

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Mario Draghi
presidente@pec.governo.it

al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
Enrico Giovannini
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

al Ministro della Cultura
Dario Franceschini
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

e, p.c.
al Ministro della Transizione ecologica
Roberto Cingolani
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

Oggetto: disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella Laguna di Venezia (DL 45/2021, art. 3).

Intendiamo rappresentare alcune riserve ed osservazioni al decreto-legge in argomento, ben consapevoli peraltro che non si può pretendere tutto e subito da un Governo insediato da pochi giorni e dopo annose omissioni e trascuratezze di precedenti governi, dell'autorità portuale e degli enti locali interessati. Per la crocieristica veneziana è comunque positiva la "surroga" che viene dal decreto-legge 45. Invero, la Vostra iniziativa è un forte impulso per giungere finalmente ad una soluzione *fuori Laguna* che spazzi via l'assoluta inefficienza dell'Autorità portuale: nessuna pianificazione portuale prodotta dalla legge del '94 cui si aggiunge ora perfino un anomalo contenzioso con un organo dello Stato come la Commissione VIA nazionale. Sintetizziamo dunque qui di seguito, in spirito di rispettosa collaborazione, le questioni più rilevanti che richiedono ancora la Vostra attenzione.

1. La pretesa di realizzare nuovi ormeggi per navi da crociera definiti "*temporanei di lungo periodo*" a Porto Marghera al costo preventivato, non certo minimale, di almeno 62 milioni di euro solo per quanto riguarda l'attestazione sul Canale Nord, e senza che sia stata verificata la compatibilità con i traffici commerciali e gli insediamenti industriali (anche a rischio di incidente rilevante), fa pensare ad una reale intenzione di proseguire per lungo tempo con le grandi navi da crociera in Laguna o ad un inaudito sperpero di denaro pubblico: questo progetto - ora alla stadio di bando di gara per l'affidamento dei servizi di progettazione - va assolutamente fermato subito!

2. La realizzazione di nuovi approdi provvisori non può essere in contrasto con la strategia già dichiarata: vanno realizzati fuori dalla Laguna, oltre le barriere del MoSE, verso il mare, come già proposto dal soprintendente Rossini nel 2004 (*“creare un attracco all’isola del Mose lato mare per le grandi navi da crociera inserendo un opportuno avamposto”*) e dal ministro Franceschini nel 2017 (*“una sperimentazione che preveda l’approntamento di una prima banchina di ridotte dimensioni per un numero inferiore di grandi navi”*).
3. Il limite dimensionale per le navi da crociera ammissibili in Laguna (40.000 tonnellate) è stato semplicemente replicato dal decreto Passera-Clini del 2012; esso va dunque meglio elaborato identificando una *“classe Venezia”* di navi effettivamente di dimensioni ridotte e con caratteristiche elevate di qualità e di sicurezza, compatibili con la delicatezza del sito Unesco: per questo segmento crocieristico ammesso ad utilizzare l’attuale Stazione Marittima serviranno azioni di promozione, anche dell’ospitalità e dei servizi che il sistema cittadino può offrire favorendo l’economia locale.
4. Il numero delle grandi navi da crociera con destinazione Venezia dovrà comunque essere ridimensionato e insieme razionalizzato il sistema delle loro toccate, ciò significa che nel bando per la progettazione delle nuove strutture la committenza dovrà precisare il numero massimo e le dimensioni degli accosti contemporanei da prevedere;
5. Oltre all’estromissione dalla Laguna delle grandi navi da crociera e porta-containers occorre provvedere anche per le navi di trasporto dei prodotti petroliferi, prescritti fuori Laguna dalla legislazione speciale per Venezia, anche mediante scarico in rada su boe galleggianti connesse a terra tramite condotta; ciò consentirebbe di ridimensionare la profondità e la portata del tratto iniziale del Canale dei Petroli (e la darsena di S. Leonardo) come previsto dal *Piano di Riequilibrio Morfologico* approvato dal Magistrato alle Acque nel 1993, ancora vigente ma inattuato.
6. Il presente decreto-legge scaturisce da un annoso confronto intrapreso dalla cittadinanza attiva con un sistema di poteri e di interessi restio ad ammettere le superiori esigenze dell’ambiente e della città: un confronto produttivo dunque che non può ora che concludersi attivando anche il *Dibattito Pubblico* previsto dal Codice degli appalti.

Con i nostri saluti migliori

Marco Zanetti - associazione Venezia Cambia

marco.zanetti1949@pec.it



Michele Boato - Ecolstituto del Veneto



Salvatore Lihard - Comitato Ambientalista Altro Lido



Venezia, 3 aprile 2021