

Question Time

Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per sapere , premesso che

la vicenda "grandi navi" a Venezia rappresenta il classico esempio di come una chiara opportunità di sviluppo e crescita per la città possa trasformarsi invece in un elemento di crisi per le crescenti difficoltà incontrate nel cercare di coniugare tutela ambientale e paesaggistica con lo sviluppo del tessuto economico;

il Porto di Venezia in questi anni è riuscito a dare un forte impulso alla crocieristica che è diventata un polmone vitale per l'economia della città e dell'entroterra, non solo per il fatturato e i volumi occupazionali che determina direttamente, ma anche per le positive ricadute su tutto l'indotto;

le proteste promosse dai comitati "no grandi navi" meritano una risposta in termini di individuazione di soluzioni alternative all'attuale status quo, nella misura in cui si convenga che esso determina guasti e rischi non accettabili per l'ambiente, il paesaggio e la struttura stessa della città lagunare;

questa risposta non può però essere di certo la mera applicazione del Decreto Clini - Passera, perché questo determinerebbe la fine della crocieristica a Venezia, producendo un danno economico e sociale capace di minare il già precario futuro della città;

per coniugare l'obiettivo di allontanare il passaggio delle grandi navi dal cuore della città (Bacino San Marco) e da vie d'acqua sostanzialmente interne alla medesima (Canale della Giudecca) con la concreta possibilità di prosecuzione della crocieristica anche con le grandi navi sono state ad oggi proposte tre soluzioni di massima;

la prima (caldeggiata dall'Autorità Portuale di Venezia) prevede lo scavo del canale Contorta - dell'Angelo (4,8 km) che collegherebbe il bacino di Marittima con il canale dei Petroli ; la seconda (fatta propria dal Comune di Venezia) prevede il trasferimento del porto e delle navi passeggeri in un'area di Marghera ed infine la terza (avanzata dall'ex Sottosegretario ai Trasporti De Piccoli) che contempla la costruzione di un avamposto ("porto off shore") in bocca di porto di S. Nicolò;

nessuna delle precedenti soluzioni che, verosimilmente, saranno prese in considerazione in vista dell'incontro che si terrà presso il Ministero dei Trasporti il 25 luglio 2013, appare soddisfacente, alcune per questioni di impatto sull'ambiente lagunare, altre per gli elevatissimi costi di realizzazione o la sovrapposizione tra traffico merci e passeggeri nella bocca di porto degli Alberoni;

la soluzione che meglio potrebbe coniugare le esigenze di tutela ambientale e paesaggistica con quelle di tutela di adeguate prospettive per un'attività importantissima per l'economia dell'area, minimizzando i difetti e massimizzando i pregi che caratterizzano le altre soluzioni, sarebbe quella di mantenere l'accesso delle navi passeggeri dalla "bocca di porto" di S. Nicolò deviandone però il percorso sul canale dell'Orfano fino all'isola delle Grazie dove si tratterebbe di scavare un canale per appena 800 metri circa che, ad una ragionevole distanza di sicurezza (300/500 metri), segua il profilo sud della Giudecca, per immettersi sul canale Fasiol (attualmente di profondità di circa 2

metri) che sfocia naturalmente nel bacino di evoluzione di Marittima. In tutto, compresi i tratti di canali già esistenti (Orfano e Fasiol), il nuovo canale misurerebbe meno di 2 km;

questa soluzione oltre ad essere meno invasiva per l'ambiente lagunare risulterebbe decisamente meno costosa e di più rapida realizzazione, offrirebbe alla città la possibilità per alleggerire tutto il traffico acquatico davanti al bacino di S. Marco e lungo il canale della creando una sorta di "tangenziale lagunare" che, al tempo stesso, eviterebbe la sovrapposizione tra traffico merci e traffico passeggeri che invece si determina nelle soluzioni in cui viene contemplato anche per quest'ultimo l'accesso in Laguna dalla bocca di porto degli Alberoni;

inoltre mantenendo il porto passeggeri in Marittima, che con i suoi 9 nuovi terminal rappresenta sotto il profilo infrastrutturale, intermodale, e strategico la miglior risorsa della portualità passeggeri italiana e tra le più importanti nel Mediterraneo, sarebbe possibile destinare eventuali future risorse economiche, al miglioramento della qualità dell'aria attivando la fornitura di energia elettrica dalle banchine e imponendo lo stop ai motori delle navi ormeggiate;

se non ritenga, in vista del citato incontro del 25 luglio prossimo volto a individuare la possibile soluzione della questione del passaggio delle grandi navi a Venezia, di considerare soluzioni alternative a quelle sino ad oggi prospettate, in primis quella esposta in premessa, che unisce i pregi della semplicità realizzativa e della minimizzazione dell'impatto ambientale e dei costi, disponendo quindi gli opportuni approfondimenti tecnici e studi di fattibilità.