

[Versione inglese](#)

[Versione francese](#)

La cosa più scandalosa in ordine al decreto del governo italiano del 13 luglio 2021 è che l'opinione pubblica e i giornali di tutto il mondo commentano il nulla, dato che il decreto non c'è. Sul sito del governo non c'è alcun testo, troviamo solo due riferimenti datati 13 luglio: una nota dal titolo **“Grandi navi e Autorità per la laguna di Venezia, nota della Presidenza del Consiglio”** e un comunicato stampa dal titolo **“Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia (decreto-legge)”** in cui c'è un breve testo sintetico ma non il testo del decreto, circolato in bozza come “velina” del governo, che appare generica e lacunosa, non solo e non tanto per i tanti puntini di sospensione e le troppe variabili indipendenti (segnate con delle X) ma per l'incomprensibilità da mancanza di senso compiuto. Fumo negli occhi con sentore ma nessuna traccia di arrosto.

Se proviamo a fare un esercizio di logica, ci troviamo in difficoltà già alla prima riga secondo comma dell'articolo laddove tra le vie urbane d'acqua dichiarate monumento nazionale si citano il canale di San Marco e il bacino di San Marco, che nella toponomastica nautica compaiono in alternativa, dalla bocca di porto di Lido s'imbocca il canale di San Nicolò e poi:





- nella carta nautica per diportisti di Belletti editore il bacino di San Marco, che non è solo la piazza d'acqua di fronte al Palazzo ducale ma la via d'acqua da Sant'Elena fino al canale della Giudecca;





- mentre nella carta nautica del Magistrato alle Acque pubblicata dalla casa editrice Mare di carta e in quella ufficiale dell'Istituto Idrografico della Marina n. 226 tutta la via d'acqua tra il canale della Giudecca e quello di San Nicolò è segnato "canale di San Marco".

Sembra che il governo per non sbagliare abbia citato entrambe le denominazioni, ufficiale e di vulgata.

Alla seconda riga si legge la data del 1° agosto 2021 che stupisce positivamente per la tempestività delle misure facendo rilassare il lettore che da qui in poi legge è sollevato e finisce per continuare a leggere distrattamente. Segue la descrizione delle caratteristiche delle navi a cui è fatto divieto di navigare nelle "vie d'acqua urbane" che contengono elementi innovativi rispetto al decreto Clini-Passera diminuendo la stazza da 40.000 a 25.000 tonnellate, senza però porre vincoli a quelle che dovrebbero approdare a Marghera dopo avere solcato le acque lagunari. Dal primo agosto le navi non devono più passare per il bacino di San Marco e andare fuori dalla laguna

Nei commi 3, 4, 5 e 6, vengono introdotte questioni economiche in via di principio, impossibili da commentare in dettaglio per eccesso di indefinizione. I veneziani sono comprensibilmente irritati per il risarcire a chi ha danneggiato per anni la città e la laguna, ma la misura è comprensibile per ragioni legali e contrattuali tra le parti. Questa è una materia su cui vigilare tutta da definire, a vantaggio e in sostegno dei lavoratori.

L'articolo 2 introduce in un terreno paludoso.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale di Venezia è nominato Commissario straordinario con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori di sistemazione degli attracchi temporanei, della manutenzione dei canali esistenti previa valutazione di impatto ambientale, e degli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità e della nautica. Procedura straordinaria in assenza di progetti, ricorda molto la vicenda Mo.S.E.

Il lettore accorto che si ferma a riflettere si accorge della trave nell'occhio costituita dal fatto che tra i ministeri coinvolti non sia mai citato quello dell'ambiente con ciò chiarendo che la laguna è subordinata agli interessi, economici, estetici, turistici ma non ambientali. Unico cenno è quello alla Valutazione di impatto ambientale ...e ci mancherebbe altro che non venisse sottoposto a valutazione un intervento pericoloso e delicato come quello della modifica della morfologia lagunare!

Tempi? Neanche a parlarne, come si fa a stabilire dei limiti temporali in assenza di un programma e di un progetto? Nel comma 4 leggiamo che entro sessanta giorni saranno stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione degli interventi solo dopo sarebbe credibile una indicazione dei tempi, e solo se si sarà capaci di fare in sessanta giorni quello che non si è fatto in dieci anni.

Analogamente risulta evidente l'infondatezza degli importi indicati al comma 5, non associati a

progetti ma che paiono far riferimento a esigenze di bilancio.

Qualche ulteriore considerazione a margine. Che limiti sono posti alle navi che faranno in ingresso in laguna in direzione dei nuovi approdi di Marghera? Nessuno, oggi le navi a Venezia raggiungono già le 100-120.000 tonnellate di stazza ma in generale le più grandi arrivano ormai a oltre le 200.000. Cosa impedisce tra sessanta giorni di decidere di far tornare subito dopo le grandi da crociera che erano previste in numero ridotto e alle quali in passato si consentiva già di approdare a Marghera in alcuni casi come l'eventuale coincidenza con la festa del Redentore?

I puntini di sospensione con cui si chiude la bozza di decreto sono eloquenti, s'intende vendere la pelle dell'orso all'UNESCO prima di averlo catturato.



Art. 1

(Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e dichiarazione di monumento nazionale delle vie urbane d'acqua di Venezia)

1. Al fine di assicurare l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua dichiarate monumento nazionale o riconosciute di interesse culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, le misure di tutela e le prescrizioni concernenti gli usi non compatibili possono comprendere anche limitazioni e divieto del transito di navi con specifiche caratteristiche, riferite alla stazza lorda, alla lunghezza dello scafo, all'altezza di costruzione e alle emissioni di sostanze inquinanti.

2. Le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia sono dichiarate monumento nazionale. In dette vie d'acqua, a decorrere dal 1° agosto 2021 è vietato il transito di navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche:

- a) stazza lorda superiore a 25.000 GT;
- b) lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri;
- c) *air draft* superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela - motore;
- d) impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0.1 per cento.

3. È istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro X milioni per l'anno 2021 e di euro X milioni per l'anno 2022, finalizzato:

- a) all'erogazione, nel limite complessivo di euro X per l'anno 2021, di contributi in favore delle compagnie di navigazione, che, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, hanno già comunicato l'effettuazione a far data dal 1° agosto 2021 di transiti nelle vie d'acqua di cui al comma 2, in relazione agli eventuali maggiori costi sostenuti per la riprogrammazione delle rotte e per i rimborsi, riconosciuti ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio per effetto della riprogrammazione delle rotte, qualora non indennizzabili sulla base di eventuali contratti di assicurazione;
- b) all'erogazione, nel limite complessivo di euro X milioni per l'anno 2021 e di euro X milioni per l'anno 2022, di contributi in favore del gestore del terminal di approdo interessato dal divieto di transito di cui al comma 2, e delle imprese di cui lo stesso si avvale;
- c) all'attuazione di misure di sostegno dell'occupazione dei lavoratori dei comparti della navigazione e della logistica connessi al transito delle navi nelle vie urbane d'acqua di cui al comma 2.

4. Fermo quanto previsto dal comma 3, la competente Autorità di Sistema Portuale procede, nel rispetto della normativa europea, alla revisione del piano economico finanziario della concessione rilasciata al gestore di cui alla lettera b) del medesimo comma 3, al fine di assicurarne il relativo equilibrio, anche prevedendo, ove necessario, la proroga della sua durata e la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro del turismo e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le modalità per l'erogazione dei contributi di cui al comma 3. Il decreto di cui al presente comma tiene conto anche dei costi cessanti e dei minori costi di esercizio.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a X milioni per l'anno 2021 e a X milioni per l'anno 2022, si provvede.....

Art. 2

(Nomina del Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna)

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 maggio 2021, n. 75, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale di Venezia è nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 5, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi:

- a) realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- b) manutenzione dei canali esistenti, previa valutazione di impatto ambientale;
- c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

2. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3. Fermo quanto previsto dai commi 2 e 4 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il Commissario straordinario, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, con proprio provvedimento può rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione da detti interventi.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione degli interventi di cui al comma 1, nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione di detti interventi, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale di cui al primo periodo. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale di cui al primo periodo.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, quantificati in euro 650.000 per l'anno 2021, in 8,5 milioni di euro per l'anno 2022, in 12,3 milioni di euro per l'anno 2023, in 44 milioni di euro per l'anno 2024, in 56,55 milioni di euro per l'anno 2025 e in 35 milioni per l'anno 2026, si provvede...

