**Venezia, la questione Grandi Navi, la valutazione delle alternative e i compiti istituzionali del Ministero dell’ambiente**

La questione delle grandi navi ripropone oggi, con grave ritardo, la necessità di programmare le soluzioni strategiche per il futuro della laguna. Già la Legge speciale per Venezia affermava il principio che i piani e i progetti devono essere ambientalmente compatibili e consentire il graduale riequilibrio, “rimuovendo le cause dei degradi e dei dissesti”. Principio tanto più cogente oggi, alla luce di una consapevolezza ambientale sicuramente più evoluta e di una conoscenza. dei fenomeni sicuramente più approfondita.

Non si tratta di danneggiare il funzionamento del Porto. Il traffico commerciale e dei container dispone di una profondità dei canali, del tutto sufficiente, a -11 m. L’autorità Portuale invece vuole scavare fino a -12 m: profondità prevista dal piano per la”terza zona” del 1965 (prima dell’alluvione 1966). Tale Piano, fermato dalla Legge Speciale del 1973, si continua ad attuare in attesa del Piano di riequilibrio morfologico della laguna e del nuovo Piano Regolatore Portuale attesi da quasi vent’anni (dall’approvazione del PALAV nel 1995).

La questione delle grandi navi rende oggi intollerabile l’ulteriore elusione di tali strumenti di Piano e richiama la responsabilità dei diversi livelli di governo sia per quanto riguarda Piano morfologico e ambientale della laguna sia per quanto riguarda il nuovo Piano regolatore portuale.

Per entrambi tali strumenti il ruolo e la responsabilità del Ministero dell’ambiente sono centralissimi e si esplicano attraverso l’obbligo di Valutazione ambientale strategica del Piano di riequilibrio morfologico e l’obbligo di Valutazione di impatto ambientale del Piano regolatore portuale. La comparazione delle alternative di cui alla decisione del 25 luglio deve trovare all’interno di tali procedure la sua collocazione istituzionale insieme alla garanzia di attendibilità scientifica, trasparenza, partecipazione che devono accompagnare decisioni di tale rilevanza.

E’ appena il caso di ricordare i seguenti articoli del Dlgs 152/2006 che riguardano propriamente, all’interno delle procedure di VAS e di VIA, la questione della comparazione tra alternative:

**Il Principio dello sviluppo sostenibile** *Anche l´attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell´ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell´ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.* (Art. 3 quater, comma 2)

**La redazione del Rapporto ambientale** *Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l´attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull´ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell´ambito territoriale del piano o del programma stesso.* ( Art. 13, comma 4)

**L’informazione sulla decisione**, *Sono inoltre rese pubbliche: (…) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si e` tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonche` le ragioni per le quali e` stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate (*Art. 17, comma 1, lettera b)

Dunque nell’ambito della VAS del Piano morfologico e ambientale e nella VIA del Piano regolatore portuale può e deve propriamente trovare collocazione la comparazione delle alternative.

Il Piano Morfologico ambientale della laguna di Venezia fa capo al Magistrato alle acque che lo elabora attraverso il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova, e si avvale del contributo di un Ufficio di Piano del quale fa parte anche il Ministero dell’ambiente. Tale Piano, stando alle informazioni fin qui disponibili molto deludente ed elusivo proprio delle questioni di cui si parla, è oggi in fase di elaborazione, è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, ma non ha ancora provveduto all’invio del relativo Rapporto ambientale alla Commissione tecnica per le valutazioni ambientali del Ministero (così almeno si legge nel sito ministeriale dedicato alla VAS). Occorre che all’interno di tale Piano sia condotta la comparazione delle alternative, tra le quali deve obbligatoriamente essere compresa l’alternativa zero, sotto il profilo degli effetti sulla morfologia lagunare poiché proprio a tale Piano spetta propriamente il compito di garantire, per la laguna, la sostenibilità ambientale delle trasformazioni.

Questa prospettiva richiede, a parere di chi scrive, il rafforzamento della Commissione ministeriale incaricata della VAS insieme ad una più incisiva azione nella dialettica con i proponenti delle diverse alternative circa gli approfondimenti progettuali indispensabili per la loro comparazione. Il processo di VAS, se ben condotto, è un potente strumento di orientamento delle trasformazioni verso una effettiva sostenibilità mediante un percorso trasparente e partecipato. L’impegno del Ministero dell’ambiente per fare di questa vicenda un caso esemplare di applicazione utile della VAS potrebbe avere un rilievo, culturale oltre che istituzionale, di portata nazionale.

Per quanto riguarda invece il Piano regolatore portuale e la sua Valutazione di Impatto ambientale sembra utile richiamare il percorso metodologico ribadito, in particolare, dalle Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 2004.[[1]](#footnote-1) Se ne richiamano per memoria i seguenti capitoli specificamente connessi al problema della valutazione delle alternative:

- il cap. B3.1 Percorso di redazione del PRP,

- il cap. B4.2 Articolazione dello Studio di impatto ambientale e particolari punti di attenzione,

- il cap. B5.2 Redazione dello Studio di Impatto Ambientale,

- il cap. B6.2 Descrizione degli elaborati-tipo componenti il SIA (in particolare 2. Quadro di riferimento progettuale, B. Analisi ambientale delle alternative),

- il cap. Allegato C1 Descrizione di dettaglio del percorso di redazione del PRP e del SIA (in particolare C. Analisi delle strategie, C 1. Condizioni al contorno, vincoli e criteri alla base della elaborazione di soluzioni alternative di piano e C 2. Generazione di soluzioni alternative di piano. Valutazione comparata, ed elenco Aspetti Ambientali Specifici)

- il cap. Allegato C2 Descrizione di dettaglio degli elaborati tipo componenti il SIA (in particolare Quadro di riferimento progettuale, B Analisi ambientale delle alternative)

E’ appena il caso di ricordare che le alternative debbono rispettare le prescrizioni della legge speciale 798/84 per la Salvaguardia di Venezia che stabilisce “*opere volte al riequilibrio della idrogeologico della laguna , all’arresto e all’inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all’eliminazione delle cause che lo hanno provocato*” con i criteri “*di sperimentalità, reversibilità e gradualità*” [[2]](#footnote-2) per i nuovi progetti nella Laguna di Venezia.

**Infine occorre tener presente:**

- *Che la dimensione delle navi viene concordata dall’Autorità Portuale [[3]](#footnote-3);*

*- Che Venezia e il turismo non esisterebbero senza la laguna, un ecosistema ambientale non più in equilibrio. Pertanto nell’ipotesi di trasferimento delle navi superiori a 40.000 t, devono essere predisposte delle azioni vere di riequilibrio ambientale, (come il rialzo della bocca di porto di Lido a -7 metri, per combattere i fenomeni di erosione dei fondali, i dissesti delle rive e le “acque alte”).*

*Che deve essere redatta una seria analisi costi benefici da parte del Ministero e non dagli enti portatori d’interessi.*

*- Che occorre individuare il numero reale di occupati nel settore crocieristico che potrebbe avere delle ripercussioni in seguito al ridimensionamento della Marittima se dovrà essere ricollocato in altri siti;*

*- Che la crocieristica dà ricavi all’Autorità Portuale di Venezia e al Comune di Venezia. Lo stesso presidente APV Costa afferma che “gli utili delle crociere consentono al porto commerciale di applicare tariffe concorrenziali e di crescere nel traffico”.[[4]](#footnote-4)*

*- Che deve essere stabilita una soglia al numero di crocieristi che la città può ospitare in relazione alle altre tipologie di turisti che arrivano in città, affinché si garantisca un turismo di qualità, come afferma la stessa Associazione degli albergatori di Venezia.*

***Note a cura di Stefano Boato, Carlo Giacomini e Maria Rosa Vittadini***

1. Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali Circolare n. 17778 del 15/10/2004 del Ministro Infrastrutture e Trasporti [ministro P.Lunardi]. [↑](#footnote-ref-1)
2. Art. 3 L. 798/84. [↑](#footnote-ref-2)
3. S. BOATO, *Progettare il futuro per almeno un secolo*, «La Nuova», 8 giu. 2013: “All’inizio degli anni Duemila, il presidente del porto Boniccioli ha spiegato che era lui stesso a fissare per le compagnie i limiti alle massime dimensioni di grandezza e pescaggio delle navi da crociera che potevano approdare a Venezia. Bisogna ricominciare a farlo, riducendo le dimensioni delle navi e il numero complessivo massimo di passeggeri compatibile per un carico turistico che non stravolga a vivibilità della città”. [↑](#footnote-ref-3)
4. M. FULLIN, *Costa, prova di forza sulle crociere,* «Il Gazzettino», 20 giu. 2013. [↑](#footnote-ref-4)