

Proposta di MOZIONE, da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Municipalità di Venezia Insulare:

Al Presidente della Municipalità di Venezia, Murano e Burano
Ai Capigruppo della Municipalità
Ai Consiglieri della Municipalità

Venezia, 25 settembre 2015

Oggetto: Sì alla salvaguardia della Laguna - Prospettive della crocieristica a Venezia

I Gruppi Consiliari del **Partito Democratico**, di **2020 VE** e **Venezia Bene Comune** propongono al Consiglio di **approvare** la seguente **mozione**, sul tema della crocieristica che, pur non essendo una materia delegata, attiene agli interessi della nostra Municipalità; (Art.20 del R.C.M.).

Premesse e considerazioni

La Municipalità di Venezia, Murano e Burano, nell'affrontare la questione della crocieristica, considera prioritario il mantenimento dei posti di lavoro e lo sviluppo in futuro di ulteriori opportunità occupazionali. Per raggiungere questo scopo è necessario che il nuovo progetto sia ideato in modo che Venezia possa affrontare la concorrenza delle altre città portuali, applicando soluzioni tecnologiche all'avanguardia che devono essere selezionate con estrema attenzione. Non si deve porre la cittadinanza di fronte al dilemma se mantenere i posti di lavoro nella crocieristica o tutelare la propria salute e l'ambiente. Questi due obiettivi infatti devono essere perseguiti di pari passo, se si vuole dare un futuro economico ad una città come Venezia che ha grandi potenzialità economiche, ma è al contempo caratterizzata da un'estrema fragilità.

Non è un caso che per la sua particolarità la Laguna di Venezia sia fra i luoghi più studiati del pianeta tanto da essere ritenuta "Patrimonio dell'Umanità". Nel secolo scorso, la raccolta di un'ampia mole scientifica di dati portò alla promulgazione della prima legge speciale, onde proteggere il delicato ambiente lagunare. Con la Legge 171/1973, la Repubblica Italiana tutela l'equilibrio idraulico della Laguna, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e sancisce che ogni opera deve rispettare i "**valori idrogeologici, ecologici ed ambientali**" mentre, in nessun caso, si potrà "**compromettere il mantenimento dell'unità e continuità fisica della Laguna**" stessa.

Dagli anni '90 ad oggi, navigando fra le acque ristrette della Laguna, sono giunti dal mare direttamente in Centro Storico, milioni di crocieristi e negli ultimi sette anni il traffico è raddoppiato. Grazie al crescente "gigantismo navale" sono approdate in Marittima navi di ogni lunghezza e stazza talché il porto di Venezia ha raggiunto una posizione di rilievo fra i maggiori scali europei, divenendo il primo *home port* del Mediterraneo; (il limite delle 96.000 tonn. di stazza scadrà a dicembre-Ord.CPV.153/13).

Autorità Portuale e Venezia Terminal Passeggeri hanno impegnato notevoli capitali nei nuovi *terminal* della Marittima per sfruttare il fenomeno del crocierismo di massa ed ora reclamano i profitti; nel contempo sono cresciuti i posti di lavoro e la ricchezza per alcune categorie.

In un periodo di crisi economica non si può che guardare con favore a un settore che prospera; tuttavia sarebbe ipocrita considerare solo gli aspetti positivi e sottacere la grave situazione ambientale venutasi a creare con l'entrata delle grandi navi in Laguna, ritenute per la maggior parte non compatibili con il mantenimento dell'equilibrio idrogeologico e, tanto meno, con "**..l'arresto e l'inversione del processo di degrado del bacino lagunare**" o con "**l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato**", come imporrebbero le leggi speciali di salvaguardia.

E' singolare che un ente pubblico come l'Autorità Portuale, rappresentante locale dello Stato, con il compito istituzionale di governare lo sviluppo del porto, abbia favorito e sfruttato il fenomeno del gigantismo crocieristico senza rispettare l'equilibrio fra tutti gli interessi in gioco, non prevedendo i costi sociali ed ambientali che esso avrebbe imposto a tutta la Laguna. Se si è giunti all'emanazione di un provvedimento d'emergenza, (il DM. Clini/Passera), è evidente che è mancata una corretta programmazione, ma è anche vero che... **si è lasciato fare.**

"La Laguna di Venezia è un ecosistema particolarmente sensibile e vulnerabile continuamente posto a rischio, anche a causa dei rilevanti aumenti del traffico marittimo", questo afferma il D.M.n°79/2012, e le "**vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate**", non necessariamente devono intendersi quelle che conducono agli scali della Marittima - come si vorrebbe far intendere; in realtà il decreto non cita neppure questa località e non precisa quale dovrebbe essere il terminale delle "vie alternative" e, dunque, non si prefigge di ridurre i rischi solo nei canali San Marco e Giudecca, ma di **tutelare la Laguna intera**, in coerenza con la legislazione corrente.

L'attuale Sindaco, come suo primo atto, ancor prima di nominare la Giunta Comunale, ha proposto una soluzione che prevede l'uso dei canali Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III e lo scavo di un raccordo di oltre 3 km fra i bassifondi della Laguna, costeggiando il lato est dell'isola delle Tresse; tutte vie d'acqua da approfondire ed ampliare. Egli aveva già espresso pubblicamente tale idea nel febbraio 2013, in qualità di presidente degli industriali, ma nessuno l'aveva mai presa in considerazione. Confindustria stessa non si è curata di sviluppare il progetto e nessun altro soggetto l'ha portato ai Ministeri competenti.

Dalla stampa si apprende che se ne sta occupando l'Autorità Portuale la quale ha dichiarato che presenterà alla Commissione V.I.A., la variante Tresse-Est, e questo dopo aver preso atto della clamorosa bocciatura del progetto Contorta Sant'Angelo, sia da parte della stessa **Commissione VIA** (Prot.139 - 20.1.2015 - MinAmbiente), sia dal **Tar del Veneto** col pronunciamento del 29 luglio 2015 che, non solo ha ritenuto illegittimi gli atti di richiesta di VIA, ma ha legittimato tutti gli altri progetti:

“Non risulta essere stata svolta (...) la disamina completa ed approfondita di tutte le soluzioni progettuali proposte in varie sedi e concorrenti per l'individuazione dell'ipotesi maggiormente idonea a contemperare tutti gli interessi pubblici e privati...” (Allegato 1: Sentenza n° 877/2015).

Si viene a sapere inoltre che la citata variante “Tresse-Est/Vittorio Emanuele III” è intesa come soluzione provvisoria e che in occasione del nuovo Piano Regolatore Portuale, che andrà a sostituire il precedente antico più di un secolo, si analizzeranno altre ipotesi di lungo periodo.

Ciò premesso e considerato

IL CONSIGLIO DELLA MUNICIPALITA' DI VENEZIA, MURANO E BURANO

Esprime il forte timore che questa ennesima “trovata” abbia il solo obiettivo di rallentare la soluzione definitiva, impegnando inutilmente altro tempo e denaro, con la conseguenza che le grandi navi continueranno a sfilare davanti a San Marco e Giudecca;

Ritiene che proporre altri scavi lagunari significhi non solo perdere migliaia di ettari di *habitat* naturale e ricchezze di biodiversità, ma operare in conflitto con le normative speciali vigenti per Venezia, classificate di rango superiore rispetto alle leggi ordinarie e **ritiene** quindi che non sia il modo migliore per raggiungere ***“il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare”***, richiesto dal decreto del 2012;

Ritiene inoltre che le soluzioni di approdi infra-Laguna, non siano più idonee a soddisfare una crocieristica sostenibile, ma che siano piuttosto espressione di posizioni conservatrici e per nulla lungimiranti; al riguardo

Rileva le seguenti criticità, che inducono a ritenere l'attuale Stazione Marittima un complesso di moli non più in linea con le esigenze di una moderna stazione passeggeri, che aspiri a svilupparsi per accogliere navi di larghezze e stazze maggiori:

- a) La Stazione Marittima fu inaugurata nel 1880 per spostare il porto commerciale da San Marco all'imboccatura del Canale della Giudecca, in quanto luogo strategico collegabile con la ferrovia; le opere di allungamento ed ampliamento dei moli continuarono fino al 1920, ma la larghezza del bacino di 171 mt. è immutata dalle origini; **(Allegato 2: Evoluzione della Marittima);**
- b) La Stazione Marittima non è stata progettata per accogliere la crocieristica dalle attuali dimensioni; manca l'acqua laterale per uno spazio di manovra in sicurezza di almeno il triplo della larghezza della nave (larghezza che può raggiungere anche i 45 metri), come si evince dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia n°. 23/12-Art. 33ter; **(Allegato 3: Estratto Ordinanza)**. Nei cantieri europei sono già in costruzione navi più larghe per offrire un miglior confort, (es.: classe Seaside e Meraviglia della MSC di mt.41/43) e più lunghe, si prevede persino l'allungamento di alcune già esistenti (Rif.to Programma “Renaissance” della MSC);
- c) Il citato Decreto Interministeriale vieta alle navi di stazza superiore alle 40 mila tonn. di transitare nei Canali San Marco e Giudecca, non solo per l'impatto visivo ma, soprattutto, per ridurre i rischi di incidenti (collisioni, spandimenti, incendi); pertanto continuare ad accedere agli attuali approdi attraverso il Canale Vittorio Emanuele III comporta ugualmente dei rischi nelle acque circostanti la Marittima, in quanto la rotta si incrocia con ben quattro linee di navigazione del trasporto pubblico (A+R), pari a circa 167 attraversamenti giornalieri, in orari concomitanti al transito delle navi crociera (linea 2: Canale della Giudecca/Canal Grande, Linea 17: ferry boat Tronchetto/Lido), con migliaia di persone a bordo, proprio nel **momento** più delicato dell'ormeggio, **quando** il natante compie una evoluzione di 90 gradi; rispetto alla situazione attuale cambierebbe la provenienza delle navi, ma permanerebbe il caso rarissimo (forse unico) di commistione fra traffico pubblico urbano e manovre di navi transoceaniche, in uno specchio d'acqua assai ristretto. **(Allegato 4: Linee navigazione interna lagunare - Allegato 5: Incroci con navi crociera);**
- d) In futuro, **un maggior numero di maree superiori ai 110 cm. dovute all'innalzamento medio del livello dell'Adriatico** comporterà chiusure più frequenti delle bocche di porto (Mo.S.E.) e costringerà le navi di maggior lunghezza a rimanere in attesa alla fonda, sconvolgendo i programmi dei crocieristi e delle compagnie; (da Workshop UNESCO-ISMAR-CNR del 22 nov.2010 for Venice:” The question is not if this will happen, but only when it will happen”, **(Allegato 6: Stralcio rapporto previsioni dell'IPCC);**
- e) Con l'entrata delle navi in Marittima per altra via, ma dirette agli stessi moli, le emissioni inquinanti non saranno inferiori a quelle finora rilevate e la qualità dell'aria cittadina non migliorerà; **immutati resteranno tutti i problemi riscontrati dai cittadini residenti in aree limitrofe al porto;**
- f) Per queste motivazioni si ritiene ormai chiuso un ciclo, mentre sarebbe più conveniente dedicare la Marittima a usi più qualificati (es.: per yacht di grandi dimensioni), pur rimanendo i servizi alle navi “compatibili”, con motori spenti agli ormeggi, previa elettrificazione delle banchine (*cold ironing*).

Per quanto riguarda l'uso promiscuo del canale Malamocco nel tratto di circa 15 km fino all'ipotizzata deviazione a sud dell'isola delle Tresse, la **Municipalità di Venezia** condivide le osservazioni espresse dall'Autorità Portuale nel 2012 in merito al P.A.T., nonché dal suo presidente in alcuni interventi pubblici:

- Il traffico crocieristico, per sua tipicità concentrato in specifici picchi orari, comporta una riduzione del traffico merci, considerato che già transitano per lo stesso “imbuto” oltre 5000 navi l'anno, che dal 2015 si è aggiunto il servizio traghetti per il terminal di Fusina (Ro-Ro con potenzialità di 1200 navi p.a.) e inoltre che è previsto un ulteriore incremento di traffico di navi/chiatte (*“mama-vessels”*) quando entrerà in funzione il Terminal Plurimodale *off shore*, voluto per l'estromissione dei traffici petroliferi, ma anche per sviluppare le attività commerciali;
- Obbligo del senso unico alternato nei canali- (Rif.to Ord.175/2009 C.P.Venezia);
- Priorità di transito alle navi passeggeri, riservata dalle leggi e ordinanze;
- Rispetto della minima distanza di un miglio fra navi passeggeri, quando navigano nello stesso senso di marcia;
- Esigenze di attesa della marea favorevole e/o limitazioni di navigazione notturna per il traffico commerciale producono situazioni di congestione, soprattutto nella fascia mattutina;
- L'accettazione del traffico crocieristico nello stesso canale comporta una inevitabile perdita di competitività del settore mercantile;
- Verrà tolta la facoltà (oggi esclusiva) ai crocieristi di ammirare Piazza San Marco dai ponti delle navi; essi, in luogo di questa vedranno invece un sito di stoccaggio di fanghi e altri ruderi industriali;
- Aumento degli oneri di navigazione per l'uso di rimorchiatori, obbligatorio per guidare le navi da crociera; (rispetto alla distanza percorsa attualmente, il percorso si triplica a 21 km.)

Al riguardo, particolarmente importante e significativo risulta il giudizio della Commissione Tecnica VIA e VAS (Ministero dell'Ambiente-Parere 1735-6.3.2015 sul “Progetto terminal crociera a Porto Marghera”) in merito all'utilizzo di un canale unico: ***“Un ulteriore incremento del traffico navale comporterebbe notevoli problemi di sicurezza della navigazione, nonché la probabile esigenza di un allargamento del canale (...), cosa questa da ritenere NON SOSTENIBILE DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE considerati i notevoli danni già arrecati alla morfologia della laguna centrale a distanza di 40 anni dalla sua realizzazione, come ormai riconosciuto da innumerevoli ed autorevoli studi e pubblicazioni scientifiche sull'argomento”*** (estratto da pagina 21/33).

Nelle pagine successive invece (22 e 23) la stessa Commissione esprime un giudizio molto critico nell'eventualità di scavare un canale by-pass a est delle Tresse, fra il Canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele III, previsto dal proponente nella terza fase: ***“...non è ambientalmente sostenibile in quanto la notevole depressione idraulica generata dal passaggio di tale tipologia di imbarcazioni (e non tanto dalle onde superficiali) comporta una potenziale erosione dei sedimenti della laguna, determinando così degli effetti negativi apprezzabili al relativo equilibrio idrodinamico e, in definitiva, alla naturale morfologia già di per sé notevolmente compromessa”***. **(Allegato 7- composto di 4 pagine)**.

Il Consiglio della Municipalità rileva che:

Ovvviare ai problemi di sicurezza e funzionalità comporterebbe allargare del doppio il canale Malamocco/Marghera, allargare e scavare il Canale Vittorio Emanuele III (interrato ormai da decenni), nonché scavare più di un bacino di evoluzione a causa delle curve presenti, scavare un by-pass di raccordo in un' area che pare contenga sedimenti fra i più inquinati della Laguna, con alti valori di tossicità per concentrazioni di inquinanti organici e inorganici (in Classe C ed oltre), ciò valga per richiamare l'attenzione sui costi di conferimento fanghi, in conformità al “Protocollo del 1993”; circa gli aspetti tecnico/scientifici la Municipalità di Venezia fa proprie le osservazioni di un insigne conoscitore della Laguna, sentito spesso in audizioni pubbliche: *“Quanto alle conseguenze pratiche dello scavo di un nuovo canale lagunare, al di là delle valutazioni teoriche che si possono formulare che di per se stesse indicano la difficoltà, per non dire l'impossibilità, di conciliare un tale tipo di intervento con la salvaguardia della morfo-dinamica lagunare, basti osservare gli esiti negativi prodotti dal Canale dei Petroli a danno di tutta la laguna centrale. Nei quarant'anni seguiti alla realizzazione dell'opera sono stati incrementati i processi erosivi dei fondali, si è favorito il loro appiattimento generalizzato, si è distrutta la loro originale articolazione di quota, che garantiva e alimentava i naturali processi di dispersione delle sostanze, con danni complessivi preoccupanti per il miglior funzionamento idraulico della laguna.*

Di qui, nella denegata ipotesi di procedere allo scavo di un nuovo grande canale navigabile, la necessità di inserire strutture morfo-dinamiche di neutralizzazione dei suoi effetti idro-dinamici e morfo-dinamici, ma soprattutto la necessità di garantire il mantenimento nel tempo di tali strutture con costanti interventi di manutenzione, dei quali non possono ignorarsi i costi.

Ricorda inoltre che:

Le Direttive Comunitarie in materia di protezione delle acque interne ci impongono che tutte le azioni per la tutela della Laguna siano coerenti con i contenuti della Direttiva.2000/60/CEE e con le Direttive Habitat naturali (92/43/CEE), onde evitare procedure di sanzioni per il nostro Stato.

Pertanto, il **Consiglio dichiara la propria totale e ferma contrarietà a qualsiasi progetto di escavo di nuovi canali e di altri interventi idraulici, quali la costruzione di arginature, dighe, scogliere, burghe e finte barene, in quanto opere tutte finalizzate esclusivamente all'entrata in Laguna di navi più grandi e non già al recupero morfologico della Laguna; tanto più che tali progetti contrastano con quel principio di notevole rilevanza, sancito nel 2012 dal Consiglio Comunale con l'art. 35bis del P.A.T. “Il Comune di Venezia assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la Città storica e col contesto lagunare”;** **(Allegato 8: Estratto)**

Fatte queste valutazioni, lo scenario che si presenta indica una *“via alternativa”* quasi obbligata: mantenere alla Marittima di Venezia solo attività compatibili e ricorrere **all'esterno** per ospitare navi over 40.000 tonn. di stazza; **non** in mare aperto (come per il porto commerciale off-shore), **non** in comuni limitrofi (Cavallino-Chioggia), ma **entro** i confini del Comune di Venezia, in Bocca di Porto di Lido, nelle acque demaniali appena superate le barriere del Mo.S.E.

Questo nuovo terminal crocieristico potrebbe essere realizzato in perfetta compatibilità con le Leggi Speciali ed in ossequio alle condizioni di **gradualità, reversibilità e flessibilità**; rappresenterebbe inoltre una soluzione di **lungo periodo**, realizzabile nel **breve periodo**, con indubbi vantaggi - rispetto a soluzioni interne - per l'eliminazione di tutti i costi di

mantenimento nel tempo della navigabilità di vecchi e nuovi canali e per la riduzione dei costi di assistenza con rimorchiatori e di pilotaggio. Tutto ciò porterebbe certamente beneficio all'ecosistema lagunare accertato che, a seconda della marea e del dislocamento delle navi crociera, nei canali marittimi interni spesso appaiono intensi fenomeni di torbidità delle acque, con sospensioni e migrazioni di contaminanti e perdita di sedimenti in mare.

I collegamenti con la nuova stazione degli addetti ai lavori e dei turisti potrebbero essere assicurati da motonavi moderne, con carene studiate per ridurre il moto ondoso, con propulsione ad energia solare (capienza fra 1200/1500 pax), tali da soddisfare appieno le necessità di imbarco e sbarco dei passeggeri e far ammirare loro pure San Marco, via Canale della Giudecca.

Merita inoltre ricordare che nel marzo 2013, le associazioni ambientaliste veneziane hanno raccolto e consegnato alle autorità (al Sindaco con prot.11638-8.3.2013), una petizione popolare di 12.565 firme, che chiedeva l'estromissione dalla Laguna delle navi incompatibili col benessere cittadino e col recupero morfologico, (di cui 10.051 raccolte in Città e 2514 on line); mentre, a tutto il 16.9.2015 risultano raccolte 124.298 firme per il Governo italiano tramite AVAAZ Petition, **volontà popolare della quale, a nostro parere, si deve tener conto.**

Infine

LA MUNICIPALITA' DI VENEZIA, MURANO e BURANO

al pari dell'Amministrazione Comunale, è la principale interessata al mantenimento dell'attività crocieristica a Venezia, alla conservazione dei livelli occupazionali nel settore crocieristico come in quello commerciale/industriale, ma ritiene imprescindibile difendere anche la salute dei cittadini e l'ambiente e, poiché le decisioni che si stanno per prendere avranno ripercussioni irreversibili sui destini della Città d'acqua e sulla conservazione della Laguna veneta,

invita

il Sindaco e la Giunta Comunale a essere più lungimiranti, a voler riconsiderare con più obiettività anche le recenti prese di posizione e a voler promuovere un "atto di indirizzo di Giunta" che dichiari l'interesse pubblico a soluzioni - salvo approvazione della Commissione VIA - che consentano il superamento dell'attuale insostenibile situazione, il più rapidamente possibile.

Invita

altresì il Sindaco e la Giunta Comunale a voler promuovere, in tempi brevi e ricorrendo a competenze interne all'Amministrazione, studi di approfondimento onde verificare le incidenze sull'occupazione, nell'evenienza di un secondo terminal crocieristico fuori Laguna.

Per il **Gruppo Consiliare del Partito Democratico:**

Roberto Vianello, Ballarin Tiziano, Stefania Bertelli, Renzo Busetto, Valeria Finocchi, Elena Grimaldo, Tommaso Marotta, Matteo Regazzo, Paolo Sambo, Valentina Serena, Riccardo Stellon, Cecilia Tonon, Simona Vio:

Per il **Gruppo Consiliare di 2020VE:** Anna Messinis, Yaser Odeh

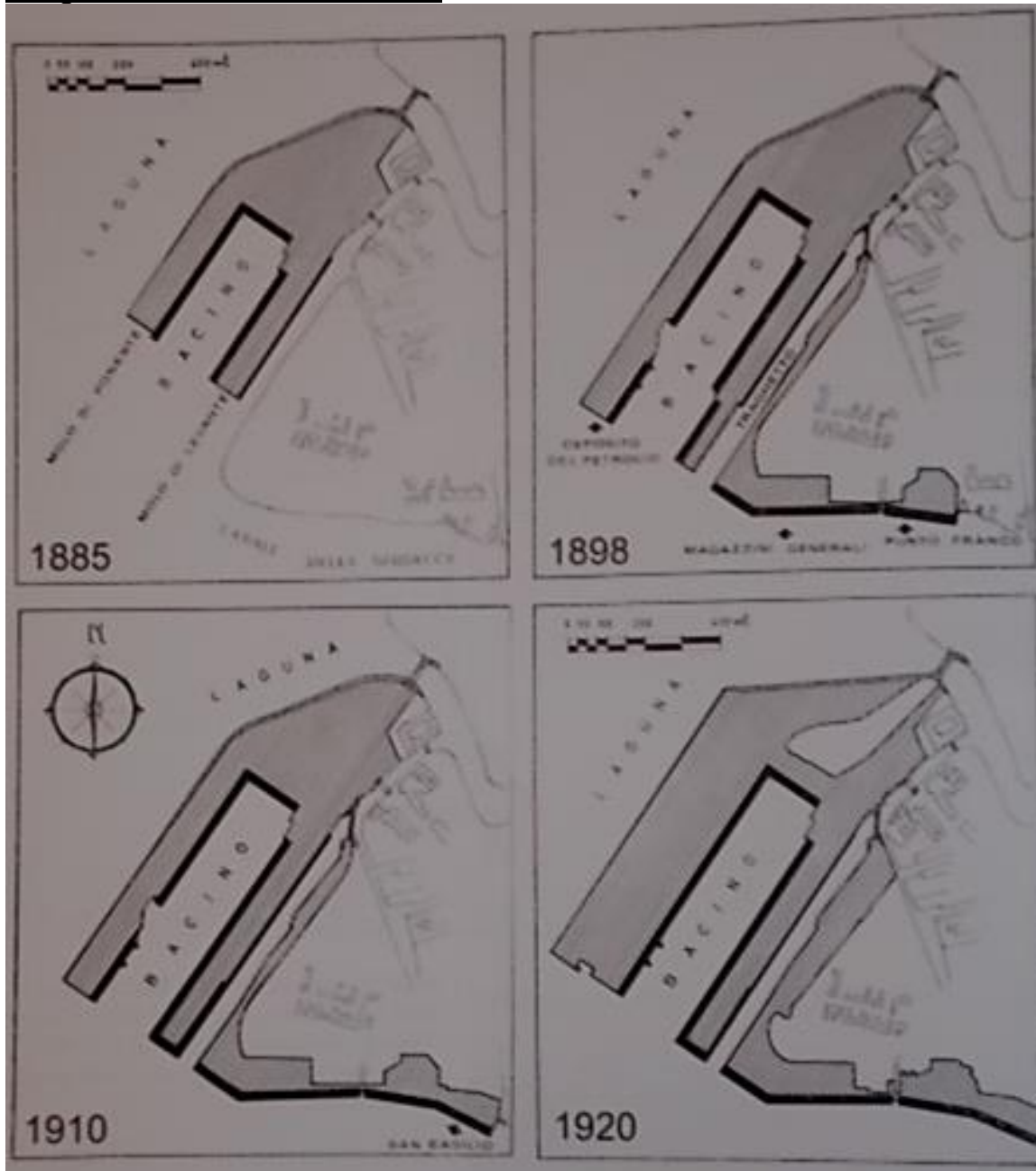
Per il **Gruppo Consiliare di Venezia Bene Comune:** Alessandra Bertotto, Gabriele Piasentini.

Gli Allegati da 1 a 8 si compongono di 18 pagine e costituiscono parte integrante della Mozione:

“Sì alla salvaguardia della Laguna-*Prospettive della crocieristica a Venezia* “

Allegato 1 - La Sentenza 877 del 29 luglio 2015 è riportata in coda, da pag.14 a pag.22.

Allegato 2 - Evoluzione della Marittima



Tratto da "L'evoluzione morfologica della Laguna-mappe storiche" Luigi D'Alpaos-marzo 2010-Ediz. Comune di Venezia
Pag.62

Allegato 3

Estratto ordinanza 23 del 2012



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO VENEZIA

Ordinanza n. 23/12

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Venezia

VISTO il “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con la propria Ordinanza n. 175/09 in data 28 dicembre 2009 e successive modificazioni ed integrazioni;

ART. 33 ter – Limitazioni specifiche per gli ormeggi 107, 108, 109, 18 e 19 in bacino della Marittima

Per le navi di lunghezza superiore a 300 metri l'arrivo e la partenza sono consentiti a condizione che agli accosti 110, 112 e 113 ovvero 20, 21 e 22 siano sgombro da navi.

Per poter accedere e o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 ovvero 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

Per accedere o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 18,19, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

Per poter accedere e/o partire dagli ormeggi 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 107, 108 ,109 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

Allegato 4

Servizio Pubblico -- Linee navigazione interna lagunare

Servizio pubblico per Linee di Navigazione interna lagunare	Corse giornaliere	<u>Corse diurne</u> , concomitanti con orario transito di navi	Capienza passeggeri (teorica), ogni corsa A+R
Linea 17 - Ferry Lido-Tronchetto (ACTV)	52	32	100 autoveicoli + passeggeri
Linea 2 - Canal Grande/Tronchetto/Giudecca San Marco e viceversa (ACTV)	169	135	230 pax
Totale	221 (100%) =====	167 (75,6%) =====	
Transito vicino al percorso delle navi: Linea 16 - Zattere-Fusina (Alilaguna)	30		150 pax

Allegato 5

Rotte delle navi e servizio pubblico



Allegato 6

Il livello del mare nel V Rapporto IPCC

Cosa sta accadendo al livello del mare? Questa è stata forse la questione più controversa nel IV rapporto IPCC del 2007. Il nuovo rapporto del Gruppo Intergovernativo sui Cambiamenti Climatici è stato pubblicato da poco, e qui vorrei discutere quello l'IPCC ha da dire sul livello dei mari.

Entriamo nel vivo della questione con il seguente grafico che ben riassume le principali conclusioni circa del livello del mare passato e futuro: (1) il livello globale del mare è in aumento, (2) questo aumento sta accelerando sin dal periodo pre-industriale e (3) accelererà ulteriormente in questo secolo. Le proiezioni per il futuro sono molto più significative e più credibili di quelle del 4° rapporto, ma probabilmente ancora un po' conservative, come vedremo in dettaglio più avanti. Per le elevate emissioni l'IPCC ora prevede un aumento globale di 52-98 cm entro il 2100, che minaccerebbe la sopravvivenza delle città costiere e intere nazioni insulari. Ma anche con la riduzione delle emissioni aggressive, è comunque previsto un incremento di 28-61 cm. Anche in questo scenario molto ottimista potremmo assistere ad oltre mezzo metro di innalzamento del livello del mare, con gravi ripercussioni su molte zone costiere, tra cui l'erosione costiera e un rischio notevolmente aumentato di inondazioni.

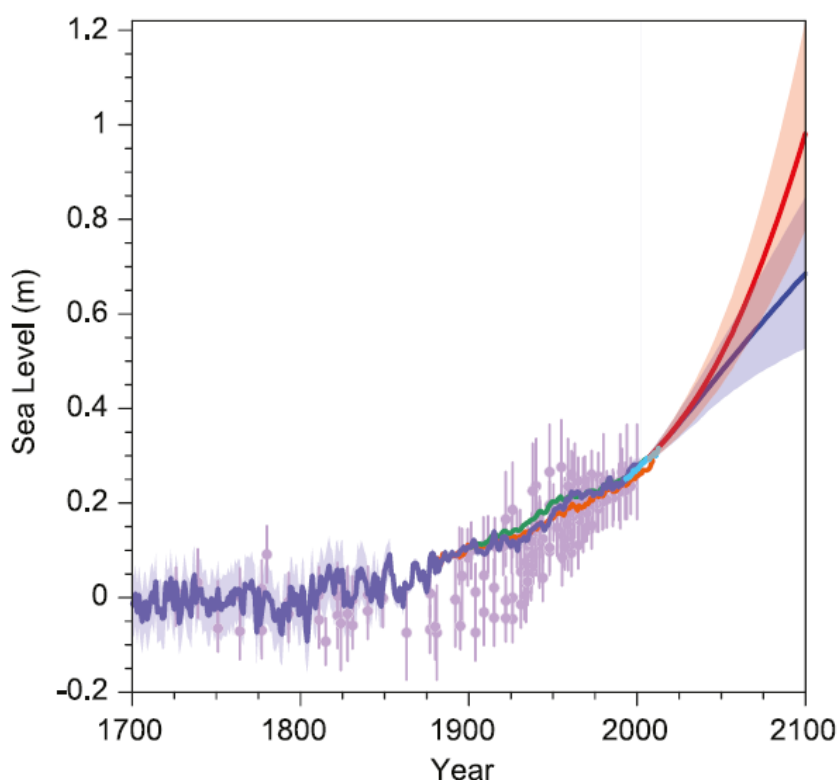


Fig. 1. Aumento del livello del mare passato e futuro. Per il passato, i dati proxy sono mostrati in viola chiaro e dati mareografici in blu. Per il futuro, sono riportate le proiezioni IPCC per le emissioni molto elevate (rosso, scenario RCP8.5) ed emissioni molto basse (blu, scenario RCP2.6). Fonte : IPCC AR5 fig. 13.27.

See more at: <http://www.climalteranti.it/2013/12/16/il-livello-del-mare-nel-v-rapporto-ipcc/#sthash.EUOiSyDm.dpuf>

Allegato 7

Estratto dal Progetto :

NUOVO PORTO PASSEGGERI A PORTO MARGHERA –

Relazione descrittiva (Ottobre 2014) PAG 51

6.1 Compatibilità e ridotto impatto ambientale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e morfodinamico della Laguna

Il progetto prevede quattro fasi attuative:

- a) Uno o due attracchi provvisori per una/due navi nella parte terminale del canale Vittorio Emanuele, che eliminerebbe il 20/40% dei passaggi nel canale della Giudecca;
- b) La realizzazione del banchinamento, degli attracchi e dei supporti a terra per due navi, lungo il canale industriale Nord, che eliminerebbero un ulteriore 40% dei passaggi;
- c) La realizzazione del banchinamento, degli attracchi e dei supporti a terra per ulteriori due navi, lungo il canale industriale Nord, che eliminerebbe la totalità dei passaggi;
- d) La realizzazione di un ulteriore attracco e dei supporti a terra per una nave nel canale Brentella.

Complessivamente, a realizzazione ultimata, la nuova Stazione Marittima potrebbe ospitare cinque navi più due navi in attracchi non direttamente collegati alle strutture a terra.

Le prime due fasi, che eliminerebbero il 60/80% dei passaggi lungo il canale della Giudecca, hanno un impatto zero in quanto non si prevedono interventi sui canali, se non la realizzazione di banchine portuali in aree precedentemente occupate da attività produttive.

La seconda e la terza fase potrebbero prevedere la realizzazione di un canale di by pass a ridosso dell'isola della Trezze, qualora ci fosse una incompatibilità tra i traffici turistici e quelli commerciali e si dovesse aumentare la capacità di transito lungo i canali portuali.

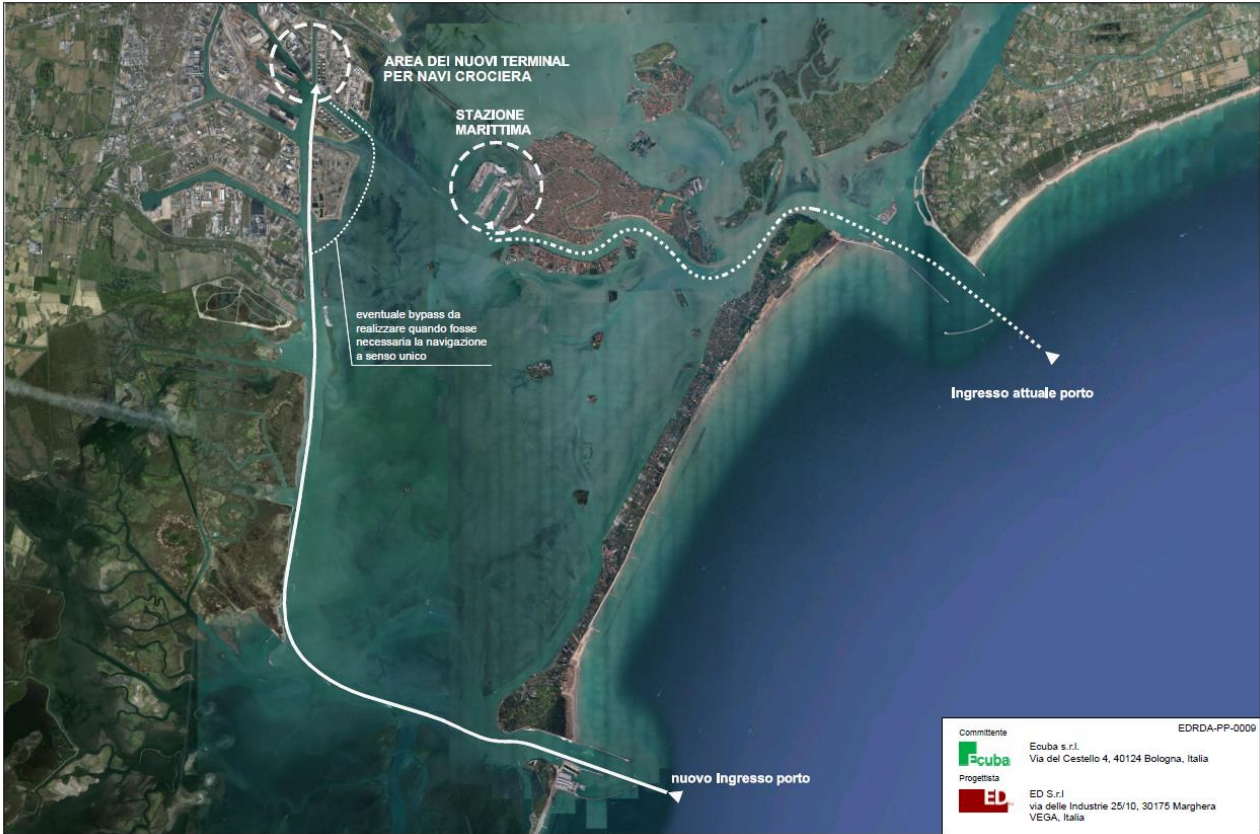
In questo caso andrebbe valutato l'impatto della realizzazione di un canale largo 120 metri, profondo 10,50 metri e lungo circa 3 chilometri (meno della metà dello scavo del canale Contorta previsto dall'Autorità Portuale).

In ogni caso il by pass non inciderebbe sull'attuale assetto idraulico dei canali lagunari perché si tratterebbe di una rimodellazione della parte terminale del canale Malamocco/Marghera.

Infine non vi sarebbe nessun impatto visuale sullo *sky-line* lagunare, che altre soluzioni presentano, in quanto la nuova Stazione si troverebbe all'interno di Porto Marghera, in un'area già caratterizzata dal paesaggio industriale.

			Comitente EDRPA-PP-0046 Progettista ED S.r.l. via delle Industrie 25/10, 30175 Marghera VEGA, Italia
NUOVO PORTO PASSEGGERI A PORTO MARGHERA - VENEZIA	NUOVE OPERE DI BANCHINA E DI CONTERMINAZIONE DELLA SPONDA	PROGETTO PRELIMINARE MARZO 2014	PROGETTO - ASSETTO FUTURO DELLA NAVIGAZIONE - NUOVO CANALE BY PASS AD EST DELL'ISOLA DELLE TRESE POSTO FRA CANALE VITTORIO EMANUELE E CANALE DEI PETROLI

COROGRAFIA NUOVO PERCORSO DI ACCESSO AL PORTO ELABORATO EDRDA-PP-0009 (ottobre 2014)



NUOVO PORTO PASSEGGERI A PORTO MARGHERA - VENEZIA	NUOVE OPERE DI BANCHINA E DI CONTERMINAZIONE DELLA SPONDA	PROGETTO PRELIMINARE MARZO 2014	COROGRAFIA NUOVO PERCORSO DI ACCESSO AL PORTO
---	---	---------------------------------	---

PARERE DI SCOPING DELLA COMMISSIONE TECNICA V I A MINISTERO AMBIENTE - 6 MARZO 2015

Pagg. 22 e 23 di 33 in totale

3. Aspetti Ambientali

Dallo Stato *Ante Operam* delle Componenti Ambientali in estrema sintesi possono evidenziarsi le seguenti peculiarità.

3.1. Dragaggi

- 3.1.1. L'ipotesi (vista l'attuale congestione del traffico navale da ritenersi molto probabile) di **dover realizzare il Canale di By-Pass** dell'Isola delle Trezze (quest'ultima sito di stoccaggio di sedimenti dragati dai canali lagunari entro colonna B secondo Protocollo fanghi '93) lungo circa 3 km al fine di **collegare il Canale Vittorio Emanuele III con il Canale dei Petroli**, evidenzia dei possibili effetti negativi sull'ambiente in quanto, l'asportazione di circa 3 ML di m3 di velme e barene comporterebbe un notevole cambiamento dell'equilibrio idrodinamico della Laguna Centrale e quindi un'ulteriore trasformazione (ormai da anni già in atto) della stessa in un mero braccio di mare, con conseguente perdita di migliaia di ettari di habitat naturale e ricchezza di biodiversità.
- 3.1.2. Andranno comunque attentamente stimati i volumi di materiale eventualmente da dragare che, alla luce della profondità necessaria, potrebbero risultare superiori ai 3 milioni di m3 stimati. Per questo ipotetico intervento dovranno essere predisposti degli elaborati grafici di dettaglio (planimetrie, sezioni, particolari, ecc.) assieme alle opportune Relazioni Tecniche relative alle fasi di tutte le operazioni di scavo dei materiali, in modo tale da avere l'esatta definizione, sia della quantità di materiale che della sua localizzazione/dimora temporanea.
- 3.1.3. L'eventuale caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere eseguita così come prevede la normativa di riferimento e relativi manuali di riferimento (ISPRA). I risultati sugli esami dei sedimenti saranno comparati con quelli previsti nei limiti del Protocollo d'Intesa dell'8 Aprile 1993 (*art. 4, comma 6, Legge 360/1991*) e dovranno essere opportunamente certificati da un laboratorio accreditato istituzionale (non privato). Luoghi e tempi del deposito temporaneo del materiale scavato dovranno essere precisati con apposita documentazione e da delineare anche con quanto previsto nell'Accordo di Programma "*Moranzani*" del 31/03/2008.

3.2. Ambiente idrico lagunare e marino

- 3.2.1. Il transito delle navi da crociera, sia nel Canale dei Petroli che nell'eventuale Canale di By-Pass non è ambientalmente sostenibile in quanto, la notevole depressione idraulica generata dal passaggio di tale tipologia di imbarcazioni (e non tanto dalle onde superficiali) comporta una potenziale erosione dei

sedimenti della laguna, determinando così degli effetti negativi apprezzabili al relativo equilibrio idrodinamico e, in definitiva, alla naturale morfologia già di per sé notevolmente compromessa.

COMUNE DI VENEZIA

Art. 35bis



Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il P.A.T. 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, socio-economici, occupazionali 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.L.. 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.



CITTA' DI
VENEZIA

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

(31)

NORME TECNICHE

Allegato 1 (di cui sopra):

N. 00877/2015 REG.PROV.COLL.

N. 01896/2013 REG.RIC.

N. 00285/2014 REG.RIC.

N. 01618/2014 REG.RIC.

N. 01653/2014 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1896 del 2013, proposto da:

Comune di Venezia, in persona del rappresentante legale *pro tempore*, rappresentato e difeso per legge dagli avvocati Antonio Iannotta, Marzia Masetto e Giulio Gidoni, con domicilio in Venezia, S. Marco, 4091;

contro

Autorità Portuale di Venezia, in persona del rappresentante legale *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Stefano Zunarelli, Alberto Pullini e Jacopo Esposito, con domicilio eletto presso Jacopo Esposito in Venezia, Santa Marta Fabbricato, 13;
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Venezia Terminal Passeggeri s.p.a., in persona del rappresentante legale *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Francesco Maria Curato, Vittorio Domenichelli e Giuseppe Scuglia, con domicilio eletto presso Francesco M. Curato in Venezia, Piazzale Roma, 468/B;

sul ricorso numero di registro generale 285 del 2014, proposto da:

Comune di Venezia, in persona del rappresentante legale *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Marzia Masetto, Antonio Iannotta e Giulio Gidoni, con domicilio in Venezia, S. Marco, 4091;

contro

Capitaneria di Porto di Venezia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona dei rispettivi rappresentanti legali *pro tempore*, rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, domiciliata in Venezia, San Marco, 63; Autorità

Portuale di Venezia, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Jacopo Esposito, Stefano Zunarelli e Alberto Pullini, con domicilio eletto presso Jacopo Esposito in Venezia, Santa Marta Fabbriato, 13; Magistrato alle Acque; Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, domiciliata in Venezia, San Marco, 63;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Venezia Terminal Passeggeri s.p.a., in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Giuseppe Scuglia, Francesco Maria Curato e Vittorio Domenichelli, con domicilio eletto presso Francesco M. Curato in Venezia, Piazzale Roma, 468/B;

sul ricorso numero di registro generale 1618 del 2014, proposto da:

Associazione Ambienteveneziana - per la Tutela della Laguna e dell'Entroterra di Venezia, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentato e difeso dall'avvocato Paolo Seno, con domicilio eletto presso Paolo Seno in Mestre, Via Giosuè Carducci 45;

contro

Autorità Portuale di Venezia, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Jacopo Esposito, Stefano Zunarelli e Alberto Pullini, con domicilio eletto presso Jacopo Esposito in Venezia, Santa Marta Fabbriato, 13;

sul ricorso numero di registro generale 1653 del 2014, proposto da:

Comune di Venezia, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Maurizio Ballarin, Nicoletta Ongaro, Marzia Masetto e Antonio Iannotta, con domicilio in Venezia, S. Marco, 4091;

contro

Autorità Portuale, in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Jacopo Esposito, Stefano Zunarelli e Alberto Pullini, con domicilio eletto presso Jacopo Esposito in Venezia, Santa Marta Fabbriato, 13; Presidenza del Consiglio dei Ministri, Capitaneria di Porto di Venezia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in persona dei rispettivi rappresentanti legali pro tempore, rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, domiciliata in Venezia, San Marco, 63;

nei confronti di

Venezia Terminale Passeggeri s.p.a., in persona del rappresentante legale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Vittorio Domenichelli, Giuseppe Scuglia e Francesco Maria Curato, con domicilio eletto presso Francesco M. Curato in Venezia, Piazzale Roma, 468/B;

per l'annullamento

quanto al ricorso n. 1896 del 2013:

della delibera n. 11 del 26.9.2013 con cui il Comitato Portuale ha deciso lo scavo del Canale "Contorta - S. Angelo" in quanto ritenuto come l'unico studio al momento completo ed esaustivo disponibile, idoneo a limitare le interferenze tra il traffico passeggeri quello commerciale e a consentire l'accesso al porto crocieristico senza transitare per l'area industriale di Marghera, oltre che la soluzione applicativa ideale del decreto n. 79/12; nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto.

quanto al ricorso n. 285 del 2014:

- del decreto della Capitaneria di Porto di Venezia - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 472 del 5.12.2013 di applicazione del decreto interministeriale n. 79 del 2.3.2012. Individuazione delle vie di accesso alla Stazione marittima del Porto di Venezia alternative a quelle vietate alle navi di stazza lorda superiore a 40.000 GT; nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto.

quanto al ricorso n. 1618 del 2014:

- del decreto presidenziale dell'Autorità Portuale resistente n. 1697 del 12.8.2014 con il quale è stata disposta l'approvazione del progetto preliminare di adeguamento via acqua di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo - rev Luglio 2014 con gli elaborati indicati e con il quale è stato dato mandato alla segreteria tecnica dell'Autorità di: a. aggiornare il Piano Triennale delle Opere pubbliche e relativo Elenco Annuale anche ai fini della richiesta di finanziamento; b. predisporre tutti gli atti e documenti necessari per avviare l'iter autorizzativo di cui all'art. 1 presso gli organi competenti; nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto.

quanto al ricorso n. 1653 del 2014:

- del decreto presidenziale dell'Autorità Portuale resistente n. 1697 del 12.8.2014 con il quale è stata disposta l'approvazione del progetto preliminare di adeguamento via acqua di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo - rev Luglio 2014 con gli elaborati indicati e con il quale è stato dato mandato alla segreteria tecnica dell'Autorità medesima di: a. aggiornare il Piano Triennale delle Opere pubbliche e relativo Elenco Annuale anche ai fini della richiesta di finanziamento; b. predisporre tutti gli atti e documenti necessari per avviare l'iter autorizzativo di cui all'art. 1 presso gli organi competenti; nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto.

Visti i ricorsi e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio dell'Autorità Portuale di Venezia, della Capitaneria di Porto di Venezia, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e di Venezia Terminale Passeggeri s.p.a.;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 20 maggio 2015 il dott. Enrico Mattei e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con atti di ricorso (nn.rr. gg. 1896/13, 285/14, 1618/14 e 1653/14) tutti ritualmente notificati, il Comune di Venezia e Associazione Ambienteveneziana - per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia, hanno adito l'intestato Tribunale per chiedere l'annullamento degli atti, meglio in epigrafe riportati, preordinati alla realizzazione della via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia mediante adeguamento delle attuali dimensioni del canale Contorta Sant'Angelo, individuato a tal fine in quanto unica via di accesso, tra le varie soluzioni ipotizzate, in relazione alla quale risulterebbe essere stato effettuato uno studio completo ed esaustivo, *"idoneo a limitare le interferenze tra il traffico passeggeri e quello commerciale e a consentire l'accesso al porto crocieristico senza transitare per l'area industriale di Marghera"* (cfr. delibera Comitato Portuale n. 11/2013).

La vicenda in esame si collega dunque storicamente e logicamente, alla pregressa fase contenziosa conclusasi con l'annullamento giurisdizionale dell'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia n. 153/2013, recante vincoli alla navigazione nel canale della Giudecca e nel canale di San Marco per navi di particolare stazza, in quanto assunta senza attendere, come prescritto dall'art 3 del decreto interministeriale n. 79 del 2012 (c.d. Clini - Passera), la messa a disposizione una via alternativa da adibire al passaggio delle navi da crociera.

Via alternativa di navigazione frattempo individuata dai provvedimenti in contestazione nel canale Contorta Sant'Angelo, richiedente però a tal scopo importanti interventi di adeguamento della sua attuale portata, che ad avviso degli enti ricorrenti andrebbero a compromettere irreversibilmente il delicato equilibrio lagunare.

Equilibrio peraltro già visibilmente alterato dalla realizzazione negli anni Sessanta del secolo trascorso del Canale dei Petroli, colpevole di aver innescato, a causa della conseguente alterazione delle correnti marine, un inarrestabile fenomeno di erosione e di fuoriuscita dei sedimenti dalla laguna di Venezia, la quale si starebbe trasformando, col passare degli anni, in un vero e proprio braccio di mare.

Con il primo dei ricorsi in epigrafe (n.r.g. 1896/13), il Comune di Venezia ha impugnato la delibera del Comitato Portuale n. 11/2013, recante *"Conseguenze applicative del D.M. 79 del 02.03.2012"*, con la quale è stata assunta la decisione di procedere ai lavori di adeguamento del Canale Contorta Sant'Angelo.

Nel merito, il gravame è stato affidato ai seguenti motivi:

I. Violazione di legge. Violazione del Piano Portuale. Violazione della strumentazione urbanistica comunale vigente. Violazione del Piano di assetto territoriale adottato. Violazione del P.A.L.A.V. Violazione dell'art. 117 della Costituzione. Violazione della legge n. 84 del 1994.

La delibera del Comitato Portuale n. 11/2013 sarebbe illegittima perché l'opera ivi prevista non sarebbe stata inserita nel piano regolatore portuale e negli strumenti urbanistici comunali.

Sotto altro profilo, la delibera in questione si porrebbe in contrasto con l'art. 5, comma 9, della legge n. 84/1994 *"Riordino della legislazione in materia portuale"*, in quanto l'opera in questione non risulta inserita nel piano triennale dell'Autorità Portuale, né risulta essere stata individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale opera infrastrutturale da realizzare.

II. Violazione di legge: falsa applicazione del decreto interministeriale n. 79/2012 "Clini – Passera". Eccesso di potere. Travisamento dei fatti. Carenza di istruttoria. Carenza di motivazione. Violazione della legislazione speciale per Venezia, in particolare della legge n. 171/73.

La decisione di procedere ai lavori di adeguamento del canale Contorta Sant'Angelo contrasterebbe con le previsioni del decreto interministeriale n. 79/2012, nella parte in cui dispone che l'operatività del divieto di transito di tali imbarcazioni nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca sia condizionato all'individuazione *"di vie di navigazione praticabili"* garantendo al contempo *"il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare"* e non anche alla creazione di una nuova via d'acqua di grande impatto ambientale, tenuto peraltro conto delle abnormi dimensioni, rispetto alle attuali, che il canale in questione dovrà possedere al fine di consentire il passaggio in sicurezza delle navi da crociera.

Sotto altro profilo, l'avversata delibera del Comitato Portuale sarebbe viziata per difetto d'istruttoria perché adottata in via unilaterale dall'Autorità Portuale senza alcun confronto con gli altri enti interessati, in particolare il Comune di Venezia.

Da ultimo, detta delibera sarebbe illegittima perché adottata in contrasto con le prescrizioni dettate dalla legislazione speciale per Venezia di cui all'art. 1 della legge n. 171/73, a tenore del quale *"la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale. La repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente e della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico (...). Al perseguimento delle predette finalità concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo stato, la regione, e gli enti locali"*.

Con il secondo atto di ricorso (n.r.g. 285/14), l'Amministrazione comunale ha impugnato il decreto della Capitaneria di Porto di Venezia – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 472 del 5 dicembre 2013, recante *"Applicazione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012. Individuazione delle vie di accesso alla Stazione marittima del Porto di Venezia alternative a quelle vietate alle navi di stazza lorda superiore a 40.000 GT"*.

In punto di diritto, il gravame è stato affidato ai seguenti motivi:

I. Incompetenza della Capitaneria di Porto. Violazione di legge: violazione art. 1269 del regio decreto n. 327/42. Violazione dell'art. 4 della legge n. 366/63. Violazione della legislazione speciale per Venezia. Violazione della legge n. 798 del 1994. Falsa applicazione del decreto interministeriale n. 79/2012 "Clini – Passera".

Illegittimità derivata: illegittimità del decreto interministeriale n. 79/2012 "Clini – Passera" e del dispaccio 20.11.2013.

Il decreto della Capitaneria di Porto di Venezia n. 472/13 - con il quale, in pretesa applicazione del decreto interministeriale n. 79/12, è stato individuato il canale Contorta - Sant'Angelo *"quale via di navigazione praticabile alternativa a quelle vietate, alle navi di stazza lorda superiore alle 40.000 G.T., del Canale di San Marco e del Canale della Giudecca"*, in quanto avente *"caratteristiche tecnico – nautiche tali da garantire il necessario coefficiente di sicurezza e assicurare la compatibilità con le esigenze della navigazione commerciale nel porto di Venezia"* - sarebbe illegittimo in conseguenza dell'asserita incompetenza della Capitaneria a decidere in ordine alla realizzazione di una grande opera infrastrutturale, quale quella inerente lo scavo del canale in questione.

Detta decisione rientrerebbe, invero, nelle competenze e funzioni del Magistrato alle acque, conformemente a quanto previsto dall'art. 3 della legge n. 366 del 1963 - recante *"Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado"* - il quale recita testualmente che *"Al Magistrato alle acque spettano la sorveglianza sull'intera laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare. Tutti gli enti pubblici e privati, ivi compreso l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Venezia, dovranno ottenere, prima di eseguire escavi od opere di qualsiasi natura entro il perimetro lagunare, il nulla-osta del Magistrato alle acque"*.

Il vizio di competenza del provvedimento in contestazione, discenderebbe, inoltre, dal fatto che sarebbe stato emanato in pretesa esecuzione del dispaccio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 novembre 2013 e del decreto interministeriale *"Clini – Passera"*, nella parte in cui detti atti demandano alla Capitaneria di Porto *"l'individuazione della via alternativa praticabile"*

di accesso alla Marittima”, al fine di consentire al Ministero predetto di avviare “*il conseguente procedimento amministrativo per la sua spedita realizzazione*” (in tal senso, il dispaccio del 20 novembre 2013, nonché art. 3 delle disposizioni transitorie del decreto interministeriale n. 79/12).

II. *Violazione di legge: violazione della legislazione speciale per Venezia, in particolare della legge n. 171/73 e degli artt. 3 e 4 della legge n. 798 del 1994. Violazione del principio fondamentale di rango costituzionale della leale collaborazione tra enti. Eccesso di potere. Carenza di istruttoria. Carenza di motivazione. Contraddittorietà e perplessità della motivazione.*

Il decreto in questione sarebbe altresì illegittimo, perché adottato in elusione della normativa speciale di cui agli artt. 3 e 4 della legge n. 798/1984, nella parte in cui si prevede che la valutazione del progetto in contestazione andrebbe effettuata dal Comitato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in comparazione agli altri progetti alternativi e previo svolgimento di una effettiva proficua collaborazione tra tutti gli enti coinvolti.

III. *Violazione di legge. Violazione del Piano Portuale. Violazione della strumentazione urbanistica comunale vigente. Violazione del Piano di Assetto del territorio adottato. Violazione del P.A.L.A.V.. Violazione dell'art. 117 della Costituzione. Violazione della legge n. 84 del 1994 sotto altro profilo.*

L'opera di scavo del nuovo canale non risulterebbe prevista dagli strumenti urbanistici vigenti, ponendosi così in contrasto con la legge n. 84/1994, nella parte in cui prescrive inequivocabilmente che “*Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti*”.

Sotto altro profilo, l'illegittimità di detta opera discenderebbe dal suo mancato inserimento nel Piano Triennale dell'Autorità Portuale.

IV. *Violazione di legge: falsa applicazione del decreto interministeriale n. 79/2012 “Clini – Passera”. Eccesso di potere. Travisamento dei fatti. Carenza di istruttoria. Carenza di motivazione.*

Da ultimo, l'opera in questione contrasterebbe con le previsioni del decreto interministeriale n. 79/2012, nella parte in cui dispone che l'operatività del divieto di transito delle navi da crociera nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca è condizionata all'individuazione “*di vie di navigazione praticabili*” che garantiscano al contempo “*il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare*”, e non anche alla creazione di una nuova via d'acqua di grande impatto ambientale.

Con l'ultimo atto di ricorso (n.r.g. 1653/14), il Comune di Venezia ha impugnato il decreto dell'Autorità Portuale n. 1697 del 12.8.2014, con il quale è stata disposta l'approvazione del progetto preliminare di “*Adeguamento via acqua di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo - rev Luglio 2014*” e con il quale è stato dato mandato alla segreteria tecnica dell'Autorità medesima di: “*a. aggiornare il Piano Triennale delle Opere pubbliche e relativo Elenco Annuale anche ai fini della richiesta di finanziamento; b. predisporre tutti gli atti e documenti necessari per avviare l'iter autorizzativo di cui all'art. 1 presso gli organi competenti, ivi compresa la domanda da presentare ai sensi degli artt. 165 e 182 del Dlgs 163/2006 e s.m.i. per l'attuazione della procedura di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini dell'acquisizione del parere di competenza*”.

Nel merito il gravame è stato affidato ai seguenti motivi:

I. *Violazione di legge: violazione dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 c.d. legge obiettivo. Violazione degli artt. 161 e ss del d.lgs. n. 163 del 2006. Violazione della legislazione speciale per Venezia. eccesso di potere. travisamento dei fatti. Assenza di presupposti. Anomalia della procedura.*

Il progetto di ricalibratura del canale Contorta Sant'Angelo non sarebbe stato inserito nell'Allegato XI del programma infrastrutture strategiche di cui all'art. 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001.

II. *Violazione di legge. Violazione del Piano Portuale. Violazione della strumentazione urbanistica comunale vigente. Violazione del Piano di Assetto del territorio adottato. Violazione del P.A.L.A.V. Violazione degli artt. 117 e 118 della Costituzione. Eccesso di potere. Carenza dei presupposti. Sviamento.*

L'opera in questione si porrebbe in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, in quanto non contemplata in nessuno di questi.

III. *Violazione di legge. Incompetenza dell'Autorità marittima. Violazione dell'art. Carenza di istruttoria e di motivazione. Eccesso di potere.*

L'istruttoria svolta dalla Capitaneria di Porto di Venezia nell'ambito del procedimento di individuazione della via di accesso nella laguna di Venezia delle navi da crociera, sarebbe illegittima in conseguenza dell'asserita incompetenza della Capitaneria stessa ad attuare le disposizioni contenute nel decreto interministeriale n. 79/2012.

IV. *Violazione di legge. Violazione della legislazione speciale per Venezia. Violazione del principio costituzionale di cui all'art. 9 della Costituzione. Violazione della legge n. 77 del 2006. Carenza di presupposti e di istruttoria.*

Negli atti impugnati mancherebbe qualsivoglia riferimento alla necessaria salvaguardia della città di Venezia quale questione di preminente interesse nazionale, conformemente a quanto disposto dall'art. 1 della legge n. 171/1973, secondo cui *“La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico e artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socio – economica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della regione”*.

L'avverso decreto dell'Autorità Portuale n. 1697 del 12.8.2014 è stato altresì impugnato dall'Associazione Ambienteveneziana - per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia, la quale ha riproposto, nella sostanza, le medesime doglianze formulate dall'Amministrazione comunale.

Le intime Amministrazioni si sono costituite in giudizio per resistere ai suesposti atti di ricorso, contestando le censure *ex adverso* svolte e concludendo per il loro rigetto.

Sì è altresì costituita in giudizio, con atto di intervento *ad opponendum*, Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., concludendo anch'essa per il rigetto delle doglianze proposte avverso gli atti impugnati.

In vista dell'udienza di merito, le parti in causa hanno depositato memorie difensive con le quali insistono nelle rispettive posizioni.

Alla pubblica udienza del giorno 20 maggio 2015, le cause sono state trattenute in decisione.

DIRITTO

Con i ricorsi in epigrafe, si pone all'esame del Collegio la legittimità degli atti e dei provvedimenti preordinati alla realizzazione della via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia, mediante adeguamento delle attuali dimensioni del canale Contorta Sant'Angelo.

Tanto premesso in via preliminare, il Collegio dispone la riunione degli epigrafati ricorsi, stante l'evidente connessione oggettiva tra gli stessi, essendo tutti egualmente indirizzati all'annullamento di atti e provvedimenti inseriti nella medesima complessa procedura finalizzata alla messa in opera del progetto di ricalibratura del succitato canale.

Nel merito, i ricorsi così riuniti devono essere accolti con particolare riferimento alle rilevanti carenze riscontrabili sotto il profilo istruttorio.

Si premette al riguardo che la problematica in esame coinvolge vario ordine di considerazioni che attengono, non soltanto all'opera in se considerata, ma si estendono al tema generale degli equilibri dell'ambiente lagunare di Venezia ed alla loro salvaguardia ciò che comporta una analisi di tutte le componenti che ineriscono alla materia, prospettate in un'ottica di carattere unitario,

La vicenda relativa ai transiti turistici diretti al Porto di Venezia deve pertanto essere esaminata, non soltanto con riferimento alla soluzione come sopra individuata dall'Autorità Portuale, per la sua – o meno – intrinseca validità, ma anche in adeguati termini di compatibilità e sostenibilità generale delle opere da realizzare, in riferimento alle molteplici esigenze degli assetti lagunari e portuali; ciò che deve formare oggetto di valutazioni necessariamente preventive.

Occorre, in sintesi, disporre non soltanto di analisi tecniche di fattibilità di una determinata opera, ma anche di ogni altro elemento che riguardi i possibili risvolti penalizzanti a carico dell'ambiente e della vita portuale, nonché agli interessi economici e sociali strettamente connessi con l'attività crocieristica.

Non risulta, infatti, essere stata svolta, nell'ambito della complessa sequenza procedimentale preordinata all'individuazione della nuova via di passaggio delle navi da crociera nella laguna di Venezia, la disamina completa ed approfondita di tutte le soluzioni progettuali proposte in varie sedi e concorrenti per l'individuazione dell'ipotesi maggiormente idonea a contemperare tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti.

La scelta dell'Autorità Portuale è stata, infatti, essenzialmente concentrata sull'aprioristico presupposto che il contestato progetto di ricalibratura del canale Contorta Sant'Angelo rappresenterebbe, allo stato, *“l'unico studio al momento completo e d esaurivo disponibile, idoneo a limitare le interferenze tra il traffico passeggeri e quello commerciale, consentendo alle navi passeggeri di*

raggiungere il terminal marittima senza transitare per l'area industriale di Marghera" (cfr., in tal senso, l'impugnata delibera del Comitato Portuale n. 11 del 26 settembre 2013).

Il medesimo ordine di considerazioni, è stato peraltro svolto nel successivo decreto della Capitaneria di Porto n. 472 del 5 dicembre 2013, ove si legge che *"la proposta canale Contorta – sant'Angelo – elaborata dall'Autorità portuale sulla base del precedente studio di massima del Magistrato alle acque medesimo – per gli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione e alla gestione del traffico in laguna rappresenti l'unico studio al momento completo ed esaustivo disponibile"*, nonché nel decreto presidenziale dell'Autorità Portuale di Venezia n. 1697 del 12 agosto 2014, nella parte in cui rinvia *per relationem* al predetto decreto della Capitaneria di Porto.

Dal tenore letterale dei richiamati provvedimenti, appare pertanto evidente che l'individuazione del canale Contorta Sant'Angelo, quale unica via alternativa da utilizzare per l'accesso delle navi da crociera nella laguna di Venezia, è stata determinata senza alcuna effettiva comparazione con gli altri tragitti in astratto ipotizzabili, svolgendo peraltro un'analisi del tutto superficiale degli stessi e di cui vengono sommariamente evidenziati i soli aspetti allo stato negativi.

Ciò senza effettuare alcuna concreta valutazione in ordine alle possibili integrazioni progettuali che potrebbero avvalorare ipotesi attualmente non esaustivamente definite, con ogni dovuta puntualizzazione in ordine al raffronto costi benefici delle opere in questione, sia sul piano ambientale e logistico che su quello strettamente tecnico.

Né può giovare, in senso contrario, il rilievo che l'ipotesi Contorta - Sant'Angelo abbia ricevuto considerazioni tecniche di una qualche rilevanza presso varie sedi d'esame, in quanto non risulta, come detto, che sia mai intervenuto un adeguato studio comparativo con le altre soluzioni ipotizzabili (allo stato rimaste ancora in una fase di studio incompleta), anche riguardo alle esigenze turistiche ed agli altri interessi economici ed occupazionali portuali.

E' stata quindi privilegiata una soluzione progettuale aprioristicamente ipotizzata al di fuori di ogni adeguata ponderazione sul piano dei costi, dei tempi di realizzazione, nonché del minore impatto ambientale possibile sull'equilibrio lagunare, come peraltro specificatamente imposto dal decreto interministeriale n. 79/2012 (Clini – Passera), nella parte in cui richiede espressamente il perseguimento del *"massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare"*.

Nei termini dianzi descritti, le rilevate carenze istruttorie risultano ancor più evidenti se si considera il fatto che l'impugnato decreto dell'Autorità Portuale di Venezia n. 1679 del 12 agosto 2014, con il quale è stata disposta l'approvazione del progetto preliminare di ricalibratura del canale Contorta Sant'Angelo, è stato emanato senza una consapevole presa d'atto in relazione al negativo parere reso nella seduta del 27 settembre 2013, dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la quale, nel pronunciarsi in ordine alla compatibilità ambientale del contestato progetto di adeguamento del citato canale, ha rilevato che *"il progetto preliminare proposto dall'Autorità portuale di Venezia relativo a "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta - Sant'Angelo" risulta di particolare complessità progettuale, sia con riferimento ai significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio, sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari ad almeno quattro anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al DM 02/03/2012"*.

Alla stregua di quanto esposto, appare evidente – e tuttavia si ribadisce - che la scelta del canale Contorta - Sant'Angelo risponde a considerazioni aprioristicamente orientate a tale conclusione e sulla base di inadeguate valutazioni, non supportate dai necessari studi ed approfondimenti comparatistici.

L'Autorità Portuale ha inoltre sostenuto, nel provvedimento impugnato che l'individuazione del sito in contestazione costituirebbe competenza esclusiva di detta autorità, ed ha indicato a supporto le disposizioni di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale.

Rientra, senza alcun dubbio, nella riferita competenza la regolamentazione e la distribuzione delle risorse portuali, nonché la realizzazione di nuove opere a servizio delle esigenze della struttura, ma ciò non può comportare la apodittica riserva di esclusività in riferimento a opere di valenza non soltanto locale, ma di riflesso nazionale ed internazionale, in quanto, al riguardo, devono ritenersi necessari apporti che fuoriescono dalle logiche della organizzazione della sola vita portuale, anche considerato che non appare definito l'ambito stesso della portualità veneziana, dovendosi ritenere che una più ampia visione del problema vada ad incidere su altre realtà portuali inrenti alla Laguna Veneta che è ambito ben più ampio della stretta laguna della città di Venezia.

Ne deriva che ogni possibile intervento richieda apporti differenziati da parte delle numerose Autorità chiamate ad esprimersi in argomento, per il ché l'avvio di un procedimento imputabile ad una soltanto di esse, debba richiedere ogni opportuna concertazione preventiva, con tutti i settori di competenza, onde evitare che una scelta autonomamente effettuata, possa venire ad essere caducata, a distanza di tempo e nel corso dell'iter residuo, da successive valutazioni ostative provenienti da altri soggetti competenti in materia, con grave dispendio di tempi in un contesto che richiede particolare urgenza e speditezza.

Non ultima considerazione al proposito, va espressa nella circostanza che per un periodo indeterminato (quattro anni per la ipotesi di realizzazione del Canale Contorta) i transiti delle navi da crociera dovranno continuare ad utilizzare il Canale della Giudecca, sempre

in ottemperanza al D.M. Clini Passera che subordinava e tuttora subordina la operatività dei divieti ivi previsti alla effettiva disponibilità di vie di transito alternative.

Si vuole con ciò significare che l'individuazione del nuovo percorso, a causa del lacunoso iter di natura amministrativa da cui deriva, debba ancora trovare una coerente adesione delle maggiori Autorità competenti, e meno che mai possa intervenire senza una organica previa analisi dei rilievi provenienti dal Comune di Venezia, che peraltro è il principale interessato allo sviluppo del turismo, della portualità, dell'ambiente e di ogni altro fattore inerente il contesto assolutamente unico al mondo del territorio veneziano e delle aree connesse.

Considerato pertanto che, allo stato, nessuna delle ipotesi praticabili è idonea ad assolvere ai caratteri di urgenza stabiliti dal decreto interministeriale Clini - Passera e, pertanto, prima di determinare impegni, potenzialmente irreversibili, possa procedersi ad ogni ulteriore studio di fattibilità, anche in collaborazione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato e che non sembra opportuno che venga interessato al tema unicamente nella fase terminale dell'iter progettuale.

Sembra pertanto evidente, che allo stato della elaborazione della problematica, assolutamente superficiale, nemmeno sarebbe promuovibile l'avvio di un procedimento come sopra adottato per il nuovo Canale, che non dispone, negli orientamenti degli ambienti interessati, di alcuna base di condivisibilità, per il che, le ulteriori Autorità chiamate a dare seguito alla proposta nella sequenza di concertazione che la materia attende e che comporta autonome espressioni di pareri tecnici ed ambientali, di diversa natura e diversa imputazione.

Né può ritenersi che la natura di opera strategica, assegnata al caso in oggetto, possa costituire, per la peculiarità degli interessi in gioco, un pretesto per privilegiare una scelta di particolare importanza afferente a beni ritenuti "Patrimonio dell'Umanità".

Scelta maturata in un ambito assolutamente inadeguato alla portata di un problema che si pone alla attenzione della Comunità internazionale e non solo del contesto veneziano.

Sembra pertanto evidente che gli atti impugnati, lungi dal costituire momenti endoprocedimentali di un più ampio e complesso procedimento comparativo, rappresentano fase autonoma di un processo valutativo compiuto, che esaurisce i poteri istituzionali dell'Autorità Portuale e che pertanto comporta effetti propri, autonomi ed indipendenti che precludono in via di fatto lo studio comparativo, con adeguate ponderazioni, delle altre soluzioni progettuali rimaste allo stato in una fase ancora preparatoria.

Da qui l'interesse diretto ed attuale degli enti ricorrenti a veder caduca la scelta in contestazione, per quanto riguarda la sua adozione in se considerata, a prescindere dagli esiti ancora purtroppo lontani delle procedure satelliti riguardanti i progetti alternativi, i quali assumono particolare valenza, proprio alla luce di quanto già anticipato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che ha puntualmente espresso fondati dubbi circa la sostenibilità e fattibilità del progetto Contorta S'Antangelo, prospettando, al riguardo, critiche fin da ora potenzialmente ostative alla sua realizzazione.

Non intende il Collegio, per quanto sopra considerato, sovrapporsi alle scelte discrezionali delle Amministrazioni coinvolte nella problematica, ma ritiene di dover censurare gli atti impugnati, per gli evidenti vizi concettuali lamentati, quali carenza di istruttoria, erroneità dei presupposti, irragionevolezza e contrasto con i criteri di sana amministrazione.

Per le considerazioni che precedono, i ricorsi in esame devono essere accolti previo assorbimento delle altre doglianze proposte, stante il carattere preliminare ed assorbente dei vizi rilevati.

Tenuto conto della evidente complessità della fattispecie controversa, si rinviengono giustificati motivi per compensare integralmente, tra le parti in causa, le spese e gli onorari del giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto (Sezione Prima) definitivamente pronunciando sui ricorsi riuniti, come in epigrafe proposti, li accoglie ai sensi di cui in motivazione.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Venezia nella camera di consiglio del giorno 20 maggio 2015 con l'intervento dei magistrati:

Bruno Amoroso, Presidente

Alessio Falferi, Primo Referendario

Enrico Mattei, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 29/07/2015

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)