CAMERA DEI DEPUTATI **SENATO DELLA REPUBBLICA**

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

RESOCONTO STENOGRAFICO
MISSIONE A VENEZIA

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione di rappresentanti del Consorzio Venezia Nuova.

La seduta comincia alle 14.10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti del Consorzio Venezia Nuova.

Intanto vi ringraziamo dell'audizione e di essere qui. Vi chiederemo di farci un quadro generale delle vostre attività. Come il presidente sa – è stato parlamentare e, quindi, conosce le dinamiche delle Commissioni d'inchiesta – la nostra Commissione si occupa di eventuali problematiche legate a illeciti di carattere amministrativo ambientale. Considerato che ci sono delle situazioni in cui voi, a torto a ragione, siete stati coinvolti, ci interessa capire il vostro punto di vista rispetto a tali situazioni, che sono legate alle attività che noi facciamo, ossia al recupero di discariche o al telerilevamento, di cui risulta che voi vi siate occupati.

L'audizione odierna si svolge in forma libera. In ogni caso resta fermo il dovere per tutti i soggetti auditi, trattandosi di un'audizione svolta innanzi a una Commissione parlamentare d'inchiesta, di riferire con lealtà e completezza le informazioni in loro possesso concernenti le questioni di interesse della Commissione.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito Internet della Commissione e che, se lo riterranno opportuno, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale dell'audizione. Se ci sono situazioni che volete esporre con il carattere della riservatezza o della segretezza, procediamo in seduta segreta.

Visto che è presente più di una persona, invito gli ospiti, nel momento in cui sono chiamati a parlare, a dichiarare il loro nome, che viene registrato nella resocontazione.

Cedo, dunque, la parola al presidente, dottor Mauro Fabris. Sono presenti anche il dottor Andrea Porchera e il geometra Federico Pasqualato. Vi chiederei di tracciarci un quadro generale di inquadramento. Dopodiché, verranno poste domande da parte dei colleghi e proseguiremo nella nostra audizione.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Grazie, presidente. Il Consorzio Venezia Nuova, come gli onorevoli senatori e deputati sapranno, è incaricato dallo Stato delle opere di salvaguardia della Laguna di Venezia e della città stessa.

Nell'ambito della ripartizione dei compiti che riguardano la salvaguardia di Venezia, stabiliti dalle leggi approvate in materia, al Consorzio sono spettati tutti gli interventi cosiddetti di salvaguardia fisica della città e della laguna assegnati allo Stato. Altre competenze sono assegnate alla regione per quanto riguarda il tema del bacino scolante e del controllo degli scarichi in laguna.

Per quanto riguarda, invece, gli interventi propriamente sulla città, il comune di Venezia, il comune di Chioggia, il comune di Cavallino e le altre municipalità interessate, che fanno parte del Comitatone per la salvaguardia di Venezia, devono occuparsi di interventi di natura socio-economica e, in parte, anche ambientale.

Per rimanere al tema in oggetto, di cui il presidente ci ha informato prima, in materia ambientale e di controllo delle acque in laguna, queste sono grosso modo le competenze, così come la legge ha stabilito.

Per quanto riguarda il Consorzio Venezia Nuova, nell'ambito degli interventi di salvaguardia e di rivivificazione lagunare – così si chiamano – noi abbiamo avuto da parte del magistrato alle acque di Venezia il compito di procedere con gli interventi per la messa in sicurezza e il risanamento dei siti inquinati dell'area di Porto Marghera.

Si tratta di un intervento iniziato nel 2005, che è stato finanziato direttamente dallo Stato attraverso il Ministero dell'ambiente e cofinanziato dalla regione Veneto. Quota parte dei finanziamenti che vengono utilizzati per la messa in sicurezza delle aree via via bonificate è corrisposta direttamente dalle imprese titolari e proprietarie dei terreni, delle aree e delle attività che vengono via via dismesse oppure riattivate sull'area di Porto Marghera.

Dal punto di vista puntuale degli interventi, credo che alla Commissione sia stato consegnato per tempo tutto il materiale. Se il presidente e gli onorevoli senatori e deputati lo ritengono, possiamo anche leggere insieme tutto l'elenco, piuttosto corposo, di interventi che sono stati sviluppati.

Quello che possiamo dire è che, per quanto ci era stato attribuito, noi siamo arrivati a circa il 95 per cento delle opere. Gli interventi realizzati hanno riguardato un po' tutte le aree che trovate nella cartina. Ripeto, si tratta di aree che erano fortemente e pesantemente inquinate e che hanno creato grossissimi problemi, non solo nell'area di Porto Marghera, ma anche nell'intera laguna, almeno in quella parte di laguna.

La messa in sicurezza di queste aree, come di altre aree inquinate in laguna, ha consentito di arrivare ad oggi a ottimi risultati per quanto riguarda proprio il tema della biodiversità e del risanamento delle acque, con una situazione di netto miglioramento sulla Laguna di Venezia.

Di questo noi siamo molto contenti anche perché la laguna è una realtà su cui l'uomo ha sempre esercitato il proprio intervento ed è stata oggetto di una discussione secolare. Si tratta di un'area di 550 chilometri quadrati su cui l'uomo è sempre intervenuto, prima deviando i fiumi, poi rinforzando i litorali, poi realizzando le casse di colmata all'interno della laguna, dove è stata costruita la zona industriale di Porto Marghera. Questo è avvenuto con interventi di rafforzamento dei litorali e di innalzamento delle rive dei canali veneziani.

La Laguna di Venezia è un'area in cui l'uomo e la natura sono riusciti a realizzare questo equilibrio, che via via si modifica continuamente nel tempo. Gli ultimi interventi che noi abbiamo realizzato, per esempio, hanno portato al ritorno in laguna di specie che prima erano scomparse. Quest'estate abbiamo censito 4.000 coppie di fenicotteri rosa che, dopo tanto tempo, sono riapparsi nella Laguna di Venezia, nonché altre specie. In generale tutto ciò che riguarda la biodiversità ha subìto continui mutamenti nel tempo e oggi ha avuto una ripresa che, da questo punto di vista, noi riteniamo molto soddisfacente.

Naturalmente, come loro sanno, il tema della salvaguardia di Venezia è stato uno dei temi più controversi e dibattuti in questo Paese dal lontano 1966, quando, dopo la grande acqua alta del 1966, lo

Stato decise di far diventare Venezia un problema di preminente interesse nazionale. Con tre leggi speciali approvate nel tempo si è arrivati a garantire una continuità di finanziamenti unica, almeno per quanto riguarda la storia del dopoguerra nel nostro Paese. Attraverso l'intervento di Governi di segno e di colore diverso e del Parlamento in generale Venezia ha goduto di questa continuità di finanziamenti, che si è sostanziata nella realizzazione del sistema MOSE e, più in generale, nelle opere di salvaguardia della laguna,

Da questo punto di vista devo dire che poco si conosce di quest'ultima parte, che però è la parte, in verità, centrale dell'intervento di salvaguardia. Si è tanto discusso del sistema delle barriere mobili, dimenticando che questa è stata ed è l'ultima parte, che stiamo completando, dell'intervento di salvaguardia.

Prima di realizzare la chiusura delle bocche di porto si è dovuto provvedere al risanamento della laguna, al rinforzo dei litorali, alla costruzione di spiagge, di velme e di barene. Si è trattato di un intervento veramente enorme e grandioso, che lo rende unico al mondo.

Voglio sottolineare alla Commissione parlamentare come, nel disastro che ha provocato lo scandalo MOSE, riguardo alla bontà di questo progetto purtroppo non ci sia la forza e spesso neanche l'onestà di riconoscere che, secondo me, in Italia, qui a Venezia, stiamo realizzando un intervento non solo unico al mondo, ma a cui il mondo guarda con grandissima attenzione.

Noi domani avremo la chiusura, per la prima volta, di tutta la barriera mobile al Lido. Ci saranno circa 300 tecnici da tutto il mondo che verranno qui in queste due giornate, tra domani e dopodomani. Mi dispiace che la Commissione, purtroppo, non possa esserci.

Noi abbiamo mediamente nei cantieri ogni anno 10.000 visitatori, di cui il 90 per cento viene dall'estero. Tutto questo insieme di tecnici ed esperti – siamo stati all'ONU e siamo stati convocati in varie parti del mondo – riconosce, rimanendo esclusivamente al tema ambientale e lasciando perdere quello ingegneristico, che a Venezia noi abbiamo realizzato un intervento, in termini di recupero ambientale sulla Laguna di Venezia, di assolutamente unico e da tentare di esportare.

Recentemente abbiamo ospitate da Giacarta il Governo indonesiano, che ha inviato una delegazione di altissimo livello. Loro stanno realizzando davanti a Giacarta una sorta di laguna – chiamiamola così, perché di fatto sarà una laguna – artificiale per la messa in sicurezza dall'erosione del mare e dal tema dell'acqua alta della stessa città di Giacarta. Realizzeranno la nuova Giacarta dentro questa laguna. Sono venuti qui, nonostante siano stati un protettorato olandese.

Segnalo che l'Olanda è riconosciuta nel mondo come il Paese *leader* per quanto riguarda il tema della difesa dei centri abitati e delle aree popolate dalle acque. Ebbene, gli indonesiani sono venuti da noi perché ritengono che il modello che stiamo realizzando in Italia, in cui si abbina il recupero ambientale a una soluzione ingegneristica di altissimo livello, come quella delle barriere mobili, sia decisamente migliore, diverso e molto più attuale rispetto al tema cosiddetto della resilienza, ossia rispetto al modello olandese, che finora l'ha fatta da padrone nel mondo.

Da questo punto di vista segnalo che anche gli interventi di cui discutiamo qui oggi fanno parte di questo grandissimo progetto che è il tema della salvaguardia di Venezia e che abbiamo sperimentato soluzioni assolutamente nuove, che hanno già sortito risultati importanti.

Questo, presidente, è l'inquadramento di carattere generale. Le risorse impegnate sono 762 milioni di euro, che sono stati spesi in questi anni. Ripeto, siamo al 95 per cento della realizzazione. Mancano circa 3-3,5 chilometri di marginamenti e di rifacimento delle sponde.

Noi ci siamo limitati alla messa in sicurezza di queste aree, con palancolamenti e interventi speciali che hanno isolato queste zone. Ci sono delle foto, nelle *brochure* che abbiamo distribuito, che dimostrano come fosse prima lo stato delle acque prima e com'è adesso.

Prima gli sversamenti erano incontrollabili, perché i materiali con cui vengono fatte le casse di colmata – lo dico per gli onorevoli deputati e senatori che non conoscono la realtà veneziana – non erano controllabili. Per realizzare le aree industriali a Venezia si sono realizzate queste casse di colmata (così vengono chiamate). Sono state fatte delle conterminazioni e dentro è stato buttato di tutto e di più per realizzare un terreno su cui costruire poi i nuovi insediamenti industriali.

Sono state realizzate una prima e una seconda zona industriale. La terza poi è stata fermata. Uno degli interventi che noi abbiamo eseguito ha riguardato la riapertura delle cosiddette casse di colmata per restituire all'espansione di marea delle aree che erano state in precedenza imbonite.

In quest'attività di imbonimento rispetto ai canoni del tempo non sono stati fatti i controlli necessari onde evitare che materiali di vario genere, certamente inquinanti, venissero gettati lì. Questo ha significato che nel tempo, attraverso il dilavamento e l'erosione, in laguna finiva e senza soluzione di continuità ha continuato a scolare qualsiasi tipo di materiale.

Noi abbiamo fatto questo primo intervento di messa in sicurezza conterminando tutti i siti indicati. Sta poi alla regione gestire le acque reflue che lì vengono intercettate e sta ai proprietari, attraverso accordi di programma, o comunque a chi le acquista bonificare le zone e metterle in sicurezza per realizzare nuovi insediamenti produttivi.

In questo senso è importante precisare che, d'accordo con Autorità portuale, comune di Venezia e regione Veneto, si sta facendo un importantissimo lavoro anche di riconversione industriale nell'area, tipicamente dedicata alla chimica, al petrolio o ad altro ancora. Questa riconversione consentirà di portare via o di chiudere, come nel tempo è avvenuto, tutte le aziende che recavano anche un altro tipo di inquinamento, non solo quello dovuto al dilavamento, ma anche quello dovuto alle emissioni in atmosfera. Si tratta di un lavoro complessivo che proietta questa zona, tra le più inquinate sicuramente del Veneto, per non dire del Nord Italia, in una dimensione diversa per quanto riguarda il futuro.

Il nostro lavoro sta per terminare. Noi l'abbiamo fatto, ripeto, in quanto concessionari dello Stato nell'ambito degli accordi con il magistrato delle acque di Venezia. Tutto ciò rientra negli interventi che citavo prima.

Mi piace, per concludere, fornirvi un dato complessivo per farvi capire la grandezza del lavoro che abbiamo realizzato. Nella Laguna di Venezia, prima di fare il MOSE, abbiamo ricostruito 56 chilometri di spiagge, realizzato 12 chilometri di nuove dune – abbiamo alcune foto, da cui potete vedere come le abbiamo fatte – messo in sicurezza 40 chilometri di canali industriali, isolato 7 discariche, ricostruito 16 chilometri di quadrati di barene, recuperato 12 isole minori e creato 100 chilometri di rive, cioè nel senso che le abbiamo rialzate.

Uno degli interventi per la messa in sicurezza dalle acque medio-alte riguardo a Venezia è stato quello di rialzare, secondo una metodologia di intervento che hanno usato in passato anche i veneziani, le rive dei centri abitati. Abbiamo rialzato 100 chilometri di rive e, quindi, abbiamo difeso 13 chilometri quadrati di città o di centri abitati. Inoltre, come dicevo, il MOSE è arrivato all'85 per cento, dal punto di vista costruttivo e realizzativo, delle barriere alle bocche di porto.

Sottolineo questo per dire, presidente, che non è stato un intervento *spot*, un intervento isolato, un intervento casualmente assegnato al Consorzio Venezia Nuova. L'intervento è stato assegnato al Consorzio Venezia Nuova nell'ambito di un progetto molto più ampio, importante e significativo, qual è stato quello per la salvaguardia di Venezia.

PRESIDENTE. Al momento la ringraziamo dell'esposizione.

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MIRIAM COMINELLI. Volevo chiedere se avete elementi da aggiungere per quanto riguarda le questioni che sono state oggetto di indagine e che riguardano l'applicazione della metodologia di

telerilevamento del territorio regionale in cui siete stati coinvolti anche voi, nonché il progetto di protezione e di riqualificazione ambientale dei comuni della riviera del Lago di Garda.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Onorevole, perdoni, mi sono distratto. È colpa mia. Mi ripete l'ultima parte della domanda?

MIRIAM COMINELLI. Chiedevo della questione del telerilevamento e del progetto di protezione e riqualificazione ambientale dei comuni della riviera del Lago di Garda.

ALBERTO ZOLEZZI. Volevo chiedere se è di vostra competenza fare un commento sul progetto di pontile per grandi navi nella zona di Cavallino, il progetto Duferco. Non so se sia di vostra competenza e se intendiate fare un commento.

Grazie.

PRESIDENTE. Prima di darle la parola, riprendo anch'io alcune questioni, perché ce ne dobbiamo occupare. Sono fatti che probabilmente riguardano periodi del 2003-2004. Stiamo parlando delle assegnazioni più generali su cui c'è un'indagine in corso. Se volete rispondere, potete farlo. Decidete voi. Avete capito che si può segretare la seduta.

Guardando anche una serie di questioni, noi vorremmo capire rispetto alla grande indagine che è in corso, in cui sono coinvolti diversi dirigenti o ex dirigenti, anche da voi se queste persone sono ancora operative o non sono operative, se hanno gli stessi ruoli e qual è lo stato dell'arte dal vostro punto di vista.

Volevo anche capire un'altra cosa, ossia se, rispetto all'attuale smaltimento di eventuali rifiuti nell'area dei Siti di interesse nazionale, voi siete coinvolti anche nella costruzione di questa discarica che per il momento è ferma, perché c'è un contenzioso con Terno. Su questa partita voi siete di fatto esclusi, ma ci interessa capire il ruolo del Consorzio.

Chiaramente, la *mission* è quella che ci ha descritto il presidente, ma, da quello che si evince da pregresse indagini o da attività in corso e da notizie di stampa, pare che la *mission* non fosse solo quella. Vorremmo sapere se siete stati incaricati di altre attività e se questo strumento è stato utilizzato anche per altre operazioni. Noi ci occupiamo anche di questa materia.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. A proposito di inquinamento, chi vi parla, insieme col direttore, che oggi non è qui e si scusa per l'assenza, è stato chiamato a Venezia perché conosceva il progetto e ci aveva lavorato in epoche ormai distanti, in un momento in cui si sono sviluppate e sono esplose le indagini che hanno generato il cosiddetto scandalo MOSE.

Ci tengo a fare una precisazione, che ho fatto anche in un'altra occasione, di fronte a un'altra Commissione bicamerale venuta qui a Venezia. Io penso che il nostro Paese debba essere orgoglioso di questo progetto. Io penso che questo progetto sia un'occasione straordinaria per esportare un modello di intervento per la salvaguardia dei centri abitati dalle acque alte.

Si tratta di una questione che proprio questa settimana qui a Venezia è stata trattata in due convegni di altissimo livello internazionale. Di fronte alla questione dell'innalzamento dei mari, che è il tema vero del prossimo secolo, e di fronte al tema della subsidenza che tocca in modo particolare Venezia, noi possiamo dire, senza tema di essere smentiti, che Venezia, con la sua laguna, sarà una della prime città al mondo a poter contrastare in maniera efficace questo tipo di fenomeni che registreremo nei prossimi decenni e, in modo particolare, in tutto il prossimo secolo.

Questo sarà possibile non solo grazie al tema delle barriere mobili e alle bocche, ma anche agli interventi che abbiamo ricordato prima, ossia a interventi di natura ambientale che hanno consentito di rivivificare la laguna e di garantire una maggiore espansione alle maree.

Il tema, naturalmente, è questo: noi in laguna, attraverso le tre bocche di porto, due volte al giorno abbiamo le maree che arrivano. Quando sono medio-alte o eccezionali, creano dei problemi. Poter garantire alle stesse maree un'espansione in laguna tale da potere essere meglio contenute e meglio gestite era uno dei temi principali.

Credo che questa sia una delle migliori sedi per poterlo affermare. Per realizzare un progetto del genere il nostro Paese ha impegnato cinquant'anni, con un lungo dibattito. Si è partiti nel 1966 e, se tutto va bene, finiremo nel 2017, cinquant'anni dopo, con trent'anni grosso modo di discussione, tre leggi speciali, 40 Governi, numerose legislature passate da allora e 10 sindaci di Venezia.

Tutto questo al di là delle consuete e ormai veramente esauste battute sul sistema Italia che non decide mai. In verità, in quest'occasione particolare, di fronte a un bene unico, riconosciuto come bene dell'umanità, qual è Venezia, questo lungo dibattito è servito a trovare un modello e delle soluzioni assolutamente innovative, assolutamente diverse da quelle tradizionali usate nel mondo.

In fondo, gli olandesi hanno costruito decine di chilometri di dighe per proteggere i loro centri abitati dal Mare del Nord. Sul porto di Rotterdam hanno realizzato due mega-pennelli che si chiudono.

Sul Tamigi hanno costruito delle conchiglie che sbarrano il fiume. Stanno lavorando sull'Hudson, per quanto riguarda New York, e lo stesso hanno fatto a San Pietroburgo. Nessuno, però, ha realizzato un'opera come questa, che in fondo non si vede e non si vedrà dal punto di vista sia ingegneristico, sia ambientale.

Innanzitutto, per le questioni ambientali noi abbiamo lavorato con la natura. Dobbiamo dirlo. Spero che sia stato portato il libro che abbiamo realizzato lo scorso anno, da far avere alla Commissione. Sei mesi dopo il nostro arrivo noi abbiamo realizzato questo libro, che abbiamo intitolato proprio *Costruire con la natura*.

Accennavo prima all'intervento dell'uomo in laguna. Ad ogni intervento dell'uomo ha fatto seguito un'evoluzione del sistema naturale in laguna. Quando sono stati tirati via i quattro fiumi che prima arrivavano in laguna, per motivi di difesa – questo lo fecero i veneziani per evitare che si imbonisse la laguna, che si riempisse di sabbia e che venisse meno l'isolamento che era motivo di difesa della città – sono cambiati tutta la morfologia lagunare, tutta l'idrodinamica lagunare e tutto il tema delle velme e delle barene. Altri interventi successivi sono andati in questa direzione.

Lo scandalo non può far dimenticare questa impostazione del progetto, di cui noi dobbiamo – insisto – essere fieri. Dobbiamo essere in grado, magari in futuro, di esportare questo modello, come siamo convinti che si possa fare.

Lo scandalo, quindi, non ha toccato tanto il momento decisionale. Volevo dire questo, presidente. Il via al MOSE è del 2000, i primi finanziamenti cominciano nel 2003 e nel 2005 si fissa il prezzo chiuso del MOSE. Per smentire la notizia che gli scandali e le malversazioni avrebbero provocato l'aumento del costo, ricordo che gli stessi processi veneziani già definiti con patteggiamenti hanno sancito che il malaffare comincia nel 2005, 2006 e 2007.

Chi sostiene che il MOSE sia stato deciso in base a scelte venate da corruttela dice un falso storico, perché, ripeto, il progetto parte dal 1966, si emanano poi tre leggi speciali e si sceglie il progetto MOSE dopo che era stato fatto un appalto-concorso internazionale in cui 8 progetti non rispondevano, ciascuno per la propria parte, alla questione.

Lo Stato italiano paga una Commissione di esperti internazionali che prendono il meglio degli 8 progetti, lo rielaborano e inventano il sistema MOSE, che è un'invenzione tipicamente italiana. Nel momento in cui c'era un problema, si chiedeva di realizzare un'opera che non si vedesse quando non serviva, che non riducesse lo scambio idrico mare-laguna e che non pregiudicasse il traffico dei porti.

Di fronte a domande impossibili, il «genio italico» – questo è – ha fornito una risposta, che consiste in un sistema di paratoie a scomparsa che stanno sul fondo del canale. Tali paratoie non hanno modificato la quota di altezza e la profondità dei canali, non interferiscono con lo scambio idrico e con la navigazione e non hanno un impatto visivo, che certamente a Venezia non potevamo permetterci, come in Olanda o in altre parti del mondo. Rispetto a questo, presidente, lo scandalo ha avuto la dimensione che voi sapete.

Per quanto riguarda le attività a cui faceva prima riferimento l'onorevole, siamo ancora nell'ambito di indagini non concluse, di un giudizio che la magistratura in via definitiva non ha ancora emesso. Noi abbiamo garantito in quest'indagine, come nelle indagini che abbiamo trovato aperte quando siamo arrivati, veramente la massima disponibilità e la massima collaborazione.

Noi siamo stati coinvolti dalla regione Veneto in un meccanismo che adesso è stato modificato, per esempio, per quanto riguarda il tema dei litorali. Prima i nostri interventi erano decisi d'accordo con la regione e con il magistrato alle acque. Eravamo concessionari, in quel caso. La regione Veneto la settimana scorsa ha approvato una legge che di fatto esclude per il futuro il Consorzio Venezia Nuova dalla gestione degli interventi di ripascimento. Sono tutte questioni che hanno riguardato questo accordo, nello specifico, tra il magistrato alle acque, la regione e il Consorzio Venezia Nuova.

Per la parte di telerilevamento noi eravamo interessati attraverso il nostro Centro informativo. Darò poi la parola a geometra Pasqualato per una precisazione su questo punto.

Per la zona del Garda vale lo stesso discorso. Noi siamo stati interessati unicamente per la parte che riguarda il nostro Centro informativo. Mi dispiace che non abbiate potuto visitarlo, perché è veramente il cuore pulsante del MOSE, in cui abbiamo sperimentato e sviluppato dei sistemi di controllo a distanza. Ci era stata chiesta solo una consulenza in questo senso per individuare i soggetti che meglio potessero prestarsi anche sulla zona del Garda per svolgere quel tipo di attività. Non eravamo direttamente chiamati noi a farlo. Eravamo chiamati a definire, insieme con altri enti – regione, magistrato e comuni, in questo caso – i migliori soggetti che, dal punto di vista tecnico, potessero rispondere alle aspettative.

Differentemente dagli interventi ai quali facevo riferimento prima, quelli sui litorali, in questo caso si trattava proprio di un'attività di consulenza o di supporto tecnico.

PRESIDENTE. In realtà, il Consorzio ha gestito – non so se lo faccia ancora – anche altre attività, che non riguardavano specificatamente il MOSE, come consulenze o altro.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. La concessione riguardava tutti gli interventi per la salvaguardia di Venezia nel senso che ho spiegato prima. Dopodiché, essendo noi concessionari unici dello Stato per tutti gli interventi in area lagunare, quando si è trattato del tema delle bonifiche delle aree di Porto Marghera, gestite dal Ministero dell'ambiente, della ricostruzione dei litorali distrutti dalle mareggiate e dello sviluppo di progetti come questo, in cui la regione voleva fare il monitoraggio delle discariche abusive, in modi e in misure diverse e con finanziamenti molto differenziati tra di loro, noi siamo stati chiamati ad agire in questo senso.

Abbiamo fatto anche altro, quindi, ma sempre rimanendo nel perimetro principalmente, anzi quasi esclusivamente, della Laguna di Venezia. Non siamo andati sul Lago di Garda. Ci hanno chiesto quali potessero essere i migliori criteri per individuare i soggetti che tecnicamente potessero gestire i telerilevamenti o altro e abbiamo fornito la consulenza del nostro Centro informativo.

Noi abbiamo, presidente, una serie di società partecipate dal Consorzio. Per esempio, Thetis, una società di progettazione che ha del fatturato totalmente estraneo e fuori dalle attività proprie del MOSE. Siamo sempre nel campo dell'infomobilità o del controllo a distanza dei siti inquinati. La società ha vinto un contratto col comune di Copenaghen e col comune di Napoli per fare questo tipo di attività.

Ci sono poi altre società che, sempre rimanendo all'interno di tematiche collegate al progetto, fanno attività per terzi.

Per quanto riguarda il progetto Duferco, noi non abbiamo una competenza specifica. Siamo stati interessati a fornire dei dati tecnici di cui loro avevano bisogno per sviluppare il progetto. Abbiamo già tanti e tali problemi che, francamente, se rimaniamo distanti dalla questione portualità e nuovo porto, siamo solo felici.

Questo non avrebbe alcuna interferenza col sistema MOSE, se questa è la domanda, perché il Duferco prevede l'ancoraggio di questi moli di fronte all'isola artificiale che noi abbiamo costruito alla bocca del Lido. C'è un progetto analogo…

PRESIDENTE. Sarebbe, quindi, all'esterno?

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Sì, davanti alle barriere. Ce n'è uno analogo, che però prevede il suo ancoraggio verso Jesolo, a Cavallino-Treporti. La differenza tra i due

è che il secondo progetto – non sto facendo il tifo per nessuno, segnalo solo il problema – dal punto di vista della sicurezza, avendo l'ancoraggio a terra, avrebbe un vantaggio rispetto al primo. I concetti grossomodo sono quelli, ma uno sta sull'isola artificiale che abbiamo costruito al Lido e l'altro, invece, è proprio ancorato alla terraferma, verso Treporti. Non mi chieda, però, un parere in merito.

Per quanto riguarda la questione che ha osservato, presidente, qualcosa ho già detto. Nella sostanza, come loro sapranno, adesso è stata avviata la procedura di commissariamento del Consorzio. L'Autorità nazionale anticorruzione ha fatto richiesta al prefetto di Roma il 26 ottobre di avviare la procedura di commissariamento. È una procedura alla quale noi stiamo collaborando, dopo aver fatto, però, una serie di interventi di profonda discontinuità con la precedente gestione.

Quando noi siamo arrivati, nel giugno del 2013, abbiamo non solo diviso le cariche di presidente e direttore, che prima erano accorpate in un'unica persona, ma abbiamo anche revocato tutte le deleghe ai dirigenti e abbiamo rinnovato l'organismo di vigilanza. Prima ancora abbiamo fatto una profonda *due diligence* con Mazars e abbiamo approvato un bilancio di esercizio che ha tagliato radicalmente tutte le contribuzioni che venivano erogate prima. Siamo arrivati a risparmiare circa 12 milioni all'anno di contribuzioni. Inoltre, abbiamo revocato i contributi del 2 per cento che prima venivano riconosciuti alle imprese per la progettazione.

Abbiamo fatto, in sostanza, una serie di interventi che, dal nostro punto di vista, hanno cambiato il modello organizzativo, nonché sostituito l'organismo di vigilanza, che prima era in gran parte composto da personale interno. Infine, abbiamo apportato questi grossi tagli sulla gestione.

In più, avevamo proposto un atto aggiuntivo alla convenzione in essere, che proprio oggi il gabinetto del ministro delle infrastrutture ci ha detto essere stata approvata anche dall'Avvocatura dello Stato. Praticamente, con questo atto aggiuntivo, noi volevamo riformare autonomamente la concessione in essere. Per esempio, avremmo potuto anticipare la fase di avviamento per la gestione successiva del sistema, che è una delle tante domande che ci sono sul sistema (quanto costerà, chi pagherà e via elencando).

Noi siamo in linea con le previsioni rispetto ad altri sistemi analoghi gestiti. Domani avremo ospiti i gestori delle barriere olandesi. Loro spendono 5 milioni di euro all'anno per gestire la sola barriera del porto di Rotterdam. Si tratta di due barriere che in sette anni non sono mai state usate e che hanno un'attività di manutenzione assolutamente insignificante rispetto alla nostra, che utilizza un sistema che si trova sott'acqua, ma questo è un investimento che, a loro dire, è assolutamente giustificato.

Uno studio dell'Università di Padova, che pregherei di far avere eventualmente alla Commissione – non vi abbiamo fornito il testo, non era nell'elenco. Ce ne ci siamo dimenticati – uno studio assolutamente indipendente, stabilisce che l'investimento che ha fatto lo Stato sarà ampiamente ripagato nei prossimi decenni. Nei prossimi due giorni non mi sembra che ci saranno, ma, se voi foste a Venezia quando ci sono le acque alte, ma anche le medie e medio-basse, vedreste come viene sconvolto il sistema economico della città. Si creano dei disagi alle persone proprio dal punto di vista economico. I benefici attesi sono decisamente superiori ai costi enormi che lo Stato ha sostenuto.

Al di là di questi interventi profondi e radicali che abbiamo fatto, l'Autorità ha ritenuto di avviare la procedura di commissariamento. Ora il prefetto di Roma deve definire il decreto. Noi stiamo collaborando col prefetto, perché commissariare il MOSE non è esattamente come commissariare la costruzione di un padiglione dell'Expo. Noi abbiamo circa 40 cantieri aperti in laguna, abbiamo 60 imprese che lavorano, abbiamo un fatturato annuo di oltre 500 milioni di euro.

C'è una complessità che in questo momento entra nella fase più importante della costruzione del sistema, perché adesso dobbiamo attivare tutte le paratoie. Quello che noi domani saremo in grado di dimostrare è esattamente che non solo che il sistema funziona, naturalmente, ma anche che le fasi di completamento dell'opera procedono secondo quanto era stato definito dai progetti.

Mi piace dire alla Commissione che, peraltro, su questo progetto tutti i modelli matematici, tutti i modelli sviluppati e tutte le previsioni fatte dai nostri tecnici – centinaia e centinaia di tecnici che hanno lavorato in tutti questi decenni – si sono rivelati assolutamente azzeccati. Abbiamo usato i migliori laboratori del mondo, abbiamo avuto qui, ripeto, eminenti personalità e tecnici da tutto il mondo.

Tutto quello che era stato previsto in laguna ha funzionato, anche nella precisione di realizzazione dell'opera. Ci sono alcune foto, che vi prego di osservare, che mostrano la posa di questi cassoni, che pesano fino a 32.000 tonnellate, costruiti fuori terra e messi giù alle bocche di porto. Dentro i cassoni abbiamo posto poi le cerniere. Questa è tutta tecnologia italiana.

PRESIDENTE. Fra le righe si intuisce che non c'è giustificazione. Giustamente voi riferite di aver fatto tutta una serie di operazioni, che però non riguardano specificatamente il lavoro di questa Commissione. Credo sia interessante capire comunque perché l'Autorità di vigilanza abbia deciso di procedere al commissariamento. Mi sembra di capire, da quello che diceva lei, che una serie di interventi radicali li avete fatti.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. L'Autorità motiva col fatto che non ci sarebbe stata sufficiente discontinuità rispetto alla gestione precedente. Questo è dovuto al fatto che le imprese sono quelle, che tali imprese hanno eletto il direttivo e che il direttivo ha nominato il presidente che vi sta parlando, nonché il direttore, che conoscevano il progetto per averci lavorato prima, da civili.

Non spetta a me, ovviamente, esprimere un giudizio. Con l'Autorità e col Presidente Cantone abbiamo avuto più incontri, sempre improntati alla massima disponibilità e collaborazione. Voglio dire alla Commissione che il Consorzio, le imprese, chi vi parla e il direttore hanno ben presente la gravità di quanto è accaduto e, quindi, la necessità che nessun'altra ombra possa esserci su questo progetto. Personalmente ho già detto alla Commissione che ritengo quello che è successo un evento che rischia di marchiare in maniera indelebile quest'opera.

Io spero che, una volta entrata in funzione, una volta che il mondo, che già sta riconoscendo quello che stiamo realizzando, avrà modo di rendersene ulteriormente conto, tutto questo col tempo possa passare in secondo piano. Ciò che è capitato, però, è di indubbia e pesante gravità.

Pertanto, il mio personale pensiero è che tutto ciò che va nella direzione di smacchiare – usiamo questa espressione – l'opera, per quanto mi riguarda, è assolutamente ben accetto e accolto. In effetti, noi non stiamo facendo opposizione. Voglio dire ai parlamentari e, quindi, ai legislatori che onestamente quella norma presenta talmente tanti e tali profili di criticità che noi abbiamo dovuto mettere la museruola ai nostri avvocati perché non impugnassero i provvedimenti.

Noi siamo d'accordo, quindi. Abbiamo aderito anche alla verifica che ha fatto la Guardia di finanza sulle gestioni passate. Ci è stata comminata una multa di 27 milioni di euro e noi abbiamo deciso di pagarla. L'avremmo potuta discutere almeno per alcune parti, ma abbiamo già aderito alla richiesta della Guardia di finanza.

L'autorità inquirente di Venezia – mi sia permesso di dirlo – non ha ritenuto, però, di attivare la legge n. 231 in passato né di emanare altri provvedimenti che riguardano questa dirigenza. Non ha mai fermato i cantieri. Eppure questa è stata un'indagine che, a detta di tutti, è stata fatta, come sempre accade, con grandissimo rigore e attenzione e che ha sortito, io credo, dei risultati su cui nessuno oggi può più discutere. Nessuno può mettere in dubbio il fondamento dell'indagine, tanto meno noi.

Da questo punto di vista chi vi parla e il direttore, da quando sono arrivati, hanno sempre inteso portare il Consorzio su una posizione di consapevolezza rispetto a quanto era successo. Dopodiché, gli errori dei singoli o delle imprese non possono far dimenticare il valore di quest'opera.

Noi abbiamo sempre detto che l'importante è che l'opera venga finita, che si completi il finanziamento. Il CIPE il 10 novembre ha deliberato l'ultima *tranche* di finanziamenti, ossia 401 milioni, che erano già stati appostati in legge di stabilità lo scorso anno. Quest'anno ritroverete 137 milioni che riguardano il MOSE, ma solo perché c'è stato un taglio lineare a ottobre, nelle norme di salvaguardia del bilancio, per cui sono stati tolti 137 dei 401 milioni approvati l'anno scorso e sono stati rimessi in questa legge.

L'importante per noi, dunque, è ottenere la continuità dei finanziamenti, anche perché – questo si dimentica, insieme a tante altre cose – noi con i cantieri oggi siamo tre anni avanti rispetto al flusso di finanziamenti dello Stato. Siamo tre anni avanti perché abbiamo sperimentato, grazie a un'intesa sottoscritta con la BEI, una modalità di finanziamento dell'opera garantita, come garanzia sovrana, da parte dello Stato. Di fatto, però, i primi garanti sono le imprese.

Le imprese oggi sono esposte per 700 milioni con la BEI e per circa 150 milioni col sistema UniCredit-BNL. Questo ci ha consentito, ripeto, di essere tre anni avanti rispetto al flusso di finanziamenti.

Ciò che è successo è di una gravità non sminuibile. Tuttavia, noi quello che potevamo fare l'abbiamo fatto. Dopodiché, se la richiesta dell'Autorità è questa, il fatto stesso che non ci opponiamo, pur avendo – vi prego di credermi – delle ottime ragioni per farlo, è significativo. Basterà pensare al fatto che la legge prevede il commissariamento solo nel caso in cui l'organismo che presiede non abbia sostituito i membri eventualmente inquisiti, oppure in cui ci sia continuità di comportamenti delittuosi.

Questo non è il nostro caso. Ciononostante, in base alla questione della discontinuità, che a dire dell'ANAC mancherebbe, noi accetteremo questo provvedimento. L'importante è che non si disarticoli il sistema, intendendo quello delle imprese che stanno lavorando sull'opera, che non possono essere sostituite, perché comunque sono concessionarie.

Quando l'ANAC dice che le imprese sono quelle, io rispondo che noi non stiamo facendo gare. A suo tempo venne fatta per legge la concessione unica, che è stata l'ultimo esempio in Italia di concessione unica. Mi permetto di osservarlo da cultore della materia. Mi sono occupato a lungo, anche in passato e con altre responsabilità, di questi temi. La concessione unica e il prezzo chiuso, quello del 2005, sono state le uniche condizioni che, secondo me, hanno consentito di realizzare l'opera.

Io credo che attraverso il sistema che noi conosciamo degli appalti quest'opera non si sarebbe mai realizzata. È inutile spiegare a voi che cosa significhi questo in termini sia di aumento dei tempi realizzativi, sia di aumento dei costi. Chi dice il contrario non conosce, dal mio punto di vista, il sistema dei lavori pubblici, ma questo è un altro tema.

PAOLO ARRIGONI. Vorrei sapere se è possibile avere l'assetto societario del Consorzio Venezia Nuova con le società controllate.

Come seconda domanda, non ho ben capito un fatto in ordine al servizio di telerilevamento accennato prima dalla collega Cominelli. Mi è parso di capire che voi non siete intervenuti per fare questo servizio sui comuni della riviera del Lago di Garda, ma ho delle domande in merito.

Voi avete avuto da parte del magistrato delle acque l'affidamento del telerilevamento per l'intera regione Veneto sì o no, in che data e in quale territorio l'avete espletato, nella Laguna di Venezia e dove altro?

Passo alla terza domanda. Voi siete incaricati da parte dello Stato della salvaguardia della Laguna di Venezia. Vado sul problema grandi navi. Voi siete uno dei soggetti che fanno parte del Comitatone. Che ruolo avete in ordine allo sviluppo di questo progetto? Si parla di canale Contorta-Sant'Angelo come di uno dei più papabili per risolvere potenzialmente questo problema. Vorrei capire il ruolo vostro in ordine a questo problema.

Grazie.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Il senatore ha bisogno di conoscere la composizione del Consorzio? Le principali società sono il gruppo Mantovani, il gruppo Fincosit-GLF-Grandi lavori e il gruppo Condotte. Poi ci sono dei consorzi locali, quali il Consorzio San Marco. Dentro questi consorzi c'è anche il sistema delle cooperative. Grossomodo siamo 60 imprese. Vi facciamo avere lo specchietto con le quote di partecipazione, ma le prime tre società da sole assorbono circa il 70 per cento dei consorziati.

Può essere interessante osservare, senatore, che, nel momento in cui le imprese sono state chiamate a far parte del Consorzio, le quote lavori erano già predefinite. C'erano già le carature, tranne per alcune altre parti che sono state poi decise nel tempo. Quando le società sono entrate, sapevano già che cosa dovevano fare, sostanzialmente.

Aggiungo ancora una cosa. Ricordo che questo Consorzio in origine era pubblico, nel senso che era sostanzialmente del gruppo Italstat. Poi sono state venduto quote a Lodigiani e Impresit e Girola, che poi sono diventate Impregilo-Gruppo FIAT. Poi Impregilo ha venduto la quota di maggioranza al gruppo Mantovani, che è un gruppo veneto, mentre le altre carature più importanti sono, come ricordavo, del gruppo Fincosit-GLF e del gruppo Condotte. Comunque facciamo avere alla Commissione lo specchietto.

Rispondo alla terza domanda e poi lascio al geometra Pasqualato la seconda.

Quanto al porto, è vero, senatore noi facciamo parte del Comitatone, anzi gestiamo la segreteria del Comitatone. Rispetto al tema canale Contorta e grandi navi, però, non abbiamo alcuna competenza. Non abbiamo alcun parere ufficiale in merito.

PAOLO ARRIGONI. Non vi siete espressi?

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Non eravamo chiamati a esprimerci. Se poi vuole un parere personale, ne parliamo dopo, ma non abbiamo alcuna competenza in questo senso e non siamo stati chiamati a esprimerci. Stiamo parlando del canale Contorta, non dell'*offshore*.

Do ora la parola al geometra Pasqualato.

FEDERICO PASQUALATO, *Rappresentante del Consorzio Venezia Nuova*. Sul tema del telerilevamento per adesso vi fornisco alcune notizie. Poi ci riserviamo di farvi avere la documentazione, perché in questo momento non abbiamo i dati che sono stati chiesti, ossia quando è iniziato il progetto e quanto vale.

Si tratta di un intervento tra le attività all'interno del nostro Centro informativo che è servito per rilevare delle discariche non conosciute. Si è sviluppato in tutta la regione del Veneto, in accordo con la Guardia di finanza. Tutto l'intervento è stato fatto in collaborazione con la Guardia di finanza. Noi vi possiamo far avere tutti i dati relativi a questo intervento.

Sono state rilevate diverse discariche che apparentemente non si vedevano. Tutto il sistema di rilevamento funzionava proprio sulla diversità delle temperature che si rilevavano al suolo. Da questo dato si andava poi a riscontrare quanto fatto in analisi. Alla fine sono venute fuori queste discariche. Ci riserviamo di consegnarvi tutto.

L'affidamento deve essere avvenuto attorno al 2008-2009.

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Se posso precisare, presidente, noi partecipiamo al Comitatone, ma non ne facciamo parte. Non abbiamo alcun diritto di voto. Partecipiamo in quanto la segreteria del Comitatone è affidata al magistrato alle acque. Noi, per conto del magistrato alle acque, gestiamo la segreteria del Comitatone. Partecipiamo, ma non siamo componenti.

BARTOLOMEO PEPE. Ho una domanda. I fanghi che vengono tolti nella costruzione del MOSE vengono poi depositati da qualche parte e caratterizzati? Viene fatta un'analisi chimico-fisica dei fanghi?

MAURO FABRIS, *Presidente del Consorzio Venezia Nuova*. Lascerei la risposta al geometra Pasqualato.

FEDERICO PASQUALATO, *Rappresentante del Consorzio Venezia Nuova*. I fanghi del MOSE, un po' come i fanghi di tutti i canali che andiamo a scavare, vengono caratterizzati prima del loro prelievo in base a un protocollo di intesa che vige qui a Venezia. È un protocollo di intesa del 1998 stipulato fra Ministero dell'ambiente e comune per l'escavo dei lidi. Questo protocollo di intesa contiene una tabella con tre colonne, a, b e c. Queste tre colonne sono elaborate in funzione delle caratteristiche chimiche dei sedimenti.

Se i sedimenti che si vanno a caratterizzare e a scavare rientrano nella prima colonna, la colonna a, possono essere riutilizzati in laguna per la ricostituzione di velme o di barene.

Se rientrano nella colonna b, ugualmente possono essere riutilizzati in laguna, ma con particolari interventi, in modo da isolare questi fanghi dall'acqua di marea.

Se rientrano nella colonna c, devono essere depositati in un'isola che è stata costituita *ad hoc* in laguna, l'isola delle Tresse, dove tali fanghi vengono conferiti. Quest'isola è stata conterminata con palancole ed è stata portata a un'altezza tale da non venire mai sommersa dall'acqua di mare.

Se questi fanghi addirittura superano la colonna c, devono essere trasportati fuori dalla laguna, in discariche autorizzate.

BARTOLOMEO PEPE. C'è stato qualche caso in cui i fanghi erano fuori norma?

FEDERICO PASQUALATO, *Rappresentante del Consorzio Venezia Nuova*. Fuori norma vuol dire fuori dalla colonna c. Per esempio, con riferimento agli scavi che noi facciamo prima di eseguire gli interventi su Marghera, in tante occasioni noi abbiamo portato i fanghi in discariche autorizzate, perché non potevano essere riutilizzati un laguna.

Quelli scavati per l'esecuzione delle opere delle bocche sono, invece, quasi tutti materiali sabbiosi, tutti molto buoni, e sono utilizzati per la ricostituzione di barene.

ANDREA PORCHERA, *Rappresentante del Consorzio Venezia Nuova*. Senatore, c'è una tabella riassuntiva nel materiale distribuito che offre proprio tutto il dettaglio dei conferimenti dei fanghi alle discariche.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, grazie, anche per il materiale che ci fornirete. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.04.