

Nebbie nel porto

Al Presidente dell'Autorità portuale (che è stato pure nominato commissario straordinario per la crocieristica, cioè per fare esattamente le cose che dovrebbe normalmente fare) piace raccontare alla stampa come lui vede le cose, ma è invece piuttosto avaro in debita "trasparenza", abbiamo dunque una decina di domande su cosa bolle in pentola.

1. Più di 3 anni orsono un decreto-legge ha incaricato l'Autorità portuale di bandire un concorso di idee per attracchi fuori laguna per grandi navi (commerciali e passeggeri): esso è stato tuttavia annullato dal TAR per la sua impostazione giudicata errata; piuttosto che riformularlo convenientemente l'Autorità portuale ha preferito ricorrere al Consiglio di stato; ad oggi, nell'attesa di una nuova sentenza, l'indicazione del legislatore è stata dunque di fatto disattesa, perché?

[d.l. 45 del 1.4.2021 convertito il legge75/2021, art 3]

2. Il decreto-legge che due anni fa lo ha nominato commissario per provvedere agli approdi temporanei per la crocieristica, lo ha incaricato di fornire al riguardo al Ministro delle infrastrutture delle relazioni semestrali per il loro esame da parte delle Camere; di esse (almeno 3 ad oggi) non se ne è avuta notizia alcuna: perché non sono state pubblicate?

[d.l. 103 del 20.7.2021 convertito in legge 125/2021, art. 2, c. 2-bis]

[v. interrogazione a risposta in commissione 5/9007 del dep. Enrico Cappelletti del 24.5.2023]

3. Lo stesso decreto-legge ha disposto contributi alle compagnie crocieristiche, alla Venezia Terminal Passeggeri e ai lavoratori impiegati, a ristoro delle perdite subite per il divieto di transito in Bacino di S. Marco nonché la possibilità di revisione della concessione a VTP spa. Si può sapere che ne è stato? Cioè quali sono stati gli impatti effettivi e quanto è stato erogato.

[d.l. 103 del 20.7.2021 convertito in legge 125/2021, art. 1, commi 3, 4 e 5]

4. Il medesimo decreto-legge ha pure disposto che "i termini e le attività" per gli interventi commissariali per i nuovi punti di attracco temporanei, per la manutenzione dei canali esistenti nonché per gli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione, fossero indicati con decreto del ministro delle infrastrutture di concerto col ministro delle finanze e sentita la regione Veneto. Tuttavia nel sito del Commissario non si trova traccia di tale decreto e dunque si chiede a quali superiori indicazioni egli si attenga.

[d.l. 103 del 20.7.2021 convertito in legge 125/2021, art. 2, comma 4]

5. Perché pur essendo il porto di Venezia privo di un piano approvato secondo le vigenti normative portuali, ambientali e partecipative, bensì risalente al lontano 1965, il Presidente dell'Autorità portuale nulla ha fatto per portare avanti il procedimento per l'adozione di un nuovo piano regolatore portuale avviato da suoi predecessori?

6. Perché invece l'Autorità Portuale si occupa, con l'affidamento di nuovo incarico di progettazione del riutilizzo del waterfront delle aree ancora di sua competenza che non hanno più usi portuali? Senza tener conto delle competenze pianificatorie comunali per le aree con funzioni di iterazione porto-città e senza badare al Codice della Navigazione che prescrive che le aree non più utilizzabili per i "pubblici usi del mare" vanno escluse dal demanio marittimo, per passare a quello civile e dunque anche via federalismo demaniale ad altri soggetti pubblici... E perché i sindaci (di Venezia e Chioggia) rinunciano alle loro prerogative?

[legge 84/1994, art. 5, c. 1-quinquies; r.d. 327/1942, art. 35]

7. Quanto all'utilizzo dell'Isola delle Tresse, dopo esser stata bacchettata dall'Autorità nazionale anticorruzione (per iniziativa del vigilante associazionismo veneziano), l'Autorità portuale annuncia la possibilità di una nuova isola in laguna per accogliere i sedimenti estratti dagli scavi dei canali portuali ... quando il parlamento ha dato indicazione per un nuovo porto fuori laguna e tralasciando quanto opportunamente per questo previsto nel progetto del Vallone Moranzani.

8. Non paga, l'Autorità annuncia pure un nuovo ponte ferroviario a Porto Marghera, da ben 24 milioni di euri (di cui 17 da PNRR) da affiancare al recente ponte stradale strallato. Però, che Venezia sia speciale non ci obbliga di per sé ad avere due ponti a 200 metri dalla fine del canale che essi scavalcano: qualche alternativa più sensata non si potrebbe trovare?

9. Per completare una rassegna inquietante manca solo il progetto di una bioraffineria per la produzione di idrogeno che potrebbe comportare a regime l'immissione in laguna di 3 milioni di mc di acqua riscaldata di 4° C, con qualche rischio di crisi anossica in Laguna, oltre alle problematiche derivanti dalle produzioni agroindustriali a monte.

10. ... Tutto questo mentre a ferragosto l'Autorità per la Laguna andrà a compiere il terzo anno dalla sua istituzione senza che neppure sia stato nominato il suo presidente ... il quale deve essere scelto "tra persone che

abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità".