

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI – Giuseppe Conte
presidente@pec.governo.it

AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – Danilo Toninelli
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

AL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE – Sergio Costa
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

AL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI – Alberto Bonisoli
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it “all'attenzione della Segreteria partic. del Ministro”

AL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE - Giovanni Tria
segreteria.ministro@mef.gov.it

AL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO – Luigi Di Maio
segr.min@pec.mise.gov.it

e p.c.

alla Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza – S.T.M. (**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**)
segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici : --Prima Sezione, --Seconda Sezione, --Terza Sezione
(**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**)
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it : - “alla Prima Sezione”
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it : - “alla Seconda Sezione”
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it : - “alla Terza Sezione”

al Di.P.E. - Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (**Presidenza dei C.d.M.**)
dipe.cipe@pec.governo.it

Alla D.G. Valutazioni e autorizzazioni ambientali, Divisione II Sistemi di valutazione ambientale
(**Ministero dell'Ambiente**)
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

alla Commissione Tecnica Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS : -- SottoCommissione VIA
(**Ministero dell'Ambiente**) -- SottoCommissione VAS
ctva@pec.minambiente.it : - “alla SottoCommissione VIA”
ctva@pec.minambiente.it : - “alla SottoCommissione VAS”

alla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
al Comitato Tecnico-Scientifico per il Paesaggio

(**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**)
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it : “alla Dir.Gen. Archeologia Belle Arti e Paesaggio”
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it : “al Comitato Tecnico-Scientifico per il Paesaggio”

al Consiglio Superiore per i Beni Culturali e Paesaggistici
(**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**)
consiglio.superiore@beniculturali.it

Oggetto : **Porto crociere di Venezia.**

Progetto di AVAMPORTO GALLEGGIANTE per le grandi navi alla bocca di Lido

Il Decreto Ministeriale n. 79 del 2012 del M.I.T-Min.Ambiente (cdt. 'Passera-Clini'), emanato subito dopo la tragedia della grande nave da crociera 'Costa Concordia', protegge la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia e dispone il divieto di transito delle grandi navi da crociera nel bacino di S. Marco e l'obbligo di individuare una soluzione alternativa per poter garantire elevate condizioni di sicurezza marittima e la tutela dell'ecosistema lagunare.

Noi scriventi (professori universitari di pianificazione progettazione ed economia ed esperti professionisti indipendenti, tutti da molto tempo collettivamente e individualmente impegnati a contribuire al bene comune dei nostri territori), sulla base di tale decreto abbiamo formato un libero gruppo di lavoro, senza finalità economiche, nel quale abbiamo offerto gratuitamente il nostro tempo e il nostro sapere al solo scopo di perseguire nel modo più efficace il primario interesse, nazionale e internazionale, di assicurare la vitalità di Venezia e la tutela non solo ambientale della sua Laguna.

Sul tema in oggetto abbiamo quindi individuato e configurato una 'proposta utile', nella quale sono confluite una impegnativa tesi di laurea e molte nostre elaborazioni progettuali che hanno consentito di arrivare a un progetto ben definito e valutato nella sua fattibilità.

Il progetto nasce dalla seguente intuizione e impostazione progettuale (a tutti noi chiara sin dall'inizio, avendo in precedenza collaborato, a vario titolo, fin dal 1997 con il MATTM e la Commissione di Salvaguardia di Venezia sui temi della laguna di Venezia):

- è possibile e soprattutto ormai inevitabile lo spostamento 'verso il mare' dell'attracco delle grandi navi non compatibili con il riequilibrio della laguna come prescritto da tutte le leggi speciali per Venezia (fin dal 1973), dal Piano Morfologico del Magistrato alle Acque (1992) e dal Piano Ambientale della laguna della Regione Veneto (1995) [così come si è verificato in tutto il mondo per i vecchi porti urbani, via via allontanati e spostati verso il mare : Amsterdam, Rotterdam, Londra, New York,...]
- nel posizionamento e nelle concrete modalità attuative di questa nuova attrezzatura portuale è possibile e necessario assumere sin dall'inizio una netta opzione di rispetto dell'ambiente naturale e del contesto territoriale, adottando come centrali e vincolanti i criteri di '*gradualità, sperimentabilità e reversibilità*' stabiliti per l'intera filosofia di interventi nella laguna di Venezia dalla sua legislazione speciale.

All'inizio del 2015, la commissione VIA del MATTM interpellata con la procedura di valutazione preliminare del progetto (scoping o 'consultazione' art. 21 del Codice dell'Ambiente) ci ha confermato l'opportunità di proseguire e approfondire la progettazione continuando a perseguire le caratteristiche che avevamo assunto sin dall'inizio

- minimo impatto ambientale possibile (nessuna alterazione fisica alla geomorfologia lagunare e nessuna interferenza con gli equilibri lagunari)
- tempo minimo di realizzazione
- minor costo possibile
- struttura sperimentale facilmente reversibile per possibili nuove decisioni

Dopo ulteriori approfondimenti abbiamo quindi completato un progetto di “*AVAMPORTO GALLEGGIANTE*” alla bocca di porto di Lido, collegato alla nuova “isola del Mose”, di buona capacità e munito di attrezzature adeguate all’ormeggio a servizio anche di navi da crociera di grandi dimensioni. La collocazione all’esterno delle ‘chiusure mobili’, adiacente (lato mare) rispetto all’isola del Mose, in posizione mediana e quindi distante da entrambe le rive del Cavallino e del Lido, consente di non arrecare impatti né al Litorale del Cavallino né a quello del Lido (una tale soluzione era stata proposta fin dal 2004 dal soprintendente alle BB.AA. Rossini),

Il dispositivo, in forma di unico grande molo, avrebbe le seguenti caratteristiche

- struttura totalmente galleggiante (senza opere fisse né subacquee né emergenti)
- modulare (graduabile per fasi parziali, e riconfigurabile)
- posizionato a lato del canale portuale esistente (senza alcun bisogno di scavare fondali)
- costruibile, in qualsiasi cantiere navale, in un anno
- con ancoraggio ad alta capacità di tenuta di grande sicurezza (grande stabilità anche nelle peggiori condizioni meteo marine ipotizzabili, pur nella possibilità della più ampia escursione di marea), che permette di installare i moduli in dieci giorni;
- e con possibilità di rimozione anche di tutti moduli in una settimana, in caso di nuove decisioni o scelte (spostamento in altra località, modifica della struttura, vendita dei pontoni ad altra funzione); in tali ipotesi, liberazione totale del sito allo stato precedente senza necessità di ripristini,
- Possibile connessione stabile alla parte libera della nuova “isola del Mose (usabile anche per attrezzature e spazi per safety/security) e ai relativi pontili lato laguna (per l’accosto e il trasbordo di/su navi endolagunari, anche in caso di barriere del Mose alzate)
- Costo preventivato c.a 130 Meuro.

Il progetto, che applicando impostazioni e tecnologie tutte ampiamente collaudate le compone in una soluzione del tutto originale e innovativa, è approfondito, con l’apporto di vari specialisti, per gli aspetti idrodinamici, idraulici, ambientali, paesaggistici, funzionali e costruttivi, e con particolari contributi di eccellenza tecnica per gli aspetti navali e della sicurezza strutturale (grazie al contributo di esperti e relative tecniche di progettazioni off-shore di primissimo ordine).

L’idea progettuale, accuratamente verificata nella sua fattibilità tecnica e ambientale, è stata sviluppata complessivamente fino al livello di progetto preliminare, ma per gli aspetti più rilevanti e specifici della soluzione galleggiante proposta sono stati effettuati approfondimenti a livello di progetto definitivo (dettaglio dei componenti e aspetti costruttivi navali, e verifica del comportamento strutturale e idrodinamico di ciascun componente e dell’intero insieme nel contesto geotecnico e geomorfologico del canale di bocca, tramite modellazione matematica dei ‘worst-case’ delle forzanti meteo marine con l’utilizzo dei software specialistici “Deeplines” e “Diodore” (by Principia SAS) e “MOSES” (by Ultramarine).

Conseguito questo elevato livello di approfondimenti tecnologici e progettuali, con esiti del tutto confortanti sulla fattibilità e convenienza dell’intuizione progettuale iniziale, in data 6 ottobre 2015 abbiamo inviato al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e p.c. ai Ministri MATTM e MBBAACC il progetto offrendolo GRATUITAMENTE allo Stato e chiedendone la comparazione (funzionale, ambientale, paesaggistica, geomorfologico/idraulica e costruttiva/finanziaria) con gli altri progetti presentati, proposta che il 20 luglio 2016 abbiamo formulato anche alla XIII Commissione Permanente del Senato nel corso dell’Audizione di Illustrazione del Progetto.

D’altronde, la ‘*comparazione tra le alternative progettuali*’ è stata chiesta per questo specifico tema dall’Aula del Senato all’unanimità già nell’O.d.g. 6.2.2014, e ora è prescritta, per la generalità dei casi, tra i contenuti del ‘*progetto di fattibilità tecnico-economica*’ (‘*documento di fattibilità delle alternative progettuali*’; art. 23 del Codice Contratti come variato nel 2017) e del

'Dibattito Pubblico' che ne deve seguire (Regolamento attuativo in fase di entrata in vigore, recentissimo D.P.C.M. n. 72/2018).

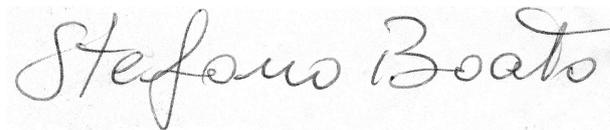
Valutazione comparativa che peraltro era già ed è tuttora chiesta anche negli *'studi di fattibilità'* (art- 14 cc.1 e 2 del D.P.R. 207/2010), che poi sono presi a riferimento anche per la *'valutazione ex-ante'* dei progetti e *'l'individuazione e selezione delle soluzioni progettuali ottimali di investimento in opere pubbliche'* (secondo gli artt. 4 e 5 del D.Lgs. 228/2011, in attuazione delle disposizioni per la razionalizzazione e l'efficienza della spesa in opere pubbliche di cui all'art.30 cc. 8 e 9 della L. 196/2009), poi definite specificamente per le opere infrastrutturali nel D.M. (M.i.t.) 300/2017).

La nostra offerta e proposta non ha avuto finora alcuna risposta né risulta essere stata condotta l'analisi e la comparazione con altri progetti richiesta dall'OdG del Senato e dalle norme sopra richiamate (oltre che da noi stessi ai Ministri interessati e al Senato, come sopra riferito).

Con la presente lettera rinnoviamo l'offerta GRATUITA del progetto e chiediamo la vostra disponibilità a esaminarlo e a compararlo in modo sistematico e oggettivo con tutti gli altri progetti oggi in discussione.

Siamo ovviamente disponibili a inviarvi la documentazione sintetica fin qui apprestata e, qualora lo riteniate opportuno, a un incontro finalizzato a illustrare le caratteristiche e le verifiche effettuate su un progetto che riteniamo davvero strategico, un progetto che in breve tempo potrebbe risolvere una situazione sempre più insostenibile per la città e per l'opinione pubblica nazionale e internazionale.

Venezia, 11 luglio 2018



Prof. Stefano Boato
Prof. Carlo Giacomini
Prof. Mariarosa Vittadini
Ing. Vincenzo Di Tella
Ing. Raffaele Nicolosi
Ing. Paolo Vielmo
Arch. Dino Verlato
Arch. Michele Zordan
Prof. Giuseppe Tattara

per contatti :

Stefano Boato, cell. 346. 5730342 , tel. 041. 719725 , boato@iuav.it

Di Tella Vincenzo, cell. 329. 8126696 , tel. 049. 617613 , enzo.ditella@libero.it

Carlo Giacomini, cell. 380. 7094431 , tel. 041. 981436 , carlogiacomini@yahoo.it