

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI
AD ESSE CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

40.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 SETTEMBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **STEFANO VIGNAROLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori		Brugnaro Luigi, <i>Sindaco di Venezia</i> ...	3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3	Ferrazzi Andrea (PD)	13, 15, 16, 22
Audizione del sindaco di Venezia, Luigi Bru-		Lorefice Pietro (M5S)	21, 22
gnaro:		Vianello Giovanni (M5S)	21
Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23	Comunicazioni del Presidente:	
		Vignaroli Stefano, <i>Presidente</i>	23

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
STEFANO VIGNAROLI

La seduta comincia alle 14.15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito.)

**Audizione del sindaco di Venezia,
Luigi Brugnaro.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, accompagnato dal capo di gabinetto dottor Morris Ceron, dal vicecapo di gabinetto, dottor Derek Donadini, e dal dottor Luca Zuin, che ringrazio per la presenza.

L'audizione odierna rientra nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta svolgendo sullo stato di avanzamento dei lavori nel sito di interesse nazionale di Venezia e sulle attività di dragaggio nel porto di Venezia.

Comunico che gli auditi hanno preso visione della disciplina relativa al regime di pubblicità del resoconto stenografico della seduta che informa l'audito che della presente seduta sarà redatto un resoconto stenografico e, su motivata richiesta, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta; nel caso le dichiarazioni segrete entrassero a far parte di un procedimento penale, il regime di

segretezza seguirà quello previsto per tale procedimento; si invita comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta. Invito, quindi, i nostri ospiti a svolgere una relazione.

Come sapete, come sanno tutti, siamo già stati sul posto, perché bisogna anche rendersi conto di persona di questa situazione, che è una delle più complesse. È il sito di interesse nazionale più grande d'Italia. Ci sono varie competenze, anche se spesso le cose sono intrecciate, quindi invito il sindaco a illustrarci una relazione, poi eventualmente faremo delle domande di approfondimento. Non abbiamo grossi limiti di tempo.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Buongiorno a tutti. Grazie dell'invito. Mi fa molto piacere essere qui. Accolgo con grande favore quest'audizione, perché mi consente di raccontare delle cose e di dare il punto di vista della città, della mia amministrazione, su una serie di ragionamenti molto importanti che però poco sono stati ascoltati dalle istituzioni.

Il mio obiettivo presso questa Commissione è, quindi, sicuramente parlare a voi come Commissione d'inchiesta, e spiegherò perché abbiamo dato fin dall'inizio un grande ruolo ai rapporti delle Commissioni d'inchiesta. Lo spiegherò nei fatti. Vorrei, però, parlare anche ai cittadini che ascoltano e alle istituzioni — so che domani dovrebbe esserci, non so se sia confermato, il Ministro dell'ambiente — cercando di aprire un'interlocuzione che credo sarebbe cosa buona e giusta cosa. L'ho chiesto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti precedente, e sono fiducioso, perché le famose competenze sono appunto variegate.

Quello che adesso vi racconterò — poi risponderò anche alle vostre domande — è

riportato in una relazione che vi lascio, di cui quindi potrete avere visione e che potrete pubblicare, è pubblica. Affronto questa relazione intanto su due temi. Ce ne sarebbero tantissimi. Si dovrebbe parlare del MOSE, del moto ondoso. Ci sarebbe veramente da star qui giornate intere. Non c'è il tempo.

Al di là della formalità, se la Commissione o anche singoli membri della Commissione avessero piacere di approfondire quelle che possono essere le soluzioni per il disinquinamento, quelle che noi pensiamo possano essere soluzioni, o per la difesa dell'ambiente a Venezia, siamo ben lieti di illustrarvele anche personalmente, anche a piccoli gruppi. Non so come funzioni la parte istituzionale, ma sono cose pubbliche: più se ne parla, meglio è.

PRESIDENTE. Sicuramente.

Adesso, per istituzionalità, rimaniamo sul tema di interesse della Commissione, che ovviamente non è così restrittivo. Probabilmente, ci saranno delle domande in coda, quando avremo terminato in maniera esaustiva l'argomento, e potremo anche parlare di varie problematiche ambientali.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Sì, però siccome ci sono i cittadini che ascoltano e questa è una sessione pubblica, io devo parlare a voi che siete degli esperti, ma anche alle persone a cui spesso non arrivano i messaggi o arrivano in maniera fuorviante.

PRESIDENTE. Sicuramente. Questa è una Commissione, pubblica sì, però...

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Io dico quello che penso, presidente. Comunque, lo dirò in ogni caso. Anche se lei mi interrompe, io lo continuerò a dire. Ho bisogno che quest'audizione venga vista — questo penso — con un atteggiamento più ampio riguardo alla soluzione dei problemi di Venezia. Se, invece, è soltanto finalizzata alle risposte, vi lascio la relazione, abbiamo finito, ve la leggete. Io, invece, vorrei spiegare e bisogna avere soltanto la pazienza di ascoltare, solo questo.

PRESIDENTE. Purché sia riferito al tema oggetto della Commissione. Prego.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Voi siete una Commissione d'inchiesta sulle bonifiche, giusto?

PRESIDENTE. Esatto.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Questo è il tema, però è collegato a tante altre cose. Abbia pazienza, e vedrà che ci arriviamo.

Stavo dicendo che il sito di interesse nazionale di Venezia, Porto Marghera, è — lo diceva il presidente prima, ma è così — il più grande sito industriale italiano, oggi, con una rideterminazione fatta negli ultimi anni, pari a 1.621 ettari, il SIN.

A metà degli anni Sessanta, Porto Marghera rappresentava una delle maggiori aree industriali europee con circa 33.000 operai e 229 aziende. Ora, vi si concentrano 915 imprese, evidentemente molto più piccole, che hanno in totale 11.800 addetti, per cui siamo ad un terzo di quel periodo. Nell'indotto si stima siano presenti altre 250 aziende, per ulteriori 3.500 addetti.

Adesso cito la relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia della Commissione parlamentare che ha operato però nella scorsa legislatura. Tutta l'azione amministrativa che abbiamo messo in piedi sul tema testé accennato parte da quella relazione, atti che sicuramente conoscete molto bene, che è stata un'altra Commissione a fare, ma che ci trovano molto allineati. Il ruolo di questa Commissione, secondo noi, è stato molto importante negli anni e spero che continui ad esserlo, di pungolo e di verifica. Io cerco di fare chiarezza dal nostro punto di vista.

A Porto Marghera si è verificato un disastro ambientale negli anni Settanta. Al riguardo, c'è stato un accordo di programma siglato il 21 ottobre 1998, approvato con un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Si è, in sostanza, messa in atto una strategia di divisione in aree di Porto Marghera. I 1.600 ettari di cui parlavamo prima sono stati divisi, e si è

pensato di isolare mediante il marginamento con palancole varie macro isole componenti il SIN allo scopo di isolare altresì le sorgenti di contaminazione ed evitare l'ulteriore apporto in laguna di acque di falda contaminate e, aggiungo, anche dei terreni che toccavano l'acqua; si è arrivati al caranto e le zone sono state isolate.

Il 22 aprile 2004 è stato approvato il *master plan* per la bonifica dei siti inquinati a Porto Marghera, che prevede la messa in sicurezza permanente di Porto Marghera, mediante conterminazione impermeabile di tutte le sponde dei canali industriali, drenaggio e trattamento delle acque di falda inquinate intercettate dal marginamento, che è uno degli obiettivi della vostra Commissione.

Vengono individuate 15 macro isole e si integra tale tematica con l'individuazione del progetto integrato Fusina PIF: si pensa che, una volta finito il marginamento, si debba realizzare un sistema di raccolta delle acque, che andrebbero raccolte e portate al disinquinamento.

Il 22 aprile 2006, con un accordo di programma quadro interministeriale si opera l'individuazione del magistrato alle acque, quindi il 22 aprile 2006 si decide che è il magistrato alle acque che deve agire per fare queste opere attraverso il proprio concessionario, Consorzio Venezia Nuova. Tutto ciò è scritto nella relazione della Commissione d'inchiesta riferita alla scorsa legislatura, si parla di «... soggetto attuatore degli interventi di marginamento e di retromarginamento nonché di escavo, trasporto e gestione dei sedimenti presenti nei canali industriali lagunari di propria competenza». Tutto ciò, oltre ad essere vero, è stato certificato da una Commissione d'inchiesta.

Questa competenza consente al magistrato alle acque di allora, adesso diventato Provveditorato opere pubbliche, di provvedere alla messa in sicurezza d'emergenza di tutte le sponde, ad eccezione di quelle afferenti la macro isola portuale, rimaste di competenza dell'Autorità portuale.

Le conclusioni a cui giunge la Commissione evidenziano che questo tipo di strategia di intervento risulta assolutamente

inefficace se non completata. Mi pare evidente: costruisci una bacinella, ma se ci lasci i buchi, serve a poco. L'abbiamo pagata molto, quindi, questa bacinella. Risulta assolutamente inefficace se non completata. E in questo momento storico è totalmente dannosa per lo sviluppo economico dell'area e per l'occupazione delle attività insediate.

Noi condividiamo perfettamente queste conclusioni della Commissione.

Sottolineo che la competenza è, prima, del Ministero dell'ambiente, che l'ha delegata al magistrato alle acque, che è diventato Provveditorato. Tutto questo, lo evinco dalla Commissione, dalla vostra Commissione, senza la quale tutte queste evidenze non le avrei. Questo la dice lunga su quanto si collabori con l'amministrazione comunale.

La Commissione, infatti, ha concluso affermando che rimangono da completare i lavori di marginamento, in quanto risulta realizzato il 95 per cento delle opere; mancano circa 3-3,5 chilometri che sono ancora in corso di realizzazione da parte dei tre enti competenti (Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Triveneto, Autorità portuale di Venezia, regione Veneto), per un valore di circa 250 milioni di euro, così come fatto rilevare dalla scorsa Commissione.

Guarda caso — dopo arrivo alla relazione — sono i soldi che abbiamo chiesto e ottenuto, quando era Primo Ministro Renzi, riguardo al Patto per Venezia. Da lì nascono i 250 milioni, che non sono stati tirati fuori a caso, li abbiamo tirati fuori da questa relazione, questo per dire quanto ha inciso il lavoro della scorsa Commissione per dare un senso di coordinamento istituzionale alle cose.

Il Governo ha accolto la nostra proposta di prevedere 250 milioni. Il Ministero dell'ambiente ha stanziato 70 milioni, per il resto si trattava di denaro che il Governo si è impegnato a trovare, si dovevano individuare i capitoli di spesa, ma si trattava di 250 milioni.

Di quei soldi, ad oggi, non abbiamo avuto nulla. A questa commissione d'in-

chiesta chiediamo: dove sono i 70 milioni? Perché i marginamenti sono ancora aperti?

PRESIDENTE. Tengo solo a precisare che noi lavoriamo in continuità. Io ero vicepresidente, ma molti di noi erano commissari. Abbiamo deciso proprio di continuare ad occuparci di questi argomenti proprio per continuare il lavoro. Certo, non abbiamo resettato quello che abbiamo fatto in passato.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Permettetemi di inserire un pizzico di sale sulla questione: voi siete la Commissione che è stata istituita di nuovo oggi, i 250 milioni li abbiamo messi prima che questa legislatura iniziasse. Nessuno ha pungolato il Governo per averli.

Siccome il Ministro è lo stesso, e questa è una fortuna, visto che domani viene, pungoliamolo.

PRESIDENTE. Lo stiamo facendo. L'abbiamo chiamato apposta.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Bene.

Il mancato completamento delle opere di marginamento delle macro isole impedisce anche il completamento, o comunque una conclusione del PIF. Se non si finiscono i 3,5 chilometri, è chiaro che ciò impedisce anche il completamento del PIF. Il tubo che passa sul retro del marginamento, infatti, lo si mette dopo che lo stesso è stato completato. Quindi, se non si collegano quei pezzi, quei tratti, quei buchi — come li ho chiamati io — si continua ad avere l'inquinamento e non si riesce neanche a finire tutto il PIF perché non si riescono a sistemare i tubi che mancano. Infatti, mancando un pezzo di tubo, l'acqua non riesce ad arrivare ai depuratori.

Ciò significa che, se non verranno completati i marginamenti delle macro isole, rischiano di essere dispersi tutti gli oneri sinora sostenuti dallo Stato con fondi di varia provenienza. Abbiamo buttato via un sacco di soldi, per adesso, per niente.

Solo per inciso, come sopra detto, l'attuale provveditore interregionale per le opere

pubbliche del Triveneto è il soggetto attuatore degli interventi di marginamento e di retromarginamento nonché di escavo, trasporto e gestione dei sedimenti presenti nei canali industriali lagunari di propria competenza, ed assolve a questa competenza tramite il consorzio « Venezia Nuova », per cui tutte le opere finora eseguite sono state realizzate dal suddetto consorzio mediante un affidamento unico e diretto.

La città metropolitana di Venezia ha manifestato a tutti i livelli (pubblicamente, riservatamente, con lettere) la disponibilità a svolgere le funzioni di soggetto attuatore e stazione appaltante anche in sostituzione del provveditorato sul presupposto che la legge n. 114 del 2014 — proposta da un emendamento di Andrea Martella a quel tempo, approvata e diventata legge, finora mai attuata — avrebbe disposto il trasferimento delle competenze dell'*ex* magistrato alle acque di Venezia proprio alla città metropolitana; ripeto, la legge, lo dico anche per le persone che ascoltano, la n. 114 del 2014.

Dalla legge non è ancora stato, infatti, adottato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per il trasferimento dei poteri alla città metropolitana di Venezia in base all'articolo 18, comma 3, della legge n. 114 del 2014 già citata.

Stando alla legge, questo passaggio di poteri sarebbe dovuto avvenire entro il 31 marzo 2015, siamo nel 2019, con l'effetto di poter unificare — ho visto dalle sue dichiarazioni che lei è d'accordo e io convengo con lei — le funzioni in materia di tutela dell'inquinamento delle acque e salvaguardia. Il moto ondosso, infatti, evidentemente ha anche un risvolto ambientale, per cui si possono prendere dei provvedimenti reali. Dicevo: polizia lagunare e organizzazione della vigilanza.

Lascio a voi le sollecitazioni da indirizzare verso coloro i quali debbono comprendere il da farsi. Se il commissario verrà nominato, il Governo nominerà un commissario direttamente, ma fino a ieri era il provveditore il soggetto che doveva controllare le opere del MOSE.

Ricordo che è necessario che il MOSE funzioni per la laguna di Venezia. Io non

sono ingegnere. Se mi chiedete come funziona, le sue caratteristiche elettrotecniche e meccaniche, non lo so perché non vengono a raccontarmelo. Non conosco lo stato dei lavori. So che abbiamo finito il 95 per cento delle opere. Il lavoro è costato una valanga di soldi, ed è gestito comunque da attività ministeriali, non dalla città di Venezia. Lo dico ai cittadini che ci ascoltano, noi l'abbiamo comunque subito. Credo si tratti di un'opera di grande ingegneria e di grande prospettiva. Dobbiamo tifare tutti affinché funzioni, eventualmente, con le dovute accortezze ingegneristiche, ma deve funzionare.

Ricordo anche — mi sono scritto la data — che il 28 ottobre 2018 abbiamo avuto un'alta marea a San Marco di 156 centimetri. Se vogliamo parlare di salvaguardia della città, l'evento è collegato. Nel 1966, quando c'è stata la grande devastazione di Firenze e di Venezia, con morti nella terraferma, una grande alluvione, avevamo 194 centimetri, cioè poco più di 38 centimetri di differenza. Il 28 ottobre 2018 — questa Commissione era già attiva — abbiamo rischiato la devastazione di Venezia. In piazza San Marco con gli stivaloni c'ero solo io, quelli delle municipalità e, per fortuna, le forze dell'ordine che mi hanno dato una mano.

Possiamo eliminare questa situazione. Si chiama acqua alta eccezionale, non acqua alta normale, quella che vedete normalmente, che per certi versi è diventata quasi romantica. Parliamo dell'acqua alta eccezionale. Per quella non possiamo far altro che affidarci al MOSE. Quello era il momento in cui il MOSE andava chiuso, cioè tirato su e bloccato. Non c'è un'altra soluzione per salvare Venezia, salvo pensare ad altri progetti, che oggi non ci vengono in mente.

Sono cose concrete. Signori, 38 centimetri è tanto così. Per tanto così abbiamo rischiato un'altra devastazione di Venezia. In confronto, l'episodio della nave è uno scherzetto. Se vogliamo dirlo, vogliamo spiegarlo, i cittadini di Venezia lo sanno.

Il tema del completamento dei marginamenti è sempre stato al centro dell'azione amministrativa del mio mandato per

lo sviluppo di Porto Marghera sia come comune di Venezia sia come città metropolitana. In data 26 novembre 2016, infatti, neanche un anno dopo che sono stato eletto, a luglio 2015, con l'allora Presidente del Consiglio dei ministri Renzi, è stato siglato il patto per lo sviluppo della città di Venezia, che qualcuno definiva libro dei sogni, e invece noi avevamo lavorato un anno seriamente per vedere effettivamente i finanziamenti che servivano per i vari punti — chiaramente, adesso mi soffermo soltanto su quelli dell'ambiente — con interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e la territorialità della città di Venezia.

Il patto prevedeva, tra gli altri interventi, la realizzazione delle opere di completamento della rete di marginamento delle macroisole del SIN di Porto Marghera, con un primo finanziamento di 72 milioni di euro a carico del MATTM. Era prevista anche la fonte di finanziamento. Parliamo di 72 milioni che al Ministero dell'ambiente c'erano, a noi risulta così. Quando ho firmato questo patto era il 26 novembre 2016. C'era poi un finanziamento dei residui 178 milioni per arrivare ai 250 nel patto. Il totale si tira fuori da questa Commissione, per dire la congruenza e il rispetto che ho per questo lavoro in concreto, al di là delle forme.

Il finanziamento dei residui 178 milioni era a carico degli accordi di programma per la Chimica 98 per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia. Qui il Governo ha detto: dobbiamo cercarli. Questo è quello che mi hanno detto a quel tempo, che non c'erano, ma si erano impegnati firmando il patto.

Successivamente a questo patto, ripeto siglato il 26 novembre 2016, in data 31 gennaio 2017 — un anno per fare i calcoli, firmato il patto — o qualche mese dopo, con l'allora Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio Galletti, è stato siglato il protocollo d'intesa per l'attuazione del patto per lo sviluppo della città di Venezia.

Attenzione, sapete tutti che io ho un'alleanza civica di centrodestra, questo era un Governo di centrosinistra, ma la disponibilità è a trattare con tutti: io rappresento un'istituzione, sia chiaro, e sarà sempre

così. Racconto le cose per come sono. Se, poi, riusciamo ad accelerare, ben volentieri, totale disponibilità.

Firmiamo quest'accordo, e c'è un protocollo d'intesa per l'attuazione del patto dello sviluppo.

All'articolo 3 del protocollo si prevede che, nell'ambito delle risorse finanziarie in dotazione e delle proprie competenze, il Ministero dell'ambiente si impegna alla realizzazione degli interventi di bonifica del SIN in oggetto, così articolati: Molo Sali, collegamento Voltatesta con marginamento Canale Nord, il famoso Canale Nord, lato nord, dove dovevamo mettere anche la parte, peraltro già finita, delle grandi navi da crociera — c'era un progetto molto complesso e collegato — Molo A, banchina Trento, bacino di evoluzione 2; Molo A, banchina Bolzano, bacino evoluzione 2...

PRESIDENTE. Può consegnarcelo.

LUGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Sì, sono tre.

Comunque: Molo A, banchina Lombardia; Molo B, banchina Aosta; marginamento banchina Emilia in Canale industriale Ovest.

Voi sapete che il porto di Venezia è fatto di tanti pettini, che sono questi canali, si chiamano così.

C'era poi il marginamento darsena Canale industriale Ovest; il marginamento di tratti del Canale industriale Sud, lato sud, tratto Vesta/ecoprogetto; il marginamento tratti di Canale industriale Sud, lato sud, in corrispondenza delle ditte Alcoa e Enel. Sono tratti dove non era finito il marginamento, quindi un'azione concreta.

L'anno dopo, il 26 gennaio 2018, anche in questo caso con un grande lavoro da parte di quest'amministrazione, con il Ministero, siamo però arrivati a firmare una convenzione attuativa del medesimo protocollo d'intesa.

La novità importante è che in essa è chiaramente indicato un principio fondamentale: una volta completate le opere di marginamento della laguna di Venezia, l'area di Porto Marghera sarà messa in sicurezza e il sistema di collettamento rappre-

sentato dalla rete drenante posta al termine di detti marginamenti sarà infrastrutturato a garantire prioritariamente l'equilibrio idrostatico delle opere poste a tergo di detti marginamenti e la sicurezza idraulica delle macroisole contaminate.

Il rapporto della Commissione parlamentare d'inchiesta — lo cito di nuovo — così diceva: «il mancato completamento dei marginamenti, anche solo di una piccola parte, costituisce un ostacolo alla soluzione dei problemi ambientali dell'area, poiché la loro realizzazione è essenziale per dare avvio alla nuova gestione ambientale».

La convenzione attuativa firmata il 26 gennaio 2018 ha costituito prioritariamente, e questo, presidente, può interessare, la cabina di regia per il SIN di Porto Marghera — non c'era, l'abbiamo costituita — presieduta dal direttore generale della direzione per la salvaguardia del territorio e delle acque del Ministero dell'ambiente o da un suo delegato e composta da due rappresentanti del Ministero dell'ambiente, oltre al presidente, da un rappresentante della città metropolitana di Venezia, un rappresentante del comune, che non erano mai stati interpellati, mentre qui abbiamo un rappresentante della regione invitato permanente.

Questa cabina di regia ha l'obiettivo di «disciplinare le iniziative sottese a dare impulso ai progetti di bonifica anche in vista della riconversione economica e produttiva del SIN, promuovendo l'attività integrata e coordinata del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della città metropolitana, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati, favorendo l'efficacia e la razionalizzazione nell'utilizzo delle risorse finanziarie destinate attraverso l'armonizzazione e la semplificazione dei processi amministrativi».

Adesso, arrivo a spiegare quale può essere questa semplificazione dei processi amministrativi, che credo troverà l'accordo anche del Ministro: da quello che so, anche lui è d'accordo su questo.

Le parti sottoscrittrici, inoltre, si impegnavano ad assegnare alla cabina di regia le seguenti funzioni: il monitoraggio dello stato

di attuazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica, il monitoraggio dell'utilizzo di risorse pubbliche e l'attuazione degli interventi finanziati all'interno del SIN anche per rendere trasparenza; la programmazione degli interventi di competenza pubblica e dei relativi cronoprogrammi, in coerenza con le iniziative strategiche che interessano l'area di Porto Marghera; la promozione dell'indizione di conferenze di servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, al fine di garantire l'efficacia dell'azione amministrativa e il coordinamento delle complessive autorizzazioni preliminari e propedeutiche all'attuazione degli investimenti.

Io sono stato presidente di Confindustria per cinque anni a Marghera, quindi un po' conosco la zona, e l'obiettivo è dare certezza nei tempi e nei costi agli investitori, quali che siano. Una volta finiti i marginamenti — che comunque vanno fatti —, non basta, bisogna riattivare l'area.

Una volta, si facevano dei mastodontici progetti di bonifica che venivano vagliati, la caratterizzazione, poi si arrivava al progetto di bonifica, poi si eseguiva la bonifica e si andava avanti per anni: quando si aveva il certificato di collaudo della bonifica effettuata — che poi era superficiale o profondo, non si capiva, ognuno faceva i suoi progetti come voleva —, a quel punto veniva presentato il progetto di rilancio dell'area.

Non si trova nessuno che possa accettare un simile rischio, e difatti si era bloccato tutto, perché nessun investitore compra i terreni o investe se non ha certezza del ritorno. Attenzione, può anche costare tanto, ma l'importante è che si sia sicuri dei tempi e dei costi, così si può effettuare il calcolo di quello che si può costruire e si ha il quadro economico.

Noi, e dopo lo dirò, arriviamo a proporre la soluzione attraverso i protocolli, per cui la bonifica non si fa più per prima: anche la legge lo dice, ma la cosa deve essere chiarita ancora meglio. Io presento insieme il progetto di bonifica e il progetto edilizio o produttivo, in maniera che si valuta la bonifica sulla base di che cosa voglio farci, e quando sono autorizzato da

entrambi gli organi (il Ministero dell'ambiente e il comune), inizia un unico cantiere e ho dei tempi certi di chiusura. Metto, infatti, le mani sull'area e, già che sono dentro, finisco. Ho cercato di essere il più chiaro possibile.

Dopo aver firmato quest'accordo, il 26 gennaio 2018 — siamo sempre in attesa che si usino quei 70 milioni —, la cabina di regia ha cominciato ad operare. Il 10 maggio 2018 si è tenuta la prima riunione, nel corso della quale è emersa la necessità di procedere alla puntuale ricognizione delle risorse a vario titolo assentite per interventi nell'area veneziana, Porto Marghera, e dei relativi strumenti di programmazione esistenti.

Il 5 giugno 2018, si è tenuto il secondo incontro della cabina di regia, nel corso del quale il Provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto ha comunicato che è in corso una puntuale ricognizione tecnica volta a quantificare l'effettivo fabbisogno finanziario necessario a garantire la realizzazione delle opere di marginamento, verificata con la ragioneria del Ministero stesso la possibilità di accelerare lo sblocco dei fondi.

Il 21 giugno 2018, si è tenuta una riunione tecnica al fine di velocizzare l'attività all'interno del protocollo d'intesa, nel corso della quale sono state illustrate per la loro condivisione da parte della società « Veneto Acque » le linee guida per la realizzazione in capo alla regione Veneto di tratti di marginamento finalizzati alla chiusura delle macro isole Nuovo Petrolchimico e Fusina.

PRESIDENTE. Come Commissione, siamo rimasti a quest'ultimo incontro. Nel frattempo, ce ne sono stati altri?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Il 5 luglio 2018 si è tenuta una seconda riunione tecnica, in cui si è deciso di iniziare a condividere tra i soggetti facenti parte della cabina di regia i documenti *as built*, e altra documentazione riguardante gli interventi di marginamento fino a quel momento eseguiti e gli interventi sulla rete drenante posta al suddetto marginamento, insieme alle altre analisi dello stato delle

acque. Abbiamo, cioè, preso in mano una cosa da cui ci hanno sempre tenuto abbastanza lontani, in questo caso come amministrazione.

Il 19 luglio, si è tenuta una terza riunione tecnica, alla presenza, per la prima volta, di ISPRA, ISS, INAIL e, in sede locale, di ARPAV, in cui si è convenuta l'esigenza di procedere alla revisione, aggiornamento e integrazione dei protocolli operativi di cui all'accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito d'interesse nazionale di Porto Marghera del 16 aprile 2012 sulla base degli aggiornamenti tecnico-scientifici disponibili.

In sostanza, si è detto: ci sono nuove tecnologie? Ci sono sistemi nuovi, tra cui quello a cui ho appena accennato? Studiamo per vedere se si possono aggiornare gli strumenti per semplificare tutto all'investitore.

Il 1° agosto 2018, si è tenuta la terza riunione della cabina di regia nel corso della quale si è convenuto di creare un tavolo tecnico locale da riconvocare successivamente, al fine di compiere le prime valutazioni operative in merito alla revisione sopra citata dei protocolli operativi di cui all'accordo di programma 2012, per poter poi procedere ad una valutazione giuridica in coordinamento col MATTM, col Ministero dell'ambiente, per una loro effettiva revisione. Gli incontri a livello locale tra comune di Venezia, città metropolitana di Venezia, regione Veneto, ARPAV, Provveditore interregionale per le opere pubbliche del Triveneto e Autorità di sistema portuale di Venezia sono intervenuti dal mese di settembre con cadenza prestabilita, e si è proceduto ad elaborare una bozza di protocolli operativi di cui all'accordo di programma del 2012.

Dal successivo mese di ottobre 2018, i lavori della cabina di regia non sono più ripresi.

PRESIDENTE. Le è stata fornita una motivazione?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. No, su queste questioni non sono riuscito

ad avere un'interlocuzione. Ho avuto un incontro col Ministro, ma non se ne è più fatto niente.

Credo che il Ministro sia competente. Ho detto persino a Toninelli: capisco che uno abbia bisogno di tempo per esaminare le carte, fossi io, farei lo stesso, su una questione così delicata. Gli ho offerto di condividere con lui le mie conoscenze per poter procedere.

Riguardo alle navi è meglio lasciar cadere il discorso. Con il Ministro Bonisoli, il Ministro dell'istruzione, ho avuto un ottimo rapporto: è fondamentale, infatti, la salvaguardia della città, dell'ambiente, della cultura e dei trasporti. Sulla questione lei, presidente, può rappresentare un pungolo importante, noi siamo sinceramente disponibili, non abbiamo mai creato problemi. Non ho mai offeso nessuno e non ho intenzione di farlo, sto solo raccontando fatti. Io sono il primo interessato a bonificare Porto Marghera, sono figlio di un operaio che ha avuto tanti amici morti per quello che è successo lì, per cui non abbiamo voglia di scherzare. Anche lei mi pare abbia vissuto esperienze toste. La vicenda di Porto Marghera va assolutamente chiusa.

In questa confusione, capisco assolutamente il Ministero, posso solo dire che noi siamo totalmente a disposizione, ne sono testimonianza i miei comportamenti.

Al momento però non risultano finanziamenti disponibili da parte dei Ministeri competenti per gli interventi di completamento delle opere di marginamento. Si chiede al nuovo Governo ora insediato di convocare nuovamente al più presto la cabina di regia, anche attraverso riunioni informali — a me va bene tutto —, e di rilanciare l'attività, dal momento che potrebbe essere una soluzione al coordinamento, per concludere l'iter di finanziamento degli interventi di completamento dei marginamenti previsti dal Patto per lo sviluppo della città di Venezia, patto firmato da un Presidente del Consiglio in carica.

Io, che sono un rappresentante delle istituzioni, credo che chi va al Governo debba farsi carico degli impegni anche di Governi precedenti, piaccia o non piaccia,

posto che dovrebbero piacere, perché secondo me era un buon accordo.

Si chiede, quindi, un deciso intervento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per il rafforzamento del ruolo e della struttura della cabina di regia, consentendo alla stessa di poter essere veramente operativa e incisiva al fine di risolvere i problemi del sito di Porto Marghera, centrale per l'economia di tutta la regione Veneto.

Ricordo sempre i poteri dell'*ex* Magistrato alle Acque/Provveditore. In questi giorni, è stato nominato dal Governo un nuovo Provveditore, che spero di incontrare nei prossimi giorni. Gli scriverò. Di solito, vengono a presentarsi al sindaco, altrimenti vado io, non c'è nessun problema, però ho bisogno di incontrarlo.

È da capire se la legge del 2014 secondo voi ha un senso o no. Su questo preannuncio che scriverò una lettera al Presidente del Consiglio dei ministri. Per la logica del coordinamento, credo sia giusto che lui venga a sapere queste cose, perché vanno coordinate diverse funzioni.

Secondo noi, la cabina di regia è uno straordinario strumento di coordinamento che è stato concepito per tentare di superare le criticità che finora hanno impedito lo sviluppo e il riutilizzo economico delle aree, tra le quali evidentemente il completamento delle opere di marginamento alle varie macro isole e la necessità di accelerare, semplificare e agevolare le procedure previste per i progetti di bonifica delle aree comprese nel SIN di Venezia/Porto Marghera.

A questo proposito, infatti, alla cabina di regia potrebbero essere assegnate le funzioni di proposta di semplificazione procedurale e tecnica del procedimento di bonifica di cui alla parte IV, Titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006, di proposta di aggiornamento e integrazione di protocolli operativi di cui all'accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di interesse di Marghera e aree limitrofe del 16 aprile 2012, sulla base degli aggiornamenti tecnico-scientifici disponibili e, soprattutto, il coordinamento funzionale alla cabina di regia dei proce-

dimenti di messa in sicurezza e bonifica dei suoli con il raccordo tra i procedimenti di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e quelli autorizzativi per il rilascio di concessioni edilizie e/o per l'esercizio degli impianti. In questo modo, potremmo sapere come vengono utilizzati i siti, infatti noi abbiamo il dovere di disinquinare, ma anche di rilanciare, le due cose si possono e si devono fare insieme.

L'esigenza imprescindibile per consentire a Porto Marghera di rinascere è tentare di tornare ai vertici del passato, contribuendo a rendere il sito attrattivo per potenziali nuovi investitori o nuovamente strategico per le attuali realtà imprenditoriali.

La risoluzione dei due aspetti sopra descritti consentirebbe alle istituzioni nazionali di potersi ascrivere i meriti di un'operazione di sviluppo di rilevanza nazionale e internazionale.

In conclusione, si riportano alcuni passaggi relativi alla relazione sulla situazione delle bonifiche dei poli chimici, il quadrilatero del nord: Venezia, Porto Marghera, Mantova, Ferrara, Ravenna. Per questi poli, c'è una visione che coglie le opportunità economiche dal tema delle bonifiche e della gestione dei siti industriali contaminati.

Voglio sottolineare questo, tra i vantaggi importanti: le opportunità economiche dal tema delle bonifiche e della gestione dei siti industriali contaminati derivanti dal possibile riuso di aree infrastrutturate e dedicabili a nuove iniziative imprenditoriali, così evitando di antropizzarle di nuovo una volta bonificate.

Quelle sono le aree più vocate ad essere costruite, perché dovendo separare l'acqua piovana dal terreno inquinato, la cosa migliore è costruirci sopra, comunque isolare. Finché non si fa questo, l'acqua pulita diventa sporca, situazione che va avanti da trent'anni. Per carità, non stiamo dando colpe a nessuno, però dobbiamo assumerci le nostre responsabilità.

La continuità della presenza di aziende interessate all'evoluzione dei siti, destinata a concludersi con la piena restituzione ai legittimi usi produttivi, può essere garanzia di continuità di interlocuzione pubblico/privato, a questo risultato si deve tendere.

Al contrario, la circolazione di posizioni soggettive private o, peggio, il fallimento delle aziende insediate genera possibili contenziosi, interruzioni o abbandono di attività di bonifica.

Inoltre — scrive la Commissione, e io sono d'accordissimo — la parcellizzazione delle competenze nell'esecuzione delle opere di marginamento e il rifacimento delle sponde delle macro isole lagunari, pur essendo gli oneri economici a carico del Ministro all'ambiente, hanno fatto sì che il mancato completamento di tali opere stia provocando il progressivo indebolimento anche dei tratti terminali delle strutture già realizzate e mettendo in serio dubbio la bontà complessiva degli interventi finora realizzati, che non sono stati eseguiti a regola d'arte.

Questa è una conclusione della Commissione precedente, ma che noi condividiamo.

PRESIDENTE. Sappiamo perfettamente.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Non sapete, però, che sono d'accordo anch'io. Oggi, lo sapete.

PRESIDENTE. Come si fa a non essere d'accordo?

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Come comune di Venezia e città metropolitana, riteniamo che Porto Marghera debba tornare a rappresentare il centro del sistema economico del nostro territorio. Si tratta, infatti, di un ambito collocato nel cuore dell'area metropolitana ad elevata infrastrutturazione in grado di offrire le migliori opportunità di sviluppo per nuove funzioni economiche da insediare accanto a quelle tradizionali.

Fattori chiave per lo sviluppo di tali produzioni saranno la presenza *in loco* di capacità manageriali consolidate e di forza lavoro altamente qualificata, oltre però alla disponibilità di aree industriali in cui realizzare nuove iniziative imprenditoriali.

Sotto tale ultimo profilo, oltre alle criticità emerse dalle conclusioni della relazione della Commissione, evidenzierò che i

tempi di perfezionamento delle pratiche autorizzative sono ancora molto elevati e assolutamente inadeguati alle esigenze di rapidità di intervento che le possibilità di sviluppo imprenditoriale delle aree di Porto Marghera richiedono.

L'amministrazione comunale considera, quindi, assolutamente prioritario procedere alla revisione dell'accordo di programma per la bonifica del 2012 e dei protocolli operativi conseguenti che porti una maggiore semplificazione amministrativa e garantisca procedure e tempi autorizzativi certi. L'obiettivo può essere perseguito, anche e soprattutto, mediante l'individuazione di un interlocutore pubblico unico di tipo collegiale che raccolga le varie competenze finora parcellizzate in più enti e che sia assolutamente collegato con il territorio di vicinanza. In questo senso, la cabina di regia è uno strumento già pronto solo da riattivare.

L'obiettivo per quest'amministrazione è di giungere ad una procedura concertata che consenta una visione strategica della bonifica in senso ampio, non solo come procedimento ambientale a sé stante, da cui la mia interlocuzione iniziale, ma piuttosto come un processo che porti al mantenimento e, se possibile, allo sviluppo delle attività industriali esistenti o al riutilizzo delle aree in cui un determinato progetto industriale si è chiuso.

Ecco, quindi, la necessità di integrare il progetto di bonifica con un preciso piano di riutilizzo del sito, nel quale gli obiettivi di risanamento siano determinati in maniera chiara ed evidente.

Per le aree di Porto Marghera contenute nel SIN serve un percorso amministrativo che integri le possibilità di sviluppo delle aree con le esigenze di recupero ambientale delle stesse e preveda tempi e costi certi per gli investitori.

Questo è il tema dei marginamenti. Le lascio poi la relazione agli atti.

Poi c'è un'altra domanda — magari vado più velocemente — sull'uso dei sacchetti di plastica. Non so se volete che affrontiamo il tema. Era nella richieste che ci avevate fatto sull'uso dei sacchetti biodegradabili.

PRESIDENTE. Va bene. Questa, magari, la consegna.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Comunque, al riguardo, abbiamo svolto una serie di attività. Ad ogni modo, i nostri vigili urbani si sono attivati subito e abbiamo trovato tutti in regola.

Per dar seguito alla richiesta della Commissione, il competente ufficio della polizia municipale del comune di Venezia ha effettuato ulteriori controlli a campione. Sono state sottoposte a controllo le sottoelencate attività commerciali del settore alimentare – di questo stiamo parlando, delle *shopper* per gli alimenti – piccole, medie e grandi strutture, per la verifica del rispetto della legge n. 123 del 2017, in riferimento all'uso di sacchetti biodegradabili e compostabili.

Durante i controlli effettuati, non sono state rilevate irregolarità in merito all'utilizzo dei succitati sacchetti e non si sono riscontrate situazioni di illecito. Si continuerà, comunque, a monitorare la situazione e a riferire, questo sì.

PRESIDENTE. Acquisiamo questi documenti e, se sarà possibile, siamo anche disposti a firmare anche un protocollo d'intesa, eventualmente.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Volentieri.

Abbiamo anche inserito il nome del funzionario della città metropolitana con cui potete relazionarvi per avere ulteriore documentazione. Io sto cercando di stringere, però volevo darle delle notizie.

PRESIDENTE. Perfetto.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Voglio ricordare che abbiamo concluso un protocollo operativo con i Carabinieri della Guardia forestale, e il 17 novembre la città metropolitana ha segnalato a tutte le associazioni di categoria le novità normative, abbiamo informato tutti.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano interve-

nire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANDREA FERRAZZI. Buongiorno, sindaco. Benarrivato, bentrovato. Mi collego ad alcuni punti che lei ha toccato.

Il primo è questo. Io sono convinto che la bonifica di Porto Marghera sia una questione centrale. Lei ha ricordato che è stata la seconda area produttiva per estensione a livello europeo, siamo a 2.000 ettari e oltre. È chiaro che la bonifica e lo sviluppo sono intimamente correlati, che la qualità e la possibilità della bonifica sono collegate allo sviluppo possibile per gli investimenti, gente che viene a metterci i soldi per fare attività, per fare impresa e creare posti di lavoro.

So per altre vie che lei aveva dato centralità nel suo programma amministrativo all'Agenzia per lo sviluppo, che doveva essere catalizzatrice di investimenti a livello nazionale e internazionale. Vorrei capire a che punto siamo. Da notizie che io ho, quest'attività non avrebbe portato i risultati richiesti da lei, e questo è un problema che si collega molto con la questione delle bonifiche per quanto dicevamo fino a oggi.

La seconda questione che le pongo è relativa al PIF e all'ente che deve gestire, perché deve poi coordinare tutto il lavoro, e cioè SIFA, un progetto *in project*. Ovviamente, chi mette i soldi, poi ha bisogno di una redditività, di un ritorno. Mi pare di capire che ci siano problemi da questo punto di vista, perché il *business plan* iniziale sul quale gli investitori hanno messo i quattrini non avrebbe il ritorno stabilito all'inizio.

Ovviamente, si tratta di una questione economica generale, ma che afferisce molto a questa Commissione, perché l'attività di SIFA ha a che fare, appunto, per esempio con la piattaforma multifunzionale di Fusina, asse fondamentale all'interno di uno dei due grandi protocolli d'intesa che devono ancora essere perfezionati.

Siccome il comune di Venezia, direttamente o indirettamente, ha quote all'interno di questa società, vorrei capire come vi state ponendo, appunto come soci, per riuscire a sostenere e a sviluppare questo progetto, oggettivamente, anche dal punto

di vista della fondamentale ricaduta ambientale.

L'altra questione è collegata e si riferisce al Vallone Moranzani. All'interno di quel lavoro fatto con l'ex Premier Renzi c'era anche la soluzione a questo problema, perché il Vallone Moranzani è fondamentale per quanto riguarda le bonifiche, le bonifiche dell'acqua in particolare, e perché tra l'altro lì c'era la possibilità di una riconversione e di un utilizzo a parco pubblico e via dicendo.

Con Terna sembra che, dopo grandissime difficoltà, ci sia la possibilità di trovare la soluzione. Nell'accordo con il Premier Renzi c'erano 90 milioni messi a disposizione. Ovviamente, era solamente il tratto relativo all'area comune di Venezia.

L'interramento complessivo che è stato necessario, dovuto al fatto che l'organo giudiziario ha stabilito che non si poteva procedere con l'attività di rete elettrica aerea in tutta la riviera del Brenta, costerebbe circa un miliardo di euro.

Quando è venuta a riferire l'amministrazione regionale in luglio presso la nostra Commissione, ci è stato detto che la situazione è sotto controllo, che l'attività con Terna è monitorata e costante: le chiedo a che punto siamo, dal vostro punto di osservazione, sotto il profilo della copertura economica e dei tempi. Quello è un punto fondamentale.

L'ultima questione è relativa allo scavo per la navigazione.

Io ho anche un po' seguito, come molti commissari presenti di questa Commissione, l'interlocuzione con il Governo, con Toninelli, così come l'accordo concluso all'interno del « Comitatore » nel novembre 2016: le chiedo ufficialmente qual è al riguardo la posizione dell'amministrazione comunale di Venezia, in particolare relativamente a Chioggia — una delle due linee guida che aveva spinto Toninelli —, all'escavo e alla necessità di canali e, comparativamente, a quanto previsto dalla pianificazione generale urbanistica, sia del comune sia della città metropolitana sia della regione, che invece prevede fondamentalmente la riconversione e la gestione di

parte di Porto Marghera e, in particolare, del canale nord, lato nord.

L'ultimissima questione riguarda la parte che è stata accertata come contaminata nell'area del comune di Venezia, ma al di fuori dell'area SIN.

Sono circa 240 i siti nel comune di Venezia che sono stati contaminati e che, essendo esclusi dall'area SIN, non usufruiscono di un'interlocuzione privilegiata con il Ministero dell'ambiente, ma direttamente con l'amministrazione regionale. Molti di questi siti sono all'interno della città, di Marghera, di Mestre, di Campalto e così via, e sono siti sopra i quali vivono le persone, si gioca, ci sono scuole, parchi pubblici e via dicendo. Da questo punto di vista, ovviamente è essenziale il ruolo del comune e anche la spinta nei confronti della regione.

Vorrei capire a che punto siamo in questa direzione.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*.
Quanto all'Agenzia di sviluppo, lei dice che non è andata bene perché l'ha sentito dire. No, direi di no.

Per quanto riguarda Porto Marghera, per esempio, con tutte le difficoltà che abbiamo, nel primo anno di attività la Pilkington, un'azienda inglese, ma di proprietà giapponese, ha riaperto il cantiere, ha riaperto la fabbrica, che era chiusa, con novanta persone in cassa integrazione e ha riaperto i forni. Noi abbiamo svolto una serie di attività di interlocuzione internazionale. I forni sono stati riaperti. Abbiamo fatto due o tre lavoretti urbanistici, proprio poca cosa, però i camion avevano più possibilità di parcheggiare. Una volta ci si occupava poco dei servizi all'industria, noi abbiamo fornito una serie di garanzie anche di collaborazione.

La Pilkington ha riaperto la fabbrica e ha deciso di investire su un nuovo forno a Marghera e non in altri siti, come voleva fare. Abbiamo recuperato tutte le persone in cassa integrazione. In più, assunto trenta nuovi giovani, tra l'altro tecnici.

Questo è un esempio concreto. Sono tutte cose che non siamo andati a sbandierare, ma che si possono controllare.

Abbiamo, di fatto, accompagnato politicamente e amministrativamente il processo di conversione della raffineria di Porto Marghera dell'ENI, raffineria che, come tutte le raffinerie, probabilmente aveva in prospettiva dei problemi che creavano anche tanta angoscia presso i lavoratori. La raffineria è, infatti, praticamente alle porte della città.

Con un brevetto proprio dell'ENI, la *Veritas*, la nostra azienda municipalizzata, ha iniziato a raccogliere gli oli fritti, tra i maggiori inquinanti dei mari, forse più delle plastiche. Non buttate mai l'olio fritto in un lavandino, cosa che probabilmente fanno tutti. E, invece, bisogna avere dei contenitori appositi, che poi noi ritiriamo.

In quella raffineria viene trasformato l'olio fritto in additivo di origine vegetale. Si è dato un rilancio all'attività della raffineria, la prima raffineria *green*. Abbiamo recuperato un mercato di biodiesel a livello internazionale.

In Europa, le altre multinazionali avevano anche iniziato una campagna quasi contro, poi ENI ha affittato il brevetto. Questa, però, è un'azione che giudico fondamentale, non solo per aver riaperto una fabbrica, ma per averla effettivamente rilanciata e per averle dato certezza.

Inoltre, sempre con ENI abbiamo...

ANDREA FERRAZZI. Sindaco, scusi se la interrompo, ma avevo chiesto...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Finisco.

ANDREA FERRAZZI. Siccome l'ENI ha da anni attivato quest'iniziativa...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Senta, senatore Ferrazzi, lei adesso ha anche l'immunità parlamentare: mi faccia finire un attimo di parlare.

ANDREA FERRAZZI. Non c'entra niente l'immunità. Siccome...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Sì, le sto rispondendo.

ANDREA FERRAZZI. La bioraffineria è una questione passata.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. No, non è passato niente.

ANDREA FERRAZZI. All'interno dell'Agenzia dello sviluppo...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Lei fa sempre così, si fa le domande, si dà le risposte e non ascolta. Questo è il motivo per cui non l'hanno più votata a Venezia.

PRESIDENTE. Questo non è...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Senta, presidente, se uno mi interrompe, che cosa pretende? Che sia gentile?

PRESIDENTE. Ha semplicemente...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Che cosa pensate di avere, dei cittadini sudditi? Qua non siamo mica così, sa? Io voglio rispondere. Se mi fa finire...

PRESIDENTE. Non esageriamo. Ha tutto il tempo. Ha avuto tanto tempo per dire tutto quello che voleva dire.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Siete pagati per parlare, parlate.

PRESIDENTE. Prego, può continuare a rispondere.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Allora, lei non mi fa interrompere, per piacere. Presidente, non mi faccia interrompere.

PRESIDENTE. Non esageriamo, adesso.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Allora io smetto di parlare.

PRESIDENTE. Mi sembra un atteggiamento esagerato e poco...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Esagerato, perché?

PRESIDENTE. Perché non è successo nulla. Ha soltanto fatto un'integrazione.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Nulla lo dice lei. Non un'integrazione. Questa è polemica. Conosco il soggetto.

Adesso parla lei.

PRESIDENTE. Sì, adesso parlo io. Sono il presidente e parlo io.

Lei ha avuto tutto il tempo, ha detto cose interessanti e siamo stati ad ascoltarla. Il senatore ha semplicemente fatto un'integrazione specificando una cosa. Rientra nella normale e civile dialettica, quindi non c'è bisogno di fare questa sceneggiata.

Prego.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. « Sceneggiata », lo dice a qualcun altro. Io sto semplicemente parlando. Lo dice a qualcun altro « sceneggiata ». Non sia offensivo.

PRESIDENTE. È lei ad essere offensivo.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. La sta facendo lei, la « sceneggiata ».

PRESIDENTE. Do io la parola, va bene ? Siamo stati tutti corretti, quindi non mi sembra il caso di dire « io non parlo più ».

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Sto finendo la risposta. Fatemi finire la risposta.

PRESIDENTE. Ma lei ha avuto tutto il tempo e ne ha quanto vuole.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Non è che uno fa la domanda e poi interrompe quando si sta per fornire la risposta.

PRESIDENTE. Va bene, può proseguire, grazie.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. La raffineria è un tema importantissimo di sicurezza del lavoro, se al senatore Ferrazzi non piace, ci fa anche la propaganda sopra, e io continuo a dire che questa è un'attività positiva dell'agenzia. Il senatore

Ferrazzi ha fatto un'affermazione secondo la quale l'Agenzia di sviluppo non avrebbe dato risultati, questo non è vero e stavo spiegando perché.

Aggiungo che abbiamo attratto diversi investimenti, stavo dicendo che assieme all'ENI stiamo studiando una fabbrica costruita da *Veritas*. L'Agenzia di sviluppo, a cui si riferiva il senatore Ferrazzi, era un'attrazione di investimenti a Marghera e nella città di Venezia.

Devo spiegare, perché giustamente lui conosce meglio la situazione del territorio, una domanda che non c'entra nulla probabilmente con questa introduzione delle barriere ma, siccome è politica e poi si va a votare, lui probabilmente fa il suo mestiere, e io devo fare il mio. Se lui va fuori tema, è lei che deve dirlo a lui...

ANDREA FERRAZZI. Scusi, presidente...

PRESIDENTE. Scusi, la parola la do io adesso, cerchiamo di evitare questa dia triba. Facciamo tutti politica, fa politica anche lei, la facciamo tutti.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Ha fatto una domanda, presidente.

PRESIDENTE. Possiamo continuare la risposta, visto che ha detto che non parla più e invece può continuare a parlare e a rispondere senza dover ritirare fuori la questione.

Non siamo in televisione, questa è una Commissione d'inchiesta, quindi se può rispondere a questa domanda per favore, se possiamo evitare di fare polemica sul fatto che siamo in campagna elettorale o meno...

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Ma lei deve dirmi come devo rispondere, scusi. Ma è incredibile ! Allora io le dirò come deve fare il presidente, io rispondo come posso.

PRESIDENTE. Risponda come può senza tirare in ballo la campagna elettorale e il senatore Ferrazzi.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Io tiro in ballo quello che credo, presidente.

PRESIDENTE. Io sto semplicemente facendo il presidente e moderando. Stiamo lavorando bene, quindi perché dobbiamo fare questo? Rischiamo di fare una sceneggiata, che io qui non voglio fare.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Lasci stare la sceneggiata.

PRESIDENTE. Possiamo andare avanti a rispondere? Grazie.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Ma io sto rispondendo, le sto dicendo che la domanda non c'entra niente con questa Commissione! Allora le rispondo?

PRESIDENTE. Risponda brevemente.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. L'Agenzia di sviluppo deve attrarre investimenti, quindi vi devo dimostrare che quello che ha appena detto non è vero. Cosa vuole che le dica? Se rispondo, rispondo a modo mio, altrimenti faccio meglio a non rispondere! Facciamo così: rispondiamo un'altra volta: l'Agenzia di sviluppo ha ritirato un investimento di *Syndial*, l'Ospedale al mare del Lido con la Cassa depositi e prestiti, un investimento sul gas per caricare le navi ambientale di 100 milioni di euro, cioè c'è una serie di investimenti che sono arrivati, altri sono chiaramente non divulgabili, è una domanda capziosa.

Poi il PIF: non funziona — dice lui — il *business plan*, ancora una volta forniamo prima la considerazione e poi facciamo la domanda. Io devo rispondere alla considerazione che per me è errata. Il PIF non si è messo in moto, considerate che il senatore Ferrazzi viene dalla scorsa amministrazione che io ho scalzato, non possiamo non dirlo, perché era assessore all'urbanistica. Lo dico perché il PIF se lo sono inventato loro, io l'ho trovato, mancano pezzi di tubi, per forza non funziona, finché non finisce il marginamento non finisce il PIF.

Credo invece che riguardo a SIFA, un tema di dominio pubblico, abbiamo sbloccato una situazione difficilissima ereditata dalle scorse amministrazioni. Non mi soffermo ancora perché stiamo parlando di cose veramente complicate, che abbiamo ereditato e risolto in silenzio, senza far polemiche.

Abbiamo sbloccato una serie di situazioni, ad esempio quella relativa al Moranzani grazie non solo al Governo Renzi, ma anche agli altri che si sono succeduti. Rivolgo un plauso ufficiale alla regione Veneto, che mi è sempre stata vicina nello smontare una serie di fantasie, una tra tutte quella di Terna che doveva interrare un elettrodotto.

L'area del Vallone Moranzani è l'area finale di Porto Marghera. Le scorse amministrazioni avevano previsto diventasse parco, attualmente però è un deposito di fatto per i fanghi dei canali. È stato tutto autorizzato dall'Europa, anche se vi era una situazione di *impasse* causata dai cavi elettrici presenti, i camion non potevano scaricare per problemi di sicurezza. Allora cosa abbiamo fatto? Abbiamo interloquito con tutti, finché Terna ha trovato un *escamotage* per diminuire la potenza di certi cavi, riattivando così la possibilità di conferire.

Nel frattempo Terna ha dichiarato pubblicamente più volte che interrerà i cavi. Terna è diretta espressione del Governo, per cui, quale che sia il Governo, credo che l'interlocuzione sia molto positiva.

Nel frattempo hanno già tolto dei tralicci che attraversavano il canale dei petroli e arrivavano fin dentro il centro storico di Venezia. Si trattava di tralicci che avrebbero dato problemi all'intero porto, poiché si sarebbe dovuto staccare la corrente nel momento in cui entravano le navi. C'è soprattutto una nave oceanica porta *container* con cadenza fissa mensile che ci interessa molto, abbiamo lavorato molto per attirarla, per farla passare avremmo dovuto staccare la corrente a tutta Venezia a causa di questi tralicci.

Terna su questo si è comportata bene, abbiamo avuto una lunga interlocuzione, ma alla fine direi che i risultati cominciano

a vedersi e sono positivi. È chiaro che non si è risolto niente, ma abbiamo sbloccato completamente la situazione, e ha ragione chi dice che è stata sbloccata, ha ragione la regione Veneto.

Cosa penso degli scavi per la navigazione. Penso quello che abbiamo dichiarato nel « comitatone », spero si trovino delle soluzioni per valorizzare Chioggia, però Chioggia non rientra nel progetto delle navi di Venezia, la gente viene a Venezia e chi paga per le navi di Venezia vuol venire a Venezia.

Noi abbiamo proposto nel « comitatone » una soluzione per le navi, la cosa riguarda anche la vostra Commissione perché si parla anche dello scavo dei canali per renderli navigabili. A Venezia (anche in questo caso va fatta una sottolineatura importante) il magistrato alle acque quando è stato costituito nel '500 era il magistrato più potente della città, perché consentiva alla laguna e ai suoi canali di non essere interrata, e sinceramente, se di tutta questa audizione dovete ricordarvi qualcosa, vi prego di ricordarvi questo, cioè si trattava di un reato verso la città.

A quel tempo (c'è anche nei libri di storia, lo sapete tutti) i veneziani, con il badile probabilmente, hanno addirittura deviato due fiumi, infatti è chiaro che la laguna di Venezia è un estuario. Sia il Brenta sia il Sile sono stati spostati affinché non portassero più i detriti in laguna — si tratta di un fatto storico — e il magistrato ha sempre sorvegliato. È un po' la funzione che state ricoprendo voi, è per questo che io rispondo e vorrei non occuparmi di cose che non c'entrano niente.

La città vive sull'acqua e come le strade vanno asfaltate, così i canali vanno mantenuti. L'elica di una barca quando gira deve trovare acqua, se trova limo, « fangaccio », lo stesso si disperde in tutta la laguna inquinandola.

Dobbiamo tenere scavati i canali mantenendo semplicemente l'altezza del canale affinché la città possa vivere sull'acqua, tant'è che questa amministrazione ha scavato dopo tanti anni i rii di Venezia, abbiamo cominciato con pazienza perché al-

trimenti non arrivavano le ambulanze e i vigili del fuoco.

Noi abbiamo la marea che si alza e si abbassa, per cui il canale va misurato quando sei in bassa marea. La navigabilità dei canali diventa un fattore predominante, non c'è solo il tema delle navi.

A livello politico nessuno vuole più che le navi passino da San Marco e dalla Giudecca; altro è dire « fuori le navi della laguna », perché a quel punto anche le navi del porto dovrebbero rimanere fuori. Noi abbiamo proposto che non passino più di lì, ma passino dal canale dei petroli, che quindi va mantenuto. Tempo fa nell'ambito di una Commissione di salvaguardia abbiamo portato avanti una incredibile battaglia originata dal fatto che era franata proprio una sponda di quel canale. Quando si verifica una frana di questo tipo vuol dire che si impedisce a delle navi commerciali di poter arrivare in porto: stiamo parlando di posti di lavoro.

Abbiamo costituito una Commissione di salvaguarda nell'ambito della quale si è deciso di realizzare questo marginamento in legno che ha bloccato la deriva, anche se tra qualche anno dovremo rifare tutto. Invece, le palancole d'acciaio le puoi togliere quando vuoi, se si trova una nuova tecnologia è tutto reversibile; tra l'altro, insisto sul fatto che bisogna tenere puliti i canali.

Qual è la nostra posizione? Le navi più grandi si fermeranno a Marghera, come stabilito da una delibera approvata dall'allora Ministro dei trasporti Del Rio, dal presidente Zaia, da me, dall'Autorità portuale e dalla Capitaneria di porto.

Per lo scavo del Vittorio Emanuele prima debbono essere effettuati i carotaggi, ma ci hanno bloccato, così abbiamo chiesto aiuto al Ministero dell'ambiente. Tra l'altro, il famoso provveditore alle opere pubbliche, ex magistrato, doveva emanare un nuovo Protocollo fanghi per l'aggiornamento delle nostre analisi che non è arrivato, a suo dire perché non è stato validato dal Ministero dell'ambiente.

Bisogna verificare la qualità dei fanghi del Vittorio Emanuele, credo siano buoni, non sono inquinati, sono di livello A, però

bisogna fare le verifiche; se le verifiche vengono bloccate si ferma un'industria importante.

Riguardo ai 240 siti fuori del SIN non ho contezza nel dettaglio, però su questo invito il senatore Ferrazzi a fornirmi una documentazione.

Per quanto concerne il villaggio San Marco abbiamo realizzato alcuni giardini, certamente il problema dell'inquinamento è assolutamente rilevante, ci vogliono risorse, non serve scaricare la colpa sulla regione.

La realtà è che Venezia ed il Veneto sono stati abbandonati da un po' di anni, forse nell'interesse della nazione dovremmo andare oltre le solite dichiarazioni perché rappresentiamo una grande componente industriale e di ricerca.

PRESIDENTE. E anche di turismo. Avevo tante domande però è stato esaustivo. Sul SIN ho solo una piccola domanda da fare.

Siamo tutti d'accordo (lo abbiamo rilevato in tutte le sedi) che mancano i marginamenti, uno può farne anche il 99 per cento, però è come fare un recinto, lasciare il cancello aperto e permettere ai buoi di scappare. Perché quei piccoli cancelli aperti, che problematiche hanno?

Abbiamo visto facendo un giro che c'è anche un problema di varie tubazioni che passano lì, ed essendoci varie imprese bisogna metterle d'accordo, metterle intorno ad un tavolo per realizzare un'azione congiunta.

Forse la difficoltà più grande, oltre a quella tecnica, è mettere d'accordo e censire tutti questi collegamenti e tubazioni che passano attraverso il marginamento non fatto, quindi questo è uno dei maggiori problemi e questo lavoro di accordare le varie imprese al riguardo è stato fatto? Quali sono le difficoltà a chiudere il cancello?

Sul piano fanghi, oltre al sito SIN, un nostro filone d'inchiesta riguarda proprio i dragaggi. Si tratta di un grande tema, la competenza è del Provveditorato, della regione, dell'autorità di sistema, però anche il comune necessariamente è tirato in ballo; infatti, i dragaggi si realizzano anche in funzione dell'idea che si ha della naviga-

zione. Si tratta di uno dei punti principali su cui faremo pressione affinché si risolva, perché il piano fanghi è vecchio, non è più buono.

Vi sono poi anche altre cose, ad esempio qual è il suo punto di vista sul piano regolatore portuale e sul piano morfologico lagunare? Si tratta di questioni tutte legate tra loro.

Infine, per quanto riguarda la questione dei dragaggi una cosa che mi ha colpito e abbiamo cercato di approfondire è questa classificazione, che lei prima aveva accennato, dei fanghi, che si dividono in A, B, C e oltre C (C e oltre C sono quelli più inquinati). Ci sono ritornato perché la cosa mi aveva incuriosito e avevo sentito parlare molto di questo Molo Sali, un nodo dei fanghi. Chi controlla? Perché ARPA dice: « abbiamo comunicato anche alla procura che non controlliamo » e alla fine mi sembra che ci sia quasi un'autocertificazione dei proprietari, cioè non c'è un controllo pubblico che possa stabilire che questo è C e questo è oltre C.

Stiamo cercando di approfondire questo tema poiché nessuno ha fornito una risposta chiara. Ammesso e non concesso che la classificazione sia stata realizzata in maniera pulita, trasparente e precisa, bisogna dire che queste « discariche » si stanno esaurendo, cioè più di tanto non possono contenere, quindi cosa è previsto? Perché qualcosa prima o poi bisognerà fare.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Inizio dall'ultima domanda altrimenti la dimentico, la più complicata e la più bella per me. Intanto noi non deteniamo alcun tipo di autorità sulla questione, il comune non c'entra nulla.

Continuo a restare certo e convinto che dopo aver effettuato l'opera di carotaggio, il fango deve essere conferito nei siti appropriati. Questo lo dico da cittadino, ma nessuno viene a relazionarmi, non ho alcun potere di intrattenere rapporti o relazioni, per questo parlavo della cabina di regia; noi l'abbiamo inventata, così come mi sono inventato l'Agenzia di sviluppo, l'unica in Italia.

Credo che i fanghi vengano messi nei posti giusti. Riguardo a Molo Sali mancano

i finanziamenti, come sottolineavo in precedenza. Bisogna interrogare il Ministero sul perché non ha utilizzato i finanziamenti di cui dispone.

Il Moranzani, una discarica gigantesca, serve per quando sarà pieno il Molo Sali.

PRESIDENTE. Scusi, non conosco perfettamente questo posto, è fuori la laguna?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. È sulla terraferma, fuori dalla laguna, è la fine di Porto Marghera. Si tratta di una lingua di terra molto grande approvata dall'Europa, alla fine si chiamerà Parco Moranzani, attualmente però è un luogo di conferimento autorizzato di fanghi particolarmente inquinati. Si tratta di un progetto elaborato nel corso delle precedenti amministrazioni, che gli ambientalisti avevano voluto e che io condivido in pieno. È stato realizzato recuperando un'area che in questo momento è abbandonata.

Il progetto, approvato non so quanti anni fa, era bloccato da questo interrimento di Terna; in ora però si stanno già demolendo i primi piloni e per stralci andremo a riempire, per cui da questo punto di vista positiva i rilievi sono positivi.

Sui dragaggi, bisogna precisare che la laguna ha dei canali disegnati e spesso segnati dalle cosiddette briccole, tranne il Vittorio Emanuele, un canale disegnato dal re Vittorio Emanuele, e il canale dei petroli costruito assieme a Porto Marghera. I dragaggi non li effettuiamo dove decidiamo noi, la laguna ha una sua morfologia.

Si stanno poi consolidando con i fanghi buoni le isole sui bordi affinché non vengano erosi dal moto ondoso delle acque. Tutto questo rispettando la legge e sotto il controllo del Provveditorato, *ex* magistrato alle acque. Anche in quest'ultimo caso il comune non c'entra niente, tutte le acque della laguna sono sotto il controllo del magistrato alle acque, tranne quelle portuali e quelle della Capitaneria di porto. Il comune ha la competenza sulle aree e sui rii dentro la città storica.

Attraverso l'efficientamento della città metropolitana sono riuscito ad azzerare il debito, siamo l'unica città ad averlo fatto,

inoltre possiamo contare anche su un po' di cassa, quindi potremmo mettere le mani alle briccole, i pali mangiati dal salso; una volta venivano lavorati meglio con tempi diversi, adesso invece ogni anno o due bisogna cambiarli.

Su queste briccole ci sono le lampade che vanno mantenute perché possono risultare utili in caso di nebbia.

Riguardo al raccordo dei tubi per chiudere il marginamento si tratta di un problema tecnicamente risolvibile con delle risorse a disposizione.

PRESIDENTE. Per finanziare vi deve essere un progetto.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Probabilmente i progetti ci sono, ad ogni modo la cosa sfugge al nostro controllo.

PRESIDENTE. Voi non lo sapete?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. No, non ne sono a conoscenza, non credo sia questo il problema. Il problema è il finanziamento di un progetto, e penso che i progetti ci siano.

PRESIDENTE. I soldi risolvono quasi tutto.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. I soldi risolvono tutto, da questo punto di vista concordo. Per quanto concerne il piano regolatore è già approvato, ce l'abbiamo già, non abbiamo intenzione di cambiarlo, non ce n'è motivo. Del piano regolatore del porto se ne occupa l'autorità portuale, stiamo discutendo riguardo al marginamento, in osservanza ai dettami del provvedimento Del Rio.

Per il resto, da quello che mi risulta, il porto è amministrato bene. I 250 milioni servivano anche per il porto, al comune non arrivava nulla.

PRESIDENTE. Un'altra cosa che mi ha colpito è che i soldi sono arrivati alla regione per il marginamento e non al Provveditorato.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Di quel patto non è arrivato niente, per quello che ne so, i soldi sono ancora al Ministero dell'ambiente.

GIOVANNI VIANELLO. Venezia è una città a cui tengo molto per questioni di origine e ovviamente perché è importante per l'Italia e per tutto il mondo. Riguardo alle questioni legate ai dragaggi e al SIN di bonifica, il sindaco ci ha ricordato i vari stralci della relazione della Commissione d'inchiesta della passata legislatura. Mi sembra che egli abbia denunciato una certa mancanza di coinvolgimento del comune da parte del Ministero.

A fronte delle varie Conferenze dei servizi che si tengono appositamente sui progetti di analisi di rischio e di bonifica e che coinvolgono anche il comune, vorrei sapere le difficoltà incontrate durante lo svolgimento dei lavori.

Il secondo passaggio che mi ha interessato è quello in cui lei ha parlato di bioraffinerie, infatti noi sappiamo da interlocuzioni avute in Commissione ambiente con l'ENI che quella bioraffineria solo in minima parte utilizza oli esausti, purtroppo, nella maggior parte utilizza olio di palma.

A maggio 2019 ci sono stati problemi legati ad emissioni odorogene che hanno interessato la popolazione, ma non sono state evidenziate anomalie negli impianti. Quali iniziative avete intrapreso per interloquire con il gestore al fine di risolvere questi problemi?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. No, non mi risulta alcun tipo di anomalia agli impianti. L'additivo viene prodotto partendo dall'olio fritto e alla fine si produce il biocarburante. L'additivo è di natura vegetale ed è possibile diluirlo nella benzina nella misura del 7 per cento rispetto al 3 per cento di un additivo di origine chimica.

Questo produce un grande vantaggio nel riciclo del rifiuto a livello mondiale, ma non credo che tutti l'abbiano capito; si tratta di un brevetto che abbiamo solo noi. Ripeto, riguardo alle emissioni non mi risulta alcun tipo di guasto operativo.

GIOVANNI VIANELLO. Ma a Venezia avete avvertito odori?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. No, personalmente non ho avvertito niente, però approfondirò con ENI, adesso che lei mi ha illustrato questa situazione verificherò, non mi risulta assolutamente alcun tipo di cattivo funzionamento degli impianti, anzi sono stati investiti molti soldi da questo punto di vista.

GIOVANNI VIANELLO. No, infatti ho specificato che non c'è stata nessuna anomalia agli impianti. Riguardo invece alla mancanza di coinvolgimento nei progetti di bonifica e alla conoscenza delle analisi dei rischi?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Si tratta di due diverse questioni. Attraverso il protocollo abbiamo ottenuto dal Ministero anche il consenso di far parte delle Conferenze di servizi.

Per quanto riguarda la cabina di regia, che secondo me servirebbe molto al Paese, i costi si aggirano intorno ai 250 milioni; i tecnici del Provveditorato stanno operando per farci avere un valore esatto ed aggiornato che prontamente vi trasferiremo.

PIETRO LOREFICE. Volevo fare una precisazione perché come saprà, caro sindaco, la normativa prevede che all'interno delle procedure di bonifica dei siti di interesse nazionale, l'ente locale ha delle responsabilità dirette. Se vuole, attraverso i suoi uffici e le risorse interne di cui dispone, può attivare le procedure a prescindere da quello che fanno il Ministero, la regione o l'ARPA.

L'area dove ENI ha in attività la cosiddetta « raffineria green » è contemplata nelle zone di bonifica? È stata realizzata la cosiddetta « messa in sicurezza operativa »? Se sì, ha dei dati puntuali sullo stato di contaminazione prima e dopo l'avviamento della raffineria green?

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Dalla domanda si capisce che lei non è molto a conoscenza della raffineria che è lì

dal tempo dei bombardamenti degli americani. La raffineria c'è sempre stata, è stata riconvertita ed è certamente a norma, si tratta di siti gestiti dall'ENI, quindi la tranquillizzo da questo punto di vista.

PIETRO LOREFICE. La domanda era un'altra, sindaco. Io provengo da Gela, i siti di interesse nazionale e la raffineria dell'ENI li conosco benissimo, ENI è a Gela dalla fine degli anni Cinquanta. Ad ogni modo, le ho chiesto se il sito dove insiste la raffineria ENI rientra tra le aree SIN e se sia stata messa in atto la cosiddetta « messa in sicurezza operativa », ovvero il tipo di procedura che si applica nei siti in esercizio. È solo una domanda, può rispondere « sì, ne sono a conoscenza » o « no, non ne so niente ».

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Guardi, le dico che ENI normalmente è uno dei nostri *player* migliori, a me risulta che sia tutto in ordine.

PRESIDENTE. Sì, lui chiedeva del piano.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Sì, ma io non faccio il magistrato, faccio il sindaco, lui è un esperto di Gela, noi a Marghera normalmente seguiamo tutte le procedure nel dettaglio ed è tutto in regola, Gela è più piccolina, Marghera è più grande.

ANDREA FERRAZZI. Sì, presidente, a me non interessa far polemica, questa è una Commissione d'inchiesta, non siamo in campagna elettorale, tra l'altro non siamo neanche in conferenza stampa, anche se sarebbe bene che i cittadini la ascoltassero, visto che l'abbiamo chiamata per questo in Commissione.

La questione relativa all'Agenzia dello sviluppo afferisce molto alla questione delle bonifiche, perché è del tutto evidente, come giustamente il sindaco ha detto, che nel momento in cui ci sono gli investimenti ci possono essere le bonifiche e anche viceversa, quindi un ciclo virtuoso. Per quanto riguarda la bioraffineria dell'ENI, opera molto interessante del nostro Paese, faccio riferimento al fatto che il progetto è partito

nel 2008, quindi con l'Agenzia dello sviluppo non c'entra assolutamente niente, visto che questa è stata costituita nel 2015. Comunque il sindaco non ha risposto, è sua facoltà non rispondere e non è un problema.

Per quanto riguarda la questione di SIFA, anche qui non ha capito l'*assist*, sindaco, perché di questo si trattava. Il fatto che il SIFA sia in difficoltà rispetto agli investimenti effettuati non lo dico io in questo momento, ma è scritto nella relazione che questa Commissione parlamentare ha approvato nella seduta del 23 giugno 2016 e, se vuole l'aiuto, così capisce meglio, dove c'è scritto che la quantità delle acque emunte e poi trattate dall'impianto è pari a circa il 20 per cento della sua capacità di trattamento, con conseguente grave danno per la SIFA. Era qua l'*assist* che fornivo e che non è stato capito, e mi interessava davvero la risposta in relazione agli investimenti effettuati, ma prendo atto di questo.

Aggiungo una domanda che avevo dimenticato prima: la cabina di regia è presieduta dal Ministero dell'ambiente? Su Terna non ho capito (forse mi è sfuggito qualcosa) i tempi e la copertura finanziaria dell'interramento, se il comune aveva notizie di quest'opera fondamentale per i cittadini del territorio.

PRESIDENTE. Chiedo solo la cortesia di non perseverare sullo « svarione » di poco fa.

LUIGI BRUGNARO, *Sindaco di Venezia*. Solo una puntualizzazione per chi non è di Venezia: l'Agenzia di sviluppo non attira investimenti solo a Marghera (per quello mi sono fermato e ho detto che siamo fuori tema), è vero che c'è la parte di Marghera, ma c'è anche tutto il resto, cioè al Lido piuttosto che in centro storico, a Mestre, cioè l'Agenzia di sviluppo vuol dire costruire la stazione nuova e darsi da fare.

In questo caso invece la Commissione sta parlando dei marginamenti, eccome se sono in tema, eccome se c'è la campagna elettorale, ma finiamola qui. Sul discorso dell'*assist* che io non avrei capito come sempre continuo a non capire, faccio il

sindaco e voi siete andati a casa, e questo è un dato.

PRESIDENTE. Se può rispondere su questo, altrimenti se ricominciamo devo chiudere l'audizione. Avevo chiesto questa cortesia.

LUIGI BRUGNARO, Sindaco di Venezia. Su SIFA è vero che si erano fatti dei piani megagalattici in passato, noi li abbiamo ricondotti ad una sana realtà. Insieme alla regione abbiamo preso in mano tutti i calcoli, la regione ha iniettato parecchi soldi, perché abbiamo chiuso una serie di accordi abbastanza stravaganti che c'erano in passato sempre con grande collaborazione con la regione Veneto e abbiamo riportato SIFA ad un equilibrio di bilancio. È chiaro che a quel tempo si pensava di aver trovato la gallina dalle uova d'oro, cioè si faceva emungere tutta Porto Marghera e tutte le fabbriche perché si guadagnava con l'emungimento dell'acqua.

Noi non riteniamo che debba essere così, SIFA deve stare in piedi a prescindere, i lavori li ha fatti per tubi, certamente se non aggiungiamo i pezzi quel PIF non viene finito e non puoi finirlo se non finisce il marginamento.

Sul Moranzani si sta operando pregevolmente secondo me, i tempi di Terna non li conosco, dovrete interrogare Terna, se-

natore. Devo dire che ho trovato grande collaborazione dopo anni di totale assenza di rapporti, che ho dovuto ricostruire anche umanamente. Capite che di fronte ad un certo atteggiamento si fa fatica a costruire rapporti, si può rispondere lo stesso, ma ogni volta bisogna dimostrarsi intelligenti.

PRESIDENTE. Grazie. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 16, è ripresa alle 16.05.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione appena svoltasi ha convenuto che la missione di studio negli Stati Uniti d'America e in Canada, prevista da ultimo dal 3 al 9 novembre 2019, avrà luogo dal 10 al 16 novembre 2019.

La seduta termina alle 16.10.

*Licenziato per la stampa
il 12 dicembre 2019*



18STC0077360