

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE **ROSSELLA MURONI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione, in videoconferenza, del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani:	
Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3	Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3, 5, 8, 9
INDAGINE CONOSCITIVA NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLE PROPOSTE DI LEGGE C. 1428 PELLICANI, 2358 BAZZARO E 2907 BRUNETTA, RECANTI « MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA LEGISLAZIONE SPECIALE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA »		Miani Massimo, <i>Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova</i>	3, 6
		Pellicani Nicola (PD)	5, 8, 9
		Zarotti Giovanni, <i>Direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova</i>	5, 7, 8, 9
		Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di SNPA-Ispra:	
		Muroni Rossella, <i>presidente</i>	10, 12, 13

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

	PAG.		PAG.
Ferla Maurizio, <i>responsabile del Centro Nazionale per la caratterizzazione ambientale e la protezione della fascia costiera, la climatologia marina e l'oceanografia operativa</i>	12, 13	<i>ALLEGATI:</i>	
		<i>Allegato 1: Documentazione depositata dai rappresentanti del Consorzio Venezia Nuova</i>	14
Pellicani Nicola (PD)	13		
Siclari Maria, <i>direttrice generale di ISPRA</i>	10, 12	<i>Allegato 2: Documentazione depositata dai rappresentanti di SNPA-Ispra</i>	26

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
ROSSELLA MURONI

La seduta comincia alle 11.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani, accompagnato da Giovanni Zarotti, direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova, in sede di indagine conoscitiva deliberata nell'ambito dell'esame delle proposte di legge C. 1428 Pellicani, C. 2358 Brunetta e C. 2907 Bazzaro recanti « Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ».

Ricordo che anche ai nostri ospiti è stato inviato un questionario per orientare il loro contributo ai lavori della Commissione.

Ringrazio il Commissario Massimo Miani per aver accolto l'invito della Commissione e gli cedo quindi la parola per lo svolgimento della relazione.

Abbiamo mezz'ora di tempo, quindi vi dedicherei in questa prima fase una decina di minuti in modo che se poi ci fossero interlocuzioni necessarie potremmo avere

uno scambio. Cedo quindi la parola al dottor Massimo Miani.

MASSIMO MIANI, *Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova*. Buongiorno, grazie per l'opportunità che mi date di relazionare sul lavoro svolto in questo anno e mezzo dalla mia nomina. Noi abbiamo depositato un documento che risponde alle domande del questionario, abbiamo saltato l'ultima domanda che integreremo nei prossimi giorni, perché pensavamo non fosse rivolta al Consorzio.

Volevo riepilogare un po' il lavoro che ho svolto, concentrandomi ovviamente sul tema MOSE e sul tema Consorzio Venezia Nuova. Io sono stato nominato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti il 19 novembre del 2020 come commissario liquidatore e, come ben sapete, la norma — che era il cosiddetto « decreto agosto » — prevedeva appunto questa figura che aveva il compito di concludere i lavori relativi all'opera MOSE e le opere complementari per poi liquidare il Consorzio. Sin da subito mi sono reso conto di una situazione deficitaria importante nel Consorzio, tanto che dopo pochi giorni dalla nomina sono tornato al Ministero facendo presente che avrei quantificato in maniera puntuale il deficit, ma preannunciavo che il Consorzio in quel momento non era liquidabile, perché i debiti e il deficit erano ingenti.

Questo lavoro puntuale l'ho fatto nei mesi successivi e alla fine ho ricostruito una situazione debitoria superiore a 300 milioni di euro e un attivo minimo, oltretutto con anche circa 550 milioni di contenziosi passivi e con tutti gli ultimi bilanci impugnati da gran parte delle imprese consorziate evidentemente per il tema della copertura delle perdite che era stata rivolta a loro, in quanto soggetti illimitatamente e solidalmente responsabili.

Da lì, dopo un primo percorso nel quale si è cercato di vedere come risolvere questa situazione – eravamo ancora con la Ministra De Micheli, nel Governo Conte – non trovandosi una soluzione, in quanto il Consorzio in qualità di soggetto privato non poteva ricevere sostanzialmente contribuzioni perché questo poteva configurare un aiuto di Stato – ho avviato le procedure previste dalla norma fallimentare, partendo da quella più *soft*, che è la procedura di ristrutturazione del debito di cui all'articolo 182-*bis* della legge fallimentare, offrendo ai creditori una percentuale che inizialmente si attestava intorno al 30 per cento che poi nella fase successiva è aumentata al 60 per cento grazie al recupero di alcuni crediti che il Consorzio aveva nei confronti del Provveditorato.

Questa proposta non è stata accettata dai creditori, molti dei quali avevano vinto delle gare pubbliche e quindi ritenevano giustamente di dovere essere pagati al cento per cento, e quindi ai primi di agosto, ho presentato una domanda di concordato preventivo prima per il Consorzio Venezia Nuova e poi per Comar Scarl, che è un'altra società che svolge tutte le attività relative agli impianti, che sono le attività più importanti che ci sono in questo momento per concludere l'opera.

Di lì c'è stato un lungo percorso di trattative con i creditori, di colloqui, anche con il Provveditorato, e alla fine siamo riusciti a presentare un piano di ristrutturazione, attestato ex articolo 67 della legge fallimentare, che si fondava su alcuni accordi con i creditori, i quali rinunciavano, sostanzialmente, a circa 350 milioni di riserve che erano state prodotte in tutti gli anni. Questo mi ha consentito poi, con le rinunce in mano, di fare valutare queste riserve dal Provveditorato e incassare circa 68 milioni di riserve che erano dovute. Ciò ha portato liquidità per quasi 70 milioni.

Poi abbiamo chiuso tutti i contenziosi. C'erano 550 milioni di contenziosi. Ovviamente in questi contenziosi erano compresi anche i temi delle riserve. Abbiamo chiuso contenziosi costosi e rischiosi e abbiamo definito, anche con il Provveditorato, il tema delle somme provvisoriamente rico-

nosciute. È stata fatta da una commissione un'analisi sui lavori riferiti a queste somme, per capire quanti erano dovuti a vizi dell'opera e quanti erano invece migliorie dell'opera. Alla fine di tutto questo siamo riusciti a definire un piano che non ha ancora il suo equilibrio totale, perché c'è ancora un disequilibrio di circa una settantina di milioni, comprensivo di tutti i fondi rischi, ma che prevede che le consorziate andranno a ripianare questa differenza attraverso una contribuzione pari al 25 per cento dei nuovi lavori che andranno a fare nei prossimi anni.

Quindi sostanzialmente questa operazione riporta in equilibrio il Consorzio, tanto che a fine febbraio abbiamo presentato in tribunale questo piano attestato e a metà marzo il tribunale ha dichiarato chiusa la procedura di concordato.

Abbiamo, con fatica, ripreso i lavori che oggi stanno ricominciando a pieno ritmo. Con fatica perché stare fermi un anno e mezzo ha rappresentato un blocco – assolutamente necessario, perché il Consorzio era, a mio modo di vedere, sull'orlo del fallimento, e i numeri che vi sto dando lo dicono in maniera chiara – che aveva indotto le imprese a spostare le loro maestranze su altri cantieri.

Abbiamo quindi dovuto riprendere tutto in mano, rifare degli atti aggiuntivi, abbiamo avuto il tema dell'aumento prezzi che ha complicato ulteriormente le cose, ma mi sento di dire che in questo momento i lavori sono ripartiti e riteniamo di potere concludere l'opera MOSE entro la fine del prossimo anno.

Per le opere complementari del cosiddetto « Piano Europa » invece ci sarà bisogno di un po' più di tempo, ma riteniamo di poterle concludere nel 2025. A quel punto il Consorzio dovrà essere liquidato, come previsto dalla norma, ci sono 18 mesi per la liquidazione, però direi che se non ci sono eventi in questi anni, la liquidazione potrà essere molto più veloce, perché di fatto gran parte dei problemi sono stati risolti in questa fase di accordo propedeutico alla presentazione del piano.

L'accordo prevede, inoltre, altre due cose importanti.

La prima è che la società Comar confluirà all'interno del Consorzio, e quindi verrà chiusa prima e i lavoratori, con i relativi contratti in essere, verranno trasferiti al Consorzio. Questo è un passaggio importante perché Comar non ha nessun tipo di autonomia in questo momento per quanto riguarda la propria gestione, tanto che in questo anno l'abbiamo dovuta sostenere anche nell'ambito del Piano. Il Consorzio si è accollato i debiti che Comar aveva nei confronti delle imprese impiantistiche, questo per il fatto che comunque i contratti che erano stati stipulati dagli amministratori straordinari precedenti erano sempre a doppia firma Consorzio-Comar.

L'altra cosa importante è che negli accordi è stato stabilito che le grandi imprese che avevano lavorato all'opera, negli anni Novanta e Duemila, usciranno dal Consorzio: gli accordi prevedono che non avranno più assegnazioni di lavori, già non lavoravano da qualche anno, e usciranno dal Consorzio, procedura che stiamo portando avanti proprio in questi giorni, perché prevede l'assenso degli altri consorziati che abbiamo già ottenuto e poi l'assenso anche del Provveditorato.

Questo è in sintesi un quadro complessivo di un lavoro molto impegnativo portato avanti in questi anni che ha fatto sì che oggi siamo in una situazione nettamente diversa da quello che ho trovato quando sono arrivato nel novembre del 2020. Mi fermerei qui per rispondere alle domande.

PRESIDENTE. Grazie dottor Miani. Non so se il direttore Zarotti vuole aggiungere qualcosa.

GIOVANNI ZAROTTI, direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova. Semmai un cenno, appunto, sulla ripresa dei lavori. Noi siamo in questo momento, come ha detto il dottor Miani, già in una fase di avvenuto riavvio dei cantieri, di una progressiva ulteriore integrazione delle maestranze, con l'obiettivo di rispettare le tempistiche che sono quelle del cronoprogramma che era allegato al settimo atto, e che è stato aggiornato il mese scorso dalla Commissaria straordinaria Spitz, e preve-

dendo quindi la data effettiva di riavvio di questo cronoprogramma con le date sostanziali che il dottor Miani ha già accennato.

Oltre all'attività di completamento del MOSE, è altrettanto importante la prevista fase di avviamento, quindi quella fase di provvisoria gestione e provvisoria manutenzione dell'opera che si affianca alle attività conclusive dell'opera stesso, questo a integrazione.

PRESIDENTE. Grazie direttore. Ha chiesto la parola il collega Pellicani. Prego onorevole Pellicani.

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente. Ringrazio il dottor Miani per l'introduzione, e volevo fare alcune domande. Intanto ricordiamo che il Consorzio Venezia Nuova è stato istituito dalla seconda legge speciale del 1984, quindi è una storia quarantennale ormai che va avanti da tempo.

Il dottor Miani faceva presente la situazione che ha subito trovato subito, quando si è insediato nel novembre del 2020, una situazione che probabilmente era già presente: il Consorzio è stato commissariato, mi pare, la prima volta nel gennaio del 2015, all'indomani dello scandalo del MOSE; quindi ci sono stati circa sei anni di commissariamento precedente, in cui questa situazione probabilmente doveva già emergere, ma non è emersa con chiarezza.

Un'altra questione che volevo precisare è relativa all'avvio dei lavori, perché continuano a esserci un po' di polemiche su questo, soprattutto sulla stampa locale. I lavori sono partiti e ora sono vicini al cento per cento alle bocche di porto oppure i cantieri ancora sono in corso di avviamento, per i problemi citati prima e che già erano emersi nelle settimane precedenti, relativi alla necessità di reperire le maestranze che le imprese avevano impiegato in altre opere?

Poi, è da ricordare anche che nel novembre del 2021 erano stati sbloccati 538 milioni necessari per il completamento dell'opera e per il finanziamento del Piano Europa. Volevo capire qual è la percentuale — se già è stata stabilita — di risorse da

destinare al Piano Europa, confermate anche nelle audizioni precedenti dalla dottoressa Bramezza e dall'architetto Spitz, della cui quantità però non abbiamo ancora contezza.

Poi, apprendo con piacere il fatto che conferma anche lei che il 31 dicembre dell'anno prossimo i cantieri dovrebbero essere conclusi. Volevo sapere se sarà confermata nell'ambito della ripartenza, della riassegnazione - mi pare sia avvenuta la ripartizione fatta per quote delle varie imprese che aderiscono al Consorzio - la direzione dei lavori alla società Thetis, che è una società controllata dal Consorzio Venezia Nuova. Mi pare sia emerso che non è ancora stato rinnovato il contratto.

Un'altra questione: volevo chiederle se sono risolti definitivamente - mi pare lo abbia già detto, ma meglio precisarlo - i contenziosi con tutte le imprese del Consorzio.

Vorrei una precisazione anche sui lavori nell'insula della Marciana e sulle barriere per proteggere la basilica, che mi pare siano partiti proprio in questi giorni. Perché sappiamo che Piazza San Marco va sotto già a 80 centimetri, mentre per convenzione mi pare il Comitato abbia stabilito che a regime il MOSE entri in funzione a 110 centimetri, anche se adesso nella fase di avviamento scatta a 130, quando il 50 per cento circa della città però va sotto a 130 centimetri.

Intanto mi fermo qua, poi magari preciso qualcosa altro.

MASSIMO MIANI, *Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova*. Inizio, poi magari sul tema dei lavori faccio integrare la risposta dall'ingegnere Zarotti.

Allora la prima domanda era sulla situazione che ho trovato e se poteva essere risolta prima, se si è generata negli anni degli amministratori straordinari. Sicuramente gran parte di questi debiti, che poi in parte sono stati pagati, sono riferibili a periodi precedenti alla gestione degli amministratori straordinari. Faccio degli esempi: gli accertamenti fiscali, che hanno riguardato un tema di false fatturazioni riferibili agli anni precedenti al 2014, sono stati definiti dagli amministratori straordi-

nari e il Consorzio ha pagato 25 milioni di euro. Tutto il tema relativo ai ripristini e quindi ai vizi dell'opera evidentemente era riferibile a periodi pregressi.

La cosa che mi sento di dire è che, senza ovviamente voler giudicare il lavoro degli altri, secondo me il Consorzio doveva essere fermato prima, in quanto soggetto privato, e questo penso sia il punto dirimente; è un soggetto privato concessionario di un'opera pubblica, ma è un soggetto privato. Quando sono arrivato la prima cosa che ho chiesto è stato un parere sulla fallibilità del Consorzio, perché questo evidentemente era per me un passaggio dirimente. E la risposta che mi è stata data era che il Consorzio era un soggetto fallibile, e questo è confermato anche dal fatto che poi abbiamo avuto accesso a procedure previste dalla legge fallimentare per i soggetti privati.

Negli anni la situazione si è aggravata perché i costi relativi alla gestione del Consorzio, gravati ulteriormente da questi costi straordinari riferibili agli anni precedenti, che comunque rimanevano a carico del Consorzio - ad esempio quei 25 milioni sono rimasti a carico del Consorzio, non sono stati ovviamente rimborsati - hanno portato a una situazione che ritengo siamo riusciti a recuperare veramente per i capelli.

Questo ha quindi comportato, purtroppo, un periodo di fermo, come dicevo prima, di un anno e mezzo, perché questa è stata un po' la conseguenza. La fortuna è che siamo riusciti a risolvere la situazione. Se fosse stata affrontata prima, probabilmente oggi saremmo un po' più avanti con i lavori.

I lavori sono ripartiti, i 538 milioni sono all'interno del settimo atto aggiuntivo, adesso dovremo però fare l'atto attuativo, perché quella parte di lavori non è ancora iniziata.

Poi, adesso farò dire all'ingegnere Zarotti la ripartizione tra Piano Europa e lavori di completamento degli impianti del MOSE, anche se, come sapete, c'è comunque la possibilità di riparametrare fino al 20 per cento la ripartizione, appunto, tra lavori MOSE e lavori extra MOSE. Lascio questo all'ingegnere Zarotti che sicuramente darà delle spiegazioni più puntuali.

Vado sugli altri temi, a esempio il tema di Thetis, e quindi il tema della direzione dei lavori. L'accordo che abbiamo fatto con Thetis, nell'ambito degli accordi generali, e che ha previsto uno stralcio anche dei debiti che il Consorzio aveva con Thetis, prevedeva che fosse confermata la direzione lavori in capo a Thetis. Il contratto è già stato discusso tra le parti. Ritengo che a breve questo contratto verrà firmato, anche in esecuzione dell'accordo che avevamo fatto, ma anche in considerazione del fatto che Thetis, come diceva l'onorevole Pellicani, è una società controllata dal Consorzio Venezia Nuova.

Qui mi ricollego a un tema - perché evidentemente quando si parla di Thetis, di Comar, quindi delle società che sono in qualche maniera collegate al Consorzio, nasce il tema della preoccupazione dei dipendenti per quello che sarà il loro futuro - che è un tema comunque importante. Io da quando sono arrivato al Consorzio ho diminuito un po' il numero dei dipendenti, in primo luogo perché purtroppo alcune persone sono andate via proprio per il momento di difficoltà, e purtroppo devo dire vanno via sempre i migliori, che sono quelli che poi trovano posto da altre parti; in secondo luogo perché abbiamo comunque incentivato all'esodo chi aveva la possibilità di andare in pensione con « quota 100 ». Abbiamo un po' diminuito e stiamo cercando di razionalizzare l'organizzazione con delle competenze specifiche e soprattutto dal punto di vista tecnico.

Evidentemente, però, ci sono sempre molte persone tra Consorzio, Comar, e Thetis, circa 250 persone, un po' meno adesso. In Thetis ce sono un centinaio e ci sono competenze importanti, soprattutto competenze uniche direi, perché evidentemente l'opera è un'opera unica e quindi sarebbe un peccato disperdere queste competenze.

Evidentemente il tema dovrà essere affrontato, perché è chiaro che oggi la norma prevede la costituzione di questa nuova Autorità, della società *in house*, però chiaramente questi sono tutti dipendenti di soggetti privati. È un tema che secondo me dovrà essere preso in esame, che deve essere esaminato per non disperdere le com-

petenze importanti che si sono sviluppate in tutti questi anni.

Per quanto riguarda il tema dei contenziosi, confermo che sono stati praticamente chiusi tutti, e quindi questo è stato un grosso alleggerimento per il bilancio del Consorzio.

Per quanto riguarda San Marco, anche qui confermo che i lavori, per quanto riguarda la protezione della basilica, sono in esecuzione, e consentiranno di avere le barriere di vetro pronte per la prossima stagione invernale e quindi a protezione della basilica, che è l'elemento più delicato della piazza. Nel contempo abbiamo recentemente individuato e assegnato anche il primo stralcio per i lavori strutturali della piazza, che quando saranno completati sostituiranno il lavoro provvisorio della protezione della basilica, proprio perché, come diceva l'onorevole Pellicani, purtroppo piazza San Marco è uno dei punti più bassi di Venezia. Quindi il MOSE non può essere alzato sempre, per qualsiasi tipo di marea, perché andrebbe in conflitto con le attività del porto e creerebbe problemi alla stessa laguna. Per questo verrà alzato a livello di 110 cm di marea, e sono stati progettati lavori strutturali che dovrebbero risolvere i problemi della piazza.

Preciso che in questa fase di avviamento il MOSE sta dimostrando non solo di funzionare, ma anche di lasciare all'asciutto gran parte della città di Venezia, con una grossa soddisfazione della cittadinanza e anche degli esercizi commerciali, che si sono perfettamente abituati al fatto che il MOSE funzioni, anche se il MOSE non è ancora finito, è ancora un cantiere.

Noi in questo momento abbiamo una soglia di 130 centimetri per i sollevamenti, anche se prudentemente abbiamo sempre alzato anche a livelli lievemente più bassi. Lascerei la parola all'ingegnere Zarotti.

GIOVANNI ZAROTTI, *direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova*. Qualche ulteriore elemento. Le confermo che nell'ambito del finanziamento del CIPESS di 538 milioni, oltre 140 milioni sono quelli destinati al completamento del Piano Europa.

È altresì vero che è in fase di valutazione l'eventuale rimodulazione, ma non

credo che andrà a toccare in maniera significativa questo importo.

Piuttosto gli elementi in qualche modo importanti che vanno risolti per l'attuazione del Piano Europa, a questo punto, non riguardano tanto il finanziamento. Si tratta di due aspetti fondamentali che sono, da un lato, l'auspicato consolidamento e l'approvazione di un protocollo nuovo per la gestione dei fanghi, e dall'altra il tema del fatto che il Piano va aggiornato per tenere conto anche di un fenomeno seppur positivo che riguarda ampia parte dei fondali lagunari, su cui era previsto di realizzare le barene, quindi i nuovi habitat previsti dal Piano Europa.

Premetto che il Protocollo fanghi è importante perché il Piano Europa ha come finalità la costituzione di nuovi habitat. Questi nuovi habitat vengono in gran parte realizzati attraverso nuove strutture morfologiche, quindi barene sostanzialmente. A tal fine, per potere costruire le barene, c'è necessità di sedimento e il reperimento di questo sedimento, che, se all'interno della laguna di Venezia in questo momento, deve essere fatto ancora in ottemperanza al Protocollo fanghi del 1993. Questo è abbastanza limitante, perché l'unico sedimento permesso ai sensi del Protocollo del 1993 è quello di tipo A, che in questo momento è decisamente scarso come quantitativi in laguna, e quindi necessiterebbe o di reperirlo fuori in mare, o appunto di trovare un criterio di superamento di questo Protocollo.

L'altro aspetto cui facevo riferimento è che il Piano va comunque aggiornato per tenere conto anche di un fenomeno positivo, cioè che ampia parte dei fondali su cui era previsto di realizzare queste barene, nel frattempo, si è popolata di praterie di fanerogame, che è un fenomeno di rinaturalizzazione positivo, ma comporta il fatto di rimodulare parzialmente la localizzazione delle nuove strutture ad habitat.

Per quel che riguarda, invece, l'aspetto dell'avvio dei cantieri la risposta è: sono in fase di riavvio, non siamo ancora certamente a regime per i motivi che il dottor Miani accennava, quindi esiste una certa inerzia. Però, con tutte le principali im-

prese che hanno ad oggetto la costruzione delle parti funzionali del MOSE, sono stati già sottoscritti gli atti contrattuali e aggiuntivi con la previsione della fine dei lavori entro la data di settembre 2023; quindi auspichiamo che questo comporti a breve un incremento ancora più sostanzioso della manodopera.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire nuovamente il collega Pellicani. Prego onorevole Pellicani.

NICOLA PELLICANI. Ancora due piccole questioni. Lei citava il Protocollo fanghi, che finalmente sembra avviato alla firma, però nel frattempo è stato bocciato il piano morfologico, che è strettamente legato al Protocollo fanghi, e quindi non so se sarà comunque possibile avviare tutti i lavori di rigenerazione della laguna. Il Piano Europa comporta tutto il ripristino degli ambienti lagunari. Ma volevo chiedere un'altra cosa: sono stati valutati i costi di manutenzione del MOSE a regime? Cioè attualmente mi pare che l'articolo 95 del cosiddetto « decreto agosto », citato prima dal dottor Miani, tra le tante cose preveda anche lo stanziamento di 60 milioni all'anno, da quest'anno, dal 2022, fino al 2032, però le stime parlavano di una necessità di 80-100 milioni per la manutenzione. Adesso per carità 60 milioni sono già abbastanza, però volevo capire se avevate già fatto un calcolo più preciso dei costi relativi alla manutenzione.

Poi le alzate del MOSE: ogni alzata se non ricordo male, ma lo ha confermato anche la dottoressa Spitz la settimana scorsa, costa 300.000 euro, l'anno scorso sono state 33 mi pare, complessivamente nella stagione, e quindi siamo a quasi 10 milioni per le alzate e ancora gli impianti non sono a regime. Poi quanto costerà a regime ogni alzata?

Ultima cosa: la conca. I lavori per rifare la conca di Malamocco a che punto sono? Volevo chiederle se anche quelli finiranno per il 2023.

GIOVANNI ZAROTTI, *Direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova.* Parto dall'ul-

tima domanda. Per quanto riguarda la conca di navigazione di Malamocco, è in fase di ricostruzione la porta lato mare, e la fine dei lavori prevista contrattualmente è luglio 2023 e quindi in tempo utile e coordinata con il resto della realizzazione delle opere strettamente legate al MOSE.

Per quanto riguarda i costi dei sollevamenti: ovviamente i dati che ha già dato il Commissario straordinario sono corretti, va detto però che noi più in dettaglio abbiamo assistito a un *trend* sensibile di riduzione dei costi per ciascun evento, tra la stagione del 2021 e quella del 2022. Questo anche in relazione al fatto che nel 2021 ci sono stati dei costi *una tantum*, che sono stati necessari per approntare alcune attività *una tantum*.

Viceversa quest'anno ci siamo attestati su poco più di tre milioni di euro per complessivi 13 sollevamenti e va anche detto, però, che a fronte dei sollevamenti veri e propri, che questi inverno sono stati 13 e lo scorso inverno sono stati 20, quindi 33 in tutto, c'è un numero di attivazioni che non comporta il sollevamento del sistema MOSE, ma che comporta comunque l'attivazione di tutte le nostre squadre.

Quindi, in realtà, volendo parametrizzare il costo non sul singolo sollevamento, ma sulle attivazioni, che quindi, poi, generano o un sollevamento o un falso allarme, e quindi un mancato sollevamento, il costo mediamente è inferiore ai 100 mila euro per cadauna attivazione.

Il tema del piano morfologico: il parere sulla VAS ne prevede una rielaborazione. Questa forse utilmente potrà essere fatta anche sotto l'egida dell'Autorità per la laguna, che forse avendo anche una visione un po' più trasversale potrebbe magari utilmente rivedere alcuni aspetti.

Adesso dai primi elementi che abbiamo visto sulle osservazioni, sulla VAS, mi sembra che ampia parte sia anche legata agli aspetti della portualità e quindi evidentemente anche su quello servirà una visione ampia.

PRESIDENTE. L'onorevole Pellicani ha un'ultima breve domanda.

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente. Le previsioni dei costi di manutenzione?

GIOVANNI ZAROTTI, *direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova*. L'attività di avviamento, e quindi la fase del triennio che servirà per avviamento ha proprio come scopo, tra gli altri, quello di addivenire a una stima abbastanza precisa dell'attività manutentiva.

Ampia parte dei costi delle manutenzioni sono collegati alla manutenzione delle paratoie, che tra le varie voci hanno un peso preponderante sul costo generale della manutenzione. Su questo, però, come sapete siamo in fase adesso di avvio della manutenzione della prima barriera, e questa sarà l'occasione per verificare se l'ipotesi fatta sul tempo che intercorrerà tra un ciclo di manutenzione e il successivo sia effettivamente quella prevista dal progetto, quindi circa un decennio tra un ciclo e l'altro, o se diversamente - come sembra anche da recenti verifiche fatte *in situ*, facendo emergere la paratoia ed effettuando una pulizia proprio su quelle di Treporti, che sono le più vecchie installate - questo *range*, questo intervallo di tempo possa magari essere portato più verso i quindici anni o di più, e questo ovviamente farà diluire l'importo. Comunque il valore di 67 milioni di euro stabiliti ciascun anno ai fini della manutenzione dovrebbe essere il valore entro il quale ci si dovrà attestare.

NICOLA PELLICANI. L'ultima cosa che le chiedo è se può aggiungere, tra i dati che ci trasmettete, anche tutti i tagli che avete fatto da quando il Commissario straordinario è entrato in funzione.

PRESIDENTE. Perfetto, questi sono dati che potete naturalmente trasmetterci. Ringrazio i nostri ospiti per le informazioni che ci hanno fornito, per il contributo offerto ai lavori della Commissione e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato 1*). Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Audizione in videoconferenza di rappresentanti di SNPA-ISPRA.

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

Ricordo che anche ai nostri ospiti è stato inviato un questionario per orientare il loro contributo ai lavori della Commissione.

Ringrazio per la loro presenza la direttrice generale, Maria Siclari, e il responsabile del Centro nazionale per la caratterizzazione ambientale e la protezione della fascia costiera, la climatologia marina e l'oceanografia operativa, Maurizio Ferla, e cedo loro la parola per lo svolgimento della relazione.

MARIA SICLARI, *direttrice generale SNPA-ISPRA*. Buongiorno a tutti, ringrazio la presidente della Commissione e i componenti commissari per questo invito perché ci dà modo di poter illustrare le attività che l'ISPRA, l'Istituto superiore la ricerca e la protezione ambientale, sta dedicando alle tematiche che riguardano la città di Venezia.

Innanzitutto vorrei dire che ISPRA è presente in Laguna con due uffici a Venezia, dove è concentrata la pluridecennale esperienza nello studio, nel monitoraggio e nella previsione delle maree.

Venezia gestisce la rete mareografica della Laguna di Venezia e dell'alto Adriatico e i dati vengono scambiati in tempo reale con tutti i soggetti competenti in materia. Molti sono proprio le Arpa, che fanno parte del sistema nazionale della protezione ambientale, con i quali noi lavoriamo quotidianamente. Mi riferisco all'Arpa Veneto, all'Arpa Friuli, all'Arpa Emilia-Romagna, ma collaboriamo e scambiamo i dati anche con il Centro maree del Comune di Venezia e con il Provveditorato delle opere pubbliche di Venezia. Inoltre, a

Venezia convergono anche i dati in tempo reale della Rete Mareografica Nazionale e della Rete Ondametrica Nazionale, utili ai fini del monitoraggio e della previsione dello stato delle maree in alto Adriatico.

Vorrei mettere in evidenza che, proprio nell'ambito dei finanziamenti che riguardano il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), l'Istituto verrà coinvolto in quelli che riguardano il potenziamento delle due reti che ho appena citato, sia la Rete Mareografica sia la Rete Ondametrica.

Inoltre a Chioggia, dove è concentrata l'esperienza per gli aspetti ecologici della Laguna in generale e delle acque in transizione, in sinergia con l'Arpa Veneto, vengono pianificate e condotte le attività di monitoraggio che sono previste dalla direttiva 2000/60/CE per la valutazione e l'aggiornamento dello stato ecologico dei corpi idrici lagunari.

Inoltre, sempre a Chioggia, opera un gruppo di esperti dell'Istituto, che ha messo in campo alcuni importanti progetti per il recupero e il ripristino degli *habitat* lagunari, come a esempio il progetto Lagoon Refresh, che è stato finanziato nell'ambito del programma LIFE, di cui nei prossimi giorni si parlerà in occasione di un evento, di un convegno che abbiamo organizzato con l'università Ca' Foscari di Venezia, in occasione della conferenza conclusiva del progetto.

Con riferimento ai quesiti che ci sono stati posti per l'audizione di oggi, vado direttamente nel merito, per segnalare che è stato chiesto di valutare la necessità di aggiornare la legge speciale. Intanto dobbiamo premettere che il complesso delle leggi speciali che sono state emanate per Venezia e per la Laguna, a nostro avviso, necessitano un nuovo processo di aggiornamento.

L'ultimo risale al 1992, con la legge n. 139 e oggi sicuramente vi è un'esigenza di integrazione ed armonizzazione del percorso di tutela della laguna — intimamente connesso con quello dell'ambiente urbano veneziano e degli altri centri abitati lagunari — con molte delle direttive dell'Unione Europea che nel frattempo sono intervenute in tema ambientale, a cominciare dalla

direttiva quadro acque, per poi procedere con quella sulla gestione del rischio alluvioni, quella sulla tutela degli *habitat*, quella sulla VIA-VAS, sui rifiuti e così via. Tutte recepite nell'ordinamento italiano.

Su questo percorso si è già inserito il legislatore con l'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, convertito dalla legge n. 126 del 2020, laddove prevede, ad esempio, l'armonizzazione del piano degli interventi con i piani di gestione delle acque di cui alla direttiva 2000/60, che ho citato prima, il piano di gestione del rischio alluvioni di cui alla direttiva 2007/60 ma anche dove prevede l'aggiornamento del cosiddetto Protocollo fanghi 1993, per stabilire nuovi criteri per la movimentazione dei sedimenti di dragaggio dei canali portuali, coerenti con i principi comunitari di tutela delle acque, degli *habitat* e di trattamento dei rifiuti.

Ulteriori elementi di spunto per un aggiornamento derivano dalla considerazione delle strategie di indirizzo comunitarie e nazionali elaborate nell'ambito del *New Deal*, e, più recentemente, per l'attuazione del PNRR: mi riferisco alla strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, alla strategia di tutela della biodiversità, alla strategia nazionale dell'economia circolare e al Piano nazionale per la transizione ecologica.

Un altro aspetto che vorremmo mettere in evidenza e sul quale, a nostro avviso, potrebbe essere utile un'attenzione è relativo all'esigenza di promuovere, un po' come avvenne negli anni Settanta con la Commissione De Marchi per i problemi della difesa del suolo, la costituzione di una commissione di studi e approfondimento, in cui chiamare i massimi esperti nazionali, eventualmente coadiuvata anche da esperti internazionali, per mettere bene a fuoco quali sono le sfide da affrontare di fronte ai profondi mutamenti che lo scenario di cambiamento climatico ci impone e quali sono le strategie più efficaci di adattamento e mitigazione da adottare e da tramutare in misure e provvedimenti anche di carattere legislativo.

Sicuramente, in questa prospettiva di rapida mutazione, un ruolo cruciale è ri-

vestito dall'esigenza di un processo di costante aggiornamento delle conoscenze, attraverso un'azione efficace e costante di monitoraggio e di controllo ambientale, condotta secondo rigorosi principi di terzietà ed autorevolezza. In questo senso un ulteriore spunto di riflessione ai fini di un aggiornamento della normativa, che noi vorremmo portare alla attenzione di questa Commissione oggi, è quello di facilitare o valorizzare al meglio l'armonizzazione della legge speciale con la legge n. 132 del 2016, che la Commissione conosce benissimo, che è quella che ha istituito il Sistema nazionale a rete ambientale (SNPA).

Con riferimento, poi, all'istituzione dell'Autorità per la Laguna: a nostro avviso l'istituzione dell'Autorità è prevista dal citato articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 e risponde a una esigenza di ricostruzione, di una necessaria struttura di *governance*. Lo svuotamento dei poteri del Magistrato delle acque, connesso con il regime della pluridecennale concessione unica a favore del Consorzio Venezia Nuova e la sua inevitabile e conseguente soppressione nel 2014 hanno chiaramente messo in luce questa enorme carenza di una struttura tecnica di pianificazione, di programmazione, di controllo, evidenziata anche nelle varie proposte di legge depositate a partire dal 2018 in Parlamento.

Ci è stato anche chiesto di rispondere, per quanto di competenza naturalmente, in ordine alla capacità di decisione, di coordinamento, del Comitato e se lo consideriamo ancora uno strumento attuale. Il cosiddetto Comitato, cioè il comitato di indirizzo, coordinamento e controllo politico di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984, rappresenta questo organo di confronto tra poteri centrali, regionali e locali sui temi della salvaguardia di Venezia e della Laguna e proprio l'articolo 95 del decreto-legge 104 del 2020 ne conferma l'esistenza e ne aggiorna la compagine. Quindi si tratta, a nostro avviso, di un organo eminentemente politico, che non include però rappresentanti di enti o organismi tecnici come ISPRA.

Con riferimento agli altri quesiti, se la presidente concorda, lascerei la parola al

collega, l'ingegnere Ferla, che ha proprio una competenza su tali tematiche. E quindi inviterei l'ingegnere a proseguire nella risposta agli altri quesiti che ci sono stati posti.

PRESIDENTE. Preliminarmente vi dobbiamo chiedere di mandare comunque la relazione scritta per favorire anche i lavori della Commissione. Do senz'altro la parola all'ingegnere Ferla, ma abbiamo pochi minuti, anche perché immagino che i colleghi vogliano poi porvi delle domande e quindi prego, ingegnere, intervenga brevemente e poi insisto nel chiedervi di mandare un vostro contributo scritto. Chiedo scusa, ma a mezzogiorno dobbiamo essere in Aula.

MARIA SICLARI, direttrice generale SN-PA-ISPRA. Presidente, non appena si concluderà l'audizione depositeremo il contributo scritto.

PRESIDENTE. Grazie mille direttrice. Prego, ingegner Ferla.

MAURIZIO FERLA, responsabile del Centro nazionale per la caratterizzazione ambientale e la protezione della fascia costiera, la climatologia marina e l'oceanografia operativa. Grazie presidente, grazie dottoressa Siclari.

Mi concentro in questi cinque minuti soltanto su due degli argomenti esposti nell'insieme dei quesiti: quello del Protocollo fanghi, in cui ISPRA ha dato un contributo decisivo e determinante nella elaborazione della nuova metodologia volta a superare i criteri che erano stati dati nel 1993. Questo nella prospettiva di adeguarlo agli obiettivi di qualità ambientali previsti dalle direttive europee, prima la direttiva 2000/60 sulle acque che ha già citato la nostra direttrice, e poi soprattutto per aggiornarlo alle conoscenze più avanzate in materia, e quindi introducendo criteri di integrazione ponderata delle diverse linee di evidenza chimiche e tossicologiche di bioaccumulo, per aprire ad una maggiore prospettiva di riutilizzo dei sedimenti provenienti dalle attività di dragaggio nel ca-

nale lagunare, nell'ambito di interventi di ripristino morfologico.

Come sappiamo il Piano di recupero morfologico della Laguna di Venezia è in una fase di profonda revisione dopo il recente parere della commissione VAS, ed è senz'altro uno strumento utile, se inserito in un percorso di progressivo adattamento alle misure di contrasto e di rimozione delle cause del degrado morfologico.

Un altro tema che mi preme un po' sottolineare, e tralascio tutti gli altri, è il tema dell'esposizione agli effetti del cambiamento climatico, in particolare alla crescita del livello medio del mare. La domanda che sostanzialmente si pone la Commissione è se l'entrata in esercizio del MOSE potrà essere efficace, oppure no, rispetto agli scenari più catastrofici.

Quello che ha evidenziato l'entrata in esercizio di questa grande opera dopo lo storico evento del 12 novembre 2019, ricordiamolo, sempre in via provvisoria in attesa del collaudo finale, ha messo in evidenza l'esigenza di chiusure sempre più frequenti e sempre più prolungate.

Ciò richiede dal punto di vista gestionale – inteso nel senso di temperare l'esigenza operativa della portualità con quella di porre al riparo Venezia e i centri abitati dal rischio inondazione – di poter disporre nel breve periodo di strumenti previsionali integrati, sempre aggiornati allo stato più avanzato delle conoscenze in materia e integrati, a nostro avviso, anche con tecniche di incertezza predittiva, cioè in grado di porre il decisore nella condizione di poter adottare decisioni ragionate anche in termini benefici-costi.

Su questo vorrei sottolineare che ISPRA lavora da anni in sinergia con gli altri soggetti istituzionali che hanno una lunga e consolidata esperienza in materia, vale a dire il CNR, l'Istituto di scienze marine di Venezia e il Centro Maree del Comune di Venezia, integrati recentemente anche con Arpa Veneto per gli aspetti meteorologici. Con questi soggetti da tempo abbiamo stipulato una serie di convenzioni operative per la condivisione di dati, la revisione in tempo reale, lo sviluppo di conoscenze e di decisioni previsionali, dando vita spontane-

amente, aggiungo, a un tavolo tecnico delle previsioni che si riunisce ogni qualvolta si verificano le condizioni favorevoli al fenomeno dell'acqua alta per l'emissione di bollettini conformi e concordati.

Io non aggiungerei nient'altro, credo di avere esaurito il tempo a mia disposizione e siamo a disposizione per le domande.

PRESIDENTE. Grazie ingegnere, do la parola all'onorevole Pellicani.

NICOLA PELLICANI. Grazie. Purtroppo il tempo è poco, mi limito a una domanda: il Protocollo fanghi, che prima ha citato, finalmente pare arrivato alla conclusione del suo lunghissimo iter di aggiornamento, però contestualmente è stato bocciato il Piano morfologico al quale è strettamente legato. Quali sono secondo voi le conseguenze di questa questione?

PRESIDENTE. Non ci sono altre domande e quindi chiedo alla direttrice o all'ingegnere se intendono svolgere un intervento in replica.

MAURIZIO FERLA, *responsabile del Centro Nazionale per la caratterizzazione ambientale e la protezione della fascia costiera, la climatologia marina e l'oceanografia operativa.* È chiaro che il Piano morfologico, come dicevo prima, rappresenta uno strumento che consente di individuare – laddove possibile, secondo i criteri del Protocollo fanghi, perché l'estensione della pos-

sibilità di riutilizzo sedimenti non è consentita a qualunque tipo di sedimenti che viene fuori dalla laguna, dai canali lagunari – alcuni siti di destinazione, laddove prevede l'impiego di fanghi per la ricostruzione di strutture morfologiche.

Altra cosa importante, e questa sicuramente è una conseguenza negativa della mancata approvazione del Piano morfologico, è l'individuazione comunque di siti di conferimento per tutte quelle classi di sedimenti che non potranno trovare collocazione nell'ambito degli interventi di ripristino morfologico. Quindi sicuramente è un'influenza negativa, e bisogna lavorare per adeguare questo strumento di gestione della Laguna.

PRESIDENTE. Ringrazio la direttrice generale, Maria Siclari e il responsabile del Centro nazionale per la caratterizzazione ambientale e la protezione della fascia costiera, la climatologia marina e l'oceanografia operativa, Maurizio Ferla, per il contributo offerto ai lavori della Commissione e per il documento depositato di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato 2*). Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.55.

*Licenziato per la stampa
il 25 ottobre 2022*

ALLEGATO 1



CONSORZIO VENEZIA NUOVA

INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROBLEMI DI VENEZIA
RISPOSTE AI QUESITI POSTI

Luglio 2022

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

Indice

Indice	2
1 Premessa	3
2 Risposte alle domande	3

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

1 Premessa

Nel corso del mese di maggio 2022 è stato sottoposto al Consorzio Venezia Nuova un questionario che riporta una serie di domande sulla Legge Speciale per Venezia in discussione nei rami parlamentari di Camera e Senato.

Di seguito si riportano le risposte ai quesiti sollevati, precisando che le risposte non impegnano in alcun modo il Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia e neppure il Commissario Straordinario per il MOSE, ma rappresentano la posizione tecnica e amministrativa del solo Concessionario Consorzio Venezia Nuova.

2 Risposte alle domande

Di seguito si riporta il testo delle singole domande in corsivo e il testo delle risposte in carattere normale.

Domanda n. 1

1.1 Ritiene ci sia la necessità di aggiornare la Legge Speciale?

1.2 Il complesso delle disposizioni legislative fin qui assunte per Venezia è ancora adeguato o è superato dalla sopravvenuta legislazione ordinaria e dalle normative comunitarie intervenute?

1.3 Ravvisa delle criticità nella Legge Speciale e in caso affermativo come propone di superarle?

1.4 oppure ritiene non più necessaria una Legge Speciale?

1.5 Riterrebbe utile la costituzione di un apposito organismo parlamentare competente sui problemi di Venezia?

Risposte alla domanda n. 1

Alla luce delle mutate condizioni economico – sociali e tecniche, si ritiene necessario rendere strutturale la specialità di Venezia e della sua laguna e garantire un flusso costante di finanziamenti per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle difese a mare, delle opere di protezione mobili e fisse, dell'ambiente lagunare e del costruito urbano storico, garantendo – come nelle passate leggi speciali – sia la protezione dagli allagamenti e dal degrado che la vitalità dei comparti socioeconomici.

Si ritiene che vada utilizzato un meccanismo di pianificazione amministrativa che veda la definizione delle priorità di finanziamento nel lungo periodo e di revisione della pianificazione nel medio periodo.

Si ritiene inoltre che tale pianificazione sia opportuno sia realizzata da un soggetto unitario che provveda anche dal punto di vista della *governance* a costituire una sorta di camera di compensazione tecnico amministrativa delle esigenze delle varie istituzioni e organismi tecnici locali e che diventi il riferimento per le categorie economiche e la popolazione.

In merito alla costituzione di un apposito organismo parlamentare competente sui problemi di Venezia, si evidenzia l'esigenza di semplificare le strutture decisionali a tutti i livelli e ridurre il numero di organismi, Enti e strutture decisionali in modo da facilitare il percorso degli interventi critici. Pertanto si ritiene che in presenza di una nuova legge Speciale per Venezia che definisca in modo chiaro, univoco e permanente la *governance* complessiva, l'organismo parlamentare possa costituire il riferimento della nuova struttura di

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

governance per la definizione dei profili strategici generali, per la pianificazione di lungo periodo e per presidiare il rifinanziamento periodico delle risorse necessarie.

Domanda n. 2

2.1 Come valuta la capacità di decisione e di coordinamento del Comitato?

2.2 Lo considera uno strumento ancora attuale?

2.3 L'Autorità per la Laguna prevista dall'art 95 del decreto legge 104/2020 può migliorare il sistema della governance e risolvere le criticità emerse nel tempo?

2.4 Come valuta l'Autorità ed eventualmente quali sono le modifiche che suggerisce di introdurre?

Risposte alla domanda n. 2

Al fine di limitare la duplicazione di funzioni vanno probabilmente valutati in dettaglio gli ambiti di competenza ed operatività del già citato organismo parlamentare e del Comitato. In esito a tale valutazione si potrà determinare se permane la necessità del Comitato.

Il sistema Venezia rappresenta un caso emblematico particolarmente attuale per la complessità e la molteplicità delle problematiche, dei servizi e delle funzioni che lo caratterizzano.

Lo sviluppo della città e degli altri insediamenti urbani è infatti storicamente dipeso dal controllo e dalla gestione delle dinamiche idrauliche, idrodinamiche ed ambientali e la questione della salvaguardia idraulica e dell'ambiente è quindi stata da sempre, e lo è tuttora, una questione fondamentale per l'esistenza stessa del sistema antropico e per le relative attività socio-economiche.

La costituzione dell'Autorità per la Laguna – con le funzioni assegnate dall'art 95 del decreto legge 104/2020 - sembra andare effettivamente nella direzione di una governance unitaria e quindi di rappresentare l'organismo operativo che faccia da camera di compensazione delle esigenze tecniche del territorio e delle realtà economiche e sociali.

Si ritiene necessario il ruolo pubblico nella *governance* degli interventi e delle attività come suggeriscono analoghe esperienze internazionali di successo in Olanda, Gran Bretagna, Stati Uniti d'America.

Domanda n. 3

3.1 Un altro tema legato al precedente, riguarda gli strumenti della governance, la frammentazione dei poteri e la conflittualità tra enti. Al riguardo cosa pensa del Protocollo fanghi e del piano morfologico della laguna per affrontare il problema legato all'escavo dei canali in laguna e al riciclo dei fanghi?

3.2 Suggerisce altri strumenti?

3.3 Ritiene che la Legge Speciale dovrebbe agire in tutta la città metropolitana al fine di ottenere una migliore governance volta allo sviluppo unitario di tutta la città-territorio veneziana?

3.4 Ritiene utile che la legge speciale sia integrata al fine di trattare il tema della programmazione delle bonifiche e della riqualificazione industriale di Porto Marghera, ricomprendendo anche lo sviluppo della Zls già prevista per legge?

3.5 Come ritiene si possa giungere a un controllo del moto ondoso nella laguna?

3.6 Quali soggetti pensa debbano avere il compito di vigilare sul rispetto delle regole?

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

3.7 Quali misure ordinamentali su questo tema possono essere introdotte nella Legge Speciale?

Risposte alla domanda n. 3

In merito ai punti 3.1 e 3.2, si rappresenta che la necessità di governare l'evoluzione morfologica lagunare, dettata in origine da motivi pratici di ordine strategico-economico e di difesa degli abitati, era ben presente già al governo della Serenissima, che istituì un'apposita magistratura per sorvegliare e sovrintendere a tutte le opere che potessero influire sul regime delle acque.

In seguito, il problema di governare l'evoluzione morfologica della laguna al fine di mantenerne il più possibile immutate le attuali caratteristiche pregiate di area di transizione, venne riportato con forza alla ribalta nell'ultimo ventennio del secolo scorso, dalla presa di coscienza dei rilevanti fenomeni erosivi innescati dagli interventi antropici che hanno caratterizzato la prima metà del secolo stesso, protraendosi fino ai primi anni '70.

Da allora i processi e le problematiche che riguardano l'evoluzione morfologica sono stati approfonditamente studiati ed affrontati nei loro diversi aspetti dal Magistrato alle Acque (oggi Provveditorato Interregionale per le OO.PP.), cui la Legislazione Speciale per Venezia (Legge Speciale 798/84 per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna) attribuisce le competenze in materia.

In base agli obiettivi indicati nella legge speciale 798/84, nel 1993 è stato approvato il "Piano per il recupero morfologico", costituito da una serie di interventi finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna.

In seguito all'acquisizione di nuove conoscenze, dei risultati degli interventi realizzati e delle richieste emerse nell'ambito dell'iter approvativo, è stato avviato uno studio relativo all'aggiornamento del Piano morfologico, ponendo come obiettivo principale quello di contrastare e, dove possibile, eliminare l'erosione delle forme lagunari intertidali, individuando il complesso degli interventi di ripristino e conservazione dell'ecosistema lagunare consentendone un uso sostenibile.

Nel 2011 si è avviata la procedura di VAS e nel 2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Territorio ha espresso un parere che prevedeva l'obbligo di una revisione complessiva del Piano presentato dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP., in modo da tenere conto delle osservazioni e dei pareri formulati sia dai soggetti competenti in materia ambientale che dal pubblico interessato, nonché di tutte le osservazioni, precisazioni e condizioni descritte nel parere stesso.

Sulla base delle indicazioni contenute nel succitato parere motivato il Piano è stato pertanto rivisto e trasmesso ufficialmente dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. con nota prot. n. 24556 del 24.06.2021.

Con parere n. 341 del 4 maggio 2022 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero della Transizione Ecologica ha espresso la necessità di una revisione integrale del documento di Piano presentato.

In considerazione di quanto sopra, si evidenzia comunque come l'attuazione degli interventi previsti nel Piano Morfologico è però fortemente condizionata dai criteri per il riutilizzo dei sedimenti di dragaggio indicati nel cosiddetto "Protocollo Fanghi 1993".

Nell'ambito di detto Protocollo sono stati definiti specifici limiti al riutilizzo dei sedimenti, per interventi di recupero e ricostruzione morfologica, che obbligano al rispetto di valori tabellari di concentrazione di alcuni inquinanti chimici; adottato nel 1993 in via sperimentale con validità di 365 giorni il Protocollo non è mai

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

stato formalmente rinnovato né prorogato ed è diventato prassi consolidata fino alla realizzazione dell'isola delle Tresse, costruita per accogliere i sedimenti dragati dai canali portuali.

I criteri di classificazione del Protocollo sono esclusivamente di tipo chimico e basati su un numero esiguo di parametri; inoltre, la definizione del possibile uso dei sedimenti è rigida e impostata su uno schema "pass/fail" (superamento o meno delle soglie chimiche) limitando fortemente la possibilità di riutilizzo dei sedimenti dragati nelle fasi di manutenzione dei canali portuali e lagunari che sono di classe B, classe a cui appartiene oltre il 95% dei sedimenti della laguna di Venezia.

L'emanazione delle successive normative ambientali sia a livello europeo con la Direttiva 2000/60/CE, sia a livello nazionale, nonché l'aumentata disponibilità di dati e metodi scientifici per la valutazione della pericolosità dei sedimenti in ambienti lagunari, rende ormai evidente l'esigenza di revisione dei criteri di gestione dei sedimenti che deve essere orientata al principio di sostenibilità, ovvero al mantenimento delle funzioni svolte dal sedimento lagunare e della sua capacità di fornire servizi ecosistemici.

E' in tale contesto che nel 2017 il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha avviato un percorso con gli altri Enti competenti in ambito lagunare (Regione del Veneto, ARPAV, ISPRA, Autorità di Bacino, Comune di Venezia, Città Metropolitana) per la definizione e condivisione di una nuova procedura operativa da adottare per la movimentazione ed il riutilizzo dei sedimenti senza rischi per il mantenimento della qualità dei corpi idrici, coerentemente con le nuove normative ambientali, comunitarie e nazionali nel frattempo intervenute.

Si è così giunti alla definizione delle "Nuove Linee Guida per la Gestione dei Sedimenti Lagunari", trasmesse dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ai Ministeri competenti nel febbraio 2020.

Ai fini del ripristino della morfologia lagunare, della tutela dell'ambiente lagunare e del mantenimento dei canali navigabili, è auspicabile che detto nuovo regolamento possa essere quanto prima oggetto di legiferazione in quanto strumento indispensabile per la sopravvivenza delle strutture morfologiche lagunari ed il futuro stesso della Laguna di Venezia quale patrimonio dell'Umanità.

Allo stesso modo, in considerazione delle osservazioni e prescrizioni contenute nel succitato parere 341 del Piano Morfologico, sarebbe opportuno che la revisione richiesta fosse rimessa in capo alla costituenda "Autorità della Laguna di Venezia" concepita per diventare uno strumento efficiente di gestione che, in rappresentanza di tutti gli Enti con le rispettive competenze, dovrà garantire la salvaguardia della città e della sua Laguna, nonché il mantenimento del regime idraulico lagunare nel suo insieme.

In merito al punto 3.3 e limitatamente agli aspetti più direttamente legati alla salvaguardia fisica, si ritiene che la legge speciale debba operare per le aree afferenti alla conterminazione lagunare ed a tutte le aree relative alle interferenze idrauliche ed ambientali con la laguna.

In merito al punto 3.4 si ricorda che le attività di messa in sicurezza del sito di Porto Marghera erano già rientranti nelle precedenti leggi speciali per gli aspetti di limitazione degli sversamenti di inquinanti in laguna, in parte in capo al Magistrato alle Acque e in parte alla Regione del Veneto.

Si ritiene necessaria una prosecuzione a fini di gestione e manutenzione degli interventi realizzati.

I punti 3.5, 3.6 e 3.7 non sono riconducibili a competenze del Consorzio Venezia Nuova.

Domanda n. 4

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

4.1 I progetti di legge in esame trattano il tema del rilancio socio-economico della città: quali priorità ritiene debbano essere seguite?

4.2 quali tipologia di attività in particolare risultano meritevoli di sostegno?

4.3 Come evitare che l'intero tessuto imprenditoriale sia dipendente dal settore turistico?

4.4 Ritiene che la legge speciale dovrebbe occuparsi di governare il fenomeno dell'overtourism in particolare della gestione dei flussi e della disciplina delle locazioni ad uso turistico?

4.5 Condivide l'esigenza di ridare centralità al tema della residenza anche per favorire il ripopolamento della città?

4.6 Come tutelare lo sviluppo di attività tradizionali, a partire dalle vetrerie di Murano, e contestualmente sviluppare attività legate a ricerca-innovazione, ovvero lavori ad elevato valore aggiunto?

4.7 In tal senso quale ruolo possono svolgere le università e le istituzioni culturali della città, a partire da Biennale e Fenice?

Risposte alla domanda n. 4

In relazione ai punti 4.1 e 4.2 – limitatamente agli aspetti legati alla salvaguardia fisica - si ritiene necessario rendere prioritaria la manutenzione urbana straordinaria, l'escavo dei rii e il completamento degli interventi delle insulae, il finanziamento (come negli anni '90) degli interventi anche su strutture private per garantire la vivibilità e la conservazione degli abitati lagunari e del patrimonio edilizio storico. Si ricorda infatti che il "Sistema Mose" è stato pensato fin dall'origine come sinergico con interventi locali di difesa al fine di limitarne la frequenza d'uso e quindi gli impatti sulla portualità e gli interscambi idrici tra mare e laguna.

I punti 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 e 4.7 non sono riconducibili a competenze del Consorzio Venezia Nuova.

Domanda n. 5

5.1 Un tema particolarmente delicato riguarda la funzionalità del porto di Venezia. Quale è il suo giudizio sul progetto di un porto "fuori dalle acque protette della laguna" per navi da passeggeri superiori alle 40mila tonnellate di stazza e per le navi portacontaineri?

5.2 Ritiene che tale piattaforma off-shore possa servire l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico? Quali conseguenze comporterà la sentenza del TAR sul ricorso Dufenco?

5.3 Ritiene che l'entrata in funzione del Mose comporterà la necessità di riconoscere al porto la tipicità di porto regolato?

5.4 Come giudica la prevista realizzazione di una serie di approdi diffusi a Porto Marghera per le "Grandi Navi"?

5.5 Ritiene possibile individuare un futuro con navi da crociera a "misura di Venezia", ovvero caratteristiche sostenibili con l'ambiente lagunare?

5.6 Quali possibili riconversioni del Terminal crocieristico della Marittima, non più utilizzato, sono a suo avviso praticabili?

Risposte alla domanda n. 5

I temi specifici esulano in gran parte dalle competenze del Consorzio Venezia Nuova, ci si limita pertanto ad evidenziare, in merito all'aspetto del MOSE e del porto regolato, che le procedure di gestione provvisoria

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

del MOSE sono state definite e concertate in uno specifico tavolo tecnico che ha visto la partecipazione di tutti i principali stakeholders e che quindi, nel limite del possibile, si è già cercato di armonizzare le esigenze della salvaguardia dalle “acque alte” con le esigenze della portualità.

Sotto l’aspetto operativo si sono inoltre affinate alcune specifiche modalità di chiusura del Mose tese a ridurre al minimo il periodo di interdizione della navigabilità attraverso le bocche di porto.

Si ritiene comunque utile, in relazione al tema del porto regolato, valutare anche i meccanismi utilizzati in altre analoghe realtà mondiali.

Domanda n. 6

6.1 Con riguardo al Mose, quali notizie sono in suo possesso circa la conclusione dei lavori, e l’accordo con le imprese interessate ai cantieri del Mose?

6.2 L’aumento dei prezzi delle materie prime e dei materiali da costruzione quali effetti produrrà sui cantieri e sul costo finale dell’opera?

6.3 Quali opere complementari al Mose sono ancora necessarie?

6.4 Quali sono i tempi per la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e quali iniziative andranno realizzate per i lavoratori del CVN e delle società collegate Thetis e Comar?

6.5 Come ritiene che debba essere organizzata la gestione e la manutenzione del Mose?

6.6 Quali politiche “post-Mose” di adattamento ritiene utile con riguardo all’innalzamento dei mari?

Risposte alla domanda n. 6

In merito al punto 6.1 il completamento delle opere del Sistema Mose è definito nei tempi e nei modi dal recente VII Atto Aggiuntivo alla convenzione che recepisce ed integra quanto previsto dalla delibera CIPESS n. 39/2021.

La priorità è quella di portare a completamento e piena funzionalità le opere afferenti alle barriere del Mose alle Bocche di porto con l’auspicato orizzonte temporale del 31/12/2023, parallelamente proseguiranno le attività della fase di avviamento dell’opera (provvisoria gestione e manutenzione del sistema) e le opere di compensazione (c.d. Piano Europa).

Per quanto riguarda il Mose le principali opere da realizzare nel prossimo periodo riguardano il completamento delle opere impiantistiche e delle opere di finitura edile ed architettonica delle opere superficiali, il demob dei cantieri e delle opere provvisionali residue, il completamento delle opere di inserimento paesaggistico ed architettonico ed il ripristino di alcune parti d’opera.

In merito all’accordo con le imprese interessate ai cantieri sono stati raggiunti e formalizzati specifici accordi per il riconoscimento della situazione pregressa che ha consentito il ritorno in bonis del Consorzio Venezia Nuova. Sono in progressivo riavvio i cantieri e in fase di sottoscrizione gli atti contrattuali per l’avvio delle ulteriori attività previste.

In relazione al punto 6.2 l’aumento dei prezzi di materie prime e materiali da costruzione è di grande attualità, rappresenta un imprevisto rispetto alle pattuizioni in essere, ma nel contempo è trattato dagli specifici decreti del Ministero Infrastrutture anche recentemente emessi ed interessa tutte le opere pubbliche, non solo il Mose. L’aumento dei citati costi dovrebbe comunque trovare compensazione nelle voci all’uopo previste o negli imprevisti degli atti sottoscritti o eventualmente ricorrendo al Fondo appositamente istituito.

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

Gli effetti più tangibili della situazione attuale potrebbero invece riguardare le tempistiche delle forniture e le difficoltà dell'approvvigionamento di alcuni materiali.

In merito al punto 6.3 si ricorda che il “Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003; IT3250023; IT3250031; IT3250030 e della ZPS IT3250046”, cosiddetto “Piano Europa”, è stato predisposto a seguito della procedura di infrazione n. 2003/4762 e prevede una serie di interventi che il Governo italiano si è impegnato a garantire quali misure di compensazione degli impatti diretti o indiretti sugli habitat e sulle specie, generati dalla realizzazione del progetto MOSE; il primo Piano Europa è del 2007, successivamente aggiornato nel 2011.

Sono previste due categorie principali di interventi distinti in quelli direttamente riconducibili alle finalità di compensazione previste dalla c.d. “Direttiva Habitat” e quelli che, pur non essendo direttamente riconducibili alle finalità di compensazione, hanno una spiccata valenza positiva sul miglioramento del sistema lagunare di habitat e specie.

Ad oggi, con le tranche di finanziamenti disponibili, sono state avviate tutte le tipologie di interventi previsti dal “Piano Europa”, ad eccezione di quelle che sono subordinate al completamento delle opere alle bocche, come la “Costituzione di nuovi habitat litoranei” e la “Riqualificazione delle aree di cantiere”.

Tutti gli interventi previsti dal “*Piano Europa*”, che sono suddivisi in due categorie principali, concorrono anche al raggiungimento dell'obiettivo del “Piano Morfologico”; infatti, entrambi i Piani, pur traendo la loro origine dalle rispettive e specifiche normative di riferimento, sono stati predisposti prevedendo diverse tipologie di interventi ambientali che, nel loro complesso, sono volti al miglioramento della qualità ecologica della laguna di Venezia.

Tra le opere complementari da completare vi sono certamente ancora opere d'inserimento architettonico e paesaggistico delle parti in vista delle infrastrutture principali MOSE.

Ciò premesso, è doveroso rappresentare che l'attuazione delle misure di compensazione è comunque fortemente condizionata dai criteri per il riutilizzo dei sedimenti di dragaggio indicati nel cosiddetto “Protocollo Fanghi 1993”, di cui è attualmente in fase di valutazione, presso i Ministeri competenti, l'approvazione della relativa revisione trasmessa dal Provveditorato nel febbraio 2020.

Quanto sopra, senza considerare anche il fatto che nel corso degli ultimi anni è stata riscontrata un'evoluzione naturale dei fondali lagunari, caratterizzata da un consistente sviluppo di praterie di fanerogame marine, che ha limitato, e limita, il completamento degli interventi previsti, almeno in alcune aree della laguna di Venezia.

In ragione di quanto premesso e considerato, è stato avviato di recente un confronto tra il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. e la Regione del Veneto - Ente competente sulla Rete Natura 2000 ai sensi della Direttiva Habitat - ai fini di valutare la predisposizione di un nuovo aggiornamento del “*Piano Europa*” che, alla luce delle criticità sopra evidenziate, possa proporre delle alternative di intervento, naturalmente sempre nella garanzia del raggiungimento degli obiettivi originariamente previsti.

In merito al punto 6.4 si ricorda che il Consorzio Venezia Nuova dovrà essere liquidato, ai sensi delle normative vigenti, entro 18 mesi dal completamento dei lavori e dalla consegna dell'opera alla nuova istituzione.

Poiché l'obiettivo prioritario, oltre al completamento del Mose, è la salvaguardia dell'occupazione, dovranno essere messe in atto tutte quelle iniziative ad esso finalizzate. Lo scopo principale è, quindi, quello di far confluire nello scenario futuro le risorse che, in questi anni, hanno sviluppato conoscenza ed esperienza durante le varie fasi di progettazione e realizzazione degli interventi del Mose, che conoscono le logiche e le

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

peculiarità che hanno caratterizzato l'opera nel suo complesso, che hanno raccolto e sistematizzato le informazioni.

Nell'ambito dell'accordo di risanamento, approvato dal Tribunale Fallimentare di Venezia il 10 marzo 2022, COMAR sarà inglobata nel Consorzio Venezia Nuova entro fine 2022. Tale accorpamento risulta oltremodo fisiologico dal momento che, già dalla gestione commissariale precedente, il Consorzio si è organizzato per svolgere attività coordinate e sinergiche con Comar nell'ambito dei lavori previsti per la gestione delle paratoie e per la loro manutenzione.

Le squadre dei lavoratori deputate ai sollevamenti sono a tutti gli effetti squadre "miste" formate da dipendenti del CVN, di Comar e di Thetis che operano unitariamente sotto la regia del Consorzio stesso. Il percorso di formazione e addestramento che ha permesso ai lavoratori di acquisire le competenze e le conoscenze per poter far parte delle squadre è stato unitario ed integrato per tutte e tre le società. Si è trattato di un investimento importante in termini di tempo e risorse ed è quindi auspicabile che l'esperienza e la conoscenza accumulate, non solo non vadano disperse, ma possano appunto essere fruibili, in un tempo prossimo, nel nuovo scenario.

Il trasferimento del personale al nuovo organismo di governance complessiva della laguna di Venezia – da definire più puntualmente se nell'ambito dell'Agenzia o della Società in House - potrebbe avvenire per fasi: una prima fase che vede il passaggio del personale tecnico della Sala Operativa, dei sollevamenti e della gestione ambientale nonché del personale deputato all'aggiornamento delle banche dati, dei sistemi di supporto alle decisioni e del perfezionamento dei modelli matematici per lo studio dei processi idromorfologici e biologici lagunari.

Una seconda fase che vede invece il passaggio dei lavoratori che, a partire dal 2024, si dovranno far carico di tutte le attività o "code di attività" propedeutiche alla chiusura del Consorzio, come i collaudi, la redazione di documenti che attestano la fine lavori, la contabilità finale e i vari aspetti amministrativi correlati. In questo caso, si potrà utilizzare personale di staff, amministrativo o tecnico ("memoria storica degli interventi") per il coordinamento delle attività di riutilizzo delle aree di cantiere (dismissione, smantellamento e messa in ripristino).

Pur nella complessità del perimetro societario delle tre realtà e nel rispetto delle peculiarità di ciascuna di loro, si è cercato di avviare una politica di gestione del personale che segua una "logica di gruppo".

Coerentemente con tale assunto, rispetto al nuovo scenario che si prospetterà, deve essere presa in considerazione Thetis spa il cui business è fortemente connesso al Consorzio soprattutto per quanto attiene i servizi di Direzione Lavori – che per questo svolge – e le attività di supporto ai Laboratori del Provveditorato alle Opere Pubbliche, oltre a come già detto, il fattivo contributo per le attività connesse alla Sala Operativa e ai sollevamenti.

Nel progetto di cessione alla nuova Governance non si deve dimenticare la struttura composta dai lavoratori di CVN e di Thetis che, nell'attuale stato di scarsità di mezzi operativi dell'Amministrazione Concedente, sono alla stessa prestati in modalità di "service" nell'ambito di apposite perizie, svolgendo attività di supporto tecnico/amministrativo nonché di attività connesse alla gestione e alla concessione di spazi acquei e aree di pesca.

La prospettiva del passaggio del personale di CVN, Comar e Thetis alla Pubblica Amministrazione soggiace ai ben noti limiti normativi in materia di lavoro alle dipendenze della Pubblica Amministrazione.

Per tale motivo, è auspicabile l'indizione da parte dell'Amministrazione di un bando di Concorso Pubblico, con la contestuale individuazione di alcuni specifici criteri di selezione ed attribuzione di punteggio tali da consentire ai lavoratori di godere di un titolo preferenziale rispetto ad altri candidati. Questo obiettivo potrebbe essere perseguito, in ipotesi, attribuendo un punteggio particolarmente qualificante ed alto ai

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

soggetti che abbiano una comprovata e solida professionalità in ambiti di competenza ed attività sino ad ora svolte dagli stessi.

E' evidente che un'operazione di tale impatto occupazionale e sociale non può che essere oggetto di confronto con le Organizzazioni Sindacali e gli Enti preposti del resto già attivi nel Tavolo permanente da tempo istituito.

In merito al punto 6.5 la gestione e manutenzione del MOSE verrà definita in modo completo nella fase di gestione e manutenzione provvisoria nel periodo di avviamento. Sulla scorta delle esperienze internazionali si ritiene ci debba essere un nucleo tecnico operativo forte in seno alla struttura della governance e che possano essere affidate in gara le singole sotto attività di manutenzione, senza un general contractor unitario, ruolo che verrà svolto dall'Ente Gestore e dal braccio operativo (la società *in house*).

In merito al punto 6.6. — per quanto di competenza — si evidenzia che il MOSE assicura un margine di funzionamento anche in presenza di sea level rise. Tale margine consente, come sta avvenendo anche per analoghe opere di difesa in ambito internazionale, di sviluppare progetti per l'implementazione di misure integrative che potranno essere attuate là dove il monitoraggio sull'effettivo innalzamento del mare mostri inequivocabilmente l'avverarsi degli scenari previsti.

Domanda n. 7

Recentemente è stata istituita la Fondazione Venezia Capitale della Sostenibilità e dal 2020 è previsto il Centro Internazionale per i Cambiamenti Climatici, non ancora attivato. Come giudica il loro ruolo in vista della necessità di studiare politiche di adattamento "post-Mose"?

Risposte alla domanda n. 7

Non si ha modo di formulare particolari valutazioni in quanto soggetto di nuova formazione. È tuttavia auspicabile una forte sinergia con il soggetto gestore dell'intera *governance* per la laguna di Venezia onde evitare sovrapposizioni di temi e di ruoli.

Domanda n. 8

8.1 Quali interventi e con quali costi sono previsti per la salvaguardia della Basilica e di piazza San Marco, nonché dell'immenso patrimonio culturale?

8.2 Quali iniziative dovrebbero essere intraprese?

Risposte alla domanda n. 8

In relazione alla salvaguardia della Basilica e di Piazza San Marco nell'ambito delle pianificazioni finanziarie sono previsti i finanziamenti per gli interventi di messa in sicurezza dalle acque medio alte fino a +110 cm ZMPS in modo che non si verifichi più il continuo danneggiamento dovuto alle acque medio alte.

Oltre all'intervento urgente quale "*Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della basilica di San Marco*" (c.d. barriere di vetro), attualmente in corso di esecuzione per un importo lavori di circa 3,2 M€ (5,2 M€ lordi), vi è inoltre l'intervento più generale "*Interventi di salvaguardia dell'insula di piazza San Marco a Venezia*" che interesserà tutta la piazza e le

CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Data emissione: 04.07.2022

Versione: 02

aree afferenti. È stato redatto il progetto definitivo – già approvato da tutti gli enti competenti, per un importo lavori complessivo di circa 30 M€ – ed previsto a breve l'avvio del 1° stralcio funzionale (importo lavori di circa 5,9 M€).

Si ritiene che la legge Speciale dovrebbe garantire i finanziamenti per gli interventi sull'intero edificato storico urbano degli abitati lagunari, non solo sull'edificato storico-monumentale, onde conservare il patrimonio complessivo che è unico al mondo.

Domanda n. 9

Un tema che si propone costantemente è il problema del finanziamento della Legge Speciale. Ritiene che sia utile introduce forme di federalismo fiscale per garantire continuità di risorse?

Risposte alla domanda n. 9

Questo tema non è riconducibile a competenze del Consorzio Venezia Nuova

ALLEGATO 2

**INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROBLEMI DI VENEZIA**

Questionario da sottoporre all'attenzione dei soggetti invitati in audizione (versione presentata nell'Ufficio di presidenza del 29 giugno)

PREMESSA

La Legge Speciale da quasi cinquant'anni rappresenta uno strumento fondamentale per il governo della città.

Finora sono state varate quattro leggi speciali.

La prima Legge Speciale 171/1973, approvata dopo l'alluvione del 1966, è la normativa che riconosce per la prima volta in modo organico la specialità di Venezia, mettendo a sistema i problemi sociali, ambientali e relativi alla sua salvaguardia.

Finalità specifiche della legge 171 erano (sono) la salvaguardia attiva dell'ambiente in tutti i suoi aspetti: la salvaguardia fisica e il riequilibrio idrogeologico, la preservazione dell'ambiente dall'inquinamento delle acque e atmosferico, la rivitalizzazione socio-economica.

Una legge che prevede norme e risorse per affrontare le emergenze della città, relative alle manutenzioni (fondamenta, canali, monumenti e residenza), interventi idraulici sulla laguna, opere di disinquinamento ecc. Partendo da due capisaldi indicati all'art 1, che pongono *"la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, un problema di preminente interesse nazionale. (...) La Repubblica ne assicura la vitalità socio-economica"*. Puntando in tal modo a valorizzare le attività sociali ed economiche di Venezia.

Successivamente è stata varata la legge 798/1984 che prevede la progettazione e la realizzazione del Mose, la costituzione del Consorzio Venezia Nuova, il soggetto attuatore dell'opera in regime di concessione unica e tra le varie cose, introduce il «Comitatone», ovvero il Comitato interministeriale misto di coordinamento e controllo, organismo presieduto dalla Presidenza del Consiglio e composto dai ministeri interessati (attualmente il MIMS, MEF, MITE, MIBAC, MIUR), la Regione, gli enti locali e i rappresentanti dei vari enti interessati agli interventi di salvaguardia. Un organismo volto all'adozione delle scelte strategiche per la città e al coordinamento dei diversi soggetti con l'obiettivo di semplificare le procedure, sebbene l'esperienza abbia dimostrato che presenta molte criticità.

La terza Legge Speciale, 360/1991, e la quarta 139/1992, prevedono il rifinanziamento degli interventi e pongono l'attenzione sul rafforzamento del coordinamento e l'integrazione tra i vari enti coinvolti, da attuarsi attraverso la sottoscrizione di appositi accordi di programma.

Negli ultimi trent'anni sono stati adottati vari provvedimenti a favore della città ma le leggi di riferimento restano quelle citate.

Le proposte di legge all'esame della Commissione intendono affrontare alcune questioni che sono sinteticamente riportate di seguito e su cui si chiede ai soggetti invitati in audizione – per le parti di proprio interesse – di soffermarsi nel corso dell'audizione.

- 1) Ritiene ci sia la necessità di **aggiornare la Legge Speciale**? Il complesso delle disposizioni legislative fin qui assunte per Venezia è ancora adeguato o è superato dalla sopravvenuta legislazione ordinaria e dalle normative comunitarie intervenute? Ravvisa delle criticità nella Legge Speciale e in caso affermativo come propone di superarle? oppure ritiene non più necessaria una Legge Speciale? Riterrebbe utile la costituzione di un apposito organismo parlamentare competente sui problemi di Venezia?



RISPOSTA. Sicuramente il complesso delle leggi speciali per Venezia e la Laguna necessita di un nuovo processo di aggiornamento. L'ultimo risale al 1992 con la ricordata legge 139. Sicuramente vi è un'esigenza di integrazione ed armonizzazione del percorso di tutela della laguna (intimamente connesso con quella dell'ambiente urbano veneziano e degli altri centri abitati lagunari) con molte delle direttive EU nel frattempo intervenute in tema ambientale a cominciare dalla Direttiva Quadro Acque per poi procedere con quella sulla gestione del Rischio Alluvioni, quelle sulla tutela degli habitat, sulla VIA/VAS, sui rifiuti, ecc., tutte recepite nell'ordinamento italiano. Su questo percorso si è già inserito il legislatore con l'art. 95 del DL 104/2020 ad esempio laddove prevede l'armonizzazione del Piano degli Interventi con i piani di gestione delle acque ex Direttiva 2000/60 e il piano di gestione del rischio alluvioni ex Direttiva 2007/60. Ma anche laddove prevede l'aggiornamento del cosiddetto Protocollo Fanghi '93 per stabilire nuovi criteri per la movimentazione dei sedimenti di dragaggio dei canali portuali, coerenti con i principi comunitari di tutela delle acque, degli habitat, di trattamento dei rifiuti.

Ulteriori elementi di spunto per un aggiornamento derivano dalla considerazione dalle strategie di indirizzo comunitarie e nazionali elaborate nell'ambito del New Deal e, più recentemente, per l'attuazione del PNRR (Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, Strategia di tutela della biodiversità, strategia nazionale per l'economia circolare, Piano Nazionale per la Transizione Ecologica, ecc.).

Utile al riguardo una maggiore attenzione del Parlamento ai problemi della salvaguardia di Venezia e della Laguna promuovendo, un po' come avvenne negli anni '70 con la Commissione De Marchi per i problemi della difesa del suolo, la costituzione di una commissione di studio e di approfondimento, cui chiamare i massimi esperti nazionali (eventualmente coadiuvati anche da esperti internazionali), per mettere bene a fuoco quali sono le sfide da affrontare di fronte ai profondi mutamenti che lo scenario di cambiamento climatico ci impone e quali sono le strategie più efficaci di adattamento e mitigazione da adottare e da tramutare in misure e provvedimenti anche di carattere legislativo.

Sicuramente, in questa prospettiva di rapida mutazione, un ruolo cruciale è rivestito dall'esigenza di un processo di costante aggiornamento delle conoscenze attraverso un'azione efficace e costante di monitoraggio e di controllo ambientale condotta secondo rigorosi principi di terzietà ed autorevolezza. In questo senso un ulteriore spunto di aggiornamento è quello che porta verso una armonizzazione della legislazione speciale con la legge 132/2016 sulla istituzione del Sistema Nazionale a rete Ambientale (SNPA).

- 2) Come valuta la capacità di decisione e di coordinamento del **Comitatone**? Lo considera uno strumento ancora attuale?

RISPOSTA. Il cosiddetto Comitatonone, cioè il comitato di indirizzo, coordinamento e controllo politico di cui all'art. 4 della legge 798/84, rappresenta l'organo di confronto tra poteri centrali, regionali e locali sui temi della salvaguardia di Venezia e della laguna. L'art. 95 del DL 104/2020 ne conferma l'esistenza e ne aggiorna la compagine. Trattandosi di un organo eminentemente politico non include rappresentanti di enti e organismi tecnici come ISPRA.

L'Autorità per la Laguna prevista dall'art 95 del decreto legge 104/2020 può migliorare il sistema della *governance* e risolvere le criticità emerse nel tempo? Come valuta l'Autorità ed eventualmente quali sono le modifiche che suggerisce di introdurre?



RISPOSTA. Sicuramente l'istituzione dell'Autorità per la Laguna (che per le attività di monitoraggio ambientale è previsto che si avvalga del SNPA), risponde ad una esigenza di ricostruzione di una necessaria struttura di governance. Lo svuotamento dei poteri del Magistrato alle Acque (connesso con il regime della pluridecennale concessione unica a favore del Consorzio Venezia Nuova) e la sua inevitabile conseguente soppressione nel 2014, hanno chiaramente messo in luce questa enorme carenza di una struttura tecnica di pianificazione, programmazione e controllo evidenziata anche nelle varie proposte di legge depositate a partire dal 2018 in Parlamento.

- 3) Un altro tema legato al precedente, riguarda **gli strumenti della governance**, la frammentazione dei poteri e la conflittualità tra enti. Al riguardo cosa pensa del Protocollo fanghi e del piano morfologico della laguna per affrontare il problema legato all'escavo dei canali in laguna e al riciclo dei fanghi? Suggerisce altri strumenti?

RISPOSTA. L'esigenza di aggiornamento del Protocollo Fanghi '93 (basato solo su una rigida classificazione chimico tabellare dei sedimenti rispetto a poche sostanze) è avvertita, per varie ragioni, da tutti i portatori di interesse che operano in laguna in quanto i suoi criteri consentono un riutilizzo in ambito lagunare assai limitato dei sedimenti provenienti dalle attività di dragaggio. La nuova metodologia messa punto agli inizi del 2020, cui ISPRA ha assicurato il proprio contributo determinante, ha aggiornato i criteri di movimentazione dei sedimenti in laguna sulla base del rispetto degli obiettivi di qualità ambientale stabiliti per i corpi idrici lagunari dalla Direttiva 2000/60, avendo riguardo degli aspetti sanitari e di tutela degli habitat. Introducendo una metodologia di integrazione di più linee di evidenza (chimica, ecotossicologica e di bioaccumulo) si apre la prospettiva di una maggiore disponibilità di sedimenti da riutilizzare, sotto adeguate condizioni, per la ricostruzione di strutture morfologiche lagunari minacciate da decenni dai processi erosivi innescata da fattori naturali ed antropici.

Si ritiene tuttavia opportuno richiamare l'attenzione sulle funzioni attribuite dal comma 27 quinquies del citato art. 95 laddove prevede l'istituzione di una commissione tecnico-consultiva (composta da 5 membri, presieduta da ISPRA e composta da rappresentanti dell'Istituto Superiore della Sanità, del CNR, di ARPA Veneto e del Provveditorato OO.PP.) con il compito di esprimere, entro 30 giorni, parere su ogni richiesta di autorizzazione alla movimentazione avanzata ai sensi del decreto di cui al comma 27 bis.

Anche ai fini di un più efficace snellimento delle procedure autorizzative si ritiene che le funzioni di tali commissione, piuttosto che concentrarsi sul parere da rendere su ogni singola richiesta di autorizzazione, siano da ridefinire secondo finalità di studio e di approfondimento, sulla base dei dati e dei riscontri che man mano si potranno acquisire con l'applicazione della nuova metodologia, ai fini delle eventuali modifiche e/o integrazioni per gli aspetti tecnici secondo la procedura semplificata di cui comma 27 ter. Il rischio è che, senza questa azione di stimolo, le eventuali necessità di progressivo adeguamento che la nuova metodologia comporta rischiano di non essere correttamente individuate e norma semplificatrice di cui al citato comma 27 ter rischia di restare inapplicata.

Si segnala infine la necessità di correggere il continuo riferimento al Provveditorato OO.PP. contenuto nella parte dell'art. 95 riguardante il nuovo protocollo fanghi (commi da 27 bis a comma 27 sexies) in quanto in altra parte della norma si stabilisce che l'Autorità della Laguna "*rilascia le autorizzazioni ... per il prelievo di sabbia, fango e altro materiale per qualsiasi uso*" (comma 2, lettera q). Quindi, anche nel caso delle autorizzazioni per la movimentazione dei sedimenti l'Autorità competente va individuata nell'Autorità per la Laguna e non nel Provveditorato OO.PP.



Il Piano di recupero morfologico della laguna di Venezia (PMLV), in fase di profonda revisione dopo il recente parere della Commissione VAS, è uno strumento senz'altro utile se inserito in un percorso di progressivo adattamento delle misure di contrasto e di rimozione delle cause del degrado morfologico lagunare.

Ritiene che la Legge Speciale dovrebbe agire in tutta la città metropolitana al fine di ottenere una migliore *governance* volta allo sviluppo unitario di tutta la città-territorio veneziana?

RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA

Ritiene utile che la legge speciale sia integrata al fine di trattare il tema della programmazione delle bonifiche e della riqualificazione industriale di Porto Marghera, ricomprendendo anche lo sviluppo della ZIs già prevista per legge?

RISPOSTA: Il tema delle bonifiche nel SIN di Porto Marghera è intimamente connesso con il tema della tutela dell'ambiente lagunare che rappresenta uno dei principali obiettivi della legge speciale.

Come ritiene si possa giungere a un controllo del moto ondoso nella laguna? Quali soggetti pensa debbano avere il compito di vigilare sul rispetto delle regole? Quali misure ordinamentali su questo tema possono essere introdotte nella Legge Speciale?

RISPOSTA. Il contrasto agli effetti negativi del moto ondoso in laguna richiede una forte ed efficace azione di controllo volta da un lato a prevenire e sanzionare le violazioni delle norme, dall'altro a promuovere lo sviluppo di conoscenza per verificare l'efficacia delle misure sinora adottate (limitazione della velocità, forma delle carene delle imbarcazioni destinate al traffico lagunare, ecc.). Per quanto riguarda il primo aspetto, la riorganizzazione dei servizi di polizia lagunare in seno alla nuova Autorità per la Laguna può essere un percorso efficace.

- 4) I progetti di legge in esame trattano il tema del **rilancio socio-economico della città**: quali priorità ritiene debbano essere seguite? quali tipologia di attività in particolare risultano meritevoli di sostegno? Come evitare che l'intero tessuto imprenditoriale sia dipendente dal settore turistico? Ritiene che la legge speciale dovrebbe occuparsi di governare il fenomeno dell'*overtourism* in particolare della gestione dei flussi e della disciplina delle locazioni ad uso turistico? Condivide l'esigenza di ridare centralità al tema della residenza anche per favorire il ripopolamento della città? Come tutelare lo sviluppo di attività tradizionali, a partire dalle vetrerie di Murano, e contestualmente sviluppare attività legate a ricerca-innovazione, ovvero lavori ad elevato valore aggiunto? In tal senso quale ruolo possono svolgere le università e le istituzioni culturali della città, a partire da Biennale e Fenice?

RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA

- 5) Un tema particolarmente delicato riguarda la funzionalità del **porto di Venezia**. Quale è il suo giudizio sul progetto di un porto "fuori dalle acque protette della laguna" per navi da passeggeri superiori alle 40mila tonnellate di stazza e per le navi portacontaineri?



RISPOSTA. Sicuramente efficace per gli aspetti ambientali (ma anche per quelli relativi alla sicurezza) escludere l'ingresso in laguna delle grandi navi da crociera e i provvedimenti adottati nel luglio 2021 con il cosiddetto Decreto Grandi Navi vanno in questa direzione.

Ritiene che tale piattaforma *off-shore* possa servire l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico? Quali conseguenze comporterà la sentenza del TAR sul **ricorso Duferco**? Ritiene che l'entrata in funzione del Mose comporterà la necessità di riconoscere al porto la tipicità di porto regolato? Come giudica la prevista realizzazione di una serie di approdi diffusi a Porto Marghera per le "Grandi Navi"? Ritiene possibile individuare un futuro con navi da crociera a "misura di Venezia", ovvero caratteristiche sostenibili con l'ambiente lagunare? Quali possibili riconversioni del Terminal crocieristico della Marittima, non più utilizzato, sono a suo avviso praticabili?

RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA.

- 6) Con riguardo al **Mose**, quali notizie sono in suo possesso circa la conclusione dei lavori, e l'accordo con le imprese interessate ai cantieri del Mose? L'aumento dei prezzi delle materie prime e dei materiali da costruzione quali effetti produrrà sui cantieri e sul costo finale dell'opera? Quali opere complementari al Mose sono ancora necessarie? Quali sono i tempi per la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e quali iniziative andranno realizzate per i lavoratori del CVN e delle società collegate Thetis e Comar? Come ritiene che debba essere organizzata la gestione e la manutenzione del Mose?

RISPOSTA. RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA.

Secondo il rapporto IPPCC 2019 (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) delle Nazioni Unite entro il 2100 l'**innalzamento del livello del mare** potrebbe raggiungere oltre 100 cm, minacciando l'intera costa dell'Alto Adriatico, in particolare Venezia e la sua laguna. A conclusioni analoghe giunge lo studio dell'Enea del 2015. Ciò comporterebbe la chiusura pressoché costante del Mose per l'intero arco dell'anno, e dunque la necessità di avviare subito ricerche per studiare nuove soluzioni in difesa delle Maree. Quali politiche "post-Mose" di adattamento ritiene utile con riguardo all'innalzamento dei mari?

RISPOSTA. L'entrata in esercizio del MOSE dopo l'evento del 12 novembre 2019, sia pure in via provvisoria in attesa del collaudo finale, ha messo in evidenza l'esigenza di chiusure sempre più frequenti e sempre più prolungate. Ciò richiede, dal punto di vista gestionale (contemperare l'esigenza di operatività del porto con quella di porre a riparo Venezia e centri abitati dal rischio di inondazione), l'esigenza di poter disporre nel breve periodo di strumenti previsionali integrati (modelli oceanografici e monitoraggi in situ e da remoto) sempre aggiornati allo stato più avanzato delle conoscenze in materia. Tali strumenti potrebbero altresì dell'applicazione di tecniche di incertezza predittiva (già sperimentate ad esempio in idrologia) in grado di porre il decisore nella condizione di poter adottare decisioni ragionate anche in termini di benefici-costi.

Su questi punti lavora da tempo ISPRA in sinergia con gli altri soggetti istituzionali che, al pari di ISPRA, hanno una lunga e consolidata esperienza in materia: CNR-IMAR di Venezia, Centro Maree del Comune di Venezia, recentemente anche ARPA Veneto per gli aspetti meteo-previsionali. Con tali soggetti ISPRA ha stipulato convenzioni operative per la condivisione di dati e previsioni in tempo



reale, di sviluppo di conoscenze e, infine, di decisioni previsionali dando vita, spontaneamente, ad un tavolo tecnico delle previsioni che si autoconvoca con dovuto anticipo ogni qualvolta si verificano le condizioni favorevoli al fenomeno dell'acqua alta per l'emissione di bollettini congiunti.

Nel lungo periodo, anche in considerazione dei costi di gestione e manutenzione dell'opera, è probabile che occorrerà pensare a modifiche e/o adattamenti del sistema di regolazione delle maree alle bocche di porto, ad esempio con forma di parzializzazione delle aperture alla bocche di porto riconsiderando anche l'introduzione, graduale e sperimentale, di resistenze tramite strutture fisse al quotidiano flusso del mare per limitare gli effetti delle alte maree più frequenti, avendo riguardo alle problematiche di ricambio idrico necessario a mantenere lo stato ecologico delle acque lagunari.

- 7) Dal 2020 è previsto il **Centro Internazionale per i Cambiamenti Climatici**, non ancora attivato, e recentemente è stata istituita la **Fondazione Venezia Capitale della Sostenibilità**. Come giudica il loro ruolo in vista della necessità di studiare politiche di adattamento "post-Mose"?

RISPOSTA. Si richiama quanto già detto nella parte finale di risposta al punto 1 a proposito della costituzione di una commissione di studio e di approfondimento per mettere bene a fuoco quali sono le sfide da affrontare di fronte ai profondi mutamenti che lo scenario di cambiamento climatico ci impone e quali sono le strategie più efficaci di adattamento e mitigazione da adottare, da tramutare in misure e provvedimenti anche di carattere legislativo.

- 8) Quali interventi e con quali costi sono previsti per la salvaguardia della **Basilica e di piazza San Marco, nonché dell'immenso patrimonio culturale**? Quali iniziative dovrebbero essere intraprese?

RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA

- 9) Un tema che si propone costantemente è il problema del **finanziamento della Legge Speciale**. Ritene che sia utile introduce forme di federalismo fiscale per garantire continuità di risorse?

RISPOSTA. Non di competenza ISPRA-SNPA

**Quesiti per gli enti, i sindaci e i soggetti rappresentativi di autorità locali**

a) Può trasmettere alla Commissione gli interventi eseguiti per la salvaguardia della città dell'ente che rappresenta con i relativi finanziamenti ex Legge Speciale ricevuti, divisi per annualità? Qual è la capacità di spesa per annualità dell'ente che rappresenta rispetto ai finanziamenti erogati dallo Stato?

b) Può trasmettere alla Commissione i dati relativi alle risorse erogate e agli interventi idraulici eseguiti in laguna e le opere eseguite per il disinquinamento del bacino scolante, divisi per annualità?

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

Si riportano nel seguito i finanziamenti ricevuti da ISPRA per la realizzazione di interventi in Laguna di Venezia. Entrambi gli interventi sono stati finanziati con fondi europei, tramite il Programma di finanziamento LIFE Natura.

Progetto LIFE SERESTO. Durata: gennaio 2014 – aprile 2018; **Strumento di finanziamento:** Unione Europea – Programma LIFE Natura; **Importo complessivo:** 1,563,898 €; **Finanziamento per ISPRA:** 255.000 €; **Coordinatore:** Università Ca' Foscari di Venezia; **Partner:** ISPRA, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia; Associazione Laguna Venexiana onlus; **Tipologia intervento:** trapianto di fanerogame marine diffuso in Laguna Nord di Venezia per contribuire al miglioramento dello stato ecologico dei corpi idrici e del grado di conservazione dell'habitat;

Progetto LIFE LAGOON REFRESH. Durata: settembre 2017 – agosto 2022; **Strumento di finanziamento:** Unione Europea – Programma LIFE Natura; **Importo complessivo:** 3,315,130 €; **Finanziamento per ISPRA:** 667.195 €; **Coordinatore:** ISPRA; **Partner:** Regione del Veneto, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Università Ca' Foscari di Venezia; IPROS Ingegneria Ambientale; **Tipologia intervento:** immissione di acqua dolce dal Fiume Sile alla Laguna di Venezia, per ripristinare il gradiente salino, ricreare l'habitat a canneto, migliorare lo stato ecologico dell'ambiente lagunare e la sua biodiversità.

