

Come decidere sulle Grandi Navi a Venezia?

Una proposta di percorso.

Lo stato attuale del confronto sulle diverse ipotesi di soluzione al problema delle Grandi Navi alimenta la confusione nell'opinione pubblica su quali siano effettivamente le alternative. Si moltiplicano purtroppo ormai da anni, con un crescendo allarmante nelle ultime settimane, le prese di posizione di responsabili delle istituzioni pubbliche o di esponenti della società civile senza che questa serie di dichiarazioni consenta di produrre un dialogo costruttivo e ordinato.

La domanda da porsi è se sia possibile individuare un percorso chiaro e condiviso in grado di giungere in tempi brevi e certi a una decisione definitiva. Non di una decisione qualsiasi si dovrà trattare – frutto solo del potere di chi per legge è sovraordinato nelle funzioni e responsabilità – ma di una decisione espressione del massimo grado possibile di partecipazione e consenso da parte dei cittadini, affinché la soluzione adottata non venga – com'è accaduto purtroppo con il MOSE – contestata il giorno dopo dalla parte avversa, dando la stura a un lungo e defatigante logoramento nella comunità.

Qual è dunque la strada che si può immaginare? La strada, in realtà esiste già e si chiama Dibattito pubblico recentemente normato dal DPR 76/2018 in attuazione del Codice degli Appalti Pubblici. Allo stesso “dibattito pubblico” si è riferito del resto negli ultimi giorni lo stesso Ministro Toninelli, senza però chiarire in che cosa esattamente dovrebbe consistere.

Vale la pena ricordare che in Europa – in particolare in Francia – sono da registrare alcune interessanti esperienze di dibattito pubblico; queste buone pratiche potrebbero orientare il disegno di un primo percorso italiano di avvio di questo strumento di partecipazione cittadina, applicato proprio al caso così importante e sensibile delle Grandi Navi a Venezia.

A mio giudizio – e su questo sarebbe interessante poter aprire subito un confronto per giungere a brevissimo a una indicazione regolativa – questo tipo di consultazione dovrebbe prevedere tre distinte e successive fasi.

La prima è la consultazione referendaria delle comunità coinvolte dall'opzione di localizzazione del nuovo porto crocieristico (per le navi da più di 40.000 tonnellate). Il carattere fondamentale di questa fase è che sarebbe chiamata ad esprimere il suo gradimento o dissenso la popolazione prossima alla localizzazione (ad esempio, per l'ipotesi Chioggia gli abitanti di Chioggia, per la soluzione Duferco, gli abitanti di Cavallino-Tre Porti, per le soluzioni del Lido, gli abitanti del Lido, e così di seguito). Solo le soluzioni che ottengano una maggioranza di consensi alla proposta di localizzazione potrebbero accedere alla fase successiva.

La seconda fase, più tecnica e formalmente inserita nel regolamento del Dibattito Pubblico, si concentrerebbe sulla conduzione in tempi ben definiti di una Valutazione di Impatto Ambientale, nei termini previsti dalla legislazione attuale (ad oggi solo il progetto Duferco ha la VIA); essa dovrebbe mettere a disposizione dell'opinione pubblica, degli esperti e dei decisori pubblici le conclusioni oggettive sugli effetti che l'intervento infrastrutturale e progettuale produrrebbe sull'ecosistema e sul contesto socio-economico interessato.

Anche qui, solo le opzioni che superassero positivamente questa valutazione potrebbero accedere alla terza e definitiva fase. In quest'ultima fase si dovrà poter discutere pubblicamente se le opere proposte sono o meno compatibili con le politiche di sviluppo territoriale e con le indicazioni di

carattere strategico nazionale in materia di portualità, turismo e sviluppo economico adottate per i territori interessati.

Da questo percorso dovrà uscire una soluzione prevalente. La validazione e decisione ultima spetterebbe comunque naturalmente al Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, sulla base delle evidenze misurabili e rendicontabili dell'intero percorso che dovranno avere regole, indici e criteri trasparenti fissati a monte e oggettivamente verificabili.

Se nessuna soluzione apparirà accettabile, rimarrà comunque l'opzione zero, prevista dallo stesso Codice, ovvero la rinuncia alla presenza delle Grandi Navi a Venezia, sia fuori che dentro la Laguna.

Abbiamo perso sei anni in un confronto sterile, denso di indicazioni contraddittorie, cambiamenti di rotta e ripensamenti: crediamo sia ormai tempo di intraprendere una strada certa che conduca a una decisione certa alla fine del percorso di consultazione e analisi. Venezia e la sua Laguna hanno bisogno di risposte chiare sul proprio futuro: la questione Grandi Navi è un tassello importante per costruire in modo positivo e con il massimo di consenso possibile questo futuro.

Giampietro Pizzo – Venezia Cambia