



E.prot DVA - 2014 - 0033946 del 20/10/2014

**Pec Direzione**

**Da:** alessandro.angeli@archiworldpec.it  
**Inviato:** venerdì 17 ottobre 2014 14:22  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** osservazioni tecnico-ambientali al progetto del nuovo canale navigabile Contorta - Sant'Angelo  
**Allegati:** 2014.10.16 Osservazione M5S al canale Contorta - Sant'Angelo\_AA.pdf  
**Priorità:** Alta

Si invia allegato per quanto relativo all'oggetto.  
Distinti saluti.

Alessandro ANGELI  
Via Kossuth, 7  
30175 Marghera (VE)

**AVVISO DI RISERVATEZZA**

Le informazioni contenute in questo messaggio sono riservate ed a uso esclusivo del destinatario. Qualora questo messaggio fosse a Voi pervenuto per errore, vogliate darcene notizia ed eliminarlo. Quanto precede ai sensi del D.Lgs.196/2003.



Alessandro Angeli \_\_\_\_\_ (nome e cognome)

Via Kossuth, 7 \_\_\_\_\_ (indirizzo)

30175 Marghera (VE) \_\_\_\_\_ (CAP e città)

A mezzo raccomandata A/R o a mezzo PEC a:

dgsvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it (solo un invio per tutti e tre i destinatari)

Al Dott. Mariano Grillo  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Al Ing. Antonio Venditti  
Divisione II: Sistemi di Valutazione Ambientale  
Al Dott. Gian Luca Galletti  
Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

**OGGETTO:** Progetto denominato *“Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo”* proposto dall'Autorità Portuale di Venezia e presentato al Ministero in indirizzo al fine di ricevere autorizzazione tramite procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) - OSSERVAZIONE

Egregi tecnici e rappresentanti del Ministero dell'Ambiente,  
l'esame del progetto *“Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo”* contrasta con gli obiettivi evidenziati dalla mozione unitaria già approvata dal Senato della Repubblica, con espressione favorevole del Governo, il 6 febbraio 2014. La mozione è successiva al D.M. *“Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale”*, il cosiddetto Decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012 con cui, all'articolo 2, comma b, si *“vieta il transito attraverso il Canale della Giudecca e il bacino di San Marco delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda”*.

Gli obiettivi contenuti nella mozione si possono sintetizzare nei seguenti punti:

1) compatibilità ed impatto ambientale; 2) rapidità di esecuzione; 3) gradualità e reversibilità; 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica; 5) entità delle risorse da impiegare; 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo; 7) rispetto delle normative vigenti.

Ebbene, relativamente ai citati obiettivi si osserva quanto segue:

### **1) INCOMPATIBILITA' AMBIENTALE A CAUSA DELLE PESANTI VARIAZIONI DELL'EQUILIBRIO IDRODINAMICO, MORFOLOGICO E FISICO DELLA LAGUNA**

L'escavo del nuovo canale denominato Contorta, del tutto differente dal modestissimo canale attualmente esistente, e già bocciato in fase di VIA preliminare nel 2013, provocherà l'introduzione in Laguna di

enormi masse d'acqua, grazie anche all'azione della marea, la cui velocità di propagazione è andata sensibilmente e costantemente aumentando di decennio in decennio nell'intera Laguna. Lo scavo si configurerà come una gigantesca via d'acqua rettilinea puntata verso la città di Venezia.

L'attuale e tortuoso tracciato del Canale Contorta consta infatti di poche decine di metri di larghezza, da 3 metri a pochi decimetri di profondità, contro una nuova via d'acqua di oltre 10 metri di profondità, lunghezza di circa 5 chilometri ed almeno 100 metri di cunetta navigabile, sempre che questa larghezza sia effettivamente compatibile con le relative Ordinanze della Capitaneria di Porto.

Una "superstrada", quella formata dal Canale dei Petroli, dal nuovo Contorta e dal Canale della Giudecca-Canale San Marco-Canale di San Nicolò, tangente al cuore stesso di Venezia e collegata in modo continuo e pressoché lineare con il mare attraverso le due bocche di porto (Lido e Malamocco).

I fondali della Laguna risultano già globalmente interessati da un progressivo aumento della profondità, da una generale tendenza alla marinizzazione e da una conseguente scomparsa delle velme, dei "ghebi" e delle barene causate da subsidenza, eustatismo, traffici marittimi, pesca, turismo, ecc. Si aggiunga che all'attuale morfologia lagunare del bacino centrale della Laguna definita di "elevato dinamismo" si sommerà la pressione esercitata congiuntamente contro Venezia dalle due masse d'acqua provenienti dal Canale della Giudecca e dal nuovo Canale Contorta.

Come già successo a partire dagli anni '70, dopo l'escavo del cosiddetto "Canale dei Petroli" (il Malamocco-Marghera), il fenomeno della distruzione/alterazione della morfologia lagunare potrebbe riproporsi quindi, amplificato dal nuovo Contorta, in tutta la sua drammaticità.

Di tutti questi effetti, a cui si aggiungono quelli derivati dall'azione del vento e del moto ondoso generato dalle grandi navi che percorreranno il canale, gli studi riportati nel progetto non paiono tener conto, anzi, sottolineano la completa irrilevanza sia dell'azione delle maree, sia del transito di natanti, sia dell'escavo del Contorta come causa principale del probabile e progressivo disfacimento della morfologia lagunare, stabilendo la quasi assoluta indifferenza dello stato di fatto allo scavo previsto.

Resta anche indefinito l'adeguamento del canale da cui partirà il nuovo Contorta, ovvero degli oltre 10 chilometri di Canale dei Petroli. Adeguamento necessario, se non subito, presumibilmente in futuro al fine di soddisfare l'auspicato sviluppo del traffico turistico e consentire il contemporaneo passaggio dei mercantili e delle navi passeggeri in entrambe le direzioni (allo stato attuale, il Canale dei Petroli funziona come un "senso unico alternato"). Allo stesso modo non risulterebbero quantificate le nuove masse d'acqua che l'aumentata portata del Contorta addurrà e sottrarrà quotidianamente alla Laguna.

## 2) INCOMPATIBILITA' SANITARIA: RISCHIO SANITARIO

Lo scavo del Contorta, il suo mantenimento nel tempo, ed il conseguente moto ondoso provocato da una nuova via d'acqua, andranno certamente ad interferire sia sullo stato dei fondali e sulle sostanze inquinanti depositate su di essi, sia con lo stato dei luoghi e dei suoli che verranno utilizzati per ricollocare i fanghi provenienti dall'escavo. Il tutto in assenza di una caratterizzazione puntuale dei sedimenti presenti lungo il tracciato previsto per lo scavo.

Molte di tali sostanze, come ad esempio metalli pesanti, la cui concentrazione si ammette essere al di sopra dei limiti di legge per quasi tutta la Laguna con particolari picchi proprio nel cosiddetto "Canale dei Petroli", provengono dal polo industriale di Porto Marghera, ed andranno ad interagire con la flora e la fauna presenti in Laguna e con le attività di pesca ivi praticate (ad esempio, venericoltura), con inevitabile ricaduta sulla catena alimentare, sull'occupazione nel settore e sulle condizioni ambientali.

A queste cause si aggiungerà l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi passeggeri.

## 3) MANCANZA DI CRONOPROGRAMMA

Per quanto concerne lo spostamento non trascurabile dei sottoservizi presenti nei luoghi dello scavo, non risulta definita alcuna tempistica e, conseguentemente, i lavori potrebbero durare più del previsto e quindi vanificare l'intento del decreto "Clini-Passera" di trovare, tempestivamente, un'alternativa alla crocieristica, in sostituzione del transito per il canale della Giudecca.

#### 4) IRREVERSIBILITA' DEL PROGETTO

E' impensabile che un simile progetto possa considerarsi reversibile tramite completo ripristino dei luoghi allo stato di fatto originario: esso quindi è in palese contrasto con la disposizione di cui all'art. 3 lettera a) della Legge 20 novembre 1984, n. 798 (legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia) che introduce i criteri di "sperimentalità, reversibilità e gradualità..." per "le opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna..." in linea, del resto, con il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 201 del 1982 che si riferiva invece ad uno studio di fattibilità delle opere necessarie ad evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati, a ripristinare i livelli di profondità dei canali di transito nei termini previsti dalla legge 16 aprile 1973, n. 171.

Ne deriva che anche opere, come quelle di cui al progetto, finalizzate alla navigazione in laguna debbono rispettare le medesime caratteristiche, al fine di tutelare al meglio l'ecosistema lagunare.

#### 5) INSOSTENIBILITA' DEL PROGETTO PER LA CITTA' E PER I SUOI ABITANTI

Oltre a quanto già evidenziato al punto 1), il progetto (circa 170 milioni di euro) non è stato condiviso con la città ma "calato dall'alto" in gran fretta durante l'estate e durante un periodo di grave vacanza istituzionale dovuta al sistema di tangenti del Mo.S.E.

Del resto, il necessario confronto, tra tutte le alternative in campo, si sarebbe dovuto svolgere in sede di redazione del PRP (Piano Regolatore Portuale): purtroppo l'Autorità Portuale di Venezia (unica rimasta in Italia!) è in ritardo ventennale rispetto all'attuazione della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" che prescrive, appunto, all'art. 5, una generale pianificazione, d'intesa con i Comuni interessati, per la stesura del citato PRP e della relativa VIA/VAS, visto che il precedente strumento risale addirittura al 1907.

Sempre in materia urbanistica non può essere sottaciuto che il nuovo PAT (Piano di Assetto del Territorio)<sup>1</sup> prevede, all'art 35 bis delle Norme Tecniche, che:

*"Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il Pat assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare.*

*A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I.. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi.*

*Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all'attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri".*

---

<sup>1</sup> Il Piano è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 del 30/31 gennaio 2012 ed approvato dalla Provincia di Venezia il 30 settembre 2014.

Questo articolo, com'è evidente, si pone in netto contrasto con il progetto, qui oggetto di osservazione, che mantiene le grandi navi all'interno della laguna.

Non v'è poi alcuna valutazione di impatto della nuova opera, con il riflesso aumento del traffico crocieristico, nei confronti del tessuto socioeconomico della città, quando invece Venezia, per le sue caratteristiche di meta irrinunciabile e unica al mondo, potrebbe proporre un nuovo modello di fruizione turistica eco-compatibile. Va ricordato che la “capacità di carico turistico” della città di Venezia (misura che indica il numero massimo di persone che possono visitare la città senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socio-culturali e senza ridurre il *“satisfaction degree”* dei turisti stessi) è stata quantificata nel 1988 in circa 7 milioni e mezzo di visitatori all'anno (valore ottimale) e in 12 milioni (valore massimo inderogabile). Tale ricerca è stata effettuata dal COSES e firmata dai professori Paolo Costa, attuale Presidente dell'APV ed ex Sindaco della città, e Jan van der Borg, docente di Economia del Turismo a Ca' Foscari.

Ebbene, nel 2011 il numero di turisti è stato stimato da alcuni in 30 milioni (Italia Nostra) e da altri in 24 milioni (lo stesso Costa), è indubbio comunque che la soglia dei 20 milioni è stata già abbondantemente superata.

## **6) ILLEGITTIMITA' ED ANTICOSTITUZIONALITA' DEL PROGETTO**

Il progetto, per come presentato, contrasta sia con la Costituzione Italiana, che promuove all'art. 9 la tutela del paesaggio e dei beni artistici della Nazione, sia con tutta normativa “speciale” di tutela che protegge (o dovrebbe proteggere) Venezia e la sua Laguna, compresa la tutela stabilita dall'UNESCO.

La Laguna costituisce, sin dai tempi della fondazione della città, un unicum ambientale, paesaggistico, storico, etnografico, geografico e fisico inscindibile dalla città stessa.

Un patrimonio collettivo, indisponibile ed intangibile dell'Umanità che il progetto intende sacrificare a favore di un non meglio precisato interesse imperativo e strategico, evidentemente di pochi ed a breve termine.

Nella fattispecie, tra l'altro, potrebbe causare la distruzione delle isole di Sant'Angelo della Polvere e di San Giorgio in Alga adiacenti allo scavo e provocare danni incommensurabili ed irreversibili alle fondamenta della città di Venezia, al suo patrimonio storico, artistico e culturale, al patrimonio archeologico ed al patrimonio naturalistico della Laguna (zone ZPS e SIC), oltre ad impattare in modo sensibile, visibile, permanente e in alcun modo storicamente giustificabile, sulla conformazione attuale della Laguna stessa. Di tutto questo le analisi presentate, a corredo del progetto, non danno alcun conto.

I risarcimenti e le forme di mitigazione o di compensazione ambientale per tali modifiche, non paiono in alcun modo oggettivamente quantificabili o identificabili, né viene individuato il garante che dovrà farsi carico del ripristino degli eventuali danni, danni che in questo modo andranno a gravare unicamente sulla collettività stessa.

Tanto più che lo “Studio di Impatto ambientale”, per stabilire compensazioni e mitigazioni, si riferisce alla Direttiva Habitat –art. 6, par. 4, in cui si prevede che: *“Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative...”*, dando per scontato dunque che non esistano altri progetti alternativi praticabili.

Nello “Studio di Impatto Ambientale” il danno causato agli habitat naturali dall'escavo e dalla realizzazione delle “velme” è stimato nella perdita di una superficie pari a circa 240 ettari di habitat comunitario prioritario “1150\* Lagune Costiere” e viene definito “significativo”. Si aggiunga, infine, che l'impatto visivo delle grandi navi in Laguna resterà invariato o aumenterà al plausibile crescere delle stazze, andando esattamente nella direzione opposta rispetto a quanto previsto nella mozione unitaria già votata dal Senato di cui sopra.

## 7) ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI VIA SPECIALE

Come già evidenziato da molteplici soggetti, tra cui, ad esempio, il Gruppo 25 Aprile, nella formale diffida con richiesta di revoca, annullamento o ritiro inviata in data 29 settembre 2014 a codesto Ministero, nonché le due mozioni presentate dal Movimento 5 Stelle nei due rami del Parlamento, a prima firma Da Villa ed Endrizzi, si sottolinea anche qui, per l'ennesima volta, che la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale Speciale, ai sensi della Legge Obiettivo 443/2001, appare viziata da numerose irregolarità e forzature. L'unico atto infatti che, in base a tale legge, consente di qualificare una infrastruttura come inserita nel programma delle infrastrutture strategiche, e quindi come tale suscettibile di godere della VIA Speciale (solo 30 giorni di tempo per le osservazioni), è la sua esplicita e diretta individuazione, come tale, nel Documento di economia e finanza, per la precisione negli opportuni allegati al DEF2.

Ebbene, il progetto «Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta-Sant'Angelo» non risulta, allo stato attuale, inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche vigente, in quanto non menzionato nei sopra accennati allegati<sup>3</sup>, e quindi occorre procedere con una VIA ordinaria quanto meno.

## 8) NON COMPETENZA DELL'AUTORITA' PORTUALE A PROPORRE PIANI DI RECUPERO AMBIENTALE

Il progetto Contorta è stato presentato, da APV, come operazione di recupero ambientale atta a migliorare lo stato già compromesso della Laguna. Il progetto viene infatti descritto nella Valutazione d'Incidenza Ambientale come *"l'unica soluzione per arrestare ed invertire il degrado dei fondi lagunari del bacino centrale lagunare, consistente in un progetto integrato di ingegneria naturalistica inteso al recupero delle quote e di quella variabilità morfologico-altimetrica..."*.

Non pare tuttavia che il proponente possa avere competenze in materia di ripristini e recuperi ambientali.

## 9) ESCLUSI DALLA COMPARAZIONE I TRE PROGETTI FUORI DALLE BOCHE DI PORTO

Dalla lettura dei vari elaborati progettuali (Relazione Tecnica, Relazione Ambientale; Studio di Incidenza Ambientale; Studio Impatto Ambientale elaborato A, Studio Impatto Ambientale elaborato B) si rileva facilmente che si è proceduto ad analisi delle seguenti alternative:

- a) l'Opzione Zero (attuale attività e percorso attraverso Bocca Lido, Bacino San Marco, Canale Giudecca e Stazione Marittima);
- b) Canale Vittorio Emanuele III da Bacino 3;
- c) Canale cd. "Retro Giudecca";
- d) Canale Contorta-S. Angelo.

Sono stati dunque esclusi tutti i progetti, regolarmente presentati agli organismi competenti, che immaginano, come soluzione, di localizzare una nuova struttura portuale per la crocieristica, fuori dalla Bocca di Porto del Lido.

Tali progetti, similari per vari aspetti, sono tre: quello dell'ex sottosegretario ai Trasporti, Cesare De Piccoli, quello dell'amministrazione comunale di Mira (membro di diritto del Comitato) ed infine quello di un pool di professori universitari di IUAV e Ca' Foscari (Vittadini, Boato, Tattara).

<sup>2</sup> Documento di economia e finanza e relative note di aggiornamento al Documento di economia e finanza.

<sup>3</sup> Allegato V al Documento di economia e finanza trasmesso dal Governo alla presidenza delle Camere il 19 aprile 2003; allegato III alla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza, trasmesso dal Governo alla presidenza delle Camere il 30 settembre 2013; allegato V al Documento di economia e finanza, trasmesso dal Governo alla presidenza delle Camere il 9 aprile 2014; allegato III alla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza trasmesso dal Governo alla presidenza delle Camere il 3 ottobre 2014.

Tali esclusioni sono del tutto incomprensibili e, di fatto, invalidano totalmente il lavoro di analisi e di eventuale comparazione tra progetti regolarmente presentati. Va ricordato, peraltro, che un ordine del giorno del Senato, approvato a stragrande maggioranza (un solo voto contrario), del 6 febbraio scorso, imponeva la trasparenza, pubblicità ed adeguato confronto tra tutte le varie soluzioni prospettate.

Inoltre, il progetto di De Piccoli era stato sottoposto, come altri progetti presentati, ad una valutazione preventiva da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e che la citata commissione il 27.09.2013 aveva espresso il parere n. 1345, recante valutazioni sostanzialmente positive nei confronti di questo progetto. In un passaggio del documento si può leggere : "..... *la proposta di posizionare un nuovo terminal crociere alla bocca di porto del Lido appare, al momento, la soluzione ambientalmente meno impattante*".

Nell'ultima versione dello stesso progetto, il terminal crocieristico localizzato in bocca di porto del Lido è strettamente collegato, dal punto di vista operativo, con la Stazione della Marittima in quanto i passeggeri effettuano lì tutte le operazioni di pre-imbarco e consegna bagagli per poi esser imbarcati su grandi motonavi che li portano al terminal del Lido dove sono ormeggiate le grandi navi da crociera. Pertanto cade anche la giustificazione, letta sui giornali, di escludere i progetti che non sono collegati alla Stazione Marittima di Venezia.

#### 10) VINCA NEGATIVA

L'elaborato n. 49\_810\_000\_04\_VINCA si chiude, a pag. 288, con questo paragrafo: "*Dopo aver approfondito l'esame delle caratteristiche dei siti, individuato alcune soluzioni progettuali alternative, i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico che giustificano l'adozione del progetto e aver proposto specifiche misure di compensazione atte a bilanciare gli effetti negativi del progetto di adeguamento via acqua di accesso alla Stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo nei confronti degli habitat e delle specie appartenenti ai siti ZPS IT3250046 denominato "Laguna di Venezia", SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" e SIC-ZPS IT3250023 "Lido di Venezia: biotopi litoranei", si conclude che accertate le conclusioni negative della valutazione di incidenza, in mancanza di soluzioni alternative, attestati i motivi di rilevante interesse pubblico, acquisiti i necessari pareri delle autorità competenti, individuate e attuate le idonee misure di mitigazione e di compensazione, è possibile realizzare il piano, il progetto o l'intervento".*

Il tecnico, firmatario del suddetto documento, non ha preso in considerazione evidentemente i progetti regolarmente presentati agli organismi competenti che localizzano una nuova struttura per le grandi navi crocieristiche nella Bocca di Porto del Lido.

Il presupposto da cui parte la sua conclusione è quindi erroneo: le soluzioni alternative allo scavo del canale Contorta esistono e vanno obbligatoriamente comparate. E, perciò, la Vinca non favorevole va tenuta in seria considerazione, per l'esame delle varie soluzioni come pure per la preminente tutela della laguna.

#### 11) CONFLITTO CON NORME DI SICUREZZA DELLA CAPITANERIA DI PORTO

L'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia n° 23/12 del 21 marzo 2013 relativa "*al servizio marittimo e alla sicurezza della navigazione nel Porto di Venezia*" è in netto contrasto con il Progetto del Canale Contorta Sant'Angelo in quanto nell'ordinanza si cita più volte, e in diversi articoli, il concetto secondo cui la nave o il convoglio, sia in fase di transito nei canali che in fase di arrivo e partenza dalla Stazione Marittima o in fase di ormeggio, deve avere uno spazio libero pari a tre volte la sua larghezza.

L'ordinanza applicata alle grandi navi, mediamente lunghe 300 metri e larghe 45, comporterebbe che, con l'eventuale nuovo canale navigabile, esse dovrebbero avere sempre uno spazio libero navigabile (cunetta di navigazione nei canali) e spazio libero tra le banchine libere o occupate da altre navi pari a 135 metri. Ne

consegue che il Progetto, qui in esame, avendo una cunetta di navigazione di soli 100 metri permetterebbe il passaggio di navi larghe al massimo 33 metri, anziché 45 come scritto.

L'ordinanza poi, se applicata al resto del percorso del Canale dei Petroli (il Malamocco-Marghera), da percorrere obbligatoriamente per arrivare al Contorta, vieterebbe di fatto il transito alle navi da crociera più grandi visto che la cunetta di navigazione è di dimensioni inferiori rispetto a quella del nuovo canale Contorta. Quindi il progetto di cui si tratta è in netto contrasto con le norme di navigazione e sicurezza vigenti per il Porto di Venezia in tutta la Laguna.

## **12) MUTAMENTI CLIMATICI E INNALZAMENTO DEL LIVELLO DEL MARE IGNORATI**

Nei diversi studi che compongono il progetto non v'è alcun capitolo dedicato specificamente all'eustatismo e alle sue conseguenze per la laguna di Venezia e per il traffico navale.

Le modalità del transito delle grandi navi crociera attraverso la bocca di Malamocco, previsto dal progetto, devono tenere conto infatti del regime dei cambiamenti climatici stante la stretta correlazione esistente tra l'aumento del livello medio del mare, la frequenza di determinati livelli di marea, il sistema di futura chiusura delle paratoie del Mo.S.E. ed il passaggio delle grandi navi crociera attraverso una conca di navigazione. E' singolare ma nel progetto di tutto ciò non si parla.

Precisi riferimenti scientifici sui mutamenti climatici indicano che le previsioni più affidabili dell'aumento dei livelli del mare per il 2100 sono stimate da un minimo di 50 centimetri ad un massimo di 140, con 80 centimetri quale dato più probabile, e con ulteriore aumento nei secoli successivi.

Nell'ambito dello sviluppo della crocieristica veneziana va considerato che il periodo di maggiore intensità delle acque alte si manifesta tra il mese di novembre e la fine di febbraio, quando l'attività crocieristica è pressoché inesistente e possono venir meno gli effetti negativi della chiusura delle paratoie. Considerazioni però non valide qualora ci si proietti nel medio-lungo periodo in quanto esiste ormai la tendenza ad incrementare la crociera tutto l'anno, visto la calcolata necessità di rientro degli investimenti da parte delle compagnie amatoriali e l'evoluzione tipologica delle navi. Nell'ipotizzare che in sede istituzionale si assuma la decisione di alzare le paratoie quando la marea raggiunge quota + 110 centimetri s.l.m. (o anche +100 cm) va esaminata la conseguente accessibilità delle grandi navi crociera alla Marittima attraverso il canale Contorta S. Angelo dovendo esse transitare per il varco di Malamocco.

Con una previsione di un eustatismo al 2050 di soli +30 cm (cifra verosimilmente sottostimata) si raggiunge un numero di chiusure molto elevato che comporterà, di riflesso, non poche difficoltà alla crocieristica, specie nelle operazioni di gestione della conca di navigazione.

A titolo di esempio, si segnalano i numeri di chiusura effettiva che sarebbero avvenuti nell'anno 2010 e quelli riferiti ad un anno analogo nel 2050 con un eustatismo di 30 cm: nel 2010 gli eventi di marea che hanno superato i 110 cm sono stati 18, la chiusura delle paratoie sarebbe avvenuta quindi 30 volte (18 più un 60% circa di false chiusure e falsi allarmi).

Nel 2050, con un eustatismo di 30 cm, gli eventi di marea che superano i 110 cm sarebbero 203 e i casi di chiusura delle paratoie (comprese le false chiusure ed i falsi allarmi) ammonterebbe a ben 325.

Ringraziando per la cortese attenzione, si porgono distinti saluti.

Venezia, il 17.10.2014

(data e firma)

