

**Al sig. Presidente del Consiglio dei Ministri
on. Paolo Gentiloni**
presidente@pec.governo.it

**Al sig. Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Graziano Delrio**
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

e p.c.:

**al sig. Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Gian Luca Galletti**
mattm@pec.minambiente.it

**al sig. Ministro dei Beni e Attività Culturali
e del Turismo
on. Dario Franceschini**
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

oggetto: Venezia – crocieristica – Grandi Navi

Egregio Presidente,

Caro Ministro,

come ben sapete, il nuovo anno si apre a Venezia con la questione del percorso e dell'attestamento portuale lagunare delle *Grandi Navi* da crociera ancora insoluta.

Infatti, a distanza di ben cinque anni dal *Decreto Passera-Clini*¹, che per la sensibilità e vulnerabilità ambientale dell'intera Laguna² imponeva di trovare una nuova soluzione, non è all'ordine del giorno e nemmeno all'orizzonte di alcuna delle istituzioni competenti alcuna decisione risolutiva: una situazione non oltre tollerabile, lesiva degli interessi della Laguna e della Città – come non ha mancato di rilevare l'UNESCO³ – e lesiva pure degli interessi del porto e della stessa crocieristica.

Le ragioni di questo ritardo hanno radici che affondano nella ritrosia che i diversi livelli istituzionali locali, titolari della responsabilità della scelta, continuano a dimostrare verso una declinazione politicamente e tecnicamente rigorosa del tema della salvaguardia ambientale e sociale della Laguna e della Città (che astrattamente pure riconoscono di preminente interesse nazionale) nel concreto delle scelte di regolazione dell'uso della Laguna da parte dei vari interessi economici che ne hanno finora fatto ampio e talora indiscriminato uso⁴.

In tale situazione, era sembrato che il *Decreto Passera-Clini* fosse finalmente l'innescò per una analisi e quindi di una decisione coerente con gli obiettivi e congrua con le circostanze (e le urgenze poste dal disastro della Costa-Concordia) e quindi aperta nella considerazione delle diverse alternative progettuali, trasparente nelle valutazioni e partecipata nel dibattito. E proprio in questa direzione aveva espresso le proprie indicazioni anche il Parlamento⁵.

¹ D.M. 79 del 2 marzo 2012, dei ministri delle infrastrutture e dell'ambiente.

² Spesso si dimentica o si ignora che, in quel decreto, l'unico "considerato" posto a motivazione per la speciale disposizione di limitazione della navigazione per il porto di Venezia non si riferisce al Bacino di S. Marco o a qualche specifica criticità urbana ma all'intera laguna: "Considerata la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della laguna di Venezia ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche tenuto conto dei rilevanti aumenti del traffico marittimo;" [D.M. citato, parte di narrativa, ultimo capoverso]; così come si trascura la circostanza che, nell'imporre di reperire un'alternativa al percorso lagunare delle grandi navi da crociera, il decreto non prestabilisce alcuna localizzazione per il loro attestamento portuale; nel provvedimento l'attuale Stazione Marittima non è nemmeno nominata, e non poteva certo esserlo, poiché la funzionalità portuale crocieristica non è stata mai oggetto di decisione e nemmeno di studio da parte di alcun Piano portuale o anche solo Variante parziale al Piano regolatore portuale (piano che, per la parte veneziana, risulta addirittura fermo al 1904).

³ L'UNESCO con la Decisione 40 COM 7B.52 (World Heritage Committee WHC, 40th session, Istanbul/UNESCO, 2016) ha richiesto la presentazione entro il giorno 1° febbraio 2017 di un dettagliato rapporto sullo stato di conservazione del bene "Venezia e la sua Laguna" e di implementazione delle misure urgenti poste in evidenza nel Rapporto di missione "Document WHC/16/40.COM/7B.Add" già sottoposto allo stesso WHC, [<http://whc.unesco.org/archive/2016/whc16-40com-19-en.pdf>, a pag. 121-122].

⁴ Le ultime gestioni dell'Autorità Portuale hanno sistematicamente omesso di avviare per tempo l'aggiornamento della pianificazione portuale, ferma al Piano Regolatore dalla metà del secolo scorso per la parte di Porto Marghera e addirittura di oltre un secolo fa per la parte della città storica. La Regione ha omesso di elaborare il "progetto strategico" per la portualità veneziana che pure a suo tempo si era prefissata con l'adozione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (art. 39 delle Norme Tecniche del PTRC adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 372 del 17.02.2009, come riformulato con la Variante parziale a detto piano per l'attribuzione della valenza paesaggistica adottata con deliberazione della Giunta regionale n. 2599 del 18.12.2012. D'altro canto, il Comune di Venezia ha omesso di realizzare gli studi specifici da esso stesso previsti nel proprio aggiornamento della pianificazione urbanistica comunale (il Piano di Assetto del Territorio adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 del 30-31.01.2012 e approvato in data 30.09.2014, con ratifica della Giunta Provinciale con deliberazione n. 128 del 10.10.2014) per riconoscere quali sono le categorie anche dimensionali delle navi che devono essere estromesse dalla città storica e dalla laguna in quanto ambientalmente incompatibili.

⁵ Il Senato, con ordine del giorno del 6 febbraio 2014, all'unanimità delle forze politiche, aveva invitato il Governo proprio ad operare attraverso una valutazione comparativa delle diverse ipotesi di soluzione. Nulla in tal senso è tuttavia fin ora sortito!

Purtroppo, invece, come anche Voi ben sapete, quelle istituzioni, contitolari pur in grado diverso della responsabilità della scelta, sono riuscite in questi anni a formulare e promuovere, con rigida insistenza, innanzitutto il progetto del cosiddetto *nuovo canale Contorta*, progetto che volendo mantenere integralmente lo *status quo* dell'attestamento portuale delle grandi navi da crociera in città storica, non ha potuto immaginare altro che un percorso diverso, stavolta dalla bocca di Malamocco, per continuare a raggiungere l'attuale Stazione Marittima. Ma il progetto di tale percorso, che sarebbe più lungo dell'attuale e composto in parte da esistenti canali da potenziare (perché già in uso al traffico merci: il *canale dei petroli*) e in parte da un canale da scavare praticamente *ex novo* in piena laguna sud (appunto il *nuovo canale Contorta*), per i molti suoi inevitabili impatti ambientali, largamente previsti e riconosciuti da tutti eccetto che dal suo proponente (l'Autorità Portuale), al concreto della prova non ha potuto altro che arenarsi a metà del procedimento di VIA ⁽⁶⁾ e a quel punto essere quindi abbandonato in favore di una nuova ipotesi, concordata con il sindaco, analoga alla prima nel non mettere in discussione il completo mantenimento dell'attuale attestamento portuale, e consistente semplicemente nell'invenzione di un nuovo tracciato di canale lagunare ancor più impattante e assurdo (in attraversamento della discarica di fanghi tossico-nocivi dell'Isola delle Tresse): un progetto fino ad oggi neppure avviato alla procedura di VIA.

E così le Istituzioni sono arrivate all'attuale stato di "letargo" progettuale, ormai da oltre un anno senza alcuna attività tecnica o procedura amministrativa in reale avanzamento.

----- ** -----

In questi stessi anni, tuttavia, come anche Voi ben sapete, altre competenze e altre sensibilità si sono impegnate nell'elaborazione volontaria di soluzioni parzialmente o totalmente innovative sin dall'impostazione strategica del progetto, non legato alla mera conservazione dello *status quo*: ipotesi di soluzioni basate su diverse localizzazioni dell'attestamento portuale, e quindi con diverse logistiche di integrazione di tale nuova stazione croceristica con l'attuale assetto portuale, e da diverse soluzioni di percorsi di navigazione (sia per le grandi navi che per i trasporti interni). Così sono state progettualmente approfondite (seppur in diverso grado) una ipotesi di nuovo terminale croceristico all'interno della 1^a Zona Industriale di Porto Marghera (quindi ancora interno alla Laguna) e due ipotesi di terminale croceristico in Bocca di Porto del Lido (quindi al limitare litoraneo tra Laguna e mare). Pur se in diversa forma e grado di approfondimento, queste proposte risultano formalizzate alle Istituzioni⁷. Una di queste, col supporto tecnico e finanziario di una grande impresa di costruzioni del settore marittimo⁸, ha raggiunto un grado completo di progettazione preliminare e di studio di impatto ambientale, ed è riuscita a concludere favorevolmente la procedura di

⁶⁾ Il progetto Contorta dovrebbe essere ormai decaduto dalla procedura di VIA essendo inutilmente trascorsi i 120 giorni di proroga chiesti per produrre integrazioni.

⁷⁾ Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministeri competenti, Commissione VIA.

⁸⁾ Progetto c.d. Duferco – De Piccoli.

V.I.A.⁹. Più recentemente, è risultata proposta al Ministero dell'Ambiente, ancorché senza formalità procedurale, una ulteriore ipotesi di localizzazione del terminale croceristico all'interno della Laguna (in laguna Sud, riusando l'attuale terminale petrolifero di S. Leonardo). E ancora più recentemente, Lei stesso, signor Ministro, ha riferito che è in elaborazione, da parte di altri privati ancora, una (o piu ?) ulteriore/i proposta/e di localizzazione del terminale croceristico in 1^a o in 2^a Zona Industriale di Porto Marghera. E per non escludere a priori alcun tipo di soluzione, potremmo ricordare anche altre ipotesi, da diversi soggetti ventilate più o meno recentemente e appena schematiche, di una ulteriore localizzazione di terminale croceristico appena a sud di Porto Marghera o nel Porto di Chioggia o ancora nella zona della Bocca di Lido.

Questo insieme di ipotesi, ancorché di assai vario grado di affinamento progettuale, risulta ormai complessivamente esaustivo di tutti i tipi di possibile soluzione al tema della portualità per le *Grandi Navi* da crociera a Venezia (sia per localizzazione, sia per logistica funzionale, sia per percorsi di navigazione).

Se ad esse si aggiunge l'*Opzione Zero* (che, avendo riguardo delle disposizioni del citato decreto ministeriale del 2012 e del vigente Piano Regolatore Portuale, non potrebbe che essere di totale estromissione/diniego di qualsiasi forma di accesso al Porto di Venezia per le navi da crociera superiori alle 40.000 TSL), si può affermare che risulta sostanzialmente presa in considerazione, e quindi verificabile e valutabile, ogni possibile tipologia di soluzione ... e che entro questo assortimento dovrà essere ricercata (ancorché pure diversamente ri-elaborata) la soluzione che sarà alla fine da assumere.

Ma come pervenire ad una decisione equilibrata, a partire dall'attuale *empasse* in cui sono cadute proprio le istituzioni - Autorità Portuale e Capitaneria di Porto - massimamente titolari alla questione?

----- ** -----

Dando ormai per scontato, grazie all'imminente rinnovo della presidenza dell'Autorità Portuale, che a breve possa essere superata la preclusione finora totale (e tutta veneziana!) a soluzioni di delocalizzazione dall'attuale Stazione Marittima della portualità delle *Grandi Navi* (non necessariamente dell'intera crocieristica!), possiamo immaginare che si stia finalmente avvicinando una fase di reali e importanti decisioni. Ma come procedere presto, ma anche bene, a una scelta tra le diverse proposte in campo?

Vogliamo presumere, sig. Presidente e sig. Ministro, che, come noi, anche Voi riteniate che, a fronte di tale ampio assortimento, la decisione non possa fondarsi semplicemente sul grado di perfezionamento progettuale già raggiunto dal singolo proponente (frutto troppo dipendente dalla fortuna di sponsorizzazione o di supporto imprenditoriale da parte di questo o quel promotore), né del grado di capacità promozionale di questo o quell'operatore del settore dentro a questo o quel ministero, o, ancor peggio, dalla capacità di penetrazione istituzionale di promotori di *project financing*, come troppe volte è successo in questi ultimi anni per troppe opere pubbliche.

E riteniamo che, in cuor Vostro, anche Voi stiate auspicando per Venezia un sano approccio di *project review* (come Lei stesso, sig. Ministro, ha stabilito per la nuova fase

⁹ Si è in attesa della pubblicazione dell'esito della V.I.A.

programmatica del suo ministero), ovvero una rivisitazione coraggiosa della conduzione, istituzionale prima che operativa, di tale complessivo tema di pianificazione portuale ⁽¹⁰⁾ sfruttando, con adeguata impostazione metodologica, tutte le opportunità introdotte o rafforzate dal nuovo Codice degli Appalti¹¹ per una scelta che sia la più appropriata, conveniente ed efficace possibile.

----- ** -----

Con questa nostra nota, vogliamo quindi suggerire un percorso decisionale che sfrutti a pieno le opportunità del nuovo Codice degli Appalti, per giungere ad una scelta fondata su una **valutazione comparativa delle diverse alternative possibili**, e per un percorso decisionale fondato sulla massima **partecipazione pubblica**. Una valutazione cioè con la quale individuare, tra le diverse soluzioni prospettate e praticabili, la soluzione "*che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire*"¹² e che al contempo mostri di concretizzare effettivamente i requisiti di *sperimentalità, gradualità e reversibilità* saggiamente praticati dalla Repubblica Serenissima per le sue importanti decisioni strategiche lagunari e idrauliche nei secoli scorsi, e dalla Repubblica Italiana ripristinati nella legislazione speciale per Venezia¹³.

In questo nostro "rilancio", non vogliamo vantare alcuna originalità o primazia, anzi ci preme sottolineare che stiamo semplicemente ribadendo, e ravvivando, quello che già oramai tre anni fa **il nostro stesso Parlamento ha richiesto con forza e all'unanimità** per un nuovo metodo di decisione (e qualità di risultato) proprio per questo tema¹⁴, ... richiesta sino ad oggi lasciata inopinatamente inevasa da parte dell'Autorità Portuale e dei Governi che hanno preceduto il presente.

A quel voto, noi semplicemente aggiungiamo la proposta di una possibile soluzione amministrativa-istituzionale, per uno svolgimento effettivo e a tempi ravvicinati, di tale procedimento comparativo: suggeriamo infatti la possibilità di una sperimentazione di un "dibattito pubblico", che, in attuazione proprio di quella espressa e del tutto speciale indicazione parlamentare, e nelle more della definizione e dell'avvio del nuovo strumento, ovverossia del relativo atteso regolamento attuativo¹⁵, venga svolta in tempi ravvicinati, con una modalità espressamente tutta sperimentale (e quindi, anche

¹⁰⁾ Si ricorda che il tema delle *grandi navi* da crociera risulta totalmente scoperto dal vigente, assai vecchio, Piano Regolatore Portuale, e che si tratta quindi di definire, da zero, l'intero sottosistema croceristico (infrastrutture, funzionalità, logistica), quanto meno, quindi, con una complessiva 'Variante stralcio di sottosettore' del vigente PRP, quale stralcio anticipativo dell'intero nuovo PRP già in elaborazione, ma plausibilmente con prospettive temporali di elaborazione, ultimazione e processo valutativo/decisionale alquanto più lunghe.

¹¹ Decreto legislativo 50 del 18.04.2016, art. 22, che introduce nelle procedure dei lavori pubblici il "dibattito pubblico" per le opere infrastrutturali di particolare rilevanza ed impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio.

¹² Art. 23, comma 5, del citato D.lgs 50/2016.

¹³ Legge n. 798 del 29.11.1984, art. 3, comma 1, lett. a), ove si richiama il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 201 del 1982.

¹⁴ Il già citato ordine del giorno del Senato del 6 febbraio 2014.

¹⁵ da adottarsi entro il 19 aprile 2017, termine previsto al comma 2 dell'art. 22 del D.Lgs 50/2016.

amministrativamente, con modi e procedure ancora sufficientemente libere e adattate al caso e alle sue circostanze), che integri al suo interno, dato il caso particolare d emblematico, con una conduzione speciale totalmente pubblica e "terza" anche rispetto all'Autorità Portuale (e quindi totalmente ministeriale), anche la valutazione comparativa tra le soluzioni alternative che nel nuovo Codice degli Appalti compare preordinata alla individuazione e definizione della soluzione scelta nel *progetto di fattibilità*.

Una comparazione che non persegua dunque una mera classifica di vincitori o perdenti, né che si preoccupi di individuare, tra quelli sinora propostisi, il potenziale migliore concessionario o il progetto formalisticamente meglio rifinito o confezionato, ma che, leggendo e desumendo quanto ci sia di sostenibile, conveniente e positivo da ognuna delle proposte rimaste ammissibili possa:

- individuare anche, se necessario, una configurazione originale diversa da ciascuna di quelle presentate, l'assetto localizzativo e funzionale più confacente al caso e alle necessità (che possa costituire quindi l'indicazione strategica chiara e univoca sulla base del quale poi procedere, per la soluzione individuata, al confezionamento, stavolta tuttavia in modo spedito, del progetto, secondo regolari gradi e fasi di progettazione ai sensi delle ordinarie norme del Codice degli Appalti);
- accompagnare tale valutazione con una illustrazione e discussione pubblica al massimo grado della trasparenza e della partecipazione allargata.

Una comparazione e una valutazione che soprattutto risolva definitivamente il quesito se sia ormai subito preferibile e praticabile con oneri sostenibili (se non addirittura con vantaggi occupazionali e logistici), come sostengono i firmatari della presente in sintonia con molte voci "esperte" locali, una localizzazione del terminale crocieristico per le *Grandi Navi* esterna alla Laguna, o quanto meno esterna alle nuove barriere del MoSE, oppure se si debba posporre tale riassetto, comunque inevitabile nel lungo termine, ad una intermedia e comunque transitoria fase di medio periodo con una localizzazione ancora interna alla Laguna (con una funzionalità limitata, e comunque effettivamente reversibile).

----- ** -----

Concludendo, richiamando l'urgenza della decisione da prendere, ormai in gravissimo ritardo, l'unanime richiesta del Senato di ormai tre anni orsono e le sollecitazioni del WHC UNESCO, e tenuto conto che è già disponibile un ampio ventaglio di possibili tipologie di soluzioni e di localizzazioni alternative, in spirito di civica collaborazione

**proponiamo che Lei Sig. Ministro,
avvii subito,
assieme ai Ministri dell'Ambiente e dei Beni e Attività Culturali,**

con iniziativa curata direttamente e congiuntamente dai Ministeri, anche nelle more dell'emanazione del Regolamento previsto dal Codice degli Appalti per l'attuazione del *dibattito pubblico*, **una comparazione, a titolo speciale/sperimentale, delle proposte avanzate per la crocieristica veneziana**, da realizzare secondo i principi stabiliti dalla stesso Codice e secondo le linee generali già individuate nel citato ordine

del giorno del Senato, assicurando un'istruttoria tecnica altamente qualificata ed indipendente, così garantire sia i livelli speciali di tutela previsti dalla legislazione nazionale (sia generale che speciale per Venezia e la sua Laguna), sia le tutele, anche gestionali, richieste a livello internazionale per i siti interessati¹⁶.

Al riguardo, chiediamo che nessuna scelta sulla crocieristica veneziana e sulle infrastrutture da dedicarsi alle *Grandi Navi* possa essere anticipata né esulare dal *dibattito pubblico* come previsto dal Codice degli Appalti (o come verrà definito a carattere sperimentale), anche quale strumento per raggiungere la massima condivisione sulla sostenibilità dell'opera da realizzare.

Confidiamo dunque nella Vostra attenzione e negli indirizzi che a tal fine vorrete dare, sia in *Comitone*¹⁷, sia all'Autorità Portuale di Venezia.

Con i saluti migliori.



Marco Zanetti
presidente associazione Venezia Cambia

Venezia, 27 gennaio 2017.

¹⁶ Legge 173/1973 e successiva legislazione derivata, aree Rete Natura 2000, sito UNESCO.

¹⁷ Comitato di cui all'art. 4 della legge 798 del 29.11.1984.