

Roma, 16 ottobre 2017

Prot. n. V/5389

On. Paolo Gentiloni  
Presidente del Consiglio dei Ministri  
*presidente@pec.governo.it*

e p.c. Dott. Graziano Delrio  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
*segreteria.ministro@pec.mit.gov.it*

Dott. Gian Luca Galletti  
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
*segreteria.ministro@pec.minambiente.it*

On. Dario Franceschini  
Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo  
*ministro.segreteria@beniculturali.it*

Onorevole Presidente,

L'Associazione nazionale Italia Nostra rileva che, nonostante la criticità del tema, il tempo a disposizione e le possibili benefiche ricadute economiche, non è stata ancora diffusa alcuna informazione riguardo la politica del Governo sulla razionalizzazione delle competenze dei tre porti dell'Alto Adriatico: Ravenna, Trieste e Venezia.

A fronte di questa mancanza, stiamo assistendo a un esiziale gioco delle parti in merito ad alcune questioni che stravolgeranno la morfologia e la stessa esistenza della Laguna di Venezia.

Come già sostenuto più volte da questa Associazione, senza una vera strategia di insieme dell'Alto Adriatico, dove è necessario stabilire le funzioni dei porti, ogni intervento che si limiti alla risoluzione del problema del singolo sito non ha alcuna speranza di essere efficace a lungo termine e porterà a uno spreco di denaro pubblico.

L'Associazione auspica infatti che, in un'ottica di razionalizzazione, si pensi al porto di Venezia come sito integrato nella rete portuale dell'Alto Adriatico. Conseguentemente si possono spostare le navi da crociera in porti compatibili con le dimensioni sempre crescenti di queste ultime.

In questa fase, in cui gli interessi economici di pochi sembrano soffocare gli interessi di Venezia e della sua Laguna, vorremmo comunque ricordare alcune questioni importanti:

- 1) il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 marzo 2012 ("Clini-Passera"), che recita: «considerata la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della laguna di Venezia», impone nelle more «il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare». Le iniziative relative alla promozione degli studi (previsti dal PAT, Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia) per stabilire la soglia di compatibilità delle navi dal punto di vista ambientale, morfologico, sanitario, socio-economico, occupazionale e

- della pressione turistica non sono mai stati realizzati. Italia Nostra richiede quindi, prima di tutto, che tali studi, affidati a enti pubblici deputati (ISPRA, CNR, ARPAV, ULSS), vengano finalmente effettuati;
- 2) in tutto il mondo i vecchi porti si spostano verso il mare. A maggior ragione le grandi navi devono uscire dalla Laguna di Venezia;
  - 3) bisogna provvedere al riequilibrio e al restauro morfologico della Laguna già previsti dalle Leggi speciali (n. 171/1973, art.1; n. 798/1984, art. 1; n. 139/1992, art. 3), dal Piano Generale degli Interventi, approvato nel 1992, dal Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia, approvato nel 1993 (e non dal suo aggiornamento, che rinnega gli obiettivi del riequilibrio della Laguna), e dal PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana), approvato nel 1995. Non si devono scavare fondali né in Laguna né alle bocche di porto;
  - 4) per evitare che la Laguna centrale divenga definitivamente una baia marina (con profondità sempre crescenti) è urgente provvedere alla riconfigurazione del Canale Malamocco-Marghera o dei Petroli, vero responsabile dell'erosione della Laguna. Il Piano Morfologico del Magistrato alle Acque del 1992 ha fissato il limite massimo delle navi che possono percorrere il Canale a 88.000 tonnellate e a 240 m di lunghezza;
  - 5) qualsiasi decisione deve rispondere almeno ai sette criteri votati all'unanimità dal Senato il 6 febbraio 2014: a) compatibilità e impatto ambientale; b) rapidità di esecuzione; c) gradualità e reversibilità; d) impatto sull'economia di settore; e) entità delle risorse da impiegare; f) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo; g) rispetto delle normative vigenti. Le eventuali opere, a norma di Legge Speciale, devono essere graduali, sperimentali e realmente reversibili per i prossimi anni di verifica funzionale e progettazione del nuovo Piano Regolatore del Porto;
  - 6) qualunque progetto ulteriore in Laguna deve rispettare le norme vigenti (Leggi Speciali, Piano Morfologico del 1993, PALAV del 1995, prescrizioni della Commissione di Salvaguardia del 2003, Direttiva Seveso III in materia di controllo del pericolo di rischi rilevanti, Norme europee sulle aree SIC e ZPS) che riconfigurano e ridimensionano le bocche di porto, il canale portuale di San Nicolò al Lido e il Canale Malamocco-Marghera o dei Petroli, e prevedono interventi graduali, sperimentali e reversibili;
  - 7) eventuali progetti in bocca di Lido, per soddisfare le richieste di sicurezza della Capitaneria di Porto, non devono comunque connettersi direttamente con i litorali né del Cavallino né del Lido per non creare impatti ai siti tutelati dalle norme europee come SIC e ZPS;
  - 8) per tutto l'Alto Adriatico vanno fissati limiti all'approdo per le grandi navi (quantità di approdi e dimensioni delle navi stesse), non potendo inseguire un modello di crocierismo senza alcuna sostenibilità e volto al gigantismo navale;
  - 9) ogni decisione deve tener conto della pressione del turismo su Venezia. Consentire ulteriori arrivi oltre ai 30 milioni che già uccidono la città non è sostenibile e anche gli arrivi via mare devono essere inseriti in un piano generale di accessi consentiti;
  - 10) la comparazione delle Alternative di Progetto e il Dibattito Pubblico - richiesti con voto unanime dal Senato nel febbraio del 2014 e previsti dal nuovo Codice degli Appalti (legge del 18 aprile 2016) e che Italia Nostra ritiene fondamentali - vanno fatti con la massima trasparenza, partecipazione e credibilità. Essi devono contemplare tutte le opzioni, comprese le due mai considerate dal governo: a. l'"Opzione 0", proposta da Italia Nostra, opzione veramente capace di dare un futuro diverso e compatibile alla portualità veneziana; b. il progetto di fermare le attuali navi medie (non oltre le 97.000 tonnellate) in un avamposto realmente galleggiante (graduale, sperimentale e rimovibile in futuro, come impone la Legge speciale) collocato a fianco del canale di navigazione esistente (e che dunque non

- necessita di grandi escavi), e collegato all'isola del Mose, progetto ingegneristico di minor impatto rispetto ad altri;
- 11) la comparazione non può essere condotta dall'Autorità Portuale, che è parte in causa e non ne ha la competenza. Va costituita una Commissione Nazionale (come il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la Commissione nazionale per le VIA e le VAS) in modo da arrivare a decisioni documentate, tecnologicamente ed economicamente sostenibili e motivate da strategie di lungo termine. Necessarie anche le Consultazioni Pubbliche (come quelle settimanali fatte per mesi dalla Commissione Nazionale VIA sul MOSE a Venezia nel 1998);
  - 12) Italia Nostra si è sempre dichiarata contro progetti che mantengano le navi croceristiche dentro la Laguna e contro progetti alle bocche di porto in un'area peraltro già profondamente manomessa dai lavori del Mose (con la costruzione di un'isola artificiale e l'escavo dei fondali e degli strati di caranto su cui poggia la città). E' invece favorevole all'"Opzione 0", che non significa rinunciare alla portualità turistica ma accogliere solo navi ritenute compatibili (da ogni punto di vista: ambientale, morfologico, sanitario, socio-economico, occupazionale e della pressione turistica), salvaguardando e riconvertendo la Marittima a tale portualità e spostando le mega navi in siti diversi da una Laguna preziosa e da una città storica, degne entrambe di essere tutelate e conservate per l'umanità futura.

Oreste Rutigliano  
Presidente Nazionale Italia Nostra

