DECRETO 103/2021 – GRANDI NAVI
Dichiarazione di voto per il gruppo Italia Viva

Ci sono decisioni sulle quali chi governa sceglie di glissare.
Il divieto di transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca è stata per molto tempo una di queste. DIVERSI governi hanno deciso di glissare.
L'Esecutivo guidato da Mario Draghi non lo ha fatto, dimostrando anche in questo di essere differente rispetto ai governi del passato. Una differenza che si manifesta nel prendere le decisioni, anche quelle più scomode.

Sulla città di Venezia incombeva da anni la lente di ingrandimento dell'Unesco e il rischio di finire nella "Danger List" dei siti a rischio è stato ad un passo dal diventare realtà.
Il transito delle grandi navi però, è bene ricordarlo, è solo una delle criticità sollevate dall'organismo internazionale.
Con questo decreto si aggiunge certamente un tassello concreto e significativo al disegno sulla salvaguardia della laguna e della città, anche se è sotto gli occhi di tutti che c'è ancora molto da fare. Questo e i futuri provvedimenti devono essere redatti in un'ottica di sostenibilità, evitando di separare la tutela ambientale da quella sociale ed economica della città. Sono fuori tempo e non guardano al bene del territorio le posizioni oltranziste che pensano ad una laguna immobile e intoccabile.

Dare attenzione alle osservazioni dell'Unesco è importante ma è altrettanto importante ascoltare le voci della città, dei suoi abitanti e dei suoi operatori economici, i tanti che gravitano intorno alla crocieristica e più in generale alla portualità veneziana. Questo governo ha deciso di ascoltare queste voci e di decidere guardando al futuro.
Andava regolata e limitata la navigazione di colossi del mare nelle aree più fragili della laguna, in tanti sono venuti a Venezia ad affermarlo. Ministri si sono dati il cambio nelle dichiarazioni scoppiettanti che annunciavano un risultato imminente, salvo poi rientrare a Roma senza produrre alcun cambiamento. Questo trascinare le decisioni, anche nei recenti governi, non ha fatto bene alla città e alla sua economia. C'era la necessità di fare un passo avanti e di farlo rapidamente.
Una rapidità che però, va detto, ha destato non poche preoccupazioni nel comparto croceristico.
Un decreto emanato il 20 luglio ha stabilito lo stop alle navi con stazza superiore a 25mila Tonellate già dal 1 agosto successivo.
Con un preavviso di 12 giorni e in assenza di punti di attracco alternativi le imprese e i lavoratori del comparto croceristico, ma aggiungo anche le imprese e i lavoratori del turismo, hanno dovuto fare i conti con un cambiamento dirompente.
Compagnie e imprese dell'indotto sono state travolte da cancellazioni e aumento dei costi per lo spostamento della tratta/toccata.
Ecco perché il decreto ha previsto dei ristori, equi e giusti, incrementati durante la lettura al Senato, anche su spinta del nostro gruppo che aveva presentato emendamenti in tal senso.
Certamente non si può pensare al futuro basandosi sui sussidi. Sussidi che, tra l'altro, non dovranno tralasciare le compagnie che hanno profuso ogni impegno per rimanere in città e garantire così l'occupazione dell'indotto locale, riducendo i costi degli ammortizzatori sociali. Già una ventina di navisono previste a Fusina tra settembre e novembre con costi di gestione comunque superiori a quelli previsti prima del decreto.
Sarebbe un boomerang limitare i ristori alle sole compagnie che hanno cambiato porto.

Il decreto ribattezzato Grandi Navi però non parla solo di Venezia, su cui ritornerò tra poco, ma interviene anche sull'Ilva, riconoscendo ulteriori settimane di trattamento ordinario di integrazione salariale con causale Covid-19, e assicurando la continuità del funzionamento produttivo dell'impianto siderurgico di Taranto attraverso l'autorizzazione ad Invitalia a sottoscrivere ulteriori apporti di capitale e ad erogare finanziamenti in conto soci. Un'attenzione che consente non solo di confermare gli accordi già fatti ma di guardare con fiducia alla transizione green, che punta alla graduale decarbonizzazione dell'impianto di Taranto.

Tornando a Venezia. Mentre riconosciamo il coraggio e la serietà di aver affrontato in maniera chiara ed inequivocabile il problema del transito delle grandi navi in Laguna, crediamo non ci si debba lasciar andare a toni di festa. Ora c'è un traguardo a cui guardare: riportare le navi, in condizioni diverse, in città.
Venezia è una città che non può abbandonarela crocieristica, deve certamente tutelare l'ambiente e la città, deve gestire i flussi turistici, puntare ad un turismo di qualità MA non può chiudersi. Perdere la crocieristica significherebbe rinunciare ad un'economia che produce effetti in tutto il territorio metropolitano e veneto.

È evidente che dal novembre 2017, momento in cui il Comitatone formalizzò l'individuazione di Marghera come approdo alternativo, molto poteva essere fatto. Molto poteva essere gestito e accompagnato. Personalmente non credo che neanche il concorso di idee istituito con il decreto della primavera scorsa (2021) possa costituire una tappa significativa, anzi. Penso che sia stata una doccia fredda, come se anni di dibattiti, confronti e progetti non ci fossero mai stati.
Se comunque da lì deve emergere la soluzione definitiva per l'attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia delle navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40 000 tonnellate e dalle navi portacontainer, nel frattempo non si può stare fermi. Anche grazie alle nostre pressioni, al Senato sono stati indicati dei tempi per la realizzazione degli approdi alternativi, in particolare almeno due devono essere disponibili già per la stagione crocieristica 2022, ma servono più certezze e serve rapidità.
Da una nostra proposta è nato il nuovo comma che introduce un monitoraggio parlamentare sulla realizzazione delle opere affidate al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in qualità di commissario, con lo scopo di offrire supporto ove si presentassero criticità e garantire la più rapida concretizzazione delle stesse. Non solo dei punti di attracco ma anche e soprattutto degli interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica e della manutenzione dei canali esistenti (eh si, perché la laguna è qualcosa di vivo maartificiale che necessita manutenzione).
A tal proposito colgo l'occasione di questo intervento per ribadire, ancora e anche qui, che è improrogabile la definitiva pubblicazione del protocollo fanghi e del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia. Non c'è più tempo. Questi documenti risultano essere pronti ma per mesi e mesi sono stati trattenuti al Ministero dell'Ambiente. Oggi finalmente si è aperta una stagione del fare, anche in quel Ministero, e il sollecito a fare presto sono certa verrà colto.

La discrasia tra le recenti scelte, orfane di una programmazione precedente, rendono purtroppo palpabile la necessità di chiarimento. Un concorso di idee che colloca fuori dalle acque protette le navi sopra le 40mila tonnellate, qualche mese dopo un decreto che vieta il transito interno alle navi sopra le 25mila tonnellate, lasciando un vuoto normativo per la fascia tra le 25mila e le 40 mila che non si indica dove dovrebbero andare. Nel frattempo la soluzione Marghera, pur temporanea, è ancora da realizzarsi. Molti sono quindi i punti di domanda ancora aperti e a cui va data risposta.

In conclusione, Venezia merita una visione futura. Una visione che non si ottiene con commissariamenti senza scadenza e scelte estemporanee. Serve un'organicità che finora è mancata, che può trovare esecuzione nella nuova Autorità per la laguna, se guidata con competenza, e nel superamento delle gestioni commissariali. Una coerenza e una visione d'insieme che va espressa e condivisa con la città.

Siamo in una fase storica decisiva, quella della **vera** pianificazione della rinascita del Paese dopo una crisi sanitaria ed economica senza precedenti. E' oggi che si può chiudere il cerchio delle partite aperte del passato, incluso il MOSE, e progettare il FUTURO. Una parola che non si coniuga con immobilismo e rinvii. Per parlare di futuro serve coraggio e crediamo che oggi ci siano tutte le condizioni per poterlo esprimere.
Nella convinzione che dopo questo decreto si possa, anzi si debba, definire una visione a 360° sulla portualità veneziana, annuncio il voto favorevole del gruppo di Italia Viva.

Roma, 15 settembre 2021
On. Sara Moretto