

Legislatura 17 Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-06883

Atto n. 4-06883

Pubblicato il 25 gennaio 2017, nella seduta n. 747

il senatore Felice Casson - Al Presidente del Consiglio dei Ministri e Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. -

Premesso che:

nel corso dei mesi passati, ripetutamente, l'Unesco è intervenuto, con una sorta di "diffida", nei confronti del Governo italiano, relativamente alla situazione e alla gestione attuali della città di Venezia e della sua laguna;

in questi giorni, il sindaco di Venezia si è recato a Parigi con uno stuolo di accompagnatori di vario genere, tecnici, politici e altro, per incontrare i vertici dell'Unesco, che sono fortemente preoccupati per l'immobilismo e per l'assenza di prospettive concrete ed efficaci volte alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna;

sono talmente preoccupati, da aver fissato una specie di *ultimatum* per salvare la città e il territorio lagunare dall'inserimento nella "*black list*" dei siti mondiali in pericolo;

tale forte preoccupazione, del tutto condivisibile, è rivolta ovviamente anche all'intero Governo italiano, che della città e della sua salvaguardia, negli ultimi anni, si è molto poco preoccupato;

plurimi sono i gravi problemi, che vanno dalla non gestione di un turismo selvaggio, e non più sopportabile, alla mancanza di decisioni e comunicazioni sul tema laguna e grandi navi da crociera;

considerato che:

in data 10 novembre 2016 è stata presentata, in ordine al tema delle grandi navi da crociera e relativi progetti, dall'interrogante al Ministro in indirizzo un'interrogazione (4-06638) al fine di sapere:

- "quali sarebbero questi progetti interni o esterni alla Laguna di Venezia;
- chi siano i proponenti; attraverso quali modalità siano stati formalizzati;
- dove si trovino semmai esistenti, i protocolli di registrazione e deposito;
- in caso di loro esistenza, quali siano le vie di presentazione previste dalla normativa in vigore e secondo le modalità seguite dagli altri progetti presentati sull'argomento.
- se condivida l'osservazione, in diritto e in fatto, che dovrebbe essere la procedura di VIA, prevista nel nostro ordinamento, a stabilire la compatibilità ambientale dei Progetti al fine di realizzare quella tutela della laguna di Venezia che viene richiesta universalmente allo Stato italiano";

l'atto di sindacato ispettivo, sollecitato il 18 gennaio 2017, non ha ricevuto ancora alcuna risposta;

nel frattempo, il Ministro ha fatto riferimento pubblico a ipotesi di tracciati e terminali per le grandi navi crociera sulla gronda lagunare Marghera-Fusina, prefigurando così il loro ingresso in laguna dalla bocca di Malamocco, attraverso il canale dei Petroli, impedendo con tali soluzioni, tra l'altro, quell'inversione del processo di degrado dell'equilibrio idraulico e morfologico della laguna, che la legislazione speciale dello Stato italiano e norme internazionali prescrivono;

tali eventuali allocazioni di *terminal* per le grandi navi da crociera a Marghera, oltre a modifiche del regime concessorio delle attuali banchine commerciali, che sono oggetto di comunque lunghe, complesse e costose bonifiche dei terreni (terreni contaminati da materiali di rifiuto, lavorazioni di fibre acriliche, acido solforico, eccetera, tutti residui industriali gravemente nocivi provenienti dalle ultradecennali produzioni di porto Marghera), comportano una commistione di traffico in un canale, come quello dei Petroli, che già oggi si trova al massimo delle sue capacità per il grande numero di navi commerciali che tutti i giorni lo percorrono. E ciò provocherebbe un danno irreversibile all'intera economia portuale;

le soluzioni presuntivamente prospettate a Marghera risulterebbero perorate dalle compagnie crocieristiche, socie in VTP (Venezia terminal passeggeri), attraverso incontri avvenuti in sedi ministeriali, senza che di ciò sia stata fornita trasparente pubblica informazione;

invece, le pubbliche affermazioni del Ministro riguardanti la possibile ubicazione di *terminal* per le grandi navi da crociera a Marghera avvengono in un contesto in cui:

- sono trascorsi 5 anni dal disastro della Costa "Concordia", che diede origine al decreto interministeriale Clini-Passera n. 79 del 2012, che prevede l'obbligo di pervenire ad una soluzione definitiva per il transito delle grandi navi da crociera a Venezia, assicurando una speciale tutela

dell'intera laguna (la cui salvaguardia, peraltro, è già normata dalla legislazione speciale per Venezia), al fine di evitare possibili incidenti che possano avere tragiche conseguenze ambientali ed economiche;

- nell'ambito della obbligatoria procedura di valutazione di impatto ambientale, a cui qualsiasi progetto in materia deve essere sottoposto, non risulta che sia stato presentato alcun nuovo progetto, cosa di cui parrebbe parlare ai giornali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- alla commissione VIA sono stati presentati, a suo tempo, 2 progetti ("avamposto galleggiante per grandi navi alla bocca di Lido di Venezia" e "progetto nuovo porto passeggeri a Porto Marghera in zona industriale utilizzando come via d'accesso l'esistente canale dei petroli"), che in sede di "scoping", con pareri rispettivamente del 24 aprile e 6 marzo 2015, sono stati praticamente respinti;
- il progetto dello scavo del canale Contorta, presentato in commissione, è fallito perché, sommerso da pesanti e insuperabili critiche tecnico-scientifiche a cui non è stata data risposta, la procedura si è chiusa, dal momento che essa è stata lasciata cadere dalla stessa Autorità portuale che l'aveva presentata e istruita;
- il progetto del canale delle Tresse, che il sindaco di Venezia ha in occasioni diverse auspicato, non è stato mai formalizzato alla commissione VIA e quindi è giuridicamente inesistente;
- il progetto "Venis Cruise 2.0", che prevede invece il nuovo *terminal* crociera alla bocca di Lido, ha avuto parere positivo nella procedura di VIA speciale in data 25 novembre 2016, e ad esso dovrebbe far seguito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici prima dell'invio al CIPE per la prosecuzione del progetto definitivo e la successiva realizzazione, come da tempistica progettuale;
- tale progetto, l'unico approvato dalla commissione VIA, dopo questi 5 anni trascorsi dalla data del decreto Clini-Passera, nel dislocare il *terminal* alla bocca di Lido, fuori quindi dalla laguna, riesce a dimostrare con costi e benefici la realistica compatibilità tra ambiente e lavoro;
- tale allocazione, nel mantenere la funzionalità dell'*home port* senza intaccare lo sviluppo dello scalo commerciale e senza compromettere la tutela dell'intera laguna, può anche consapevolmente rispondere a quei "desiderata" contenuti nei documenti dell'Unesco (laddove parlano di divieto di grandi navi dentro la laguna) e che lo Stato italiano potrebbe assicurare;

considerato che, a giudizio dell'interrogante:

non si può far finta di nulla relativamente al parere positivo della commissione VIA speciale del 25 novembre 2016 citato, anche per evitare qualsiasi responsabilità, oltre che politica, pure amministrativa o contabile;

le recenti esperienze veneziane, anche di rilievo giudiziario penale, come quella del MOSE e del consorzio Venezia nuova, accendono necessariamente i riflettori e l'attenzione pubblici su qualsiasi opera concernente la laguna di Venezia e progetti e affari che in passato si sono rivelati spesso di dubbia natura, alle volte addirittura e certamente di natura criminale;

alla luce di quanto sopra si chiede di conoscere:

- se l'eventuale esistenza di questi progetti che prevedono lo scalo a Marghera per le grandi navi da crociera rispetti le procedure previste dalla normativa in vigore, così come le modalità seguite dagli altri progetti presentati sull'argomento, anche alla luce del nuovo codice sugli appalti (di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016);
- quale sia l'esito ed i nomi dei partecipanti alle riunioni intercorse presso il Ministero delle infrastrutture con i rappresentanti delle compagnie di crociera;
- se il Ministro in indirizzo non valuti che gli interessi privati delle compagnie crocieristiche non risultino conflittuali con l'interesse pubblico di salvaguardia, a cui lo Stato deve sempre attenersi;
- quali siano i termini esatti della vicenda relativa al consulente del Ministro, parte attiva in materia di crocieristica a Venezia, passato recentemente alle dipendenze della controparte, con cui poco prima avrebbe potuto prefigurare soluzioni non proprio vantaggiose per lo Stato;
- se e quando intenda trasmettere il progetto "Venis Cruise 2.0" al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- se nei prossimi incontri ufficiali che lo Stato italiano avrà con l'Unesco si intenda informare dell'esistenza di un progetto denominato "Venis Cruise 2.0", quale unico progetto approvato dalla commissione nazionale VIA, che prevede un nuovo *terminal* per le grandi navi crociera alla bocca di Lido, fuori dalla laguna di Venezia.