

## MOZIONE

La Camera,

*premessi che:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

comportato anche pesanti tagli occupazionali e il fallimento di alcune di esse;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- al traffico crocieristico: attualmente entrano nella laguna di Venezia le Grandi Navi fino a 96mila tonnellate – circa 530 navi l'anno - e raggiungono il terminal della Marittima, sull'Isola del Tronchetto, attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, provocando gravi problemi e disagi alla vita della città. In tal senso da tempo c'è l'impegno da parte del governo per trovare una soluzione alternativa al passaggio delle Grandi navi, che però al momento non è stata ancora individuata tra le molteplici proposte, avanzate finora da vari soggetti;
- alla sostenibilità ambientale e sociale della città e della laguna, che oggi è sempre più ristretta tra una iperspecializzazione turistica della sua economia ed una sempre più accentuata e preoccupante curva di diminuzione della popolazione residente;
- al turismo: per limitare il sovraffollamento cittadino e contrastare lo spopolamento della città storica che va tutelata e valorizzata con politiche mirate che regolamentino l'afflusso turistico e favoriscano il ripopolamento;
- alle bonifiche a Porto Marghera: si tratta di un'area di circa 2mila ettari, di cui ad oggi risulta bonificato solo il 16% dei suoli e l'11% di acque di falda, con progetti di bonifica e messa in sicurezza approvati per il 69% dei suoli e il 66% delle acque di falda, ma non ancora attuati;
- all'operatività del Porto che non può prescindere dall'approvazione di un nuovo protocollo fanghi e del nuovo Piano Morfologico della Laguna, nonché da una verifica dell'effettiva funzionalità della conca di navigazione. Due strumenti fondamentali per la necessità di aggiornare la normativa sullo smaltimento dei sedimenti e di procedere con gli interventi di manutenzione ordinaria della laguna nei suoi aspetti morfologici;
- al moto ondoso determinato dal traffico in laguna e nei canali interni della città che ha raggiunto livelli insostenibili provocando problemi di sicurezza con frequenti incidenti, anche mortali. In passato il governo aveva istituito anche il Commissario per il moto ondoso, per cercare di gestire il fenomeno;
- alla applicazione di un approccio resiliente alla pianificazione urbana e alla gestione edilizia del patrimonio architettonico di Venezia che sia attenta ai rischi, sensibile alle peculiarità della struttura urbanistica della città e che si prenda cura della messa in sicurezza del patrimonio culturale e delle attività produttive;

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

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

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

#### IMPEGNA IL GOVERNO

- 1) ad assumere iniziative per individuare le risorse per far fronte ai danni causati dal fenomeno dell'alta marea in tutti territori interessati nei comuni di Venezia e Chioggia: sia quelli riportati dalle infrastrutture pubbliche come rive, muri, ponti, parapetti, sia quelli che hanno colpito i privati, le abitazioni, i magazzini, le attività economiche, applicando sgravi fiscali, contributi per il risarcimento dei danni subiti, strumenti di incentivazione delle donazioni e la sospensione dei termini per gli adempimenti e per i versamenti dei tributi, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria, nonché il pagamento delle rate di adempimenti contrattuali, compresi mutui e prestiti, per i soggetti che hanno subito danni riconducibili ai suddetti eccezionali eventi meteorologici, prevedendo che il pagamento dei suddetti adempimenti, dopo la sospensione dei termini, sia effettuato con rateizzazioni e senza applicazioni di sanzioni e interessi nonché a valutare la possibilità, per i soggetti maggiormente colpiti e destinatari dei risarcimenti, di sospendere e/o rateizzare il pagamento delle fatture di acqua, energia elettrica e gas;
- 2) ad assumere le iniziative di competenza per estendere al territorio del comune di Chioggia lo stato di emergenza dichiarato per il territorio del comune di Venezia con deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 novembre 2019;
- 3) ad aggiornare e rifinanziare la legge speciale per la città metropolitana di Venezia, individuando le opportune fonti strutturali di finanziamento, predisponendo un piano organico di interventi di manutenzione urbana diffusa, ecologica, infrastrutturale ed edilizia della città storica per la salvaguardia della laguna di Venezia, avendo riguardo al suo recupero e mantenimento morfologico, che contempli ogni intervento urgente ed indifferibile, con particolare riferimento a Piazza San

Marco e che risponda in modo adeguato ai molteplici problemi della città, richiamati nel citato “Dossier Venezia”, con specifica attenzione alle misure di limitazione degli affitti turistici e di promozione e di sostegno al ripopolamento della città, prevedendo una forma di incentivazione per i residenti attraverso il riconoscimento dello status di “custodi del Patrimonio di Venezia”;

4) a concludere nei tempi previsti, 31 dicembre 2021, il Mose, tenendo conto che la salvaguardia della città di Venezia e la stessa opera vanno necessariamente rapportati anche in relazione alle previsioni dell'innalzamento del livello del mare e va quindi verificato quali altri progetti possono essere sviluppati per l'adattamento ai cambiamenti climatici;

5) ad accelerare la realizzazione degli interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera, di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, necessari alla protezione dall'inquinamento dell'ambiente lagunare, anche attraverso il completamento delle opere di marginamento delle macroisole finalizzato alla messa in sicurezza dell'area;

6) ad estendere l'applicazione del cosiddetto “Art bonus” al Comune di Venezia e agli altri territori ricompresi nella legge speciale per Venezia anche con riferimento ai beni ecclesiastici

7) ad istituire nella città di Venezia un Centro Internazionale sui Cambiamenti Climatici, per valorizzare il patrimonio di conoscenze maturate da soggetti pubblici e privati, che porti avanti studi e ricerche sui temi della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito della salvaguardia della città di Venezia, anche nel quadro del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) di cui è importante e urgente completare l'elaborazione;

8) a completare con urgenza il processo di digitalizzazione e pubblicizzazione dell'ingente patrimonio archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso le istituzioni dell'alta formazione artistica danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni, tutelandone i contenuti dalla vulnerabilità specifica dei singoli beni e del materiale ivi custodito, secondo gli impegni recentemente assunti dal Governo con l'approvazione della risoluzione 7/00192 ed altre, in data 23 ottobre 2019;

9) a predisporre con urgenza un piano straordinario di interventi espressamente finalizzato alla messa in sicurezza, alla tutela e alla conservazione del patrimonio culturale, storico, artistico, archivistico e bibliografico custodito a Venezia presso tutte le istituzioni artistiche danneggiate dalle eccezionali maree degli ultimi giorni;

10) ad acquisire elementi in ordine alle condizioni ambientali, nonché di sicurezza degli impianti di GPL siti in località Val da Rio a Chioggia, al fine di verificare se le relative procedure di emergenza siano compatibili con la attuale localizzazione degli impianti.

11) ad adottare iniziative per favorire l'istituzione di una zona economica speciale nella regione Veneto che comprenda Venezia e i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale che tutte le categorie economiche e le amministrazioni locali hanno già condiviso con la regione medesima e adottare misure specifiche per il comparto del vetro di Murano;

12) ad assumere iniziative per l'istituzione di un tavolo permanente multi disciplinare costituito da operatori di tutta la filiera ittica, biologi marini, geologi, climatologi e giuristi con lo scopo di tutelare la biodiversità animale e vegetale di tutto l'Alto Adriatico e le imprese della pesca.

13) ad assumere iniziative, per quanto di competenza, per contribuire, con la Regione e il Comune, alla migliore valorizzazione dell'industria creativa e culturale veneziana e in generale della comunità di innovatori locali, per fare di Venezia anche un luogo capace di attrarre imprese e iniziative economiche legate alla produzione di cultura, come start up innovative e nuove professioni intellettuali, a partire dal sostegno ufficiale allo Strategy Innovation Forum e assicurando alla prossima Esposizione Universale Dubai2020 una significativa presenza di Venezia, intesa come città di conoscenza, cultura, incontro e scambio di merci e idee.

PELLICANI, BRUNETTA, Ilaria FONTANA, MORETTO, DE CARLO, STUMPO,  
ANDREUZZA, FUSACCHIA, ZOLEZZI, BRAGA, FREGOLENT, EPIFANI, TERZONI,  
ANTONIO FEDERICO, MOLINARI, BAZZARO, FOGLIANI, VALLOTTO, LOLLOBRIGIDA