

**Al Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per Venezia  
ex lege 798/1984, art. 4**

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dip. Coord. Amministrativo  
[segreteria.dica@mailbox.governo.it](mailto:segreteria.dica@mailbox.governo.it)

Segreteria presso il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Triveneto  
[oopp.triveneto@pec.mit.gov.it](mailto:oopp.triveneto@pec.mit.gov.it)

All'attenzione particolare de

**Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**Ministro dei Beni e delle Attività Culturali**

**Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

[mbac-udcm@mailcert.ceniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.ceniculturali.it)

[segreteria.ministro@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@pec.minambiente.it)

oggetto: *decisioni necessarie sulla questione “grandi navi da crociera” a Venezia.*

In merito alla questione in oggetto si ritiene opportuno portare quanto segue all'attenzione dei componenti di Codesto Comitato per Venezia.

L'Autorità portuale di Venezia e Chioggia, in risposta a una richiesta del 10 dicembre scorso del Ministro delle infrastrutture, di elaborare “*ipotesi temporanee che consentano l'avvio della stagione croceristica*”, ha inviato al ministero uno studio sul trasferimento parziale e temporaneo, a partire dal 2020, di accosti per navi da crociera. Prescindendo da una soluzione strutturale definitiva, esso prevede tre ipotesi svilupparabili anche assieme:

- 1) nel Terminal autostrade del mare di Fusina, l'utilizzo promiscuo di due banchine da m 228 e 286 per l'accosto di navi fino a m 190 e 220, specificando però che ciò “*genera interferenze con il restante traffico mercantile incidendo sulla capacità complessiva del canale*” con “*limitatissima efficacia [per accosti di] solo navi di dimensione medio-piccola*”;
- 2) sulla Banchina Lombardia, l'utilizzo esclusivo di un tratto di m 350 per navi fino a m 300, solo nei week-end oppure permanentemente, ma in questo caso comportando la “*riduzione del 20 % dei traffici e di 30-35 posti di lavoro [con] possibile richiesta di risarcimento del danno*”;
- 3) per la Banchina Veneto, l'utilizzo esclusivo per navi fino a m 300 ma specificando che ciò comporta la “*sospensione completa dell'attività del terminal container, interdizione [parziale] molo A e compromissione prospettive di sviluppo del terminal rinfuse Multiservice per il traffico per le merci varie*”.

Sorprende che le tre ipotesi insistano tutte sul Canale dei Petroli che già ora ha gravi problemi di compatibilità con il riequilibrio lagunare e di sostenibilità rispetto ad un traffico di navi sempre più grandi e numerose.

Sorprende che le soluzioni proposte, pur presentate come temporanee per l'avvio della stagione croceristica ormai imminente, richiedano di fatto tempi non brevi per le necessarie varianti alla

strumentazione urbanistica, comunale e portuale, per la conversione d'uso esclusivo da 'commerciale' a 'passeggeri', nonché per le necessarie valutazioni ambientali e sulla sicurezza di un traffico di navi passeggeri, di dimensioni mai così grandi e incongrue, sia per le dimensioni del Canale dei Petroli sia per la prossimità a impianti industriali, a rischio di incidente rilevante, e infine per le necessarie nuove concessioni e per le varie cantierizzazioni per scavo dei fondali, apprestamenti, nuove strutture, viabilità di accesso (e per questa sopprimendo l'unico raccordo ferroviario praticabile al terminal container!).

Ciascuna di queste soluzioni appare quindi ben difficilmente praticabile per quest'anno, non rispondendo dunque alla richiesta del ministro. Se poi una di queste ipotesi fosse realizzata, rischierebbe di diventare permanente, soprattutto se - dopo rilevanti investimenti pubblici - risultasse redditizia per il concessionario. E comunque, lo scenario maggiore accoglierebbe solo metà delle navi previste a Venezia oltre le 40.000 tonnellate mentre il porto commerciale perderebbe definitivamente containers per almeno 100.000 TEU all'anno e circa 50 posti di lavoro.

Dopo anni, manca ancora la comparazione di tutte le proposte ed ipotesi per la crocieristica veneziana chiesta dal Senato con voto unanime nel 2014 ... malgrado le valutazioni comparative siano ben previste dalle norme vigenti come il codice dei contratti (Dlgs. 50/2016), il regolamento sul dibattito pubblico (Dpcm 76/2018), il Dpr 207/2010 per gli studi fattibilità e il Dlgs. 228/2011 per la valutazione ex ante dei progetti e l'individuazione e selezione delle soluzioni progettuali ottimali di investimento in opere pubbliche, norme poi riprese in particolare per le infrastrutture dal Dm 300/2017.

Si procede invece ignorando, da oltre due anni, il parere negativo espresso (prot. 28261 del 10 ottobre 2017, allegato) dal Ministro dei Beni Culturali, on. Franceschini, alla valutazione d'impatto ambientale (pur favorevole da parte della commissione tecnica) per il nuovo terminal in Bocca di Lido della Duferco, e che tuttavia indicava una prospettiva risolutiva in quanto dichiarava che *"al fine del rispetto dei principi di 'gradualità, sperimentabilità e reversibilità'"* indicati dalla Legge Speciale *"questo Ministero non sarebbe eventualmente contrario ad una sperimentazione, come proposto dalla competente Soprintendenza, che preveda una prima banchina di ridotte dimensioni per un numero inferiore di grandi navi"*. Come è noto, proprio con quei criteri di gradualità, sperimentabilità, e reversibilità, veniva proposta, ancora in Bocca di Lido, una diversa localizzazione senza connessioni ai litorali, senza scavi e modifiche ai luoghi, con sole strutture galleggianti, veloce da approntare, amovibile ed economica.

E' davvero sconcertante che i progetti e le ipotesi presentate in diversi stadi di approfondimento non abbiano avuto complessiva valutazione e comparazione dall'Autorità Portuale.

**Chiediamo** dunque a questo Comitato che venga finalmente attivato un sistema pubblico di valutazione, con procedure metodologie e parametri dichiarati preliminarmente, trasparente, partecipato e controllabile, come è preciso dovere di una affidabile Amministrazione Pubblica.



Marco Zanetti – *associazione Venezia Cambia*



Michele Boato - *Ecoistituto del Veneto Alex Langer*



Roberto Sinibaldi – *WWF Venezia e Territorio*



Salvatore Lihard - *Comitato Ambientalista Altro Lido*