



Venezia, 11-11-2013

nr. ordine 2152
Prot. nr. 209

Al Sindaco Giorgio Orsoni

e per conoscenza

Al Presidente della IV Commissione
Alla Segreteria della Commissione consiliare IV
Commissione
Al Presidente del Consiglio comunale
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo Consiliari
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: GRANDI NAVI E PORTO: SE SI DOVESSE SCAVARE IL CANALE CONTORTA, LAVORI GIA' ASSEGNATI AL CONSORZIO VENEZIA NUOVA? QUALI INTERESSI DIETRO UNA SCELTA DEVASTANTE PER LA LAGUNA?

Tipo di risposta richiesto: in Commissione

Interrogazione urgente

Il sottoscritto consigliere comunale,

premessi che, lo scorso 5 novembre, il Governo nazionale ha annunciato una serie di nuove misure per la disciplina del traffico portuale nella Laguna di Venezia e che, in particolare, come si legge nel comunicato ufficiale della Presidenza del Consiglio dei Ministri "si è deciso di vietare il transito delle navi da crociera dirette o in partenza da Venezia per il canale di Giudecca, in attuazione del decreto Clini-Passera, e di prevedere una nuova via di accesso alla Stazione marittima, individuata nel canale Contorta Sant'Angelo, come diramazione del Canale Malamocco-Marghera. Nella valutazione di impatto ambientale di questa opzione saranno naturalmente considerate eventuali soluzioni alternative, compresa quella del Canale Vittorio Emanuele";

considerato che appare quanto meno singolare che il Governo abbia deciso di assumere in maniera acritica tale proposta, avanzata dal presidente dell'Autorità Portuale di Venezia; infatti, a parere dello scrivente e di altre e più autorevoli voci, sarebbe stato necessario confrontare e valutare con pari dignità tutte le ipotesi, alternative all'attuale localizzazione del terminal crocieristico presso la Stazione Marittima, che erano state fin qui prospettate (anche in sede di Commissioni consiliari del Comune di Venezia): dalla realizzazione di un nuovo approdo transitorio a Marghera fino alla definitiva collocazione del porto passeggeri fuori dalla Laguna;

considerato inoltre che lo scavo di un nuovo ampio e profondo (circa 4 chilometri di lunghezza, 140 metri di ampiezza, 10 metri di profondità) canale con l'inevitabile ulteriore manomissione dei delicati equilibri dell'ecosistema lagunare, appare incompatibile con gli obiettivi vincolanti definiti dalla vigente Legislazione Speciale per Venezia;

premessi inoltre che, nella sede del citato vertice inter-ministeriale e in diverse occasioni pubbliche, il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia ha vantato una supposta positiva funzione dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo dal punto di vista del "ripristino della morfologia lagunare";

visto che, sulla base della disposizione di legge del 1984 che assegna al Consorzio Venezia Nuova la "concessione unica" per le opere finalizzate alla salvaguardia fisica di Venezia e della sua Laguna, è stata stipulata nel 1991 la Convenzione attuativa tra il Magistrato alle Acque (in rappresentanza dello Stato) e lo stesso Consorzio, che recepisce il Piano Generale degli Interventi approvato nello stesso anno e, all'Allegato C, elenca quali opere siano oggetto della concessione unica, ivi comprese quelle finalizzate al "ripristino della morfologia lagunare" e all' "arresto del degrado" della Laguna stessa;

e che - nonostante dal 1995, e fatti salvi i diritti precedentemente acquisiti, il regime di "concessione unica" dovesse ritenersi formalmente superato - attraverso una serie di "Atti aggiuntivi" alla citata Convenzione MAV/CVN del 1991, sono stati fino ad oggi attribuiti direttamente al Consorzio Venezia Nuova, saltando qualsiasi procedura di gara ad evidenza pubblica, una lunga serie di nuove opere ed interventi in quanto rispondenti agli obiettivi di cui al sopraddetto "Allegato C";

visto anche che, con insistenza, il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e il ministro per le Infrastrutture hanno richiesto, in sede di vertice del 5 novembre u.s. e successivamente, l'inserimento dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo tra le opere previste dalla cosiddetta "Legge Obiettivo", con procedure di valutazione ambientale semplificate e prive delle necessarie garanzie, il sistematico scavalco del giudizio espresso dagli Enti Locali, e dal Comune interessato in particolare, e un canale privilegiato di finanziamento in sede CIPE;

considerato che, per quanto sopra esposto, vi è il concreto rischio che – in caso di approvazione dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo – la realizzazione di tale opera per un valore compreso tra i 200 e 350 milioni di euro, sia affidata senza alcuna trasparente procedura ad evidenza pubblica al Consorzio Venezia Nuova;

visto inoltre che l'attività di studio e progettazione dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo sarebbe stata fin qui affidata dall'Autorità Portuale e dal Magistrato alle Acque di Venezia alla Protecno Srl, società di ingegneria idraulica e civile con sede in via Risorgimento 9 a Noventa Padovana, con il coinvolgimento dell'ing. Daniele Rinaldo, già direttore dei lavori di vari cantieri del Consorzio Venezia Nuova e marito dell'ing. Maria Teresa Brotto, già dirigente dello stesso Consorzio e della società Thetis;

considerato infine che tale vicenda, ben lungi dal risolvere il problema dell'impatto del traffico delle "grandi navi" nella Laguna di Venezia, potrebbe invece contribuire a rafforzare quei meccanismi al servizio di opachi interessi economici, oggi anche al centro di diverse inchieste penali della Magistratura, che dimostrano il potere di condizionamento esercitato da una ben precisa "lobby" sulla vita produttiva, sociale e politico-amministrativa della nostra Città, rispetto al quale lo stesso Consiglio Comunale ha ritenuto opportuno e necessario promuovere l'istituzione di una specifica Commissione d'indagine;

CHIEDE che il Sindaco intervenga nei confronti delle competenti Autorità, a partire dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero per l'Ambiente, il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia

- affinché sia acquisita e messa a disposizione del Consiglio comunale e della Cittadinanza tutta la documentazione relativa alle circostanze summenzionate;

- affinché siano garantite dal Governo massime condizioni di imparzialità, trasparenza e partecipazione della valutazione di tutte le differenti alternative al transito delle "grandi navi" nella Laguna di Venezia;

- affinché il regime della "concessione unica" non sia surretiziamente imposto per la realizzazione di qualsiasi nuova opera o intervento in ambito lagunare;

- affinché tale regime in materia di salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, distorsivo delle corrette regole del mercato e della stessa vita politico-amministrativa, sia quanto prima superato e tali competenze direttamente affidate al Comune di Venezia.

Venezia, 9 novembre 2013

Giuseppe Caccia