

Legislatura 17 Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-04264

Atto n. 4-04264

Pubblicato il 9 luglio 2015, nella seduta n. 482

CASSON, PUPPATO- Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. -

Premesso che:

in riferimento alla questione relativa al transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia, si apprende che in questi giorni sta emergendo l'ipotesi di indicare nel canale Vittorio Emanuele la nuova via d'acqua per farle approdare alla stazione Marittima;

è un nuovo percorso, quello del canale Vittorio Emanuele, che si presenta alternativo a quello previsto del canale Contorta-S. Angelo che la stessa autorità portuale veneziana è costretta ad abbandonare dopo averlo sostenuto per anni con perdita conseguente di tempo e danari, ed in considerazione soprattutto delle molteplici critiche circostanziate presentate dal mondo civile, scientifico ed istituzionale, nonché delle ripetute mobilitazioni popolari contrarie a tale intervento;

relativamente al canale Vittorio Emanuele non esiste alcun progetto o elaborato progettuale che giustifichi tale scelta, al di là di una singolare affermazione dell'autorità portuale di presentarlo nel prossimo futuro come variante del canale Contorta-S. Angelo;

per questa eventuale nuova proposta si presenteranno di fatto le medesime questioni pressoché irrisolvibili del canale Contorta-S. Angelo, quali quelle di carattere ambientale, idraulico, morfologico, ecotossicologico, nonché conflitti normativi con la legislazione speciale per Venezia e la sua laguna e con le direttive europee in materia. Tra l'altro, la percorrenza del canale Vittorio Emanuele, le cui dimensioni attuali dovranno essere radicalmente modificate in ordine alla aumentata profondità e larghezza, comporta consistenti interventi a monte sul canale dei Petroli volti alla conservazione dei fondali e nelle relative aree di bordo;

si è di fronte ad un'estemporanea ipotesi, quella del canale Vittorio Emanuele, che fin da ora si presenta irrealizzabile (analogamente a quella del canale Contorta-S. Angelo) e che potrebbe nascondere manovre diversive per procrastinare *sine die* la questione delle grandi navi da crociera a Venezia, mentre invece, quanto meno dall'epoca del decreto interministeriale del 2 marzo 2012, si sarebbe dovuto pretendere dal Governo una soluzione rapida e definitiva, come richiesto dalla città di Venezia e dall'opinione pubblica mondiale, oltre che dall'ordine del giorno approvato unanimemente del Senato del 6 febbraio 2014;

e ciò appare quanto mai incomprensibile, se non per la presenza di tornaconti privati a scapito dell'interesse pubblico, mentre è quanto mai urgente garantire il completamento rapido delle procedure in corso, escludendo aggiramenti normativi e rischi di ripetere l'*escalation* criminale attorno alla realizzazione del MOSE, avendo a cuore la salvaguardia dell'ambiente lagunare, la conferma nonché l'aumento dell'occupazione, la permanenza dell'*home port*, la piena attività e valorizzazione della stazione Marittima, unitamente all'innovazione tecnologica della logistica;

gli interroganti ritengono che sia necessario non prestarsi a interessi di parte che non comportano soluzioni realisticamente realizzabili ma solo azioni dilatorie, e che ancora una volta prefigurano elementi di incompatibilità con il delicato equilibrio lagunare,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti descritti;

se non sia il caso di prendere atto dell'affossamento del progetto Contorta-S. Angelo, decretandone il ritiro;

se intenda impedire che un aggiramento delle norme consenta di far passare come variante del progetto Contorta-S. Angelo una vera e propria "altra" e "nuova" proposta, il canale Vittorio Emanuele, peraltro ancora inesistente come progetto;

se ritenga opportuno creare le condizioni per varare specifici provvedimenti attuativi che nel rispetto delle procedure istituzionali siano volti ad individuare urgentemente una soluzione definitiva, che garantisca l'impresa crocieristica a Venezia, il lavoro e la salvaguardia della laguna.