

PARTE TERZA - PROPOSTE ALTERNATIVE DI INTERVENTO ALLE BOCCHIE DI PORTO E PROPOSTE DI ATTIVITA' SPERIMENTALI

Faldone II

Le verifiche scientifiche dal 1999-2000 - Gruppo di lavoro ex deliberazione del Comitato di indirizzo coordinamento e controllo ex art. 4 L. n. 798/1984 del 8 marzo 1999

Il Comitato di indirizzo coordinamento e controllo (ex art. 4 legge n. 798/1984) in data 8. marzo 1999 al fine di "rivedere il Piano generale degli interventi secondo più avanzati e integrati obiettivi di riequilibrio" ha insediato un "Gruppo di lavoro" (in preparazione dell'Ufficio di Piano) nell'ambito del quale il Ministero dell'Ambiente ha elaborato specifici contributi tematici relativi al riequilibrio e alla riqualificazione ambientale.

Il Ministero dell'Ambiente, allegando approfondite verifiche scientifiche (a partire da dati di base misurati sul campo e scelti a riferimento in modo concordato tra tutti i componenti del Gruppo di lavoro) concludeva in particolare come segue (testo perfezionato del 28.1.2000, inviato a tutti i componenti del Comitato):

Effetti sulla riduzione dei livelli di marea

...Complessivamente ...le elaborazioni svolte per il Ministero dell'Ambiente segnalano la possibilità di ottenere (senza Mose e senza irrigidimento e rivestimento del fondale, con una configurazione dei varchi intermedia ... una riduzione delle punte di marea mediamente di 20,2 cm.

Si evidenzia infine che per il caso di Burano, l'efficacia media dell'apertura delle valli da pesca, nelle simulazioni operate per il Ministero dell'Ambiente, ha un'efficacia media di 9,1 cm (e di quasi 10 cm con l'effetto sinergico degli interventi alle bocche).

Efficacia sulla riduzione degli allagamenti

...Nell'ipotesi di un intervento alle bocche con una configurazione intermedia le simulazioni svolte per il Ministero dell'Ambiente segnalano che si possono ottenere riduzioni delle punte di marea (dell'ordine di oltre 20 cm) che combinate con il massimo rialzo possibile (difese locali orizzontali) e le difese verticali e a macro-insula possono ridurre il numero degli allagamenti a Punta della Salute (con esclusione dell'evento alluvionale con tempo di ritorno plurisecolare) mediamente ad 1 evento ogni 5-6 anni per una durata media di 2 h 40' e una altezza massima di 9,1 cm (dati del Centro Maree del Comune di Venezia)."

Questa prospettiva ha avuto una assunzione da parte del Consiglio dei Ministri del 15.3.2001 (Presidente On. Prof. Giuliano Amato) che ha prescritto di "progettare interventi necessari ad aumentare le capacità dissipative dei canali

alle bocche di porto, tendendo al ripristino delle condizioni esistenti prima della costruzione dei moli e dei grandi canali di navigazione”.

Nello stesso anno le ulteriori elaborazioni e confronti del dibattito scientifico portavano a prevedere la possibilità di operare interventi e inserire strutture alle bocche di porto non solo con caratteri di “sperimentalità, gradualità e reversibilità” (come prescritto dalla legge speciale) ma anche con caratteri di stagionalità (parziale o totale), essendo il fenomeno delle alte maree concentrato nei mesi da ottobre a febbraio.

Si permetteva, con questa ipotesi progettuale, di superare i possibili aspetti conflittuali degli interventi dal punto di vista ambientale relativi alla necessità di garantire contemporaneamente un adeguato scambio idrico per la qualità delle acque (in attesa di completare le azioni e gli interventi di prevenzione e di disinquinamento nel bacino scolante e di “arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare eliminandone le cause”, secondo la L. 798 del 1984) che può presentare situazioni di difficoltà nei mesi estivi.

Il Ministero dell’Ambiente si trova quindi a condividere buona parte delle valutazioni scientifiche e alcune delle proposte progettuali e sperimentali avanzate dal Comune di Venezia in quanto sono la riproposizione di elaborazioni ed indirizzi di cui il Ministero, con le elaborazioni scientifiche e le proposte del 1999-2000, aveva verificato la fattibilità e la sostenibilità a fronte della non compatibilità ambientale del progetto Mose (parere della Commissione VIA del 9 dicembre 1998).

Tali indicazioni sono rimaste sino ad oggi disattese.

Proposte alternative di intervento alle Bocche di porto - Valutazione dei progetti presentati al Comune di Venezia - Fascicolo 6

I progetti presentati sono ad uno stato di avanzamento e con caratteristiche molto diverse.

Il Comune di Venezia ha proposto una valutazione comparata sulla base delle idee progettuali che sono alla base dei singoli progetti, rinviando ad una fase ovviamente successiva lo sviluppo di *progetti preliminari* per la stima degli impatti e dei benefici.

Un primo criterio di valutazione adottato, per rispondere alle richieste avanzate dalla lettera in epigrafe, sulla valutazione delle proposte alternative è basato sulle caratteristiche di “sperimentalità, gradualità e reversibilità” prescritte prima in conformità del Voto del C.S. LL.PP. n. 209 del 27 maggio 1982 e poi dalla legge speciale n. 798 del 1984 che risultano non rispettate dal progetto.

Alcuni dei progetti valutabili hanno incorporato nei criteri di progettazione anche il carattere di parziale o totale stagionalità.

Le Proposte, **TMT, Navi Porta, Studio per Salvare Venezia** risultano le meno appropriate per rispondere ai criteri assunti sopra esposti.

Ancorché la diga **Braccio a Traliccio** sia stata realizzata a Rotterdam alla fine di una selezione che ha escluso una proposta simile al Mo.S.E., questa appare difficilmente realizzabile nella Laguna di Venezia per gli aspetti di impatto ambientale e di inserimento paesaggistico.

I progetti **DOGE** e **Dighe Mobili** risultano più adatti a confinamenti di canali di sviluppo lineare inferiori di quelli delle bocche di porto della laguna di Venezia e potrebbero essere sviluppati per un impiego su canali interni come quelli della città di Chioggia, e comparate con i sistemi che sono ad oggi proposti dal Concessionario, fermo restando la dimostrazione attraverso un progetto preliminare di massima, del soddisfacimento dei requisiti di reversibilità e di basso impatto ambientale e di inserimento paesaggistico.

Progetti sufficientemente definiti che consentono una valutazione approfondita

A.R.C.A.

Vengono presentate due versioni del progetto: "chiusura per la sperimentabilità" e "chiusura totale".

Il progetto di "Chiusura per la sperimentabilità" risulta particolarmente interessante perché permette di evitare quasi completamente gli impatti ambientali e paesaggistici prevedendo:

- una parziale e sperimentabile (non rigida e modificabile nel tempo) sopraelevazione dei fondali (come indicato dalle leggi speciali e dagli indirizzi governativi)
- Previa minima regolarizzazione e stabilizzazione con materiali naturali, i cassoni-scafi autoaffondanti si appoggiano sul fondo rispettando la configurazione morfologica esistente, senza alcun sbancamento e spianamento orizzontale dei fondali, evitando sostanziali impatti ambientali (analogamente per l'eliminazione delle attività di cantiere e prefabbricazione.
- Essendo le pompe incorporate all'interno degli scavi mancano impianti esterni e a terra evitando del tutto impatti ambientali e paesaggistici
- Una collocazione di cassoni-scafi autoaffondanti, che possono essere insediati e rimossi stagionalmente, la cui stabilità è dovuta al peso proprio zavorrato dall'acqua (ma eventuali piccoli spostamenti non creerebbero rischi o problemi); i sistemi modulari consentono facilmente di verificare e correggere di anno in anno (o anche in periodi della stessa stagione) diverse configurazioni. La manovrabilità degli scafi, pur possibile anche tra un evento e l'altro, non è necessaria se si opera stagionalmente.

Il criteri base del progetto sono la sperimentabilità, la gradualità e la reversibilità (come da prescrizioni della legge speciale) e la stagionalità.

(Analoghe valutazioni positive sono state date dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, dalla Soprintendenza di Venezia e Laguna e dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto).

Paratoia a Gravità

Il progetto è molto definito, prevede la chiusura totale delle bocche e viene presentato in tre versioni:

- Paratoia a gravità 1, con struttura di alloggiamento delle paratoie in calcestruzzo e profondità eguali al progetto Mose per una comparazione diretta.
- Paratoia a Gravità 2, con struttura di alloggiamento delle paratoie in acciaio e profondità diverse dal progetto Mose e ulteriormente modificabili.
- Paratoia Gravità 3, con inserimento delle paratoie su pontoni sommergibili.

Data il maggior interesse dal punto di vista ambientale e paesaggistico si è preso in esame particolarmente il progetto "Paratoia a Gravità 3".

Il progetto prevede un tipo di paratoie "intrinsecamente stabili" che funziona con la forza di gravità del peso proprio (funzionamento completamente diverso da quelle del Mose, "intrinsecamente instabili", che agiscono per spinta di galleggiamento creata di momento in momento dagli impianti) e richiedono pertanto struttura delle paratoie, basi di alloggiamento e impianti molto meno impegnativi. Gli impianti molto ridotti sono incorporati nelle strutture.

Previa stabilizzazione e regolarizzazione le strutture seguono e si adattano alla configurazione dei fondali e non hanno impianti a terra, possono essere fabbricate e mantenute in uno qualsiasi dei cantieri navali esistenti. Vengono quindi eliminati o drasticamente ridotti gli impatti ambientali e paesaggistici sia delle strutture che dei cantieri di installazione; non vi sono sbancamenti e consolidamenti orizzontali, rigidi e non modificabili dei fondali; si eliminano i cantieri di prefabbricazione.

Ogni gruppo di paratoie è appoggiato sui fondali, installabile e funzionante separatamente dagli altri e rimovibile. Pertanto, diversamente dal progetto Mose, risultano rispettati i criteri di sperimentabilità, gradualità e reversibilità prescritti dalla legge. Il progetto dichiara anche di poter essere installato e rimosso stagionalmente.

(La Soprintendenza per i beni Archeologici del Veneto ritiene il progetto "decisamente poco impattante" "il sistema particolarmente flessibile permette di seguire in modo quasi perfetto l'attuale profilo dei fondali" con la "riduzione drastica dei volumi di dragaggio previsti dal Mose"; la Direzione regionale BB.CC.e Paesaggistici del Veneto "tenuto conto di quanto già realizzato" ritiene "opportuno verificare se esiste qualche soluzione in grado di ridurre le opere fisse sia sul fondale che fuori terra").

P.E.R.L.A.

Non è un Progetto tecnologico bensì presenta uno Scenario Progettuale che tende a ricreare un equilibrio tra la funzione portuale e l'ecosistema lagunare.

Per l'attuazione delle parzializzazioni o delle chiusure totali dei varchi, relativamente a installazioni stagionali o alla eventuale chiusura totale mediante paratoie, P.E.R.L.A. rimanda a sistemi tecnologici simili ai due precedentemente analizzati.

Il significato molto interessante della proposta sta nella indicazione strategica di portare fuori dalla bocca di porto di Lido le grandi navi turistiche (oggi entrano nel bacino di S.Marco) che già da tempo hanno ampiamente superato i limiti di compatibilità ambientale e paesaggistica (grande dislocamento con relativo "effetto pistone" e dissesto di tutte le rive lungo il percorso dal Lido alla Marittima, grandi rischi, impatti ambientali specifici nelle zone limitrofe agli ormeggi, impatto paesaggistico per le dimensioni completamente fuori scala rispetto alla città storica).

Quindi va valutata positivamente la proposta di creare un avamposto esterno alla bocca di Lido che consenta di "rialzare significativamente i fondali profondamente erosi" (indicazione già della legge del 1973 e degli indirizzi governativi del 1975) riorganizzando le aree della Marittima.

In questa sede si osserva che l'indicazione strategica è ampiamente condivisibile e sicuramente lungimirante nel tentativo di ricreare una organizzazione e uno sviluppo delle funzioni portuali compatibili con l'ambiente e sostenibili nel lungo periodo.

Rispetto alla configurazione presentata si osserva che gli aspetti funzionali e ambientali vanno approfonditi da un lato tenendo conto delle considerazioni e delle verifiche relative ai due progetti precedenti, dall'altro verificando e comparando le possibili localizzazioni e configurazioni alternative dell'avamposto e verificando anche la possibilità di collocarlo in aree più esterne o presso la scogliera a mare in via di realizzazione.

Si rammenta che la legge n. 139 del 1992 prescrive la sostituzione del traffico in laguna e nell'occasione si segnala che nell'ipotesi di una revisione e adeguamento del progetto Mose va verificata la possibilità e l'opportunità di localizzare un approdo per le petroliere fuori dalla laguna nell'ambito della scogliera recentemente realizzata nel mare antistante il molo sud della bocca di porto di Malamocco.

(La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto ritiene che "si tratta comunque di un primo importante progetto per il trasferimento delle navi da crociera"; la Soprintendenza di Venezia e Laguna "fa comunque presente, come già evidenziato in altre sedi, la necessità di verificare, sotto il profilo della tutela delle emergenze architettoniche prospicienti il bacino di S. Marco, l'entità e il dislocamento del traffico acqueo nella laguna di Venezia").

Eustatismo

8

In conclusione vi sono progetti positivi sufficientemente definiti, che rispondono ai criteri di legge e con impatti ambientali e paesaggistici ridotti, che possono quindi essere ulteriormente sviluppati consentendo di elaborare varianti al progetto in essere in ragione di una maggiore compatibilità ambientale, della gradualità e della reversibilità di intervento, considerando inoltre che a "un problema stagionale" si può rispondere con soluzioni di maggiore flessibilità. Ciò tenendo conto anche, in presenza di previsioni del fenomeno dell'eustatismo a lungo termine estremamente differenziate e quindi inaffidabili, della necessità di meglio comprendere l'evoluzione reale del fenomeno.

Proposte di Attività Sperimentali- Fascicolo 7

Il Ministero dell'Ambiente condivide la proposta del Comune di Venezia di sospendere l'attuazione del progetto Mose e avviare le attività sperimentali con caratteristiche di "gradualità e di reversibilità" che da un lato possono realizzare a breve la sostanziale eliminazione per i prossimi anni (e forse per alcuni decenni) del fenomeno delle acque alte (che più interferisce attualmente con la vita della città) dall'altro devono consentire in alcuni anni, con la sperimentazione sul campo dei fenomeni generali e degli effetti locali, la messa a punto della organizzazione operativa di questa fase e la individuazione di un progetto definitivo di intervento che tenga conto delle tendenze reali a livello di fenomeni climatici regionali e delle evoluzioni tecnologiche.

La attuale situazione della difesa fisica della Città di Venezia e dei Centri Storici Minori

Al momento (come ampiamente documentato da un rapporto dell'Amministrazione Comunale) sono già state completamente realizzati i rifacimenti delle difese a mare e tutti gli altri interventi in città (innalzamento centraline dei telefoni e della luce, sostituzione dei sistemi di riscaldamento a nafta con sistemi a metano, eliminazione dei piani terra residenziali allagabili; rialzo dei suoli urbani in via di attuazione, ...) che comunque impedirebbero il ripetersi degli effetti disastrosi in caso del verificarsi di un nuovo evento alluvionale eccezionale tipo 1966.

Quote dei grandi canali di porto, l'inversione del degrado lagunare, recupero morfologico della laguna

Nello specifico, come già proposto dal Ministero dell'Ambiente e dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle verifiche scientifiche del 1999-2000 e come proposto dalla delibera del Consiglio dei Ministri del 15.3.2001, si ritiene opportuno, rispetto all'attuale situazione di disequilibrio idrodinamico, dissesto morfologico e degrado ambientale, di **tendere nel tempo a realizzare un equilibrio** simile a quello che si era naturalmente realizzato in ogni specifica bocca in pochi anni dopo la realizzazione dei rispettivi moli foranei.

9

Questo obiettivo non può realizzarsi che per fasi, gradualmente, garantendo per ora le quote di profondità alle bocche di porto chieste formalmente dal Ministero dei Trasporti nel 1999 (12 m a Malamocco e 10 al Lido) sino a quando non si riuscirà a realizzare una organizzazione portuale che permetta di estromettere le grandi navi croceristiche dal bacino di S. Marco e le grandi petroliere dal bacino di Malamocco.

Si condivide la opportunità di realizzare gradualmente i rialzi dei fondali alle bocche, in forma non rigida e reversibile, ma stabilizzata rispetto ai possibili fenomeni erosivi e vortici locali da monitorare e verificare sul campo (con monitoraggio sistematico e correzione sperimentale degli interventi per evitare effetti indesiderati).

Si condivide la opportunità di realizzare gli interventi dissipativi trasversali con opere non solo sperimentali e graduali ma anche stagionali, verificando sul campo gli effetti e correggendo eventualmente gli interventi per eliminare gli effetti locali o più generali indesiderati, seguendo il metodo sperimentale delle "scomenzere" attuato per secoli dalla Serenissima (le previsioni modellistiche sono in grado di fornire credibili scenari ma gli effetti reali vanno monitorati e verificati sul campo).

Mentre le opere sui fondali devono comunque essere sperimentali graduali e reversibili e quelle trasversali anche stagionali va comunque accelerata l'attività di disinquinamento che sembra cominciare a dare i primi risultati essendosi verificati negli ultimi anni i primi segnali di qualche ripresa di qualità naturale in laguna.

Si segnala l'opportunità che vengano elaborate e comparate più proposte alternative per l'allocazione, che si condivide, di un avamposto crocieristico più interno o più esterno, più a nord o più a sud rispetto alla bocca di porto del Lido. Si segnala inoltre la opportunità di verificare la possibilità di allocare il porto per le petroliere nell'ambito ricompreso tra il molo sud e la recente scogliera in mare presso la bocca di Malamocco, Ambedue le verifiche permetteranno di precisare la configurazione finale delle bocche in terza fase.

Relativamente alla attuazione di questa fase sperimentale si condivide che l'elaborazione di un "Piano stralcio" non possa essere delegata al Consorzio Concessionario (al quale probabilmente verrà riservata l'attuazione delle opere, se non messa a gara) ma che debba essere compito direttamente riservato alle strutture istituzionali pubbliche,

Se verrà istituita una Autorità di Bacino unitaria (che dovrebbe far capo al Ministero dell'Ambiente come tutte le altre Autorità di Bacino) il compito dovrebbe essere assolto dalla stessa e dal suo Comitato Tecnico Scientifico.

Nelle more di una decisione istituzionale si condivide la proposta di istituire un "Tavolo tecnico" che veda la rappresentanza diretta e il coinvolgimento

10

nell'elaborazione dei Ministeri e delle Amministrazioni facenti parte del Comitato di coordinamento e indirizzo (ex art. 4, L. 798/84).

Si ritiene opportuno che anche le attività di studio, ricerca e monitoraggio (oltre che quelle di pianificazione e progettazione) tornino a essere svolte direttamente dalle Amministrazioni pubbliche e dalle loro strutture operative per garantire una imparziale elaborazione e indirizzo decisionale nella scelta delle alternative di intervento e delle priorità di spesa delle risorse pubbliche.

Relativamente al progetto Mo.S.E. e alle criticità irrisolte- fascicolo 9

- Il fascicolo 9 della Documentazione trasmessa riepiloga "Aspetti critici principali del concetto e del sistema MOSE" che affrontano tematiche strutturali e funzionali che non sono state risolte nel corso di decenni e nemmeno affrontate nella stesura del progetto definitivo.
- Queste problematiche, in parte aggiuntive a quelle che hanno portato, nel 1998, alla Valutazione di Impatto ambientale negativa, sono state formalmente poste dal rappresentante di questo Ministero nella Commissione di Salvaguardia nel gennaio 2004 ma se ne è impedita la verifica rinviando ad una risposta scritta (dopo la votazione) da parte del Presidente del Magistrato alle Acque (Ing. Piva) che non è mai pervenuta. Sono documentati e depositati agli atti della Commissione i quesiti relativi a 1) necessità, possibilità ed efficacia del preventivo riequilibrio idrodinamico, 2) criticità geologiche e geotecniche relative alle fondazioni, 3) funzionamento e inaffidabilità tecniche del sistema di paratoie, 4) danni ambientali irreversibili, 5) previsioni degli allagamenti in relazione ai fenomeni di eustatismo e subsidenza, 6) inaffidabilità della gestione delle paratoie, 7) possibile sopralzo in laguna durante gli eventi eccezionali, 8) mancanza dell'analisi costi-benefici comparativa.
- Non vanno trascurate le problematiche legate alla manutenzione, ai rischi e agli altri aspetti che sono riassunti nel documento del Comune di Venezia "Confronto interventi alternativi alle bocche di Porto" (pgg. 5 e 6) trasmesso nel fascicolo 6.
- Questi aspetti dovrebbero essere posti al centro di una revisione davvero competente del Progetto in quanto investono problemi strutturali altamente specialistici. Come richiesto dal Comune questa revisione non può però essere fatta dalle stesse persone e strutture che hanno fino ad oggi già approvato più volte il Progetto Mose. Occorre individuare un gruppo di esperti estremamente competenti in tecnologie off shore in posizione "terza" per poter valutare in termini scientifici e tecnici posizioni molto diversificate e su taluni aspetti contrapposte.

11

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE

Il Ministero dell'Ambiente ritiene necessario che prima di procedere alla fase esecutiva, il Progetto di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna debba essere adeguatamente modificato e che pertanto, i lavori, oggi in atto, devono essere sospesi.

Appare infatti auspicabile l'elaborazione di una radicale variante al progetto definitivo che recepisca compiutamente le indicazioni della deliberazione assunta dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 15 marzo 2001 e sia adeguato ai criteri di gradualità e reversibilità ed in grado di affrontare i problemi lagunari in una ottica di stagionalità.

Dal punto di vista procedimentale, si suggerisce la opportunità / necessità di procedere ad un esame approfondito del meccanismo adottato per le decisioni assunte nel periodo dicembre 2001 – aprile 2006, considerando che il progetto relativo alla regolazione delle maree in laguna in assenza del progetto esecutivo è progredito nella sua attuazione.

In relazione alle competenze di questo Ministero, i riscontri di cui sopra relativi all'avanzamento dei cantieri, appaiono di tutta gravità dal punto di vista contabile, della legittimità delle autorizzazioni e del danno ambientale.

Il quinquennio 2001-2006 è stato caratterizzato dall'esclusione della più ampia competenza amministrativa, a decisioni di così rilevante importanza come quella relativa alla Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna.

Indubbiamente un percorso decisionale diverso, partecipato e attento, deve segnare l'operato dell'Amministrazione dello Stato, soprattutto quando sollecitato dalla Amministrazione Locale principale cui è destinato il progetto di salvaguardia.

Nel cercare soluzioni più idonee a rispondere alla compatibilità ed alla funzionalità nella salvaguardia di Venezia è indispensabile riesaminare il progetto Mo.S.E. dal punto di vista strutturale, funzionale e gestionale in quanto non vi sono certezze dimostrate della sua realizzabilità (innanzitutto in termini di funzionalità, affidabilità, gestibilità nel tempo).

Il fermo dei lavori si rende indispensabile per consentire un chiarimento relativo alle caratteristiche del Progetto, ad una nuova definizione e valutazione anche in ragione delle risorse finanziarie e a fronte interventi che rispondano ai criteri di gradualità, reversibilità, sperimentabilità e stagionalità.

In questa ottica va indubbiamente ripensata la funzione del Concessionario unico dello Stato, e ridefinito il ruolo del Magistrato alle Acque, in relazione a settori e studi che ad ormai, vent'anni dalla L. 798/84, esorbitano dalle

competenze di quell'Ufficio. Ciò tenendo anche conto del superamento dello strumento concessorio e la normativa relativa alle Autorità e alla pianificazione di Bacino, facenti capo al Ministero dell'Ambiente.

Va verificata la reale corrispondenza alle finalità che dovevano perseguire sia dell'Ufficio di Piano, sia del Co.Ri.La viste anche la trasversalità di alcune nomine di vertice.

A differenza del primo decreto istitutivo (Presidente del Consiglio Amato), le attuali nomine a tempo indeterminato - effettuate dal Presidente del Consiglio Berlusconi nel 2004 - non rappresentano le Amministrazioni di nomina, non si rapportano a queste e non sono vicendevolmente da queste supportate). Del pari la funzione del Co.Ri.La. deve essere rivista alla luce di una totale indipendenza, riportando il finanziamento delle ricerche all'assegnazione diretta attraverso i Ministeri della ricerca scientifica e tecnologica e dell'Ambiente e non già, come avviene, solo attraverso il MAV-CVN.