CITTA' DI VENEZIA

CONSIGLIO COMUNALE
GRUPPI CONSILIARI

Gruppo Misto

GRUPPO MISTO

Venezia, 14-06-2019

nr. ordine 1577
Prot. nr. 138

Al Sindaco Luigi Brugnaro

e per conoscenza
Alla Presidente della V Commissione
Alla Segreteria della Commissione consiliare V Commissione
Alla Presidente del Consiglio comunale
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo Consiliari
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Grandi Navi a Venezia: situazione di estrema confusione e pericolo. Responsabilità degli Amministratori Pubblici.

Tipo di risposta richiesto: in Commissione

PREMESSO CHE:

- l'incidente nautico del 2 giugno u.s., in cui, per una presumibile anomalia ai comandi, la nave MSC Opera ha perso la rotta ed è andata a schiantarsi contro la banchina della Marittima di San Basilio e contro un battello turistico lì ormeggiato, ha riproposto con le sue drammatiche fasi il pericolo rappresentato dal transito delle Grandi Navi per il Bacino di San Marco e il canale della Giudecca;

- vi sono precedenti analoghi come, ad esempio, quello successo il 23.06.2011 alla nave turca Haci Emine Ana finita contro i cantieri del Mo.S.E. a Malamocco per un'avaria al timone e quello successo il 12.05.2004 alla nave passeggeri tedesca Mona Lisa, che, causa nebbia e un errore di manovra, si incagliò a pochi metri dalla Riva degli Schiavoni;

- oltre al pericolo fisico verso le persone, le abitazioni e le varie strutture cittadine, i passaggi di navi così grandi comportano, nel corpo idrico in cui transitano, forti pressioni e forti depressioni foriere di gravi danni alle fondamenta della Città;

- il transito e la permanenza di queste navi, all'interno della città comporta un pesantissimo inquinamento come testimoniato dal rapporto di Transport&Environment che colloca Venezia al terzo posto assoluto tra le 50 città più inquinate d'Europa per i fumi tossici emessi dal turismo di lusso dei giganti dei mari di cui dieci sono italiane.

PRESO ATTO CHE:

- non solo la Città, ma ormai tutto il Mondo guarda allibito al transito di queste enormi navi per uno dei luoghi più preziosi e fragili del Pianeta;

- perfino gli operatori del trasporto mondiale presenti al Transport & Logistic appena conclusasi a Monaco di Baviera si dichiarano d'accordo sullo spostamento delle navi crocieristiche in altro luogo e valutano come devastante per la Città e il porto il recente incidente nautico e come l'inadeguatezza delle infrastrutture penalizzino lo sviluppo della portualità a favore di altri scali non sempre viciniori (http://www.ilnautilus.it/porti/2019-06-10/dall'indagine-del-propeller-club-al-transportlogistic-di-monaco-di-baviera-traghetti crociereinfrastrutture-pregi-e-criticita-del-porto-di-venezia_62617/);

- ogni ritardo al loro allontanamento dal Bacino di San Marco rappresenta una omissione nel dovere di garantire l'integrità dei luoghi e la salute dei Cittadini che fa capo a chi riveste responsabilità pubbliche di amministrazione o governo dei territori.

RICORDATO CHE:

- sul tema delle Grandi Navi e sul posizionamento dei loro ormeggi, il Consiglio Comunale si è già espresso nell'adozione e nella approvazione del PAT - Piano di Assetto del Territorio - indicando la scelta, per le navi incompatibili con l'ambiente lagunare e cittadino, il trasferimento all'esterno del bacino della Laguna e precisamente: "Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell''ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità

Ca' Farsetti, San Marco 4136 - 30124 Venezia - tel. 041 274.8666 - fax
email gruppomisto@comune.venezia.it

e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il Pat assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare. A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I.. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi."Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all'attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri.".

CONSTATATO CHE:

- il sindaco di Venezia affronta il problema in modo completamente diverso rispetto a quello deciso dal Consiglio Comunale nel PAT disattendendone le indicazioni;

- sempre più esplicitamente il sindaco propone la realizzazione di alcuni approdi per navi superiori alle 140.000 TSL (Tonnellate di Stazza Lorda) nel Canale Nord Lato Nord di Marghera e accompagna questa ipotesi con la soluzione che prevede il mantenimento anche degli approdi presso l'attuale marittima di Venezia e il loro raggiungimento attraverso il transito delle Navi dal Porto di Malamocco, Canale dei Petroli, Canale Vittorio Emanuele III appositamente allargato e approfondito, sottintendendo che le due operazioni siano convenientemente fattibili e realizzabili senza grossi problemi;

- delle caratteristiche e della convenienza di queste soluzioni non ha mai informato il Consiglio Comunale e nemmeno ha divulgato tramite la stampa documenti tecnici che potessero dimostrare la validità di quanto da lui sostenuto in tema di fattibilità, sicurezza della navigazione e dei luoghi attraversati, impatti ambientali, effetti sulla salute dei Cittadini, conseguenze sulla circolazione della marea, costi e tempi di realizzazione;

- nemmeno è stato detto se su queste idee siano stati svolti studi ed analisi, almeno preliminari, che ne possano confermare la validità e la fattibilità;

- contemporaneamente, talune azioni ed iniziative intraprese dal sindaco appaiono come azioni di vero e proprio ostacolo all'allontanamento del traffico crocieristico dal Bacino di San Marco come, ad esempio, il ricorso al Tar del Veneto presentato dal Comune di Venezia, contro l'applicazione del Vincolo Paesaggistico Ambientale al Canale della Giudecca e al Bacino di San Marco, chiesto dal Ministero dei Beni Culturali.

CONSIDERATO CHE:

- da uno studio condotto in proprio dallo scrivente Gruppo Misto del Consiglio Comunale di Venezia coadiuvato da esperti, emerge che la soluzione che prevede la percorrenza del Canale Vittorio Emanuele III e, quindi, i preliminari interventi per il suo approfondimento e allargamento, oltre a presentare molte incognite per i possibili effetti sulla circolazione di marea, presenta impatti molto pesanti per l'ambiente lagunare e per la salute dei Cittadini per effetto del sostanziale raddoppio della lunghezza dei percorsi interni alla Laguna con ipotesi di percorsi nave complessivi, interni alla Laguna, superiori ai 23.000 km/anno cui si aggiungerebbero i 46.000 km/anno percorsi dai rimorchiatori di supporto;

- alle sopraelencate criticità altre se ne aggiungono in ordine alla presenza di sottoservizi a rete che intersecano il tracciato del V.E. III che, molto verosimilmente, si dovrebbero modificare nei loro percorsi sotto al canale per consentire il transito delle navi in piena sicurezza e le eventuali operazioni di scavo e allargamento;

- occorre tenere debitamente in conto che tra i sottoservizi risulta essere presente un cavo a bagno d'olio di tipo piuttosto vecchio e oggi fuori produzione in tutta Europa (**ricordiamo che l'olio fluido usato nella produzione dei cavi sottomarini fino alla fine degli anni '90 conteneva una miscela di sostanze inquinanti come olii elettricamente isolanti, idrocarburi, Policlorobifenili, che sono inquinanti organici persistenti**), la cui rottura o semplice lesione delle guaine potrebbe comportare il rischio di un grave inquinamento ambientale come successo ripetutamente, ad esempio, all'Isola d'Ischia;

- da quel che è dato di sapere, la modifica e/o lo spostamento di questo cavo rappresentano operazioni piuttosto complesse già accantonate negli anni 2006/2007 assieme ad alcuni progetti elaborati dal Comune di Venezia per la realizzazione di darsene lungo il lato ovest dell'isola del Tronchetto;

- le risultanze di questo studio sono state da noi recapitate al sindaco.

CONSTATANDO CHE:

- il modo assolutamente approssimativo con cui viene trattata la questione delle Grandi Navi, la vacuità delle proposte, la loro indeterminatezza progettuale, già denunciate dal Ministro alle Infrastrutture (….non esistono progetti… due paginette….) contribuiscono a creare quel clima di confusione in cui non si riesce a distinguere il valore delle diverse

opzioni suggerite ed ogni idea diventa pari alle altre proprio perché non verificate e supportate una visione chiara delle condizioni e degli obiettivi;

- le Istituzioni Locali, per prime, sembrano accomunate nelle responsabilità di questo stato di confusione generale in cui nessun studio è mai stato predisposto, nessuna ricerca commissionata, nessuna discussione organizzata e in cui sembrano prevalere le soluzioni che prevedono lo scavo di enormi canali;

- è proprio la indeterminatezza a costituire la vera condizione di pericolo di perdita dei traffici come sembra emergere dalle ultime notizie in merito alle possibili intenzioni del Ministro delle Infrastrutture, di trasferire a Trieste il traffico crocieristico di dimensioni maggiori in attesa di realizzare il nuovo Porto passeggeri a Chioggia.

TUTTO CIO' PREMESSO, SI INTERROGA IL SINDACO PER SAPERE SE:

- intenda informare il Consiglio Comunale sulle ipotesi da lui sostenute spiegando le ragioni della “disubbidienza” rispetto alle decisioni del Consiglio medesimo contenute nel PAT, su quali norme giuridiche e su quali dati tecnici tale “disubbidienza” si appoggi;

- voglia spiegare come sia possibile proporre pubblicamente e nelle riunioni cui partecipa, una diversa organizzazione del transito delle Navi da Crociera senza garantire, contemporaneamente, che ne siano stati previsti, misurati e valutati in modo sistemico tutti gli effetti: in primo luogo, quelli riferiti alla salute dei Cittadini nonché quelli indotti alla circolazione della marea, quelli all’ambiente e, in particolare, quelli ai fragili ambienti lagunari;

- intenda aprire ed organizzare una fase di discussione interna al Consiglio Comunale e alle sue Commissioni che possa coinvolgere a diritto anche la Città, in tutte le sue componenti, per diradare la estrema confusione che oggi grava sul tema;

- pensi di organizzare tale discussione su due dei temi fondamentali relativi al traffico crocieristico:

1) la eliminazione o, almeno, la riduzione consistente, dei passaggi per il Bacino di San Marco e per Canale della Giudecca (da conseguirsi il più velocemente possibile);

2) la realizzazione definitiva del nuovo Porto Passeggeri che necessita di tempi più lunghi rappresentando una operazione molto complessa date le caratteristiche fisiche della Città e della Laguna e la estrema delicatezza e fragilità anche ambientali delle medesime.

Allegati: Studio Gruppo Misto e collaboratori, Allegato B - Relazione.

Renzo Scarpa

Ottavio Serena