e la moderna ragioneria; a Venezia si istituisce la prima scuola superiore di commercio italiana e la seconda europea, poi trasformata nell'Università Ca' Foscari, dove Gino Zappa fonda la disciplina dell'economia aziendale;

l'acqua è entrata al piano terra della galleria Ca' Pesaro, nella chiesa di San Giacomo dall'Orio, in più sedi dell'Università degli Studi Ca' Foscari, al piano terra di Palazzo Ducale e a Palazzo Fortuny;

l'Università Ca' Foscari ha dovuto annullare lo *Strategy innovation forum*, importante occasione di confronto nazionale sui temi dell'innovazione, della tecnologia, dell'impresa, della cultura, che aveva previsto anche una collaborazione con (e la partecipazione di) parlamentari membri dell'intergruppo sull'intelligenza artificiale;

dà speranza la grande mobilitazione di volontari, veneziani e del resto d'Italia, così come di tanti studenti che si sono adoperati per salvaguardare la città e limitare i danni nelle ore più critiche;

il dibattito scaturito dall'ondata di maltempo e dai conseguenti danni causati al patrimonio artistico e culturale ha ricondotto all'urgenza di ripensare l'intero paradigma urbano e turistico della città in

termini di sostenibilità ambientale, legata alle conseguenze del cambiamento climatico ma non solo, e di innovazione;

Venezia dispone di un potenziale imprenditoriale e di attrazione di investimenti non pienamente espresso, legato in particolare alla cultura, all'artigianato artistico, all'alta formazione, e va invece evitato che venga progressivamente ridotta a semplice museo a cielo aperto o a grande parco giochi;

il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca ha attivato una *task force* al fine di garantire un collegamento costante ed unitario con tutte le strutture locali: dalle scuole alle università e alle istituzioni dell'alta formazione artistica, musicale e coreutica, dandosi come primo obiettivo quello di comprendere l'entità dei danni al fine di definire con rapidità un piano di interventi;

peraltro, i recenti eccezionali eventi atmosferici, che hanno interessato Venezia, hanno prodotto danni al patrimonio storico, artistico e culturale in tutto il territorio nazionale; infatti, altre città con una storia culturale di primario rilievo nazionale e internazionale, a partire da Matera, capitale europea della cultura 2019, sono rimaste vittime del maltempo,

impegna il Governo:

- 1) a predisporre con urgenza un piano straordinario di interventi espressamente finalizzato alla messa in sicurezza, al restauro, alla tutela e alla conservazione del patrimonio culturale, storico, artistico, archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso tutte le istituzioni artistiche danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni;
- 2) a valutare i danni relativi in particolare a biblioteche, librerie e altri centri di conservazione e fruizione dei libri, predisponendo iniziative affinché la promozione della lettura diventi un'attività

- sempre più rilevante per il rilancio e la crescita sociale, culturale ed economica di Venezia;
- 3) a completare con urgenza il processo di digitalizzazione e pubblicizzazione dell'ingente patrimonio archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso le istituzioni dell'alta formazione artistica danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni, tutelandone i contenuti dalla vulnerabilità specifica dei singoli beni e del materiale ivi custodito, anche alla luce degli impegni recentemente assunti dal Governo con l'approvazione della risoluzione conclusiva di dibattito n. 8/00045, in data 23 ottobre 2019;
 - 4) ad assumere iniziative per realizzare i necessari lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici e delle strutture che a Venezia custodiscono beni di interesse storico, artistico, archivistico e bibliografico;
 - 5) ad assumere iniziative per sviluppare modalità per assicurare che i privati possano utilmente contribuire alla tutela, al ripristino e al restauro dei beni architettonici di Venezia;
 - 6) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, affinché ogni azione legata all'ecosistema urbano e turistico della città di Venezia venga d'ora in avanti (ri)pensata e (ri)progettata in chiave innovativa e sostenibile, sfruttando anzitutto le competenze delle prestigiose realtà scientifiche e universitarie presenti sul territorio;
 - 7) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, per contribuire, con la regione e il comune, alla migliore valorizzazione dell'industria creativa e culturale veneziana e in generale della comunità di innovatori locali, e per fare di Venezia un luogo non solo di tutela del patrimonio e di una ricca tradizione multiculturale, ma anche di nascita e crescita di nuove imprese e iniziative economiche legate alla produzione di cultura, a partire da *start up* innovative e da nuove professioni intellettuali, anche al fine di rilanciare lo sviluppo economico ed occupazionale della città gravemente danneggiata dai recenti eventi alluvionali;
 - 8) ad adottare iniziative per rafforzare il ruolo della Biennale di Venezia come intreccio di arte, cultura, istruzione e impresa, per farne opportunità di sempre maggiore accreditamento internazionale per la città e per la ricchezza delle espressioni artistico-culturali che è in grado di attrarre, al fine di rilanciare la reputazione della città a livello globale;
 - 9) ad adottare le iniziative di competenza per patrocinare lo *Strategy innovation forum*, riproposto adesso dall'Università Ca' Foscari per il 20 e 21 marzo 2020, aggiungendosi alle istituzioni locali già sostenitrici della manifestazione e contribuendo a farne un evento di primario rilievo sull'innovazione strategica e sociale, affinché Venezia possa posizionarsi nuovamente come luogo di attrazione del *business* internazionale pronto a puntare su cultura e sostenibilità, anche al fine di superare i tragici eventi alluvionali che hanno colpito la città;
 - 10) ad assumere iniziative di competenza per assicurare a Dubai2020 una significativa presenza di Venezia — intesa come città di conoscenza, cultura, incontro e scambio di merci e idee — in considerazione del tema «Unire le menti, creare il futuro» scelto per la prossima esposizione universale, anche al fine di rilanciare la reputazione internazionale della città.
- (1-00291) «Fusacchia, Nitti, Piccoli Nardelli, Toccafondi, Lattanzio, Carbonaro, Vacca, Fratojanni, Melicchio, Casa».

La Camera,

premessi che:

la città di Venezia è stata colpita e devastata da un'ondata « di acqua alta » con gravissimi danni alle abitazioni ed alle opere artistiche e architettoniche di grande pregio. Un disastro, quindi, con danni molto ingenti e con alcuni morti;

a causa delle forti piogge, infatti, il livello del mare ha superato i 180 centimetri e ha causato l'allagamento della città e delle isole minori e la mareggiata ha investito tutto il litorale;

anche i comuni di Caorle, Jesolo, Cavallino Treporti, Chioggia sono stati devastati dalla mareggiata;

dopo il primo ritiro delle acque si è potuta constatare la gravità dei danni che hanno colpito, in particolare, numerosi beni culturali, come monumenti, chiese e, in particolare, la Basilica di San Marco;

anche le infrastrutture pubbliche hanno subito rovine, insieme a case, imbarcazioni e strutture ricettive, con danni futuri al settore turistico e alberghiero;

occorre, quindi, con urgenza un grande sostegno economico per le prime spese ed un successivo impegno di risorse adeguate anche per le difficoltà della regione e degli enti locali a fronteggiare da soli la grave situazione;

per realizzare una struttura protettiva che mitigasse e difendesse Venezia dall'acqua alta è stato progettato il Mose;

il Mose, infatti, è un'infrastruttura strategica inclusa nel relativo programma (istituito dalla legge n. 443 del 2001, cosiddetta legge obiettivo). L'opera, di cui oggi è completa solo la struttura di cemento e acciaio delle quattro dighe, non è ancora finita. Infatti, il sistema di paratoie mobili è fermo al 94 per cento dei lavori. Il Mose può proteggere Venezia e la laguna dalle maree alte fino a tre metri e da un innalzamento del livello del mare fino a 60 centimetri nei prossimi cento anni. Do-

vrebbe essere l'unica opera in grado di assicurare la difesa del territorio dagli allagamenti;

il Mose prevede che le dighe a scomparsa resistano alle maree alte fino a 3 metri (quella che ha investito la città di Venezia era alta poco meno di 1,9 metri). Adesso l'opera « lavora » con impianti provvisori e sarà effettivamente a regime fra un anno. Dall'apertura del cantiere avvenuta nel 2003 è prevista la sua realizzazione finale fra due anni. Dopo anni di lavoro sono state posate da molti mesi tutte le 78 paratoie che formano le quattro barriere alle bocche del porto di Lido, Malamocco e Chioggia. Sono stati costruiti gli edifici tecnici e la sala comando a Rocchetta, a fianco della torre piloti della bocca Malamocco, che è la torre di controllo dell'intero porto;

tuttavia, mancano gli impianti accessori, come alcune batterie di compressori, gli arredi, gli ascensori, diverse condutture, numerosi attuatori oleodinamici. Le barriere funzionano già in via sperimentale con una dotazione minima di impianti, ma mancano i collaudi finali, è assente la cabina di regia e va attivata la procedura di autorizzazione per l'apertura e la chiusura delle dighe mobili;

le prove di sollevamento hanno dato esiti positivi, ma l'esperimento in programma era stato sospeso e rinviato per alcune anomalie. Il cronoprogramma prevede che il 30 giugno 2020 il Mose sarà pronto e il 31 dicembre 2021, con la consegna delle opere, inizierà la gestione ordinaria,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere immediatamente le iniziative di competenza per fronteggiare l'emergenza in atto nel comune di Venezia, per ristorare i danni alle persone e alle cose causati dal maltempo e per scongiurare pericoli futuri;
- 2) ad adottare iniziative di carattere normativo e finanziario a sostegno della

gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova, affinché si possa nel più breve tempo possibile rendere funzionante il sistema di paratoie mobili del Mose.

(1-00292) « Lupi, Colucci, Sangregorio, Tondo, Schullian ».

La Camera,

premesso che:

nella notte del 12 novembre 2019 a Venezia si è verificata un'acqua alta eccezionale di 187 centimetri, seconda soltanto ai 194 centimetri dell'«acqua grande», verificatasi il 4 novembre 1966;

nonostante l'eccezionalità del fenomeno, dovuto alla contemporanea presenza di venti di scirocco a 100 chilometri orari e di bassa pressione atmosferica, non si può non inserirlo in un contesto di cambiamento climatico. Infatti, l'andamento del numero di maree maggiori di 110 centimetri è andato ampiamente crescendo negli ultimi venti anni;

il rapporto di Enea «Innalzamento del Mar Mediterraneo in Italia – Aree costiere e porti a rischio inondazione al 2100», presentato a febbraio 2019, ha evidenziato come il livello del Mediterraneo si stia innalzando più velocemente del previsto a causa degli effetti del riscaldamento globale. Alcune città saranno particolarmente soggette alle conseguenze dell'innalzamento del mare, con gravi danni: i picchi maggiori riguarderanno anche Venezia con un innalzamento di 1,064 metri;

nella Laguna di Venezia i picchi di acqua alta sono diventati più pronunciati anche a causa delle varie modifiche antropiche alla laguna. Basti pensare alla costruzione del grande *hub* di Porto Marghera; l'area è stata ottenuta eliminando le zone di barena, ossia quei terreni periodicamente sommersi dalle maree che riu-

scivano a contenere la portata idrica. Inoltre, per l'accesso delle petroliere è stato scavato il cosiddetto «Canale dei Petroli», che ha aumentato la quantità di acqua che entra nella laguna. Oltre a questi «macroesempi», altre opere, come ponti, dighe, porti minori, isole artificiali, hanno cambiato l'idrodinamica e quindi la morfologia lagunare;

la necessità di tutela della morfologia lagunare si traduce in diverse disposizioni normative, sia nazionali che regionali:

a) la legge n. 171 del 1973 prevede «la progettazione ed esecuzione delle sole opere che rispettino i suoi valori idrogeologici, ecologici e ambientali ed in nessun caso rendano impossibile o compromettano il mantenimento dell'unità e continuità fisica della laguna»;

b) la legge n. 798 del 1984 prevede interventi per il riequilibrio idrogeologico della laguna, per l'arresto e l'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e per l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità;

c) la legge n. 139 del 1992 prevede interventi volti al ripristino della morfologia lagunare;

d) il cosiddetto «Protocollo fanghi», elaborato dal Ministero dell'ambiente nel 1993, fa riferimento alla ricostruzione della forma originaria della laguna, riportata nella cartografia del 1901 e del 1931, per ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia lagunare;

e) il «Piano di area della Laguna e dell'area veneziana», adottato dalla giunta regionale del Veneto nel 1991, predispone misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale della laguna, con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della stessa, attraverso l'innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione, vie-

tando interventi di bonifica e colmata, nonché movimenti di terra e scavi e consentendo la formazione di nuove barene, tenendo conto della morfologia storica lagunare;

in quasi tutta la laguna centro-meridionale da decenni sono documentati processi erosivi di forte intensità dovuti non solo al moto ondoso, ma anche alle correnti indotte dal traffico navale. In particolare, oltre al traffico minore, esiste il transito delle cosiddette « grandi navi » che causa lo spostamento di grandi masse d'acqua e il movimento di rilevanti quantità di sedimento, con notevoli impatti sui canali, fin dentro il centro storico;

continuare a prevedere il passaggio e lo stazionamento delle grandi navi nella Laguna di Venezia significa peggiorare gli effetti idrodinamici e l'erosione da circa 1,1 milione di metri cubi di sedimento all'anno già in atto: si prospetta per il futuro la trasformazione della laguna, caratterizzata da bassi fondali, in un braccio di mare con profondità tendente ai valori di -2,0/-2,5 metri;

inoltre, qualsiasi ipotesi progettuale per mantenere l'accesso delle grandi navi in laguna, che comporti scavi di fondale, di nuovi canali o di ampliamento di quelli esistenti, in tutto il territorio lagunare comprese le bocche di porto, contrasta con quanto disposto dal piano morfologico del 1992 e con le leggi speciali per Venezia;

il decreto ministeriale del 2 marzo 2012, « Clini-Passera », prevede all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), punto 1) che nella Laguna di Venezia sia vietato il transito nel canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda. Ai sensi dell'articolo 3 del medesimo provvedimento, tale divieto si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'auto-

rità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio, perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare;

durante questi sette anni la citata disposizione transitoria di cui all'articolo 3 che autorizza il passaggio delle grandi navi, nell'attesa dell'individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, è diventata la norma e il divieto di transito in laguna è tuttora disapplicato;

per difendere i centri storici della laguna dal fenomeno delle acque alte è stato approvato e iniziato il Modulo sperimentale elettromeccanico (Mose): la sua realizzazione, iniziata nel 2003, è nella fase finale e dovrebbe concludersi nel 2022;

oltre alla grave corruzione che ha caratterizzato la realizzazione del progetto Mose, oltre al fatto che il Mose non abbia in nessun modo le caratteristiche « sperimentali, graduali e reversibili » secondo la legge n. 798 del 1984, a tutt'oggi non esiste alcuna verifica tecnica sulle anomalie e sulla reale funzionalità del sistema, anche in relazione all'innalzamento del mare previsto. Il progetto approvato del 2002, infatti, è tarato dalla sottostima della frequenza e della durata delle chiusure delle paratoie;

ammesso che il sistema funzioni, con fenomeni di acqua alta più numerosi e più importanti, saranno necessarie chiusure delle paratoie del Mose più frequenti e prolungate alle bocche di porto, con due conseguenze gravi. Innanzitutto diminuirà lo scambio delle acque tra laguna e mare, compromettendo l'ossigenazione e la vivificazione delle aree lagunari più interne e provocando una pericolosa concentrazione di inquinanti. Come conseguenza secondaria, sarà impedito l'accesso delle navi alla laguna per molti giorni all'anno con danno alle attività portuali o a quelle da esse dipendenti;

oltre a questo, quand'anche il sistema entrasse in funzione, essendo le paratoie dinamicamente instabili, per risonanza sub-armonica potrebbero verificarsi inondazioni a Venezia anche con

l'attuale livello del mare. Una perizia del Codacons di settembre 2019 riporta come il progetto definitivo del Mose sia stato approvato con un falso tecnico: « La risonanza sub-armonica che si ha in mare regolare ovvero con onde monocromatiche scompare nelle prove in mare irregolare. Nei documenti agli atti da noi esaminati nelle prove fatte a Delft e successivamente anche a Voltabarozzo è del tutto evidente che quando c'è risonanza sub-armonica in mare regolare la stessa si ha anche in mare irregolare. Il progetto è proseguito con l'approvazione basata su questo falso »,

impegna il Governo:

- 1) a dare applicazione, in via immediata, a quanto disposto nel piano di recupero morfologico e ambientale della laguna, in conformità con la legge n. 139 del 1992, recante interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, rispettando, nelle more dell'elaborazione di uno studio indipendente che ne individui i parametri realmente compatibili con gli equilibri lagunari, il limite massimo di 40 mila tonnellate di stazza stabilito con il decreto « Clini-Passera » del 2 marzo 2012 in ordine alla sicurezza della navigazione, escludendo qualsiasi deroga al divieto di transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca;
- 2) ad adottare iniziative per subordinare l'applicazione dell'articolo 3 del decreto « Clini-Passera » (decreto ministeriale del 2 marzo 2012) alla disponibilità di nuovi scali alle bocche di porto lagunari, prevedendo sin da subito in maniera tassativa l'estromissione dalla Laguna di Venezia delle navi con essa incompatibili;
- 3) ad adottare con urgenza un'iniziativa normativa che escluda il passaggio delle grandi navi in laguna;
- 4) ad adottare iniziative per elaborare ogni futuro progetto inerente alla laguna con finalità e modalità coerenti con il piano morfologico del 1993, con il « Piano di area della Laguna e dell'area veneziana » (1995) e con le prescrizioni della Commissione di salvaguardia (2003);
- 5) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, per stabilire la riduzione delle attuali velocità per i natanti di connessione interna con la Marittima e l'aeroporto, al fine di contenere, nei limiti possibili, il moto ondoso;
- 6) a costituire immediatamente un tavolo tecnico-scientifico con esperti qualificati a livello internazionale, coordinato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al fine di pianificare azioni di salvaguardia della Laguna di Venezia, mitigando gli effetti dei cambiamenti climatici;
- 7) a promuovere, in un'ottica di sviluppo portuale di tipo collaborativo invece che competitivo, un modello di programmazione delle attività di lavoro condiviso tra il porto di Venezia e quelli economicamente connessi dell'Alto Adriatico e ispirato ai principi di solidarietà, sostenibilità ed economicità;
- 8) ad assumere immediatamente tutte le iniziative necessarie presso la gestione commissariale del Consorzio Venezia nuova, affinché si possa procedere all'immediata verifica tecnico-scientifica del progetto Mose da parte di un organismo indipendente e qualificato composto anche da esperti nel campo della progettazione e modellazione di sistemi marini complessi, con riferimento all'efficacia dell'opera, valutando altresì la possibilità di approntare, anche alla luce delle nuove tecniche costruttive e delle nuove conoscenze scientifiche, le varianti in corso d'opera ancora realizzabili al fine di ridurre l'impatto ambientale e i costi di realizzazione, riconvertendo, ove possibile, le opere marittime realizzate, attraverso soluzioni progettuali delle bocche sperimentali, graduali e reversibili;

9) ad adottare iniziative per rifinanziare, con dotazioni adeguate, la legge n. 139 del 1992, recante interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, affinché si possa veramente affrontare il problema delle acque alte, utilizzando anche sistemi alternativi e più funzionali del Mose.

(1-00293) « Benedetti, Cunial, Vizzini, Giannone, Schullian ».

La Camera,

premessi che:

nella serata di martedì 12 novembre e nei giorni successivi a Venezia si è verificata una sequenza di maree eccezionali, mai verificatesi in precedenza, con l'acqua alta che ha raggiunto quota 187 centimetri, la seconda marea più elevata di sempre dopo l'alluvione del 1966; le isole del Lido e di Pellestrina sono state particolarmente colpite dall'alta marea e anche Chioggia è stata allagata, con l'acqua che ha raggiunto i 170 centimetri. Forti mareggiate hanno colpito inoltre i comuni del litorale veneziano come Cavallino Treporti, Jesolo e Caorle;

l'evento eccezionale ha causato molti danni e il decesso di una persona sull'isola di Pellestrina. Si registrano ingenti danni ad abitazioni, negozi, esercizi commerciali e alberghi completamente allagati; molte sono le imbarcazioni affondate; alcuni vaporette sono stati spinti a terra; una ventina di gondole sono state ammassate in Riva degli Schiavoni; via Garibaldi è stata attraversata dall'acqua spinta dal vento come un fiume in piena;

si è registrata anche una grave compromissione del patrimonio storico e culturale della città, a partire dai danni alla basilica di San Marco. A tale riguardo, risulta che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ha già

attivato l'unità di crisi per la verifica e la messa in sicurezza del patrimonio culturale danneggiato dall'eccezionale alta marea che sta colpendo Venezia;

dopo l'alluvione del 1966 è stata approvata la legge speciale per Venezia (legge 16 aprile 1973, n. 171) che dichiara il problema della salvaguardia di Venezia « di preminente interesse nazionale ». L'aggiornamento della legge speciale, con la legge 29 novembre 1984, n. 798, sottolinea la necessità di affrontare in maniera unitaria gli interventi di salvaguardia, e istituisce il Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto « Comitato »), attraverso il quale nel corso del tempo è stato possibile stanziare le risorse per una serie di interventi per la salvaguardia, la residenza, la tutela dei monumenti e altri interventi diffusi in città;

il suddetto Comitato dovrebbe trasmettere al Parlamento, alla data di presentazione del disegno di legge relativo alle disposizioni per la formazione del bilancio annuale dello Stato, la relazione sullo stato di attuazione degli interventi;

la citata legge n. 798 del 1984 istituisce anche il Consorzio Venezia Nuova, che presenta un sistema di interventi per la salvaguardia di Venezia, dando l'avvio al Mose (MOdulo Sperimentale Elettromeccanico), finalizzato alla difesa di Venezia e della sua laguna dalle acque alte, la cui progettazione va avanti dalla fine degli anni '80, fino ad arrivare all'inizio dei lavori, il 14 maggio 2003. Il Mose consta di 78 paratoie mobili vincolate attraverso alcune cerniere ai 20 cassoni di alloggiamento collocati nei fondali, collegati tra loro da tunnel che consentono anche le ispezioni tecniche. Altri 6 cassoni di spalla contengono tutti gli impianti e gli edifici necessari al funzionamento delle paratoie;

il Consorzio Venezia Nuova, costituito da imprese di costruzione italiane, cooperative e imprese locali, è il concessionario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – ex Magistrato alle Acque di Venezia, ora provveditorato interregio-

nale per le opere pubbliche del Triveneto – per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna veneta di competenza dello Stato italiano, in attuazione della legge speciale n. 798 del 1984;

il Consorzio Venezia Nuova opera, in qualità di soggetto attuatore, attraverso lo strumento delle Convenzioni (contratti stipulati con l'amministrazione concedente) sulla base di un piano generale degli interventi definito dal Comitato, ex articolo 4 della legge n. 798 del 1984;

nel giugno 2014 lo scandalo Mose ha evidenziato un ampio sistema di corruzione, che ha coinvolto anche parti della pubblica amministrazione e ha portato 35 arresti e oltre 100 indagati, tra cui i vertici del Consorzio Venezia Nuova, che dal 1° dicembre 2014 è stato commissariato da Anac e prefettura, con la nomina degli amministratori straordinari il dottor Luigi Magistro (in carica fino al 4 maggio 2017) e il professore ingegnere Francesco Ossola, mentre il 27 aprile 2015 è stato nominato anche l'avvocato Giuseppe Fiengo;

nel corso del tempo è emersa una forte conflittualità interna tra i commissari e tra i commissari e le imprese del Consorzio circa questioni di tipo economico e tecnico, circostanza che avrebbe dato origine a rilevanti contenziosi economici non risolti che avrebbero di fatto rallentato fino a paralizzare lo stato di avanzamento dell'opera. Le principali imprese del CVN (Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit e Kostruttiva) attraversano da tempo una grave crisi che ha comportato anche pesanti tagli occupazionali e il fallimento di alcune di esse;

ulteriore conseguenza delle inchieste giudiziarie è stata la soppressione del magistrato alle acque, le cui competenze sono state affidate al provveditorato alle opere pubbliche. Che nel corso del tempo ha denunciato più volte lo stallo dei cantieri e l'abbandono delle opere già realizzate, che non essendo soggette ad alcuna manutenzione, sono esposte a fenomeni di

deterioramento, corrosione dei materiali, fino ad arrivare a fessurazioni dei cassoni sott'acqua;

il 4 novembre 2019 doveva svolgersi la prima prova completa di sollevamento di tutte le paratoie alla bocca di porto di Malamocco, ma i *test* parziali hanno evidenziato un ulteriore problema, ovvero vibrazioni in alcuni tratti di tubazioni;

lo scorso 14 novembre Elisabetta Spitz è stata nominata Commissario per il Mose, in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (cosiddetto Sbloccacantieri);

dall'inizio dei lavori nel 2003 ad oggi il Mose ha drenato tutte le risorse della legge speciale destinate alla salvaguardia di Venezia, impedendo di progettare ed eseguire altri interventi di manutenzione diffusi per la salvaguardia della città;

l'evento catastrofico del 12 novembre, effetto apicale dell'impatto del cambiamento climatico su un ecosistema fragile come quello veneziano, certifica purtroppo che i cambiamenti climatici sono una delle sfide più rilevanti su scala globale. Tutti i rapporti evidenziano che l'Europa meridionale e l'area mediterranea nei prossimi decenni saranno le aree più vulnerabili del pianeta;

nell'aprile 2013, l'Unione europea ha adottato la « Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici », nella quale sono stati definiti principi, linee-guida e obiettivi della politica comunitaria in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e sono quindi diventati obiettivi prioritari per tutti gli Stati membri;

in Italia, a seguito della « Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici » adottata nell'aprile 2013 dall'Unione europea, è stata approvata la Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SNAC) ed è in fase di approvazione

il piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC) che necessita di essere ulteriormente implementato;

secondo i dati Ispra l'Italia, dal 1998 al 2018, ha speso circa 5,6 miliardi di euro (300 milioni all'anno) in progettazione e realizzazione di opere di prevenzione del rischio idrogeologico, a fronte di circa 20 miliardi di euro spesi per riparare i danni del dissesto e delle catastrofi, secondo dati del Cnr e della Protezione civile;

la questione della salvaguardia di Venezia, sia del suo fragile sistema architettonico e artistico che del suo delicato ecosistema della laguna, comprende diversi temi, che per essere risolti vanno necessariamente affrontati in modo unitario mediante un « Dossier Venezia ». In tal senso vanno affrontati contestualmente i problemi legati:

al traffico crocieristico: attualmente entrano nella laguna di Venezia le Grandi Navi fino a 96 mila tonnellate — circa 530 navi l'anno — e raggiungono il terminal della Marittima, sull'isola del Tronchetto, attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, provocando gravi problemi e disagi alla vita della città. In tal senso da tempo c'è l'impegno da parte del Governo per trovare una soluzione alternativa al passaggio delle Grandi navi, che però al momento non è stata ancora individuata tra le molteplici proposte, avanzate finora da vari soggetti;

alla sostenibilità ambientale e sociale della città e della laguna, che oggi è sempre più ristretta tra una iperspecializzazione turistica della sua economia ed una sempre più accentuata e preoccupante curva di diminuzione della popolazione residente;

al turismo: per limitare il sovraccollamento cittadino e contrastare lo spopolamento della città storica che va tutelata e valorizzata con politiche mirate che regolamentino l'afflusso turistico e favoriscano il ripopolamento;

alle bonifiche a Porto Marghera; si tratta di un'area di circa 2 mila ettari, di cui ad oggi risulta bonificato solo il 16 per cento dei suoli e l'11 per cento di acque di falda, con progetti di bonifica e messa in sicurezza approvati per il 69 per cento dei suoli e il 66 per cento delle acque di falda, ma non ancora attuati;

all'operatività del Porto che non può prescindere dall'approvazione di un nuovo protocollo fanghi e del nuovo Piano Morfologico della Laguna, nonché da una verifica dell'effettiva funzionalità della conca di navigazione. Due strumenti fondamentali per la necessità di aggiornare la normativa sullo smaltimento dei sedimenti e di procedere con gli interventi di manutenzione ordinaria della laguna nei suoi aspetti morfologici;

al moto ondoso determinato dal traffico in laguna e nei canali interni della città che ha raggiunto livelli insostenibili provocando problemi di sicurezza con frequenti incidenti, anche mortali. In passato il Governo aveva istituito anche il Commissario per il moto ondoso, per cercare di gestire il fenomeno;

all'applicazione di un approccio resiliente alla pianificazione urbana e alla gestione edilizia del patrimonio architettonico di Venezia che sia attenta ai rischi, sensibile alle peculiarità della struttura urbanistica della città e che si prenda cura della messa in sicurezza del patrimonio culturale e delle attività produttive;

un altro grave problema che insiste sulla laguna e sui suoi abitanti e che in questi giorni di acqua alta ha messo in grande apprensione i cittadini di Chioggia, è la presenza del deposito GPL in località Val Da Rio. Si è rilevato che in caso di incidente rilevante, l'unica via di fuga verso Sottomarina risulterebbe pressoché impraticabile in una situazione di emer-

genza da alta marea come quella verificatisi in questi giorni,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare le iniziative di competenza per individuare le risorse per far fronte ai danni causati dal fenomeno dell'alta marea in tutti territori interessati, sia quelli riportati dalle infrastrutture pubbliche come rive, muri, ponti, parapetti, sia quelli che hanno colpito i privati, le abitazioni, i magazzini, le attività economiche, prevedendo sgravi fiscali, contributi per il risarcimento dei danni subiti, sospensione del pagamento dei tributi locali, strumenti di incentivazione delle donazioni;
- 2) ad adottare iniziative per aggiornare e rifinanziare la « legge speciale » per Venezia, predisponendo un piano organico di interventi di manutenzione urbana diffusa, ecologica, infrastrutturale ed edilizia della città storica per la salvaguardia della laguna di Venezia, avendo riguardo al suo recupero e mantenimento morfologico, che contempli ogni intervento urgente ed indifferibile, con particolare riferimento a piazza San Marco e che risponda in modo adeguato ai molteplici problemi della città, richiamati nel citato « dossier Venezia », con specifica attenzione alle misure di limitazione degli affitti turistici e di promozione e di sostegno al ripopolamento della città;
- 3) ad adottare iniziative per concludere nei tempi previsti, 31 dicembre 2021, il Mose, tenendo conto che la salvaguardia della città di Venezia va necessariamente rapportata anche in relazione alle previsioni dell'innalzamento del livello del mare e va quindi verificato quali altri progetti possono essere sviluppati per l'adattamento ai cambi climatici;
- 4) ad accelerare la realizzazione degli interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera, di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, necessari alla protezione dall'inquinamento dell'ambiente lagunare, anche attraverso il completamento delle opere di marginamento delle macroisole finalizzato alla messa in sicurezza dell'area;
- 5) ad adottare iniziative normative per estendere l'applicazione del cosiddetto « Art bonus » al comune di Venezia e agli altri territori ricompresi nella « legge speciale » per Venezia anche con riferimento ai beni ecclesiastici;
- 6) ad adottare iniziative per istituire nella città di Venezia un Centro internazionale sui cambiamenti climatici, per valorizzare il patrimonio di conoscenze maturate da soggetti pubblici e privati, che porti avanti studi e ricerche sui temi della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito della salvaguardia della città di Venezia, anche nel quadro del piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici di cui è importante e urgente completare l'elaborazione;
- 7) ad adottare iniziative per completare con urgenza il processo di digitalizzazione e pubblicizzazione dell'ingente patrimonio archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso le istituzioni dell'alta formazione artistica danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni, tutelandone i contenuti dalla vulnerabilità specifica dei singoli beni e del materiale ivi custodito, anche alla luce degli impegni recentemente assunti dal Governo con l'approvazione della risoluzione 8/00045, in data 23 ottobre 2019;
- 8) a predisporre con urgenza un piano straordinario di interventi espressamente finalizzato alla messa in sicurezza, alla tutela e alla conservazione del patrimonio culturale, storico, artistico, archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso tutte le istituzioni

- artistiche danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni;
- 9) acquisire elementi in ordine alle condizioni ambientali, nonché di sicurezza degli impianti di Gpl siti in località Val da Rio a Chioggia, al fine di verificare se le relative procedure di emergenza siano compatibili con la attuale localizzazione degli impianti;
- 10) a valutare la possibilità di assumere iniziative che stimolino la ripresa economica di Venezia sul modello delle zone economiche speciali.
- (1-00295) « Pellicani, Iliara Fontana, Moretto, Stumpo, Zolezzi, Braga, Fregolent, Epifani, Terzoni, Federico ».

MOZIONI FERRARI, MARIA TRIPODI ED ALTRI N. 1-00260, SILLI ED ALTRI N. 1-00290, MELONI ED ALTRI N. 1-00294 E PAGANI, GIOVANNI RUSSO, CARÈ, FORNARO ED ALTRI N. 1-00296 CONCERNENTI L'ACQUISTO DI VELIVOLI F35 NELL'AMBITO DELLA COOPERAZIONE NEL CAMPO AEROSPAZIALE E DELLA DIFESA TRA ITALIA E STATI UNITI D'AMERICA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

il nostro Paese si è impegnato con gli Stati Uniti ad acquistare progressivamente 90 velivoli F35 nelle due versioni A e B, rispettivamente in 60 e 30 esemplari;

all'acquisto dei predetti velivoli nel numero prefissato si lega lo sfruttamento della fabbrica di Cameri, dove non solo vengono prodotti gli F35 destinati all'Italia, ma ne sono assemblati anche per conto di altri Paesi, come l'Olanda. È inoltre previsto che a Cameri si svolga la manutenzione di tutti gli F35 venduti ai Paesi continentali dell'Europa;

sul regolare sviluppo della commessa alla *Lockheed* sono intervenute nel corso del tempo turbative che hanno generato incertezze e dubbi in merito alla tempistica e ai volumi delle forniture;

nel 2012 ebbe luogo una prima decurtazione del lotto complessivo dei velivoli da acquistare, ridotto dagli originari 131 a 90;

le incertezze che hanno contrassegnato recentemente il cammino della commessa degli F35 A e B destinati all'Aeronautica militare e alla Marina militare sono sfociate anche in episodi sconcertanti, come la morosità del nostro Paese nell'onorare nei tempi stabiliti alcune *tranche* dei pagamenti connessi agli acquisti;

la situazione d'incertezza sembra malauguratamente persistere, stando almeno a quanto riportano gli organi d'informazione, secondo i quali il Presidente del Consiglio dei ministri avrebbe recentemente confermato nel corso di un recente incontro bilaterale con il Segretario di Stato americano svoltosi a Roma l'intenzione del nostro Paese di perfezionare l'acquisto dell'intero lotto di 90 F35 previsto, salvo poi aprire alla rinegoziazione della transazione;

sarebbe inoltre ancora in corso di definizione la determinazione del numero di velivoli da acquistare nel prossimo triennio, mentre risultano tuttora in corso di consegna 28 apparecchi già comprati, che si aggiungono ai 13 già in linea;

la contraddizione tra le dichiarazioni recentemente attribuite al Presidente del Consiglio dei ministri sembra essere

riconducibile alla coesistenza di indirizzi politici divergenti in seno alla compagine di Governo, nella quale, accanto a coloro che desiderano la conferma alle attuali condizioni della commessa per gli F35, vi sono anche coloro che, invece, ne vorrebbero l'ulteriore decurtazione;

L'F35 A ha appena ottenuto la certificazione operativa Nato prevista per questo genere di velivoli, in coincidenza con il suo rischieramento in Nord Europa nel quadro di una delle missioni atlantiche di *Air policing* cui l'Italia aderisce;

una riduzione della commessa rischia di precludere all'Italia la piena valorizzazione dell'impianto di Cameri e, altresì, la possibilità di negoziare l'allargamento delle *partnership* industriali nel campo della difesa e dell'aerospazio tra il nostro Paese e gli Stati Uniti d'America,

impegna il Governo:

- 1) ad esprimere un univoco orientamento alla conferma della commessa concernente l'acquisto degli F35 A e B nei numeri e con la tempistica già concordati a livello bilaterale tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America;
- 2) a definire contestualmente in tempi rapidi gli acquisti del velivolo programmati per il prossimo triennio, mentre si completa la consegna del lotto da 28 unità in corso di produzione;
- 3) ad esplorare, contestualmente, la possibilità di allargare ulteriormente gli ambiti di cooperazione nel campo aerospaziale e della difesa tra le aziende *leader* italiane e i colossi americani del settore.

(1-00260) «Ferrari, Maria Tripodi, Molinari, Fantuz, Zicchieri, Toccalini, Boniardi, Castiello, Piccolo, Pretto, Formentini, Vito, Fascina, Dall'Osso, Gregorio Fontana, Perego Di Cremona, Ripani».

La Camera,

premessi che:

il programma che riguarda la costruzione degli F35 è fondamentale perché dimostra la capacità e l'importanza del connubio industria-difesa per lo sviluppo economico-occupazionale del nostro Paese. L'Italia si è impegnata con gli Stati Uniti per l'acquisizione di 90 velivoli F35. Si ricorda che l'F35 è un aereo di caccia di nuova generazione caratterizzato dalla capacità di raccogliere, elaborare e distribuire informazioni operative a tutte le forze impegnate in operazioni;

il programma di acquisto degli F35, di cui sono stati ridotti i costi di produzione e migliorata sensibilmente l'efficienza, è molto importante per la crescita dell'economia e dell'occupazione italiana. Pertanto, risulta necessario ed indispensabile continuare la produzione di F35 che rappresentano uno strumento militare di eccellenza e, come detto, rafforzano il sistema difesa-industria tanto importante per lo sviluppo economico del Paese;

durante l'audizione presso la Commissione difesa, il Ministro Guerini ha sottolineato che potenziare il settore industriale della difesa «costituisce una componente strategica della nostra sovranità nazionale poiché ci consente di non dipendere dalla tecnologia e dai prodotti esteri e pone l'Italia nel ristretto novero delle nazioni che, potendo vantare un settore industriale per la difesa di comprovata esperienza, può svolgere un ruolo da protagonista anche nell'ambito dei più importanti programmi internazionali»;

inoltre, sempre il Ministro della difesa ha indicato l'importanza dell'attuazione di una strategia industriale-tecnologica della difesa con la partecipazione delle altre amministrazioni interessate, dell'industria, dei centri di ricerca, delle università e degli operatori del settore;

diventa, quindi, indispensabile confermare il programma degli F35 e lo stesso Ministro ha recentemente chiarito che la sua posizione è chiara e decisa a favore

della conferma del programma F35. In sostanza il medesimo Ministro ha espresso un giudizio che in sintesi mette in luce l'importanza dei velivoli F35 realizzati da *Lockheed Martin*, perché servono alle Forze armate e consolidano la posizione italiana nel contesto euro-atlantico. Tra l'altro, il Ministro ha espresso l'importanza della realizzazione degli F35 e soprattutto della prosecuzione del citato programma per superare le preoccupazioni manifestate circa il sito di Cameri, dove operano con efficienza numerosi lavoratori specializzati in questo settore;

il programma sta andando molto bene, considerando anche le richieste che provengono da Paesi dell'Europa. La scelta manifestata dal Ministro della difesa è quella annunciata più volte di proseguire con coerenza con gli impegni assunti con gli Stati Uniti e attenzione nei confronti dei ritorni industriali ed occupazionali;

una riduzione della commessa pertanto può determinare una situazione di incertezza per lo stabilimento di Cameri (dove vengono realizzati parti di questi velivoli e assemblati quelli per il nostro Paese ed altri *partner* dell'Unione europea che li hanno acquistati) e possibili ricadute negative sull'eventuale allargamento di intese industriali nel campo della difesa per il nostro Paese. Tra l'altro, il sito di Cameri rappresenta un'eccellenza con un'occupazione altamente specializzata;

è opportuno chiarire pertanto le effettive intenzioni del Governo in merito alla prosecuzione del programma di acquisto degli F35, in modo che si possano conoscere con esattezza le reali intenzioni circa il medesimo programma tanto importante per l'interesse nazionale del Paese, considerando anche gli indubbi vantaggi industriali, tecnologici ed occupazionali;

il programma di costruzione degli F35 è decisamente da implementare, soprattutto in una prospettiva futura per rafforzare l'alleanza italiana con gli Stati Uniti e, soprattutto, non venire meno agli

impegni presi, in funzione anche di future collaborazioni con i medesimi Stati Uniti;

quindi, è necessario assicurare, con risorse economiche adeguate, l'efficacia e l'efficienza dello strumento militare e la partecipazione dell'Italia al programma F35 risponde a tali necessità. Inoltre, come detto, garantire l'impegno con gli Stati Uniti dimostra l'affidabilità italiana da un punto di vista politico-strategico,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative dirette a confermare l'acquisto degli F35 per proseguire con gli impegni assunti nei confronti degli Stati Uniti e per potenziare lo sviluppo di un settore strategico dell'economia del Paese;
- 2) a garantire lo sviluppo del programma di acquisizione degli F35, ponendo particolare attenzione al ruolo attivo dell'Italia nel contesto internazionale in questo importante settore;
- 3) a fugare tutti i dubbi circa eventuali ipotesi di rinegoziazione degli accordi assunti con gli Stati Uniti per il programma F35 per rafforzare i rapporti con i medesimi Stati Uniti e per riaffermare la credibilità italiana nel contesto internazionale.

(1-00290) « Silli, Benigni, Gagliardi, Pedrazzini, Sorte, Schullian ».

La Camera,

premesso che:

il programma *Joint Strike Fighter* (JSF) è stato avviato negli Stati Uniti nella prima metà degli anni '90, nell'ambito del progetto *Joint Advanced Strike Technology* (JAST), e prevedeva lo sviluppo di un aereo da combattimento di nuova generazione, che fosse in grado di combinare la capacità di un lungo periodo di impiego con la possibilità di sostituire, con un unico aereo in più versioni, un'ampia

gamma di velivoli della flotta militare statunitense, compresi quelli a decollo verticale;

il programma *Joint Strike Fighter* (JSF) si svolge nell'ambito di una cooperazione internazionale tra diversi Paesi, tra cui Stati Uniti, Regno Unito, Italia, Paesi Bassi, Canada, Turchia, Australia, Norvegia, Danimarca e Giappone;

l'Italia ha aderito al programma già dalla fine del 1998, quando con il Governo D'Alema è stato firmato il *Memorandum of agreement* per la fase concettuale dimostrativa ed è *partner* di secondo livello, insieme all'Olanda, con una quota d'investimento totale pari a quasi il 4 per cento;

in attuazione del programma *Joint Strike Fighter* (JSF), è stato sviluppato un velivolo caccia multiruolo di quinta generazione con spiccate caratteristiche di bassa osservabilità da parte dei sistemi radar (*stealth*) e di interconnessione di tutti i sistemi di comunicazione, informazione e scambio dati (*net-centriche*);

l'*F35 Lightning II*, prodotto in tre versioni, è destinato a sostituire circa 250 velivoli attualmente impiegati dalle Forze armate italiane, la cui dismissione è inevitabile per obsolescenza e limiti strutturali;

nell'aprile del 2009 le Commissioni difesa della Camera e del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di programma predisposto dal Governo *pro tempore* in ordine all'acquisto di 131 velivoli F35, alla realizzazione, presso l'aeroporto militare di Cameri (Novara), di una linea di assemblaggio finale e di verifica (Facò) per i velivoli destinati principalmente ai Paesi europei e all'adeguamento di siti individuati per ospitare i nuovi assetti, al costo complessivo stimato di 12,9 miliardi di euro, spalmati fino al 2026;

il 15 febbraio 2012, il Ministro della difesa *pro tempore*, ammiraglio Di Paola, nell'illustrare alle Commissioni difesa della Camera e del Senato le linee di indirizzo per la revisione dello strumento militare, ha annunciato un ridimensionamento del programma: «l'esame fatto a

livello tecnico e operativo porta a ritenere come perseguibile, da un punto di vista operativo e di sostenibilità, un obiettivo programmatico dell'ordine di 90 velivoli (con una riduzione di circa 40 velivoli, pari a un terzo del programma), una riduzione importante che, tuttavia, salvaguarda anche la realtà industriale e che, quindi, rappresenta una riduzione significativa coerente con l'esigenza di oculata revisione della spesa »;

in quella sede è stata confermata la necessità di proseguire nel programma e questa è stata posta in relazione con la necessità di sostituire tre linee di velivoli, i Tornado, gli Amx e gli Av-8 B che, nell'arco dei prossimi 10 anni, usciranno progressivamente dalla linea operativa per vetustà;

il programma *Joint Strike Fighter* (JSF) offre all'industria italiana un ritorno tecnologico e occupazionale di significativo valore: dal punto di vista industriale, l'*F35* vede protagoniste le maggiori aziende del settore aeronautica (*Alenia aeronautica* e *Avio*, solo per citarne alcune) e sosterrà la produzione dell'industria aeronautica italiana per i prossimi anni, mentre l'indotto include sia grandi aziende, sia piccole e medie imprese in numerose regioni;

sotto il profilo industriale e occupazionale, un importante ritorno è legato alla citata *Final assembly and check out* (Facò) di Cameri: un'indiscussa realtà industriale le cui cellule assemblate e le ali prodotte – quasi 50 all'anno – ne hanno ampiamente riconosciuto in campo internazionale la qualità produttiva, che proseguirà per almeno 40 anni; la Facò sta assicurando il lavoro già ora a più di 2.700 persone direttamente e a svariate migliaia con l'indotto;

i mutamenti del quadro geopolitico globale, in cui alla relativa stabilità dell'area atlantica corrisponde la crescente instabilità di aree di rilevante interesse strategico in Asia, Africa e anche nell'area dell'Est europeo, uniti ad una significativa riduzione della presenza militare statunitense in Europa, impongono nuove e cre-

scenti responsabilità al sistema di difesa, che è chiamato a potenziare la propria autonomia ed efficienza operativa all'interno delle severe compatibilità dettate dagli obiettivi di finanza pubblica;

in questo quadro, la modernizzazione in essere della componente aerotattica costituisce un'esigenza obiettiva ed irrinunciabile del sistema di difesa euroatlantica, nell'ambito della quale gli F35 rappresentano una capacità strategica che, qualora si decidesse di rinunciare a continuare alla sua messa a punto e produzione, sarebbe impossibile riacquisire;

la lungimirante decisione nazionale di partecipare al programma è oggi chiaramente evidente da fatti concreti, uno fra tutti la recente attività di *Air policing* della Nato svolta in Islanda, citata orgogliosamente anche ai più alti livelli istituzionali, che ha dimostrato la crescita professionale nel settore operativo, tecnico e logistico dell'Aeronautica militare e ha visto l'Italia prima nazione dei Paesi europei ad impiegare una cellula F35 per la difesa dello spazio aereo di responsabilità del Patto atlantico;

l'abbandono o finanche un rallentamento acquisitivo del programma *Joint Strike Fighter* (JSF) comporterebbe in sintesi delle conseguenze gravissime sotto il profilo occupazionale, sotto il profilo dell'ammmodernamento degli strumenti militari italiani, sotto il profilo addestrativo di equipaggi che sono già orientati alla digitalizzazione e alla 5ª generazione, ma anche danni economici diretti, avendo l'Italia già investito risorse ingenti nella sua attuazione, e indiretti, con riferimento ai citati benefici per le aziende italiane coinvolte;

per quanto infine attiene alle presenti criticità in ordine ai costi di produzione, quanto affermato già nel 2014 dal Sottosegretario alla difesa *pro tempore* americano Kendall, nel corso di un'audizione al Congresso — che ha dichiarato che i costi per aeromobile si stanno riducendo — corrisponde al vero poiché, già oggi, il costo di ogni cellula è inferiore a 80 milioni di dollari,

impegna il Governo:

- 1) a rispettare senza ulteriori indugi gli impegni internazionali assunti in ordine alla realizzazione completa del programma *Joint Strike Fighter* (JSF), al fine di tutelare sia l'aumento della produzione industriale nazionale ad essa connesso ed i conseguenti effetti positivi sui livelli occupazionali, sia l'impegno finanziario sin qui sostenuto, sia la crescita addestrativa ed operativa dello strumento militare a tutela degli interessi nazionali;
- 2) ad assumere iniziative per proseguire, in costante raccordo con i competenti organi parlamentari, nell'esecuzione dell'attuazione del programma, nonché, in un quadro più generale, nel rafforzamento di una cooperazione nel campo aerospaziale della difesa con gli Stati Uniti d'America che sia adeguata alle sfide emergenti, quali la *cybersecurity*, la digitalizzazione operativa e la ricerca informativa di nicchia;
- 3) a continuare a sostenere il ruolo dell'Italia, in sede internazionale, in qualità di protagonista e in qualità di *partner* strategico nella ricerca, nell'individuazione e nello sviluppo delle potenzialità innovative tecnologiche prodotte dall'industria aerospaziale nazionale e della difesa.

(1-00294) « Meloni, Lollobrigida, Deidda, Ferro, Galantino, Acquaroli, Baldini, Bellucci, Bignami, Bucalo, Butti, Caiata, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Luca De Carlo, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Foti, Frassinetti, Gemmato, Lucaselli, Mantovani, Maschio, Mollicone, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Silvestroni, Trancassini, Varchi, Zucconi ».

La Camera,

premessi che:

la componente aerea necessita di mezzi e risorse per poter garantire la difesa dello spazio aereo del Paese e per continuare ad assicurare il nostro contributo alla sicurezza e alla stabilità internazionale;

il conseguente programma per l'acquisizione di un velivolo multiruolo di quinta generazione, identificato nel caccia F35 della Lockheed Martin è molto impegnativo sia sul piano finanziario che industriale e per questa sua natura si sviluppa su tempi lunghi, oggetto di costante verifica e valutazione;

infatti, il programma si sviluppa in diverse fasi, da quella iniziale concettuale fino alle ultime che riguardano l'acquisto del sistema che avviene attraverso dei lotti, oggetto di specifici contratti;

l'Italia aderisce al Programma JSF nel 1996, con il Ministro della difesa Andreatta, limitatamente alla fase iniziale « Concettuale dimostrativa », ratificata con la firma di un « *Memorandum of Agreement* » (MoA) in data 23 dicembre 1998;

conferma l'adesione al programma relativamente alla fase di « Sviluppo e Dimostrazione del sistema » nel giugno del 2002, approvandone la fase di acquisizione e di realizzazione dell'associata linea FACO di Cameri nel 2009;

attraverso una serie di relazioni diplomatiche ad alto livello l'Italia chiede con insistenza che almeno una parte del processo produttivo possa svolgersi nel nostro Paese e nel 2009 si decide per la costruzione di uno stabilimento a Cameri per l'assemblaggio di velivoli e nel momento in cui la Lockheed Martin da avvio alla fase produttiva l'Italia, si dichiara interessata all'acquisto indicativamente di 131 velivoli;

questo numero viene successivamente ridotto a 90 unità con una decisione presa dal Governo Monti;

si tratta di decisioni che attengono, comunque ad accordi internazionali, di cui viene informato il Parlamento;

sull'argomento si ricorda, tra l'altro, l'approvazione in aula Camera nel mese di settembre 2014 delle mozioni 1-00586 (Onorevole Scanu ed altri), 1-00578 (Onorevole Causin ed altri), 1-00590 (Onorevole Cicchitto ed altri) e 1-00593 (Onorevole Brunetta ed altri);

dal momento dell'avvio della fase di produzione, fino a tutt'oggi, il programma Joint Strike Fighter è stato oggetto di richieste di modifiche, revisioni e aggiustamenti da parte di tutti i *partner* coinvolti, *in primis* dai committenti degli stessi Stati Uniti;

infatti nonostante gli F-35 siano già in servizio e abbiano condotto missioni operative, sia negli Stati Uniti che all'estero, il Dipartimento della Difesa americano ha deciso di rinviare la produzione a pieno regime degli F-35 da ultimo prevista per la fine di quest'anno, al gennaio del 2021;

in questo quadro il nostro Paese è parte di un programma complesso, che si definisce con gradualità nei modi e nei tempi, affrontando sfide tecnologiche che comportano costi aggiuntivi e problemi di difficile individuazione preventiva, senza rinunciare alle proprie valutazioni autonome, sollevando quando necessario richieste in difesa dell'interesse nazionale che nel caso specifico è quello di un committente;

l'attuale fase si sviluppa attraverso una serie di ordinativi decisi per lotti successivi, per esigenze dei committenti ma anche della casa produttrice. Si tratta di decisioni che attengono, comunque ad accordi rinegoziabili senza incorrere in penali se non l'obbligazione che sorge alla stipula del singolo lotto;

al ruolo di *partner* di primo piano che garantisce lo stabilimento di Cameri realizzato a spese dell'Italia e utilizzato in regime di accordo con Lockheed Martin corrisponde una maggiore attenzione alle

esigenze italiane anche in termini di ricadute industriali e livelli occupazionali che si concretizzeranno durante tutto il ciclo di vita del velivolo;

a oggi risultano contrattualizzati 28 aerei ed un costo totale sostenuto per il programma fino ad ora di circa 7 miliardi di euro con la conclusione della fase iniziale denominata LRIP e l'inizio per il 2021 di una nuova fase a pieno rateo di produzione secondo il profilo di acquisizione cosiddetto 2017, comunicato all'Ufficio internazionale di programma nel mese di aprile 2017,

impegna il Governo:

- 1) a valutare le future fasi del programma, del quale l'Italia è parte, tenendo conto dei mutamenti del contesto geopolitico, delle nuove tecnologie che si stanno affacciando, dei costi che si profilano, degli impegni internazionali assunti dall'Italia, della tutela e delle opportunità dell'industria italiana del comparto difesa e dell'occupazione, al fine dell'accrescimento del *know-how* nazionale, dell'accesso alla tecnologia straniera e delle risorse disponibili;
- 2) a valutare, attraverso le unità già in forze presso i reparti operativi, la piena rispondenza dei velivoli ai requisiti tecnici, operativi e di sicurezza delle Forze armate;
- 3) a continuare nella valorizzazione degli investimenti già effettuati nella FACO (*Final Assembly and Check Out*) di Cameri e della sua competitività quale polo produttivo e logistico internazionale, allargando ulteriormente gli ambiti di cooperazione internazionale nel campo aerospaziale e della difesa al fine di massimizzare i ritorni economici, occupazionali e tecnologici;
- 4) a riferire periodicamente al Parlamento delle evoluzioni del programma.

(1-00296) « Pagani, Giovanni Russo, Carè, Fornaro, Aresta, Enrico Borghi, Corda, Del Monaco,

D'Uva, De Menech, Ermellino, Frusone, Frailis, Giarrizzo, Gubitosa, Iorio, Iovino, Losacco, Lotti, Misiti, Piazzese, Portas, Rizzo, Roberto Rossini ».

La Camera,

premessi che:

la componente aerea necessita di mezzi e risorse per poter garantire la difesa dello spazio aereo del Paese e per continuare ad assicurare il nostro contributo alla sicurezza e alla stabilità internazionale;

il conseguente programma per l'acquisizione di un velivolo multiruolo di quinta generazione, identificato nel caccia F35 della Lockheed Martin è molto impegnativo sia sul piano finanziario che industriale e per questa sua natura si sviluppa su tempi lunghi, oggetto di costante verifica e valutazione;

infatti, il programma si sviluppa in diverse fasi, da quella iniziale concettuale fino alle ultime che riguardano l'acquisto del sistema che avviene attraverso dei lotti, oggetto di specifici contratti;

l'Italia aderisce al Programma JSF nel 1996, con il Ministro della difesa Andreatta, limitatamente alla fase iniziale « Concettuale dimostrativa », ratificata con la firma di un « *Memorandum of Agreement* » (MoA) in data 23 dicembre 1998;

conferma l'adesione al programma relativamente alla fase di « Sviluppo e Dimostrazione del sistema » nel giugno del 2002, approvandone la fase di acquisizione e di realizzazione dell'associata linea FACO di Cameri nel 2009;

attraverso una serie di relazioni diplomatiche ad alto livello l'Italia chiede con insistenza che almeno una parte del processo produttivo possa svolgersi nel nostro Paese e nel 2009 si decide per la costruzione di uno stabilimento a Cameri per l'assemblaggio di velivoli e nel mo-

mento in cui la Lockheed Martin da avvio alla fase produttiva l'Italia, si dichiara interessata all'acquisto indicativamente di 131 velivoli;

questo numero viene successivamente ridotto a 90 unità con una decisione presa dal Governo Monti;

si tratta di decisioni che attengono, comunque ad accordi internazionali, di cui viene informato il Parlamento;

sull'argomento si ricorda, tra l'altro, l'approvazione in aula Camera nel mese di settembre 2014 delle mozioni 1-00586 (Onorevole Scanu ed altri), 1-00578 (Onorevole Causin ed altri), 1-00590 (Onorevole Cicchitto ed altri) e 1-00593 (Onorevole Brunetta ed altri);

dal momento dell'avvio della fase di produzione, fino a tutt'oggi, il programma Joint Strike Fighter è stato oggetto di richieste di modifiche, revisioni e aggiustamenti da parte di tutti i *partner* coinvolti, *in primis* dai committenti degli stessi Stati Uniti;

infatti nonostante gli F-35 siano già in servizio e abbiano condotto missioni operative, sia negli Stati Uniti che all'estero, il Dipartimento della Difesa americano ha deciso di rinviare la produzione a pieno regime degli F-35 da ultimo prevista per la fine di quest'anno, al gennaio del 2021;

in questo quadro il nostro Paese è parte di un programma complesso, che si definisce con gradualità nei modi e nei tempi, affrontando sfide tecnologiche che comportano costi aggiuntivi e problemi di difficile individuazione preventiva, senza rinunciare alle proprie valutazioni autonome, sollevando quando necessario richieste in difesa dell'interesse nazionale che nel caso specifico è quello di un committente;

L'attuale fase si sviluppa attraverso una serie di ordinativi decisi per lotti successivi, per esigenze dei committenti ma anche della casa produttrice. Si tratta di decisioni che attengono, comunque ad

accordi rinegoziabili senza incorrere in penali se non l'obbligazione che sorge alla stipula del singolo lotto;

al ruolo di *partner* di primo piano che garantisce lo stabilimento di Cameri realizzato a spese dell'Italia e utilizzato in regime di accordo con Lockheed Martin corrisponde una maggiore attenzione alle esigenze italiane anche in termini di ricadute industriali e livelli occupazionali che si concretizzeranno durante tutto il ciclo di vita del velivolo;

a oggi risultano contrattualizzati 28 aerei ed un costo totale sostenuto per il programma fino ad ora di circa 7 miliardi di euro con la conclusione della fase iniziale denominata LRIP e l'inizio per il 2021 di una nuova fase a pieno rateo di produzione secondo il profilo di acquisizione cosiddetto 2017, comunicato all'Ufficio internazionale di programma nel mese di aprile 2017,

impegna il Governo:

- 1) a valutare le future fasi del programma tenendo conto dei mutamenti del contesto geopolitico, delle nuove tecnologie che si stanno affacciando, dei costi che si profilano, degli impegni internazionali assunti dall'Italia, delle esigenze di contenimento della spesa pubblica, della tutela e delle opportunità dell'industria italiana del comparto difesa e dell'occupazione, al fine dell'accrescimento del *know-how* nazionale, dell'accesso alla tecnologia straniera e delle risorse disponibili;
- 2) a valutare, attraverso le unità già in forze presso i reparti operativi, la piena rispondenza dei velivoli ai requisiti tecnici, operativi e di sicurezza delle Forze armate;
- 3) a continuare nella valorizzazione degli investimenti già effettuati nella FACO (*Final Assembly and Check Out*) di Cameri e della sua competitività quale polo produttivo e logistico internazionale, allargando ulteriormente gli ambiti di cooperazione internazionale nel

campo aerospaziale e della difesa al fine di massimizzare i ritorni economici, occupazionali e tecnologici;

4) a riferire periodicamente al Parlamento delle evoluzioni del programma.

(1-00296) (*Testo modificato nel corso della seduta*) « Pagani, Giovanni

Russo, Carè, Fornaro, Aresta, Enrico Borghi, Corda, Del Monaco, D'Uva, De Menech, Ermellino, Frusone, Frailis, Giarrizzo, Gubitosa, Iorio, Iovino, Losacco, Lotti, Misiti, Piazzese, Portas, Rizzo, Roberto Rossini ».

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.



18ALA0083340