



**Pec Direzione**

E,prot DVA-2014-0033785 del 20/10/2014

**Da:** silvio.testa <silvio.testa@pec.it>  
**Inviato:** venerdì 17 ottobre 2014 16:52  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** I: CONSEGNA: Osservazioni Via Progetto Canale Contorta Sant'Angelo  
**Allegati:** daticert.xml; postacert.eml (4,87 MB); smime.p7s

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali

Per puro scrupolo formale preciso, anche a nome della signora Lia Vianello cofirmataria delle mie osservazioni depositate ieri nel procedimento in oggetto, che il documento è stato inviato per sostenere la richiesta che la Commissione Via dia parere negativo sul progetto preliminare denominato "Adeguamento via acqua d'accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo".

Distinti saluti,  
dr. Silvio Testa

Da: posta-certificata@pec.aruba.it  
A: silvio.testa@pec.it  
Cc:  
Data: Thu, 16 Oct 2014 19:02:05 +0200  
Oggetto: CONSEGNA: Osservazioni Via Progetto Canale Contorta Sant'Angelo

-- Ricevuta di avvenuta consegna del messaggio indirizzato a DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it "posta certificata" --

Il giorno 16/10/2014 alle ore 19:02:05 (+0200) il messaggio con Oggetto "Osservazioni Via Progetto Canale Contorta Sant'Angelo" inviato da "silvio.testa@pec.it" ed indirizzato a "DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it" è stato correttamente consegnato al destinatario.  
Identificativo del messaggio: opec275.20141016190201.20468.04.1.17@pec.aruba.it  
Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).  
L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

**NOTA**

La presenza o meno del messaggio originale, come allegato della ricevuta di consegna (file postacert.eml), dipende dal tipo di ricevuta di consegna che è stato scelto di ricevere, secondo la seguente casistica:

- Ricevuta di consegna completa (Default): il messaggio originale completo è allegato alla ricevuta di consegna.
- Ricevuta di consegna breve: il messaggio originale è allegato alla ricevuta di consegna ma eventuali allegati presenti al suo interno verranno sostituiti con i rispettivi hash.
- Ricevuta di consegna sintetica: il messaggio originale non verrà allegato nella ricevuta di consegna.

Per maggiori dettagli consultare:

<http://kb.aruba.it/KB/a701/ricevuta-di-avvenuta-consegna.aspx?KBSearchID=1358305>



Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali  
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

alla Commissione Europea  
ENV-CHAP@ec.europa.eu

Venezia, 16 ottobre 2014-10-16

Gli scriventi Silvio Testa e Lia Vianello, rappresentanti del Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune, presentano le seguenti “osservazioni” al progetto “Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo” depositato presso la Commissione di Valutazione di impatto ambientale del Ministero dell’Ambiente dall’Autorità Portuale di Venezia, pur senza con ciò riconoscere legittimità alla procedura “semplificata” ora in atto ex lege 443/2001.

#### **Premesse.**

Il progetto presentato dall’Autorità Portuale di Venezia alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (codice 2842), con pretesa di incardinamento nella legge obiettivo 443/2001 fin dal suo titolo contiene due falsificazioni della realtà: lo storico e naturale canale Contorta Sant’Angelo non è una via d’accesso alla stazione marittima, e dunque non ha nessuna necessità di essere “adeguato” ad alcunché; e il progetto non è un piano di riqualificazione ambientale dato che le asserite strutture morfologiche di contorno, definite come “velme”, non hanno in realtà alcuna caratteristica naturale che le possa identificare per tali. Esse appaiono invece come mere arginature di contenimento degli effetti idraulici e morfologici prodotti nel tessuto lagunare dal canale stesso, una volta scavato, e dal passaggio nel suo alveo, nei due sensi, di circa 500 grandi navi all’anno.

Si dicano, dunque, le cose come stanno e le si chiamino col loro nome: il progetto prevede la realizzazione di un nuovo canale marittimo in Laguna, in un’area che non è demanio portuale, non previsto dal Piano Regolatore Portuale, in assenza del Piano Morfologico della Laguna (che non esiste), in contrasto con gli obiettivi della legge speciale 171/1973, in contrasto con gli strumenti urbanistici del Comune di Venezia che nel Piano di assetto del Territorio (Pat) prevede all’art. 35 bis delle Norme Tecniche “... la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e

col contesto lagunare”. Questo articolo non è neppure citato nello Studio di impatto ambientale (Vedi Cap. 2: Quadro di riferimento programmatico), neppure nel paragrafo specifico relativo al Pat (2.8).

Lo Studio di Impatto Ambientale (codice 49.810.000/04b) fa risalire il progetto (1.1 pag. 12) al decreto interministeriale Clini – Passera del 2 marzo 2012 sui cui contenuti gli scriventi hanno a suo tempo (vedi allegato 1) ma inutilmente diffidato i ministri competenti ai sensi della Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1998 sulla partecipazione delle popolazioni ai processi decisionali in materia ambientale, ratificata in Italia con legge 108/2001, per conoscere quali dati e quali valutazioni ne avessero determinato i contenuti, che ora sono richiamati come condizioni di progetto.

In particolare, si rilevava che il decreto “...contiene elementi di contraddittorietà e scelte delle quali non si capiscono né gli obiettivi né le valutazioni che le hanno determinate. Infatti, se la laguna di Venezia è un'area di “particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale... ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche tenuto conto dei rilevanti aumenti del traffico marittimo” non si capisce perché non si adottino provvedimenti che riducano tale traffico anziché aumentarlo ulteriormente come avverrà mantenendo al suo interno il traffico croceristico che Autorità Portuale, Venezia Terminal Passeggeri, Compagnie armatoriali vogliono infatti incrementare nei numeri e nella dimensione delle navi...

“Se, infine, la protezione delle aree sensibili suggerisce di porre un limite al tonnellaggio lordo delle navi che vi possono navigare, non si capisce perché tale limite sia stato fissato in 500 tonnellate in tutta Italia e in 40.000 tonnellate in Bacino di San Marco e in Canale della Giudecca. Non si capisce, da ultimo, perché tale limite sia stato fissato appunto in 40.000 tonnellate e non, in ipotesi, in 30.000 tonnellate o 20.000 tonnellate o in 50.000 tonnellate”.

Analoghe violazioni della Convenzione di Aarhus hanno costellato l'intero processo decisionale fin qui seguito. Ne citiamo due per tutte: la mancata pubblicazione dei pareri preliminari tecnici emessi dalla Commissione Via il 23 e il 27 Settembre 2013 su progetti riguardanti la croceristica a Venezia, tra i quali la sostanziale bocciatura del progetto preliminare del Contorta; e la mancata spiegazione dei criteri in virtù dei quali il Governo, nel vertice convocato il successivo 5 Novembre 2013 dall'allora presidente del Consiglio, Enrico Letta, ha assunto alcune decisioni, tra le quali ancora la scelta del Contorta (senza alcuna controdeduzione al parere negativo della Via, neppure da parte dello stesso ministro dell'Ambiente, Andrea Orlando, che pure lo aveva sollecitato) e le misure di mitigazione, con la riduzione “fino al 20 per cento” del numero dei passaggi delle navi di stazza lorda superiore alle 40 mila tonnellate e il divieto di transito, dall'1 Novembre 2014, delle navi superiori alle 96 mila tonnellate di stazza lorda.

Perché 20 per cento? Perché 96 mila tonnellate? Perché, poi, la Capitaneria abbia ridotto la percentuale di passaggio delle navi “piccole” al 12,5 per cento e abbia spostato l’estromissione di quelle “grandi” (meglio sarebbe dire enormi) all’1 Gennaio 2015, anche questo non lo sa nessuno.

Tutto ciò per dire che, essendo sostanzialmente questa la cornice nella quale si pone il progetto dell’Autorità Portuale, i cittadini che lo volessero non sono in possesso di tutti gli elementi necessari per partecipare in modo concreto e completo al procedimento di Valutazione di impatto ambientale, oltretutto semplificato perché incardinato illegittimamente nella legge obiettivo dato che il progetto non risulta inserito né identificato in alcuno degli Allegati Infrastrutture del Programma Infrastrutture Strategiche di cui alla legge 443/2001.

E’ appena il caso di sottolineare che tale requisito doveva essere esistente e verificato al momento del giudizio preliminare di ammissibilità del progetto alla procedura semplificata di Via (l’istruttoria tecnica si è iniziata il 18 Settembre 2014) e che eventuali successive “correzioni”, in qualsiasi forma o momento esse si configurassero, non sono tali da sanare il vizio originario, costituendo quindi l’eventuale successiva procedura illegittima un danno a carico della collettività di cui i funzionari responsabili saranno chiamati a rispondere nel momento in cui ciò verrà certificato.

La spinta finale al progetto è avvenuta sulla base del cosiddetto “atto d’indirizzo” del cosiddetto Comitato dell’8 Agosto 2014, citato nelle premesse del decreto n. 1697 del 12 Agosto 2014 con il quale l’Autorità Portuale ha approvato il progetto preliminare del Contorta, ma tale decreto risulta proprio per questo inficiato in quanto di tale “atto di indirizzo” nessuno ha mai avuto contezza (neppure il Comune di Venezia né il Tar veneto che lo hanno richiesto), escluso un comunicato stampa della Presidenza del Consiglio dei ministri, né certamente la riunione che lo ha prodotto può definirsi una riunione del Comitato. Infatti il Comitato, ovvero il Comitato ex art. 4 della legge 798/1984, deve essere presieduto appunto per legge dal presidente del Consiglio dei ministri o, su sua delega, dal ministro dei Lavori pubblici, quando la riunione dell’8 Agosto è stata invece presieduta dal sottosegretario Graziano Del Rio, mentre la Segreteria dell’organismo deve essere svolta, sempre per legge, dal presidente del Magistrato alle Acque, ente soppresso oltre un mese prima dall’art. 23, comma 3, del decreto legge 24 giugno 2014, n.90.

## **Le alternative.**

Le alternative progettuali nel Sia vengono affrontate nel Capitolo 7 (pagg. 179 e seguenti). Di fatto, esse sono limitate al confronto con l'opzione "0" (cioè Bacino San Marco), con l'alternativa "Retro Giudecca", con l'alternativa "Malamocco – Marghera: Vittorio Emanuele III dal Bacino di Evoluzione 3", senza prendere in considerazione altre opzioni, sia tra quelle già presentate in bocca di porto di Lido – De Piccoli/Duferco (all'attenzione della Commissione Via); Luciano Claut; Gianni Fabbri; Stefano Boato, Carlo Giacomini, Maria Rosa Vittadini – sia altre astrattamente ipotizzabili – off shore; bocca di Malamocco; Santa Maria del Mare - ; senza considerare la vera opzione "0", ovvero la rinuncia al crocierismo, se la mai affrontata valutazione costi ambientali e sociali/benefici deponesse per tale opzione.

Ciò è il frutto di una procedura assurda, che fin dall'inizio ha puntato a escludere la strada maestra per risolvere il problema delle grandi navi a Venezia, e cioè la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale (l'attuale risale al 1965 per Venezia – Marghera e addirittura al 1908 per la Marittima), come previsto dalla legge 84/1994 sui Porti, per mettere invece a confronto e solo obtorto collo unicamente le proposte incidentalmente e, verrebbe da dire, quasi casualmente sul tappeto. E se esistessero altre opzioni, migliori e risolutive, alle quali finora nessuno avesse pensato?

La redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale avrebbe consentito (consentirebbe tuttora!) il confronto non tra progetti ma tra scenari diversi (così come chiede, del resto, la mozione approvata dal Senato il 6 Febbraio 2014, che parla per l'appunto di scenari), che chiunque potrebbe proporre senza i costosi oneri di un progetto, e soprattutto mediante la dialettica tra l'Autorità Portuale e la Città, grazie all'"intesa" obbligatoria richiamata dall'art. 5 della legge 84/1994. Tale intesa, invece, viene elusa dalla procedura attualmente in atto, che premette il progetto del Contorta a qualsiasi altra alternativa, riducendo un domani la redazione di un nuovo Prg portuale, che avrebbe dovuto essere "epocale", alla mera presa d'atto obbligata e notarile e soprattutto non discussa in barba alla legge di un'opera nel frattempo realizzata.

## **La circolazione a senso unico nel Porto di Venezia.**

Gli effetti del carico aggiuntivo di centinaia di enormi navi da crociera all'anno sul Canale Malamocco – Marghera (Canale dei Petroli), già intasato da un traffico che costringe le navi commerciali a entrare e a uscire in convoglio a senso unico alternato, è preso in considerazione nel Sia (Capitolo 7.8, pagg. 220 e seguenti) e nell'Allegato B (49.810.000/00-All. B).

In entrambi i casi si fa riferimento allo studio “Modello matematico e simulazioni per la valutazione di alternative di collegamento per il rispetto del decreto ‘anti inchini’” (APC Project – Final Report. E. Canestrelli, M. Corazza, G. De Nadai, R. Pesenti – Università Ca’ Foscari Venezia. Venezia, Marzo 2013), inattuabile in rete, in quanto commissionato dall’Autorità Portuale e dunque di sua proprietà. Lo studio, visto il rilievo della questione, avrebbe dovuto essere allegato alla documentazione depositata per la partecipazione del pubblico, ma così non è stato rendendo ulteriormente problematica la redazione delle osservazioni, già compressa dalla procedura Via semplificata.

In ogni caso si osservano alcune manchevolezze:

1) Lo studio mette solo a confronto il presunto “vantaggio” in termini di percorrenza del Contorta Sant’Angelo rispetto all’alternativa Malamocco – Marghera – Vittorio Emanuele, dato che dei tre fattori di criticità indicati - lunghezza del tratto di canale Malamocco-Marghera percorso in promiscuità di tipologia di nave e di traffico; numero di bacini di evoluzione da attraversare congiuntamente; diversa velocità cui devono attenersi le navi a seconda dei punti di manovra lungo il canale – lo studio ha effettuato esclusivamente le previsioni per le alternative 2 e 3 (Sia, pag. 222). Dunque nulla si dice delle interferenze tra traffico commerciale e traffico passeggeri lungo gli 11 km del tratto Sud del Canale Malamocco – Marghera.

2) Si dice che l’analisi (Sia, pag 221) è stata svolta sui movimenti 2011 (ridotti del 20 per cento rispetto agli standard antecedenti del traffico commerciale a causa della crisi) che comunque non tengono conto né dei traffici ora innescati dal nuovo terminal traghetti di Fusina né dal nuovo terminal container previsto nell’area ex Syndial; ma non si dice che per le navi da crociera non vi è alcun movimento reale da potersi prendere in considerazione in termini di tempi di percorrenza e di velocità dato che tali grandi navi non transitano per il Canale Malamocco – Marghera se non una nave una sola all’anno in occasione della festività del Redentore (terza domenica di luglio) quando il Canale della Giudecca viene chiuso dal Ponte Votivo.

Relativamente al traffico passeggeri , il modello deve dunque essere stato caricato utilizzando in modo astratto solo le prescrizioni della Capitaneria di Porto, indicate come 2 miglia nautiche tra una nave e l’altra e velocità di 6 nodi (All. B pag. 5), dando così per scontata l’impossibile situazione che un convoglio composto poniamo da 5 navi da crociera,<sup>1</sup> lungo dunque almeno 17 chilometri (due miglia nautiche x i 4 spazi tra le 5 navi, più la lunghezza attorno ai 300 metri delle navi stesse, e senza

---

<sup>1</sup> Limite di compresenza in Marittima ex art. 1 dell’Ordinanza n. 153 del 5 dicembre 2013 della Capitaneria di Porto di Venezia. Tale situazione, secondo il calendario 2013 della Venezia Terminal Passeggeri, si verifica 20 volte all’anno

calcolare i due rimorchiatori per nave)), dunque praticamente più lungo dell'intero percorso Canale dei Petroli – Contorta Sant'Angelo, si comporterebbe come un treno su di un binario, senza ritardi, rallentamenti, difficoltà per nebbia, pioggia, alte o basse maree, venti etc. . E' chiaro che con il Contorta 5 navi in Marittima non ci arriveranno né ne partiranno mai, e probabilmente neppure meno: forse la distruzione della Laguna per realizzare un nuovo canale artificiale non risponde all'obiettivo di conservare il valore economico della Marittima e del crocierismo, come sembra credere il Governo.

3) L'intero modello, così come illustrato nell'Allegato B, è inficiato da vistose incongruenze che ne invalidano i risultati. Vi si assume che la distanza tra le navi da crociera in convoglio sia di 2 miglia nautiche, ma ciò vale in Bacino di San Marco e in Canale della Giudecca, mentre nel Canale Malamocco – Marghera tale distanza è ridotta a 1 miglio per le navi da crociera di stazza lorda superiore alle 40 mila tonnellate (ordinanza della Capitaneria di Porto 23/2012 art. 16 comma 2). La velocità di transito è indicata in 20 km/h nel primo tratto Sud di 11 km del Canale (pag. 4) ma poi, per calcolare il tempo di percorrenza della distanza tra due navi in convoglio (erroneamente indicata in 2 miglia) si utilizza invece una velocità di 6 nodi (pag. 5), corrispondenti a 11,2 km/h. Tali errori si riflettono sugli interi calcoli, che dunque non possono in alcun modo venire presi in considerazione. Curiosamente, nella nota 2 di pag. 4 si sottolinea che nel tratto Sud del Canale la velocità media (evidentemente rilevata) delle navi è di 15 km/h e dunque non si comprende né l'introduzione dei 20 km/h né dei 6 nodi, tanto più che se si monitora per più giorni il traffico con un shiptracking si rileva che nella realtà le velocità sono più basse e raramente toccano i 15 km/h. Salvo ipotizzare che sia stato utilizzato un astratto limite di velocità massima immaginabile, che presuppone un canale ben più ampio dell'attuale, per rendere in qualche modo apparentemente gestibile un volume di traffico altrimenti insostenibile, tenuto conto anche delle condizioni meteo marine e dei limiti di navigazione notturni imposti dalla Capitaneria per ragioni di sicurezza.

4) Attualmente nel Canale Malamocco – Marghera è consentito dalla Capitaneria il transito di navi di lunghezza massima fino a 300 m. (All. B pag. 2). L'accesso di navi più lunghe (mediamente 2 casi all'anno) viene oggi permesso solo con l'interdizione del traffico commerciale e industriale e con la garanzia che le condizioni meteo – marine siano ottimali: se ciò avviene per ragioni di sicurezza, come è possibile immaginare che nel Canale si permetta ora l'accesso di navi passeggeri oltre le 96 mila tonnellate di stazza lorda, con almeno 30 toccate anno (e dunque due passaggi)

di navi oltre i 300 metri?<sup>2</sup> Tale numero di toccate, oltretutto, è destinato ad aumentare negli anni a venire, vista la tendenza in atto al gigantismo navale. Si ridurranno le condizioni di sicurezza per non penalizzare la portualità commerciale? Oppure le navi passeggeri, con migliaia di croceristi imbarcati, non richiedono le stesse condizioni di sicurezza previste oggi per il traffico commerciale?

5) Né il Sia né l'Allegato B prendono in considerazione le maree e l'eustatismo, ovvero la crescita del livello del mare. Nell'Allegato B (pag. 1) c'è una citazione incidentale delle maree come elemento di possibile limitazione dei traffici, ma sulla macroscopica limitazione del Mose alle bocche di porto, e segnatamente alla bocca di porto di Malamocco, non c'è neppure una riga. Già oggi (utilizziamo i dati del 2010 forniti dal Centro Previsioni e Segnalazioni Maree del Comune di Venezia) le maree che avrebbero superato i 110 cm, soglia di sollevamento delle paratoie, sarebbero state 18, con 30 chiusure che la letteratura in materia indica tenendo conto delle false chiusure e dei falsi allarmi. Ciò significa che almeno in quei 30 casi le 18 ore di transiti misti commerciali/croceristici previsti nel Canale Malamocco – Marghera dalla “giornata tipo” ipotizzata nell'Allegato B (pag. 6) si dimezzano, ma di quanto ciò provocherebbe a cascata sui traffici portuali non si dice nulla. Oltretutto le previsioni di crescita del livello del mare al 2100 sono stimate dalle più prestigiose istituzioni scientifiche in una scala tra i 50 e i 140 cm, con la previsione più probabile agli 80 cm.: orbene, con un sovrizzo di soli 30 cm al 2050, i dati del 2010 avrebbero comportato 203 maree sopra i 110 cm e dunque (comprehensive delle false chiusure e dei falsi allarmi) 325 chiusure delle paratoie. La conca di navigazione a Malamocco è progettata per navi fino a 250 metri: vale la pena distruggere la Laguna per tenervi all'interno una portualità che ha il tempo contato? Non è meglio ipotizzare fin d'ora degli scali fuori dalle bocche di porto?

6) Nel Canale Malamocco – Marghera transiteranno dal 2014 circa 4mila navi (nel 2013 le statistiche dell'Autorità Portuale indicano un movimento complessivo di 3745 navi tra commerciali e Ro-Ro), tenuto conto delle valutazioni del Porto che indicano una ripresa in particolare dei Traghetto in virtù dell'apertura a Fusina del Terminal delle Autostrade del mare, con 1800 navi/anno a regime, nel 2020. Se decollerà l'attracco commerciale off shore al largo di Malamocco proposto dall'Autorità Portuale, sul Canale Malamocco – Marghera dovranno transitare ogni anno in andata e in ritorno 1851 “mama vessel” da 432 Teu ciascuna (151 m. x 31 m.) per trasportare gli 800 mila container previsti inizialmente a regime dallo Studio di impatto ambientale. Ammesso prudenzialmente che tali previsioni di quasi 6 mila

---

<sup>2</sup> Calendario 2012 della Venezia Terminal Passeggeri. Le navi sono la Carnival Breeze, la Celebrity Silhouette, la Celebrity Reflection, la Msc Divina, la Msc Magnifica



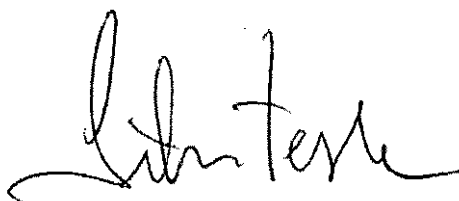
navi all'anno non si verificano, e scalando dalla cifra le petroliere che (per il solo tratto dalla bocca di Malamocco alla Darsena San Leonardo) verranno estromesse, si può ipotizzare un carico di almeno 5200-5300 navi/anno. A questi numeri si crede davvero di poter aggiungere almeno altri 350 navi passeggeri all'anno, per due passaggi nel Canale?<sup>3</sup>

**Per tutto quanto detto finora, deve essere chiaro a tutti, e in particolare ai componenti della Commissione di valutazione ambientale, che l'approvazione del progetto di realizzazione del Canale Contorta Sant'Angelo comporta necessariamente e come diretta e inevitabile conseguenza l'allargamento del Canale Malamocco Marghera e la sua arginatura (cosa del resto già tentata due volte dall'Autorità Portuale), con la conseguente divisione della laguna in due bacini idraulici divisi e separati.**

Silvio Testa

Santa Croce, 789

30135 Venezia



Lia Vianello

Santa Croce, 789

30135 Venezia



---

<sup>3</sup> Nel 2013 i passaggi in Bacino San Marco di navi sopra le 40 mila tonnellate di stazza lorda sono stati fissati dalla Capitaneria di Porto in 708 (ordinanza 153/2013)