



COMITATO DI INDIRIZZO COORDINAMENTO E CONTROLLO

(ART. 4 - LEGGE 29.11.1984, N. 798)

IL COMITATO

VISTA la legge 16 aprile 1973, n. 171 con la quale la salvaguardia di Venezia e della laguna è stata dichiarata "questione di preminente interesse nazionale " e secondo la quale la Repubblica ne garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamenti atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione;

VISTO il decreto interministeriale 2 marzo 2012, n. 79, recante disposizioni per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale che, agli articoli 2 e 3, prevede l'adozione di misure di navigazione a salvaguardia della Laguna prescrivendo il divieto di transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri di stazza superiore alle 40.000 t, divieto da applicarsi a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate con provvedimento dell'Autorità Marittima;

VISTA la delibera del Consiglio Comunale di Venezia del 21 dicembre 2012, n. 104, che conferma quanto disposto nella relazione di Progetto del P.A.T. dove per l'ATO di Porto Marghera e' previsto "il consolidamento e il rafforzamento delle funzioni portuali, anche con la localizzazione di una nuova possibile offerta crocieristica";

VISTO l'articolo 1, comma 186, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità' 2013) che "al fine di consentire il finanziamento dell'avvio delle attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia " ha autorizzato il trasferimento all' Autorità portuale di Venezia di 5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 95 milioni di euro per l'anno 2015;

VISTO il progetto di sviluppo in altura del porto di Venezia approvato a marzo 2012 dal Comitato tecnico di Magistratura - Consiglio superiore dei lavori pubblici e sul cui progetto preliminare la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del decreto legislativo 163 del 2006, ha emesso il parere di compatibilità' ambientale positivo n. 1320 in data 2 agosto 2013;

VISTO il decreto della Capitaneria di Porto di Venezia del 5 dicembre 2013, n. 472 che individua nel canale Contorta Sant'Angelo, quale diramazione del Canale Malamocco - Marghera, la via

navigabile praticabile alternativa a quella vietata, del canale di San Marco e del canale della Giudecca alle navi di stazza lorda superiore alle 40.000 G.T.;

VISTA l'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia del 5 dicembre 2013, n. 153, recante "Ulteriori misure di mitigazione di rischio connesse al regime provvisorio di applicazione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012" che individua il numero massimo dei transiti di navi passeggeri di stazza lorda superiori alle 40.000 GT nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca per il 2014 e vieta il transito alle navi passeggeri di stazza lorda superiori alle 96.000 GT per il 2015;

VISTE le ordinanze del Tar Veneto n. 178 e 179 del 17 marzo 2013 che sospendono l'efficacia dell'ordinanza della Capitaneria di Porto del 5 dicembre 2013, n.153, ritenendo che la stessa non sia sostenuta da una adeguata attività istruttoria preliminare volta all'identificazione dei rischi connessi ai traffici nei canali in questione al fine di valutarne la razionalità e la congruenza delle misure limitative adottate;

VISTO l'ordine del giorno del Senato della Repubblica, in data 6 febbraio 2014, con il quale si impegna il Governo ad assicurare che tutte le soluzioni presentate siano preliminarmente e contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione ambientale, a prescindere dallo stato di avanzamento progettuale, con le normali modalità di cui alla normativa VIA e VAS, opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato e sentita la Commissione per la salvaguardia di Venezia;

VISTO il dispaccio n. 6726 del 18 febbraio 2014 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale la Capitaneria di Porto di Venezia è stata incaricata, d'intesa con il Magistrato alle Acque e con l'Autorità Portuale, di esaminare le ipotesi progettuali alternative presentate da soggetti pubblici e privati;

VISTA la nota della Capitaneria di Porto di Venezia del 20 marzo 2014, n. 7313, con la quale sono stati comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli esiti della valutazione comparativa delle ipotesi relative alla realizzazione della via navigabile alternativa al passaggio delle navi passeggeri nei canali di San Marco e Giudecca, effettuata d'intesa con il Magistrato delle acque di Venezia e con l'Autorità portuale di Venezia. ;

CONSIDERATO che dalla predetta valutazione comparativa risulta che le proposte pervenute possono essere ricondotte a due distinte tipologie : quelle che si riferiscono all'individuazione di vie navigabili alternative al canale di San Marco e Giudecca per raggiungere l'attuale Stazione Marittima o se attrezzata, Marghera– e quelle che si riferiscono alla realizzazione di siti alternativi dove prevedere la realizzazione di nuova offerta crocieristica in nuove stazioni marittime passeggeri o che consentano di sviluppare il traffico passeggeri in collegamento con l'attuale stazione marittima;

CONSIDERATO che dalla predetta valutazione comparativa effettuata dalla Capitaneria di porto, d'intesa con il Magistrato delle acque e l'Autorità portuale, emerge che le proposte esaminate presentano gradi di approfondimento progettuale molto differenti oltre che gradi diversi di

rispondenza agli obiettivi del citato decreto interministeriale n. 79 del 2012 nel quadro dei piani regolatori generali e del piano regolatore portuale vigenti;

VISTO l'articolo 8, comma 3, lettera m), della legge 28 gennaio 1994, n. 84 che attribuisce al Presidente dell'Autorità Portuale il compito di assicurare la navigabilità nell'ambito portuale, e di provvedere, con le modalità di cui all'articolo 6, comma 5, della medesima legge, al mantenimento dei fondali sulla base di progetti sottoposti al visto del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo;

PRESO ATTO che la proposta relativa al canale Contorta Sant'Angelo è, allo stato, l'unica che soddisfa sia l'obiettivo di eliminazione del traffico delle grandi navi da crociera dai canali di San Marco e Giudecca sia quello di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana, e che presenta un adeguato livello di definizione possedendo gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposta a VIA ;

CONSIDERATO altresì che il progetto relativo al canale Contorta Sant'Angelo si inquadra in un programma di recupero morfologico e paesistico della laguna centrale in coerenza con il Piano Morfologico della laguna di Venezia redatto dal Magistrato alle Acque e con le indicazioni del Piano di gestione del sito UNESCO "Venezia e la sua laguna";

CONSIDERATO, inoltre, che le proposte di realizzazione di nuove stazioni marittime in siti diversi da quello attuale o comunque di strutture esterne alla laguna, sono necessariamente subordinate alla revisione del piano regolatore portuale e/o dei piani regolatori generali dei comuni di Venezia e/o di Cavallino-Treporti, e comunque, presentando numerosi aspetti non affrontati dai progettisti, non possiedono un livello di definizione tale da presentare gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposti a VIA;

CONSIDERATA l'intesa sancita dalla Conferenza unificata Stato - Regioni del 16 aprile 2014, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della citata legge n. 443 del 2001 (legge obiettivo), sul programma infrastrutture strategiche, allegato alla nota di aggiornamento al DEF 2013, 11° Allegato Infrastrutture nella quale " è stata chiarita, tra il Comune di Venezia, la Regione Veneto e il Ministro per le infrastrutture e i trasporti la questione relativa al canale Contorta -Sant'Angelo nella laguna di Venezia, prendendo atto che la formulazione individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che indica l'opera come << intervento per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia >> appare rispettosa di quanto stabilito in proposito anche in sede di parlamentare " ;

VISTO l'atto di significazione e diffida stragiudiziale del Sindaco di Venezia in data 17 aprile 2014 con la quale si chiede che ogni decisione relativa agli interventi riguardanti la laguna di Venezia sia demandata al Comitato di cui all' articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798;

VISTA la riunione del 30 aprile 2014 del citato Comitato di cui all'articolo 4 della predetta legge n. 798 del 1984, nella quale è stato deciso di procedere ad un ulteriore approfondimento tecnico delle ipotesi progettuali alternative;

CONSIDERATO che il mercato crocieristico nei porti italiani dell'Adriatico presenta un calo rispetto agli anni precedenti anche a seguito della situazione di incertezza createsi a Venezia;

CONSIDERATO, altresì, che gli operatori del settore crocieristico hanno annunciato che, qualora l'attuale stato di incertezza dovesse permanere, sposteranno il traffico crocieristico in porti non italiani con un prevedibile crollo di reddito ed occupazione locale e nazionale per il ruolo centrale che Venezia gioca per tutta la filiera crocieristica adriatica e nazionale ;

CONSIDERATO, pertanto, che è urgente procedere all'individuazione di una via di navigazione alternativa a quella del canale San Marco e Giudecca entro il 2016, per dare certezza agli operatori del settore ed in tal modo assicurare il mantenimento di Venezia quale porto crocieristico di preminenza a salvaguardia del comparto economico occupazionale generato dal turismo di crociera ed evitare rilevanti danni economici al settore;

CONSIDERATO che tale individuazione deve avvenire attraverso la definizione di un percorso condiviso tra tutti i soggetti interessati, in modo da individuare una soluzione, a regime, che veda Venezia quale parte di un sistema lagunare che consenta di sviluppare sinergie anche con gli altri territori facenti parte della laguna;

CONSIDERATO che in seguito agli approfondimenti tecnici non sono emersi elementi tali da modificare il grado di definizione progettuale delle proposte presentate in alternativa a quella relativa al progetto Contorta Sant'Angelo e che, quindi, queste non possiedono gli elementi necessari e sufficienti per la valutazione di funzionalità portuale crocieristica da parte dell'Autorità portuale né per essere sottoposti a VIA ;

RITENUTO, pertanto, in considerazione dell'attuale fase emergenziale, di sottoporre a VIA l'unico progetto che presenta, allo stato, il grado di definizione necessario e che risponde agli obiettivi di eliminazione del traffico delle grandi navi da crociera dai canali di San Marco e Giudecca e di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana e che in sede di valutazione di impatto ambientale, potranno essere definite le prescrizioni necessarie a renderlo funzionale al progetto di ingegneria naturalistica inteso al recupero morfologico della laguna centrale oltre che aderente al Piano di gestione del Sito Unesco Venezia e la sua laguna;

RITENUTO, comunque, che nell'ambito della valutazione di impatto ambientale del Canale Contorta Sant'Angelo potranno essere esaminate ipotesi progettuali alternative, già presentate, che pervengano a un adeguato livello di definizione riconosciuto funzionale dalle Autorità competenti ;

CONSIDERATO altresì che la soluzione deve essere comunque compatibile con le esigenze di salvaguardia e tutela della laguna;

CONSIDERATO, inoltre, che è, comunque, necessario individuare una soluzione transitoria per il 2014 -2015, che consenta, nelle more delle verifiche di compatibilità ambientale, da un lato di assicurare il traffico crocieristico, dall'altro di tutelare il patrimonio artistico e ambientale limitando comunque l'accesso delle navi di grandi dimensioni, eventualmente attraverso l'adozione di un nuovo decreto interministeriale volto a confermare ed applicare le restrizioni al traffico crocieristico lungo il canale di San Marco previste nell'ordinanza n. 153 del 2013;

PRESO ATTO che la nuova stazione di Marghera godrebbe di accessibilità' delle forniture di merci e passeggeri ma non, allo stato attuale, dell'organizzazione delle attività' portuali e di adeguata accessibilità nautica sia per i problemi di *safety* e *security* rappresentati dal transito e dall'ormeggio delle navi con merci pericolose sia per i problemi di congestione del traffico nel tratto del canale Malamocco - Marghera a nord di Fusina, che è un canale a senso unico con forti limitazioni notturne;

PRESO ATTO, altresì, che per contro alle Bocche di porto non è oggi garantibile una adeguata accessibilità da terra, né dei passeggeri né delle merci;

PRESO ATTO che, allo stato attuale, la Stazione passeggeri di Marittima è l' unica in grado di costituire un punto di approdo valido per la crocieristica internazionale, sia con riferimento alle caratteristiche di accessibilità delle navi, dei passeggeri e delle forniture di merci, sia in quanto garantisce la presenza di adeguati standard di sicurezza, tanto di "*safety*" che di "*security*", per le navi e per gli ambiti portuali interessati;

CONSIDERATO, peraltro, che i vincoli di accessibilità' nautica alla nuova stazione Marittima di Marghera possono venir meno con la realizzazione del nuovo sistema portuale centrato sulla piattaforma d'altura che alimenterà la bioraffineria e i depositi costieri di prodotti energetici via pipeline eliminando i petroli dalla laguna e che ricevendo le grandi navi porta container in altura si ridurrebbe la commistione tra navi merci e navi passeggeri consentendo il passaggio anche di queste ultime lungo il canale di Malamocco - Marghera;

RITENUTO pertanto di individuare la nuova stazione Marittima quale porto passeggeri almeno fino alla disponibilità di altra stazione passeggeri a partire da quella già ipotizzata dal comune di Venezia con delibera del consiglio comunale n. 104 /2013 od ogni altra, anche alle Bocche di porto, che possa essere identificata d'intesa tra Autorità' portuale di Venezia e il comune di Venezia, in sede di revisione del piano regolatore portuale recentemente avviato ai sensi della citata legge n. 84 del 1994, che presenti caratteristiche di accessibilità delle navi, delle forniture di merci e dei passeggeri analoghe a quelle attuali;

TENUTO CONTO che il porto di Venezia è stato riconosciuto "Core Port " della rete TENT-T dall'unione europea dal regolamento europeo 1316/2013;

TENUTO CONTO delle osservazioni svolte dal rappresentante del Comune di Venezia relativamente ai vincoli derivanti dall'incarico straordinario ricoperto ;

PRESO ATTO di quanto rappresentato dal Comune di Mira che pur apprezzando la disponibilità ad esaminare ipotesi progettuali ulteriori tuttavia ritiene di non poter esprimere parere favorevole sul percorso individuato;

ADOPTA IL SEGUENTE ATTO DI INDIRIZZO:

Per consentire il mantenimento di Venezia quale porto per il traffico crocieristico, in modo da salvaguardare i livelli economici e occupazionali generati dal turismo di crociera al fine di evitare rilevanti danni economici al settore, è individuato il seguente percorso da porre in essere, in modo da definire una soluzione, a regime, che veda Venezia quale parte di un sistema lagunare e che consenta di coinvolgere in modo sinergico anche gli altri territori facenti parte della laguna. In particolare:

1. Si prende atto che, al momento, l'attuale Stazione Marittima di Venezia è da ritenersi l'unica in grado di costituire un punto di approdo valido per la crocieristica nazionale e internazionale, sia con riferimento alle caratteristiche di accessibilità delle navi, dei passeggeri e delle forniture di merci, sia in quanto garantisce la presenza di adeguati standard di sicurezza, tanto di "*safety*" che di "*security*", per le navi e per gli ambiti portuali interessati;
2. Si raccomanda di procedere all'avvio della revisione del piano regolatore portuale, d'intesa tra l'Autorità portuale, il Comune di Venezia e i Comuni di Cavallino-Treporti e Mira per quanto di competenza, all'individuazione di una nuova stazione marittima passeggeri, che potrà essere ubicata a Marghera al venir meno dei vincoli di sicurezza e di congestione del traffico lungo il canale Malamocco-Marghera a nord di Fusina conseguenti alla realizzazione dello sviluppo portuale di Venezia in altura il cui progetto sarà esaminato dal Cipe;
3. Si raccomanda, altresì, di procedere, con sollecitudine a sottoporre a VIA il progetto relativo al Canale Contorta Sant'Angelo, quale diramazione del Canale Malamocco-Marghera, tenuto conto che tale progetto è l'unico che, nell'attuale fase emergenziale, soddisfa sia l'obiettivo di eliminazione del traffico delle grandi navi da crociera dai canali di San Marco e della Giudecca sia quello di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana, possedendo, allo stato, un adeguato livello di definizione progettuale in quanto presenta gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposta a VIA; ciò fermo restando che in sede di valutazione di impatto ambientale, potranno essere definite le prescrizioni necessarie a renderlo funzionale al progetto di ingegneria naturalistica inteso al recupero morfologico della laguna centrale oltre che aderente al Piano di gestione del Sito Unesco "Venezia e la sua laguna";
4. Si raccomanda altresì di sottoporre a VIA altri progetti tra quelli già presentati che raggiungano un adeguato livello di definizione, valutandoli, eventualmente, nell'ambito del medesimo procedimento di via, quale alternativa di progetto;

5. Si raccomanda infine di avviare, nel quadro delle attività di valorizzazione e bonifica dell'area di Porto Marghera, ulteriori studi ed approfondimenti circa l'eliminazione dei rischi connessi all'eventuale destinazione al traffico passeggeri crocieristico delle predette aree in relazione all'ipotesi di individuare una nuova stazione marittima passeggeri da inserire nella revisione del Piano Regolatore Portuale in funzione del sistema portuale offshore-onshore per container e prodotti energetici; altrettanto andrà fatto in relazione alla possibilità di individuare una nuova stazione marittima passeggeri alle bocche di porto nel quadro di un ridisegno dell'assetto urbanistico e trasportistico del comune di Cavallino-Treporti e del Lido di Venezia che contestualizzi la soluzione dei problemi di accessibilità da terra per passeggeri, merci e rifiuti legata alla crocieristica;
6. Per l'anno 2014 e 2015 e, comunque, fino alla disponibilità della soluzione a regime, al fine di assicurare il traffico crocieristico e tutelare, contemporaneamente, il patrimonio artistico e ambientale limitando l'accesso al canale San Marco delle navi di grandi dimensioni, verrà adottato un decreto interministeriale, volto a confermare ed applicare le restrizioni al traffico crocieristico lungo il canale di San Marco previste nell'ordinanza n. 153 del 2013; Sarà altresì definita un'intesa con le Associazioni crocieristiche per servirsi, durante tale periodo transitorio, di altri punti di approdo terminali per le navi di grandi dimensioni che, a seguito dei limiti introdotti, non possono procedere lungo il canale San Marco.

IL PRESIDENTE

II SEGRETARIO