

Al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti dott. Danilo Toninelli

Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare dott. Sergio Costa

Alla Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Venezia

ESPOSTO

Dell' **Associazione AmbienteVenezia – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia**, C.F. 94064510277, con sede in Venezia, San Polo 1716, in persona del Portavoce e legale rappresentante in carica, dott. Armando Danella (c.f. DNL RND 40A17 L736I), indirizzo mail armando.danella@libero.it

L'esponente Associazione rappresenta preliminarmente che è stata costituita nel dicembre del 2006 per la tutela della laguna di Venezia e del suo entroterra, perseguendo, pertanto, finalità di protezione ambientale, con lo scopo specifico di promuovere e sostenere le attività di governo del territorio coerenti con gli obiettivi di tutela dell'integrità fisica della laguna di Venezia, del suo avanzamento, dei suoi confini litoranei e dell'intero bacino idrografico in essa scolante, nonché dell'identità culturale della stessa laguna, del suo entroterra e dei relativi insediamenti umani, contrastare ogni scelta, atto, progetto, opera, azione, giudicata contraddittoria, o semplicemente incoerente, con gli obiettivi suindicati.

In attuazione degli enunciati scopi statutari, dalla sua costituzione ad oggi, l'Associazione AmbienteVenezia è sempre stata in prima linea nella difesa dell'ambiente lagunare a salvaguardia della sua morfologia dal ruolo, spesso negativo, degli interventi realizzati su di essa dall'uomo.

Tanto premesso

RENDE NOTO QUANTO SEGUE

A seguito del naufragio della Costa Concordia il Ministro delle Infrastrutture e Dei trasporti ha emanato, in data 2 marzo 2012 il D. M. n. 79, recante “Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione delle aree sensibili nel mare territoriale”, meglio conosciuto come “decreto anti-inchini” o Clini- Passera, in risposta alla pratica del c.d. “inchino” ovvero l'effettuazione di una manovra azzardata e rischiosa, che comporta un avvicinamento esagerato della nave al profilo di costa o alle stesse rive di città e centri urbani prospicienti al mare.

All'art. 1 dell'indicato decreto è conseguentemente stabilito il divieto di transito, per il bacino San Marco e per il Canale della Giudecca, vera e propria arteria di traffico all'interno di un centro urbano, delle navi merci e passeggeri aventi una stazza lorda superiore alle 40.000 GT mentre, nel successivo art. 3, recante “Disposizioni transitorie”, si è specificato che “ *il divieto di cui sopra si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento*”.

Dalla data di emanazione del decreto ha inizio, proprio a motivo di quest'ultimo inciso della norma, una storia che, a distanza di oltre 7 anni dura tutt'ora e vede gravemente inadempiente l'Autorità Marittima di Venezia relativamente al suo ripetuto compito di individuare vie di navigazione praticabili alternative al transito delle navi di stazza lorda superiori alle 40.000 tonnellate nel “ *Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca*” poiché individuate, inoppugnabilmente, come aree “ *particolarmente vulnerabili*”.

Gravemente inadempiente l'Autorità Marittima poiché già nella data del 20.11.2013, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di allora con proprio dispaccio invitava la Capitaneria di Porto di Venezia a formalizzare “ *con proprio provvedimento l'individuazione della via alternativa*”

praticabile di accesso alla marittima in modo da consentire a questo Ministero di avviare il conseguente procedimento amministrativo per la sua spedita realizzazione.”

In ottemperanza al predetto invito del Ministro la Capitaneria di Porto ha emanato il Decreto 5 dicembre del 2013, n. 476 con il quale, all'art. 1, individuava il Canale Contorta S. Angelo quale via di navigazione praticabile alternativa a quelle vietate alle navi di stazza lorda superiore alle 40.000 GT del Bacino di San Marco e del Canale della Giudecca in quanto lo stesso presentava, a suo dire, 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.

Ancora successivamente ed a seguito di uno specifico Ordine del Giorno del Senato del 6 febbraio 2014, in data 18 febbraio 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base delle richieste in esso avanzate, incaricava la Capitaneria di Porto di Venezia, d'intesa con il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale, di esaminare le proposte progettuali alternative presentate da soggetti pubblici e privati e da depositare presso la stessa Capitaneria. Le soluzioni alternative vennero raccolte sino al 18 marzo del 2014.

Nella data 20 marzo 2014, la Capitaneria di Porto concludeva il pur complesso esame – confronto dei progetti presentati, confermando “ *il progetto del Canale Contorta – S. Angelo e l'ipotesi del “Retro Giudecca” quali alternative che soddisfano nel complesso le specifiche richieste”*.

Nel DEF (documento di programmazione economica finanziaria) 2013-14 vi è, conseguentemente, l'inserimento del progetto *Adeguamento del Canale Contorta Sant' Angelo*, all'Allegato XI al DEF 2013-14 “Opere Strategiche di interesse nazionale”, mentre il soggetto aggiudicatore era indicato nel MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 16 aprile 2014 si teneva una seduta della Conferenza Unificata Stato – Regioni, nella quale il riferimento al Canale Contorta era sostituito e inserito nella Legge Obiettivo (legge n. 443/2001), Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), allegato alla nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2013, con la più generale dizione *Interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella Laguna di Venezia*.

Il primo agosto 2014 il CIPE approvava il sopra indicato Programma Infrastrutture Strategiche PIS.

In data 8 agosto 2014, si teneva a Palazzo Chigi una riunione del c.d. “Comitatone”, il Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge 29 novembre 1984, n.798 il quale, sulla base dell'istruttoria svolta dalla Capitaneria di Porto di Venezia, adottava un atto di indirizzo, in cui:

1) si prendeva atto che “ *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”*;

2) si raccomandava di procedere “ *all'avvio della revisione del piano regolatore portuale, d'intesa con tra l'Autorità portuale, il Comune di Venezia e i Comuni di Cavallino – Treporti e Mira”*;

3) si raccomandava, ancora, “ *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 S. Marco e della Giudecca sia*

quello di mantenimento dell'eccellenza della portualità crocieristica veneziana, possedendo, allo stato, un adeguato livello di definizione progettuale”;

4) si raccomandava altresì, “ *di sottoporre a via altri progetti tra quelli già presentati che raggiungano un elevato livello di definizione, valutandoli ... quali alternativa di progetto”;*

5) si raccomandava, infine, “ *di avviare, nel quadro delle attività da valorizzare la bonifica delle aree di Porto Marghera, ulteriori studi ed approfondimenti circa l'eliminazione dei rischi connessi all'eventuale destinazione del traffico passeggeri crocieristico delle predette aree in relazione all'ipotesi di individuare una nuova stazione marittima passeggeri ... altrettanto andrà fatto in relazione alla possibilità di individuare una nuova stazione marittima passeggeri alle bocche di porto”.*

Al predetto atto di indirizzo sono seguite le previste procedure di V.I.A. il 17 settembre 2014 con avviso pubblico di istanza, al Ministero dell'Ambiente, di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA) del Progetto *Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo* proponente Autorità Portuale di Venezia;

il 9 aprile 2015 VIA avviso pubblico di istanza di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA) al Ministero dell'Ambiente del “*Progetto Preliminare Venis Cruise 2.0 Nuovo Terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido* proponente Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l.;

il 25 novembre 2016 Parere CTVIA: valutazione positiva al *Progetto Preliminare Venis Cruise 2.0 Nuovo Terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido* proponente Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l.;

il 2 dicembre 2016 Parere CTVIA: Interlocutorio negativo progetto *Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo* (con successivo abbandono del progetto da parte del Proponente);

7 marzo 2017 Provvedimento di Trasmissione di Compatibilità Ambientale del Ministro dell'Ambiente al Ministro delle Infrastrutture sul *Progetto Preliminare Venis Cruise 2.0 Nuovo Terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido* - Soluzione approvata.

* * *

In esito alla sopra rappresentata lunga procedura di selezione dei progetti presentati volti alla soluzione dell'ingresso nella laguna di Venezia delle navi di stazza superiore alle 40.000 GT, pertanto, solo il progetto denominato Venis Cruise 2.0 Nuovo terminal crociere alla Bocca di Lido, proposta dalle imprese Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l. ha ottenuto il necessario decreto di Compatibilità Ambientale con parere positivo successivamente trasmesso al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture in data 7 marzo 2017 con il numero di protocollo 20176029.

Per quel che riguarda, invece, l'originario progetto preliminare, proposto dall'Autorità Portuale di Venezia di “ *Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo*” è stato ritenuto dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale, ancora in data 2 dicembre 2016, “Che non si debba dare ulteriore corso l'attività istruttoria ai sensi dell'art. 26 comma 3-ter D. lgs. 152/06”, valutato e chiuso, pertanto, in via definitiva con parere negativo.

Pertanto la procedura di selezione si è conclusa con la bocciatura del progetto del Canale Contorta S. Angelo proposto dall'Autorità Portuale di Venezia e con l'approvazione del solo progetto denominato Venis Cruise 2.0 Nuovo terminal crociere alla Bocca di Lido, proposta dalle imprese Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l.

Nonostante quanto sopra e ad oltre due anni da siffatta approvazione, la procedura del progetto Venis Cruise 2.0 si è immotivatamente interrotta nei successivi previsti passaggi al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e al CIPE, Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica; nel frattempo l'Autorità Marittima, Capitaneria di Porto di Venezia, pur avendo provveduto a ritirare il proprio decreto del n. 472/2013 con cui aveva individuato il Canale Contorta S. Angelo quale via praticabile ai sensi del decreto del 2 marzo 2012, n. 79, con altro decreto del 5 maggio 2017, non si è successivamente in alcun modo attivata per individuare il Venis Cruise 2.0 Nuovo terminal crociere alla Bocca di Lido quale unica soluzione oggi in essere con parere di VIA positivo atto a consentire, in via transitoria, il passaggio delle navi in deroga al divieto posto dal ripetuto decreto del 2 marzo 2012, n. 79.

E' del tutto evidente che, per quanto sopra rappresentato, il regime transitorio previsto dal decreto, fino alla "*disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate*" è ormai esaurito, scaduto ed è altrettanto evidente l'inerzia della Capitaneria di Porto di Venezia nell'individuare la scelta praticabile alternativa senza contestualmente procedere alla doverosa imposizione del divieto di "*transito nel Canale di San Marco e nel canale della Giudecca alle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori alle 40,000 di stazza lorda*", nel contempo lasciando del tutto sguarnito quell'obiettivo del perseguimento del "*del massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare*" che si proponeva e si propone il decreto, volto com'è a stabilire "*Misure generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili finalizzate alla protezione di aree sensibili nel mare territoriali*".

Inerzia che appare ancor più evidente nella sua ordinanza n. 17 del 2018 nella quale si è ancora fermi a pretese misure di mitigazione dei rischi ambientali connessi al transito delle c.d. "Grandi navi", quando tale transito oggi, dovrebbe puramente e semplicemente essere vietato per la perseguita volontà di non individuare soluzioni alternative al predetto passaggio, con la chiara intenzione di prorogare *ad libitum* il regime transitorio e con esso, il grave rischio per la tutela ambientale lagunare.

Il che però oggi non è più ammissibile poiché, come abbiamo visto, la deroga al divieto di passaggio delle navi al di sopra delle 40.000 t.s.l. può operare solo in assenza di alternative al predetto passaggio, mentre già da tempo siamo in presenza di un progetto alternativo con una valutazione di impatto ambientale approvata; con l'ulteriore conseguenza dell'attuale necessità di un provvedimento di espressa interdizione al passaggio delle navi che non rispondano a quel limite dimensionale.

Nell'evidenziare l'urgenza di assumere l'indicata decisione si rappresenta come la tutela della sicurezza marittima e, con essa dell'ambiente marino perseguita con il decreto legge Clini-Passera, tende a divenire tutela della collettività da qualsiasi attività, anche lecita, che superi il limite della sostenibilità ambientale, tanto che l'interesse pubblico a detta tutela, diventa un valore su cui fondare un obbligo giuridico di controllo finalizzato alla prevenzione di eventi pericolosi o dannosi che incidano sulla libertà di azione e movimento del singolo e della collettività.

Potendosi altresì affermare che la sicurezza della navigazione e dei trasporti sia la capacità di salvaguardare, attraverso l'attuazione di specifiche misure preventive e successive ad eventuali fatti dannosi, il mezzo, le persone e i beni da rischi derivanti dalla medesima attività di navigazione e

trasporto che si svolge in ambienti pericolosi per natura o per intervento umano (definizioni queste, già contenute sia nei documenti dell'organizzatore internazionali preposte alla sicurezza che delle stesse istituzioni europee).

Il rischio insito nel passaggio delle "Grandi navi" e la particolare condizione di pericolo imminente insito in tale passaggio, accresce a dismisura il bisogno di sicurezza e fa sorgere una pretesa da parte della collettività a che tutti coloro che hanno la possibilità di intervenire per eliminare e ridurre il rischio pongano in essere le misure necessarie a garantire le misure di sicurezza.

Conseguentemente, i danni derivanti dalla mancata predisposizione delle misure preventive necessarie, ancor più quando, come nel nostro caso, tali misure siano già cogenti, sono fonte di responsabilità penali oltre che di obblighi risarcitori in capo ai soggetti che abbiano tenuto, con dolo o colpa, condotte illegittime.

D'altro canto, la stessa convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge 2 dicembre 1994, n. 689, puntualmente richiamata nell' *incipit* decreto legge Clini-Passera, in merito a possibili danni gravi alla costa o agli interessi connessi dello Stato costiero, o a una qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua zona economica esclusiva, all'articolo 220, paragrafo 6 utilizza l'espressione " *rischia di provocare*", mentre la Direttiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 relativa all'inquinamento provocato dalle navi ricorre all'analogha espressione " *minaccia di provocare*" nell'all'articolo 7, paragrafo 2, spiegano come la causazione del pericolo debba essere definita in base alla nozione di pericolo astratto, tanto che la Corte di Giustizia dell'Unione Europea Sez. 3[^], con la sentenza 11/07/2018, C-15/17 ha, tra le altre cose stabilito che " *A tal riguardo, a fronte, da un lato, dell'urgenza che può presentare l'adozione di una misura di protezione e, dall'altro, della rilevanza, quale risultante dal tenore dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, di un semplice rischio di danni, è sufficiente dimostrare, per autorizzare lo Stato costiero a adottare una misura di tal genere, tenendo conto dei dati scientifici disponibili, il carattere e l'entità del possibile danno derivante da tali scarichi sui diversi beni e interessi connessi dello Stato costiero. A tal fine, si devono, in particolare, prendere in considerazione, nella misura del possibile, la natura della o delle sostanze nocive contenute negli scarichi di cui trattasi nonché il volume, la direzione, la velocità e la durata di propagazione di tali scarichi*"; ed ancora " *Da tutte le suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alle questioni quinta e settima e agli ultimi due periodi della decima questione dichiarando che, per valutare le conseguenze di una violazione, quali definite all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, devono essere presi in considerazione tutti gli indizi che consentano di dimostrare che un danno è stato provocato o rischia di essere provocato ai beni e agli interessi connessi dello Stato costiero, e occorre valutare l'entità del danno provocato o che rischia di essere provocato a tali beni o a tali interessi, tenendo conto, in particolare:*

– *del carattere cumulativo del pregiudizio a diversi, se non a tutti i beni e a tutti gli interessi connessi in questione nonché delle differenze di vulnerabilità dello Stato costiero per quanto riguarda i pregiudizi ai vari beni e interessi connessi;*

– *delle ripercussioni negative prevedibili degli scarichi su detti beni e interessi connessi, sulla base non solo dei dati scientifici disponibili, bensì parimenti della natura della o delle sostanze nocive contenute negli scarichi in questione nonché del volume, della direzione, della velocità e della durata di propagazione dei medesimi*"

Possiamo solo immaginare cosa accadrebbe, in caso di sinistro, collisione, incendio o quant'altro, nella predetta condizione di persistente inadempienza alle prescrizioni normative poste, lo ricordiamo, proprio al fine di “ *salvaguardare la sicurezza della navigazione, assicurare la conservazione delle risorse biologiche del mare, preservare l’ambiente marino e prevenire, ridurre controllare i fenomeni di inquinamento del mare e delle coste*” e, altresì, per quel che più specificatamente ci riguarda “ *considerata la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della laguna di Venezia ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche tenuto conto di rilevanti aumenti di traffico marittimo*” (affermazioni, queste testé indicate, poste in premessa proprio al D. M. 2 marzo 2012 n. 79).

Si ricorda, *incidenter tantum*, che una nave di 90.000 t.s.l., come quelle che continuano imperterrite a incrociare nel Bacino San Marco – Canale della Giudecca, ha un consumo orario di carburante che mediamente si aggira sulle 15 tonnellate per ora di navigazione per un’autonomia che supera di gran lunga le due settimane di moto: a conti fatti i serbatoi, o cisterne del bunker e del gasolio, normalmente localizzati e distribuiti nei doppi fondi della nave, a diretto contatto con il fondo della stessa, possono tranquillamente arrivare a trasportare dalle 3000 alle 4000 tonnellate di idrocarburi senza dover rispettare le severe precauzioni pure rappresentate dagli obblighi previsti dal Regolamento dell’Unione Europea n. 530/2012 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 giugno 2012 sull’introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo il quale, all’articolo 7, ha pure previsto che dopo la data anniversario del giorno di consegna della nave nel 2015 non è più consentito:

- a) *continuare a navigare alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3 battenti la bandiera di uno Stato membro a norma della regola 20.5 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78;*
- b) *accedere ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro alle altre petroliere di categoria 2 e di categoria 3, indipendentemente dal fatto che continuino a operare battendo bandiera di un paese terzo a norma della regola 20.5 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78.*

Ciò mentre nel contempo rilevanti quantità di idrocarburi attraversano il centro storico veneziano senza dover rispondere a quelle rigorose prescrizioni.

Per quanto sopra argomentato ed esposto si ribadisce il rischio attuale di grave danno cui è soggetta la Laguna di Venezia a causa dell’inerzia dell’Autorità Marittima di Venezia (Capitaneria di Porto) che non ha ancora ottemperato a quanto disposto nel Decreto Ministeriale 2 marzo 2012, n. 79, in merito al divieto di passaggio delle c.d. “Grandi navi” (superiori alle 40.000 t.s.l.), a mente del quale detto divieto, come abbiamo visto più sopra “*si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall’Autorità marittima con proprio provvedimento*” nel provvedere non all’emanazione di un nuovo decreto di individuazione di una nuova via praticabile, via che è stata ormai individuata, ponendo nel nulla, con siffatta grave inerzia, il divieto di transito previsto all’art. 3 del decreto medesimo e, con esso, gli obiettivi di sicurezza della navigazione.

Tutto sopra esposto e motivato, la scrivente Associazione Ambiente Venezia – per la tutela della laguna e dell’entroterra di Venezia, San Polo 1716, in persona del Portavoce e legale rappresentante in carica, insistono nel chiedere alle Autorità in epigrafe indicate di voler disporre gli opportuni accertamenti in ordine ai fatti esposti in narrativa, valutando i profili di illiceità penale degli stessi ed assumendo tutte le iniziative necessarie volte ad ovviare al gravissimo rischio ambientale oggi incombente sulla laguna di Venezia, quale diretta conseguenza dell’inottemperanza alle previsioni

di legge oggi vigenti in materia di transito delle navi da trasporto merci e da carico in aree sensibili del mare territoriale.

Restando comunque a disposizione per ogni ulteriore informazione si ritenesse necessaria.

Venezia, 4 giugno 2019
Per l'Associazione Ambiente Venezia
Dott. Armando Danella