

GRANDI NAVI: PER UNA CORRETTA INFORMAZIONE

In una Laguna sempre più dissestata e in erosione il tema delle Grandi Navi rappresenta la punta dell'iceberg di un complesso di questioni su cui si gioca il futuro di Venezia: un turismo sempre più fuori controllo, un esodo inarrestabile di residenti dalla città storica, una monocultura economica che premia la rendita e penalizza il lavoro¹.

Le scelte che il Governo adotterà sul tema Grandi Navi non possono dunque passare sopra la testa dei Cittadini che vivono a Venezia e nella sua Laguna. Questi anni sono stati purtroppo caratterizzati da molta confusione e da reiterata opacità sui tempi e sui modi in cui verranno prese le decisioni su questa importantissima questione. È necessario che sia subito garantita la massima trasparenza sull'iter procedurale e che siano finalmente rispettate le norme vigenti. È indispensabile che la volontà delle comunità e delle istituzioni locali non sia ignorata: perché - va ribadito - l'ultima parola spetta alle comunità che vivono a Venezia e che hanno a cuore la sua Laguna.

E proprio la Laguna va innanzitutto considerata secondo lo strumento che deve regolarne ogni equilibrio tra natura e presenza dell'uomo ovvero il *Piano di Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna*, che comprende anche la visione della portualità sostenibile, secondo un iter che deve seguire le linee già poste dal Governo. Da ultimo, il decreto Passera-Clini ha stabilito l'estromissione delle Grandi Navi fuori dalla Laguna, ma le limitazioni alla navigazione in Laguna sono già ben presenti nella normativa speciale per Venezia².

Con il nuovo Piano Regolatore Portuale dovranno essere definite le funzioni portuali che non eccedono i limiti di compatibilità: **è il porto che deve essere compatibile con la conservazione della laguna e non viceversa**³.

Sulla questione delle Grandi Navi l'informazione è molto abbondante ma confusa, carente ed approssimativa e ben pochi in città hanno coscienza completa di quanto sta accadendo: **proviamo a riassumere, senza troppo entrare in dettagli tecnici.**

Le Grandi Navi davanti a San Marco non dovrebbero più passare, come sancito dal decreto Passera-Clini del 2 marzo 2015 (all'indomani del disastro della Concordia davanti all'Isola del Giglio) sia pure condizionatamente alla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative al Canale di S. Marco e al Canale della Giudecca. Fino ad allora il transito è limitato dal decreto, per quei canali, alle navi di stazza lorda non superiore alle 40.000 tonnellate, fatte salve le misure transitorie di mitigazione del rischio disposte dall'Autorità Marittima. Questa

aveva stabilito un divieto transitorio per le sole navi superiori a 96.000 tonnellate di stazza lorda (dimensione corrispondente alle cosiddette Grandi Navi, ma non a quelle di ultima generazione, ancora più grandi). Tale ordinanza è decaduta davanti al Tribunale Amministrativo Regionale, non è stata sostituita da un nuovo provvedimento e comunque le compagnie da crociera si autolimitano, finora, a tali dimensioni.

Si tratta quindi di decidere quale soluzione alternativa adottare. Di seguito, una sinteticissima rassegna delle proposte di vie alternative elaborate.

L'”**Opzione Zero**”, cioè niente Grandi Navi a Venezia, sebbene per molti di noi possa apparire come la soluzione ideale, non ci pare realisticamente proponibile, in quanto si scontrerebbe con la perdita di molti posti di lavoro.

La soluzione di un **nuovo “Canale Contorta”**, elaborata dall’Autorità Portuale (Presidente Costa), non è più disponibile: avrebbe comportato scavi devastanti per l’equilibrio morfologico della Laguna; è stata definitivamente abbandonata anche dallo stesso proponente ed è quindi decaduta dalla procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale).

Seppur non ancora formalizzato, dovremo certamente fare i conti con un nuovo progetto all’interno della Laguna: le recentissime dichiarazioni prima unanimi (Ministro, Sindaco, Autorità Portuale) sul **“Canale Vittorio Emanuele”** e poi lo stop anche su questo dimostrano la volontà di perdere più tempo possibile a vantaggio delle lobby delle crociere.

Ma se le massime autorità intendono mantenere le Grandi Navi in Laguna, non tenendo conto di tutte le connesse gravi criticità, allora parrebbe più realizzabile la proposta già formulata dall’arch. D’Agostino, che prevede lo stesso percorso via Canale dei Petroli e una **Nuova Stazione Marittima in aree non più industriali di Porto Marghera**. Ed in effetti l’Autorità Portuale ha dichiarato che sta predisponendo un progetto di banchina a Porto Marghera.

La messa in sicurezza della sovrapposta navigazione commerciale e passeggeri in Canale dei Petroli, e in vicinanza di impianti industriali a rischio di incidente rilevante, diventa dunque il nodo progettuale, perdendo così ancora una volta di vista la salvaguardia globale della Laguna e pure le criticità di lungo periodo (più frequenti chiusure delle paratoie del MOSE e crescita del gigantismo navale).

Al momento restano dunque in campo due progetti che terrebbero le Grandi Navi fuori dalla Laguna, dentro la bocca di porto del Lido: il **Venice Cruise 2.0** (De Piccoli-Duferco) e l’**Avamposto Galleggiante** (Boato-Vittadini-Giacomini-Di Tella, da una ipotesi iniziale Di Tella-Claut).

Recentemente è stata anche presentata una proposta, **Due Stazioni Marittime** (Zanetti e Pizzo), che ha lo scopo principale di provocare discussione e confronto e di proporre alcune considerazioni al contorno utili per qualsiasi progetto in bocca di porto. Sostanzialmente si tratta di una richiesta che chiede di stabilire prima le politiche per la crocieristica veneziana e quindi le esigenze da soddisfare con nuove eventuali infrastrutture. Questa proposta induce poi a tener conto nella discussione (ed eventualmente nella fase esecutiva dei progetti) di alcuni altri fattori, come: politiche di incentivazione per le navi da crociera “Classe Venezia”, di dimensioni contenute e ad alte prestazioni, cui consentire l’arrivo in Stazione Marittima con il passaggio in Bacino di San Marco; diminuzione a massimo 3 Grandi Navi contemporaneamente attraccate, in strutture esterne alla Laguna con check-in anche in aeroporto Marco Polo e al Lido.

Si tratta di decisioni di portata storica e dunque noi sosteniamo la necessità di un confronto esaustivo che, come indicato dal Senato⁴, prenda in esame: 1) compatibilità ambientale, 2) rapidità di esecuzione, 3) gradualità e reversibilità, 4) impatto sull'economia di settore, 5) entità delle risorse da impiegare, 6) sostenibilità economica e ambientale, 7) rispetto delle norme vigenti.

Venezia Cambia invece ritiene che la **COMPARAZIONE** delle alternative progettuali anche sul merito della soluzione fuori Laguna è sancita dalla legge (Nuovo Codice degli Appalti, D.lgs 52/2016, art. 22) e va applicata anche proprio per la straordinaria importanza di quanto è in gioco. Forse va solo sottolineato che per ogni intervento dell'uomo all'interno della Laguna valgono queste premesse e che proprio attraverso un reale e trasparente processo partecipativo e comparativo si può migliorare e anche oltrepassare una calcificazione sterile tra opposte tesi:

- perché questo è il metodo per arrivare alla migliore decisione, cioè a quella più vantaggiosa per la Città, la sua Laguna e i suoi cittadini;
- perché la conclusione favorevole della procedura di VIA per il progetto Venice Cruise non costituisce ancora una scelta conclusiva;
- perché la soluzione Canale Vittorio Emanuele è stata di fatto, speriamo, abbandonata definitivamente e sarà dunque conveniente per tutti noi esigere una comparazione almeno con le "nostre" proposte in bocca di porto di Lido.

Proviamo quindi a proporre in calce una prima sommatoria griglia di qualificazione delle diverse opzioni progettuali (per ora dei due progetti in bocca di porto del Lido) e considerando che anche ulteriori proposte sullo stesso sito e le diverse componenti delle proposte potranno avere un vero, dettagliato approfondimento da chi ne ha le competenze e l'autorità e dovrebbe essere preposto a farlo.

Il comitato "No Grandi Navi" è invece contrario al confronto, sostenendo che sarebbe forse stato utile alcuni anni fa, ma che oggi l'unico progetto da sostenere è il Venice Cruise 2.0, mentre sono note, invece, le ostilità al progetto da parte dei cittadini e dell'Amministrazione comunale del Cavallino.

Cosa deciderà infine il Comitato per Venezia ? ... dopo che le sue riunioni per decidere sono progressivamente rinviate. L'Amministrazione comunale di Venezia, avrà voce in capitolo? E quale voce? ... dopo che è ormai dimostrato che quanto sostenuto dal Sindaco (Tresse prima, Vittorio Emanuele, poi), non ha basi concrete di realizzabilità.

E, infine, per ora, due ultime considerazioni:

- Puntare oggi sul Vittorio Emanuele, dichiarandosi contemporaneamente per una soluzione finale a Porto Marghera, ci fa pensare che si voglia semplicemente far spremere (far rendere) più a lungo possibile la concessione di Venezia Terminal Passeggeri in Marittima.
- Se gli enti competenti hanno fatto diligentemente i loro lavori istruttori preliminari per le decisioni del prossimo Comitato, perché non gli rendono pubblici ? si tratta in sostanza di "informazioni ambientali" il cui accesso va garantito per legge ai cittadini [d.lgs 195/2005].

14 giugno 2017

	<i>Venice Cruise 2.0</i>	<i>Avamposto galleggiante</i>
posizione	a nord, a lato molo di Punta Sabbioni.	centrale, davanti all'Isola del Mose.
iter	ha superato la VIA, con prescrizioni, ma il parere è stato oggetto di ricorso a TAR e nessun ente competente ha fatto proprio il progetto.	la Commissione VIA ha indicato i necessari temi di approfondimento per il successivo studio di impatto ambientale; l'elaborazione progettuale è proseguita solo parzialmente con dettaglio esecutivo, sia per i relativi alti costi, sia perché non vi è un soggetto che si proponga giuridicamente di esserne il realizzatore (come richiesto dalla Commissione VIA).
struttura	rigida, composta da elementi poggiati sul fondale scavato e consolidato.	modulare con pontoni galleggianti ancorati al fondale e vincolati tra loro in modo non rigido.
dimensioni	ormeggi per 4 navi, secondo prescrizione limitativa della VIA	ormeggi per 2 grandi navi e 2 medie navi .
costi	costo preliminarmente stimato in 128 milioni di euro dal proponente, il quale si è dichiarato disponibile alla sua realizzazione con successiva gestione.	il costo stimato è di 130 milioni di euro; i proponenti hanno messo a disposizione delle istituzioni il progetto nel suo grado di elaborazione attuale (comprensivo di uno studio esecutivo avanzato della struttura dei pontoni galleggianti).
esecuzione	stimata in 24-26 mesi.	stimata in 12 mesi.
scavi	prevede scavi dei fondali che ora risultano inadeguati al pescaggio delle navi stimati in 2.300.000 mc; previsti anche dragaggi annuali di manutenzione.	non richiede scavi di fondali.
reversibilità	struttura non reversibile.	struttura reversibile e riutilizzabile altrove.

Note

1Le **grandi navi da crociera** hanno cominciato ad arrivare a Venezia quasi di soppiatto, senza alcuna formale decisione di programmazione/pianificazione né dei percorsi né del terminale/stazione né delle funzionalità e attività/opere accessorie (il Piano Portuale vigente risale ancora a inizio '900 - quando le navi a motore diesel nemmeno esistevano - e non è mai stato rivisto o modificato; solo da poco si è affidato l'incarico per l'elaborazione di una sua nuova versione).

La recente discussione sulle Grandi Navi è stata innescata a livello istituzionale solo dopo il naufragio della Costa Concordia, per il successivo improvvisato decreto ministeriale d'emergenza (Passera-Clini) il quale, per il pregio e sensibilità ambientale dell'intera Laguna, sanciva, peraltro timidamente - senza scadenza - una futura indisponibilità del transito in Bacino di S. Marco e canale della Giudecca).

La discussione che fu impostata inizialmente in modo effettivamente aperto alla proposizione di soluzioni da parte di chiunque, da valutare comparativamente. Come richiesto con unanime ordine del giorno del Senato, la Presidenza del Consiglio e la Capitaneria di Porto raccolsero le diverse proposte, e contemporaneamente il Ministero dell'Ambiente procedette alla valutazione di VIA preliminare delle soluzioni che ne fecero richiesta: Contorta (Autorità portuale), Venice Cruise 2.0 (De Piccoli), Marghera 1^a zona - Ecuba (D'Agostino), Avamposto Galleggiante (Boato-Vittadini-Giacomini-Di Tella).

Ma, malgrado le indicazioni del Senato per una attiva iniziativa pubblica e partecipata di comparazione, l'apertura verso molteplici proposte è stata solo passiva (senza alcuna vera comparazione) e poi di recente del tutto contraddetta dalle nuove iniziative di Autorità Portuale, Ministro/Ministero delle Infrastrutture e Comune, che, ignorando l'esistenza delle altre proposte, dopo l'aborto del progetto Contorta (oggetto di molte pesanti osservazioni e poi abbandonato in corso di VIA da parte dello stesso proponente), se ne sono inventate altre, ancora più problematiche, per mantenere il terminale croceristico alla Marittima, vero e proprio baricentro degli interessi consolidati degli attuali operatori portuali, non meno forti di quelli delle compagnie croceristiche: dapprima il progetto di nuovo canale attraverso l'Isola delle Trezze (peraltro subito abortito già alle prime settimane di gravidanza, ancora prima dei primi esami e quindi mai nemmeno presentato né elaborato e ormai 'inesistente'), poi il progetto di allargamento e approfondimento del Canale Vittorio Emanuele, tuttavia, a quanto pare, abbandonato sul nascere.

2Per un pur sintetico quadro della **normativa speciale per Venezia, per quanto attiene alle questioni portuali**, occorre però partire da lontano, ricordando:

- la Legge Speciale per Venezia del 1973, n.171, che definisce [art. 1] come obiettivo la *tutela dell'equilibrio idraulico*, da perseguire attraverso *“opere che rispettino i valori idrogeologici, ecologici e ambientali”* [art.12].
- la Legge Speciale del 1984, n. 798, che introduce [art.3] le *“opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione della cause che lo hanno provocato...”* e l'esigenza di *“ripristinare i livelli di profondità dei canali di transito”*.
- lo stesso Piano degli Interventi per il ripristino della morfologia lagunare, redatto nel 1992-1993, che prevedeva in particolare la riduzione della profondità del Canale dei Petroli e lungo lo stesso la ricostruzione di sette piccole barene lineari alla confluenza con i canali trasversali, il quale definiva altresì il limite delle navi compatibili, pari a t. 88.000 di stazza e da 2000 TEU, con lunghezza massima di 235-240 m.
- Il Piano Ambientale e paesaggistico dell'Area della Laguna e Area Veneziana (PALAV) del 1995, che prevede per la Laguna viva [art.5] *“misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della laguna, innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione”* mentre, per barene e velme [art.6] *“Sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra e scavi. La formazione di nuove barene è consentita per tener conto della morfologia storica lagunare”*.
- Il 18.12.2003 il parere votato dalla Commissione per la Salvaguardia di Venezia, all'umanità, ha delineato con precisione le strategie da perseguire
 - *“interventi di riduzione dell'officiosità del Canale dei Petroli fin dalla bocca di porto”;*
 - *“opere rimovibili e sperimentali al proseguo degli interventi programmati con il piano programmazione del 1992-93;*
 - *“le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturali dell'assetto attuale”* [dimensioni e tiraggio del Canale dei Petroli] *“e i passaggi delle navi, vengono ridotte al minimo sulla base di progetti di uso e riassetto dell'area, considerato il programma di riduzione dell'invaso del Canale dei Petroli nel tratto in esame con una profondità massima di 12-13 m”;*
 - *“le energie anomale dovranno essere inglobate nei nuovi assetti funzionali progettati e realizzati in modo da divenire fattori di vivificazione, di rinaturazione, e di nuovo equilibrio dinamico”;*
 - *“opere di bordo in modo da consentire la circolazione delle acque”* [riattivare il tiraggio dei canali trasversali in via di interrimento per via del tiraggio del Canale dei Petroli];

- *“le aperture ai flussi di corrente vanno realizzate in corrispondenza dei canali...dovranno essere raccordate al Canale dei Petroli in modo da ricevere le onde provocate dal passaggio delle navi trasformandole da elementi di aggressione a elementi di vivificazione delle aree lagunari retrostanti”;*
- *“innescheranno processi evolutivi di rimodernamento spontaneo e di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico”;*
- *“rimane convenuto di presentare prima il progetto generale di riqualificazione del canale dei petroli riducendone l'officiosità idraulica come indicato nel Piano del Magistrato alle Acque 1992-93 [progetto ad oggi non presentato].*

3Nel 2014 la Commissione per la Salvaguardia di Venezia ha restituito un primo progetto e ne ha poi sospeso un secondo relativi al **Canale Malamocco-Marghera** (detto dei Petroli); il primo ne prevedeva l'allargamento e il secondo l'arginamento con grandi massi di pietrame; tali progetti erano evidentemente funzionali ad un nuovo percorso per le Grandi Navi da crociera dalla Bocca di Porto di Malamocco sino alla Stazione Marittima, evitando il passaggio per il Bacino di S. Marco.

4ordine del giorno del 6 febbraio 2014.