

Pec Direzione

Da: davilla_m@certcamera.it
Inviato: lunedì 27 ottobre 2014 19:52
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: davilla_m@camera.it
Oggetto: Osservazioni a Progetto di scavo del Canale Sant'Angelo Contorta VENEZIA
Allegati: osservazioni Contorta.pdf; OSSERVAZIONIPROGETTOCANALECONTORTA.odt

Trasmetto quanto in oggetto in formato odt e pdf.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2014 – 0035183 del 29/10/2014





Dott. Gian Luca Galletti - Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare

Dott. Mariano Grillo - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Ing. Antonio Venditti - Divisione II: Sistemi di Valutazione Ambientale

Trasmessa via PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Il sottoscritto MARCO DA VILLA, deputato del MoVimento 5 Stelle, facendomi portavoce di 49 consiglieri comunali veneti e degli attivisti del MoVimento 5 Stelle di Cavallino-Treporti e Jesolo (VE), qui di seguito elencati, trasmetto, su loro richiesta, le seguenti osservazioni al progetto *“Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo”*.

Ulderica Mennella	Selvazzano Dentro	(PD)
Giorgio Pancotti	Villafranca Padovana	(PD)
Federico Sambinello	Lendinara	(RO)
Sante Crepaldi	Porto Viro	(RO)
Roberto Borsoi	Conegliano	(TV)
Massimo Bellotto	Conegliano	(TV)
Cristina Manes	Mogliano Veneto	(TV)
Stefano Astolfo	Motta di Livenza	(TV)
Ambra Biondo	Ponzano Veneto	(TV)
Gilberto Boscolo	Chioggia	(VE)
Mary Mazzon	Concordia Sagittaria	(VE)
Andrea Marchiori	Martellago	(VE)
Barbara Simoncini	Martellago	(VE)
Davide Da Ronche	Martellago	(VE)
Sara Celli	Meolo	(VE)
Luisa Mazzariol	Mira	(VE)
Antonio Milan	Mirano	(VE)
Marco Marchori	Mirano	(VE)

Martina Pasqualetto	Mirano	(VE)
Matteo Scordino	Noale	(VE)
Michele Zanetti	Pianiga	(VE)
Rossella Carolo	S. Maria di Sala	(VE)
Luca Vian	San Stino di Livenza	(VE)
Antonio Pettenà	Scorzè	(VE)
Flavio Berton	Scorzè	(VE)
Massimo De Pieri	Spinea	(VE)
Stefania Mazzotta	Spinea	(VE)
Andrea Danieletto	Vigonovo	(VE)
Annamaria Conte	Bassano del Grappa	(VI)
Nicholas Ziliotto	Cartigliano	(VI)
Loris Zanetti	Cartigliano	(VI)
Sonia Perenzoni	Montecchio Maggiore	(VI)
Barbara Guidolin	Rosà	(VI)
Simone Contro	Sandrigo	(VI)
Michele Lago	Tezze sul Brenta	(VI)
Orazio Comberlato	Thiene	(VI)
Alessia Gamba	Thiene	(VI)
Mauro Fabbiani	Torri di Quartesolo	(VI)
Giuseppe Ciambrone	Valdagno	(VI)
Leonardo Guiotto	Valdagno	(VI)
Daniele Ferrarin	Vicenza	(VI)
Liliana Zaltron	Vicenza	(VI)
Gianni Bertolini	Bovolone	(VR)
Barbara Setti	Bussolengo	(VR)
Federico Zanella	Sona	(VR)
Gianni Benciolini	Verona	(VR)
Giorgia Bellemo	Cavallino-Treporti	(VE)
Federico Bonollo	Jesolo	(VE)

Egregio rappresentante del Ministero dell'Ambiente,

Con questa comunicazione ribadiamo tutto il nostro dissenso al progetto “Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo”, ponendo alla Vostra attenzione le seguenti 57 osservazioni di carattere generale, ostative, a parere degli scriventi, alla realizzazione di tale progetto contrastante, peraltro, con gli obiettivi evidenziati dalla mozione unitaria già approvata dal Senato della Repubblica del 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”.

INTRODUZIONE, CONSIDERAZIONI E PREMESSE

1. PERCHE' NON SI DEVE SCAVARE IL CANALE DI CONTORTA :

- Un altro canale largo e profondo aumenta la velocità di penetrazione/allargamento/laminazione delle acque in entrata dalle 3 bocche di porto
- Questo provoca una maggiore velocità di innalzamento delle maree intra lagunare
- Altresì, ciò determina un aumento del deflusso del fondo lagunare fuori dalle bocche di porto della Laguna.

Questi effetti contrastano con la sopravvivenza stessa della Laguna, che esige da decenni un riequilibrio fra terre emerse-terre isolate-fondo lagunare-larghezza naturale delle bocche di porto-livelli marini e relative erosioni delle isole esterne a mare.

Sarebbe più corretto definire le aperture a mare in laguna con il termine latino OSTIUM, che meglio le identifica come "aperture naturali", inteso come naturale equilibrio fra terre emerse-laguna-mare, dove il naturale regolatore è dato dai limi depositi dai fiumi all'interno della Laguna. Questo processo di equilibrio garantito dal deposito dei limi è stato però via via destabilizzato, ad iniziare dalla Repubblica Serenissima prima e dall'opera dell'uomo poi, dando quindi inizio ad un fenomeno di maree di ritorno, dannose, create dall'allargamento della bocca di porto al solo scopo di consentire il passaggio di grandi navi e con il conseguente abbassamento del fondo lagunare. Vale giusto la pena di ricordare che caratteristica principale di qualsiasi laguna sono dei piccoli rii meandriformi, che prendono il nome di "ghebi". Già lo scavo del canale dei Petroli è stato la causa primaria dell'allargamento della bocca di porto e conseguente maggiorato deflusso di almeno tre volte rispetto al naturale deflusso conosciuto nell'epoca romana. Ricordiamo inoltre che anche Rialto (Rivum Rialtus) era una delle rive più alte create o movimentate dai ghebi, tra le migliaia di barene.http://it.wikipedia.org/wiki/Opere_idrauliche_della_laguna_di_Venezia

2. Con l'emanazione del D.M. del 2/3/2012 recante le *Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale*, vengono fissati dei limiti rigorosi al transito vicino alle aree protette nazionali e a siti particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale. Tale decreto dispone il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda.

Il progetto in esame prevede l'approfondimento e la ricalibrazione del canale esistente Contorta-Sant'Angelo al fine di creare una congiunzione praticabile dalle navi da crociera da 40.000 tonnellate di stazza lorda fra il Porto Marittimo e il canale Malamocco-Marghera per un percorso di 16,5 km, aumentando di fatto la capacità di ricezione portuale in un'ottica di ampliamento infrastrutturale appellandosi al nuovo PTRC non ancora approvato. Si vuole sottolineare come un problema di sostenibilità ambientale venga proposto per cavalcare un progetto che aumenterà l'infrastruttura e la ricettività dell'area portuale di Venezia.

Riteniamo che la Laguna di Venezia debba essere tutelata in un'ottica di bene comunitario fuori dalle logiche del mercato e che la ricezione sia rivolta alla qualità e non alla quantità con una pianificazione a 360°, con studi allargati di ambito internazionale e non solo dal primo portatore di interessi quale lo stesso promotore del progetto.

Considerando l'ampliamento prospettato dell'infrastruttura marittima chiediamo inoltre che vengano stabiliti i piani programmatici per individuare prima della valutazione ambientale:

- a. Numeri di navi tollerate
- b. Grandezza massima delle navi
- c. Piano integrato dei trasporti
- d. Piano portuale

3. Interesse comune reale: “La giustizia sociale dovrà necessariamente fondarsi sulla sostenibilità ed equità economica per le quali è necessaria la sostenibilità ambientale” (da la Carta delle città europee per un modello urbano sostenibile - Carta di Aalborg): la sostenibilità dal punto di vista ambientale implica la conservazione della biodiversità, della salute umana e della qualità dell’atmosfera, dell’acqua e dei suoli a livelli sufficienti a sostenere nel tempo la vita ed il benessere degli essere umani nonché degli animali e dei vegetali. Chiediamo a codesto Ministero di considerare la Laguna di Venezia come un bene ineguagliabile, unico del suo genere, che deve rimanere tale, in modo che possano goderne anche le future generazioni.
4. Facciamo nostre le valutazioni di “Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale”, il cosiddetto Libro Bianco sul perché le grandi navi debbono stare fuori della laguna:
https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/001/848/Libro_Bianco-Grandi_Navi.pdf
5. Mitigazione: Gli interventi di ripascimento vengono via via demoliti da maree e moto ondoso in un equilibrio lagunare già compromesso. Tra il 1970 e il 2000 si sono persi mediamente 1,5 kmq di barene all’anno, tra il 2000 e il 2010 la superficie delle barene è passata da 60 a 47 kmq con una perdita media di 1,3 kmq all’anno. Come esplicitamente affermato da Piergiorgio Baita, ex presidente della Mantovani, in vari interrogatori, il ripascimento era tra i suoi obiettivi poiché avrebbe permesso la formazione di “fondi neri”. Il ripascimento, previsto nel Piano degli interventi di recupero morfologico della laguna è una gigantesca e costosa operazione priva di reale efficacia.
Nel progetto (pag. 262) si stima che il 68% dei sedimenti dragati, quindi circa 4.3 milioni di mc, potranno essere disponibili per la realizzazione di circa 400 ettari di barene artificiali. Le somme relative alla realizzazione di queste nuove barene sono quantificate in 52 milioni di Euro.

Ci si interroga :

- a. Sulla stabilità di questi habitat artificiali previsti dal progetto
 - b. Sul materiale dragato per la ricostruzione delle barene
 - c. Sulla reale mitigazione di tali opere rispetto al dissesto idrogeologico causato da un nuovo canale di una lunghezza pari a circa 5 Km, una cunetta navigabile di larghezza pari a 100 m, scarpate realizzate con un rapporto 1:3 e una profondità di m -10.50 s.l.m.m.
6. A pagina 33 del progetto ritroviamo:” 6. Misure di mitigazione. Al di fuori dei Poli Nautici, prevedere il divieto di realizzazione di nuove strutture e, per le strutture esistenti, di limitare il numero e la tipologia dei posti barca a quanto esistente e già autorizzato dai vigenti strumenti urbanistici alla data di approvazione del presente PTCP....Si evidenzia che le indicazioni riportate nelle Direttive e Prescrizioni sono riferite al solo traffico ricreativo, sportivo e turistico e non a quello afferente al porto o altri settori, quali il servizio pubblico”. [...]
Troviamo queste indicazioni inappropriate in quanto si dovrebbero considerare i vari effetti cumulativi dei progetti pubblici e privati che interessano le zone ZPS oltre che in zona UNESCO quindi le direttive non esonerano il progetto proposto.

RIPERCUSSIONI SULLA PESCA.

7. Lo scavo del nuovo canale andrebbe a nostro parere, a distruggere un’ampia porzione di laguna centrale dove è florida la pesca e la coltivazione dei molluschi. Il progetto non dà garanzie, nè è supportato da studi indipendenti che dimostrino che esso non inciderà sulla riproduzione dei molluschi, con ripercussioni e danni sulla pesca, con conseguente perdita di posti di lavoro. Chiediamo che l’iter dello scavo sia fermato in attesa di avere i dati e i risultati di uno studio approfondito.

INCOMPATIBILITA' SANITARIA - RISCHIO SANITARIO - PORTO MARGHERA

8. L'art. 30 delle NTA indica che "i PAT/PATI verificano ed approfondiscono il grado di vulnerabilità della risorsa idrica nell'intero territorio e lo classificano in base a considerazioni riguardanti la natura degli eventuali acquiferi e quella dei terreni di copertura. (...) PAT/PATI determinano, in riferimento alle diverse situazioni, i criteri di ammissibilità delle trasformazioni e delle attività cui viene attribuito apposito grado di potenziale incidenza sulle risorse idriche".

Le immagini (2.4 - Pag. 27, 2.5 - pag. 28, 2.6 - pag.29 dello Studio di impatto Ambientale) parlano chiaro: *Stabilimento a rischio di incidente rilevante – art. 17*

Il canale Contorta, il suo scavo, il mantenimento nel tempo ed il conseguente moto ondoso provocato da una nuova via d'acqua, andranno certamente ad interferire sia sullo stato dei fondali che sulle sostanze inquinanti depositate su di essi. Da non sottovalutare anche lo stato dei luoghi e dei suoli che verranno utilizzati per ricollocare i fanghi provenienti dall'escavo. 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 e sulle condizioni ambientali. A queste cause si aggiungerà l'inquinamento prodotto dalle navi passeggeri e mercantili.

A seguito della ripermutazione del SIN, di fatto i canali portuali e le aree lagunari interessate dal progetto sono state stralciate dal Sito di Interesse Nazionale e la bonifica viene stabilita di competenza regionale.

Ci domandiamo come il progetto in legge obbiettivo per interesse nazionale per motivi economici sia di priorità nazionale mentre il sito in questione per la bonifica venga stralciato dal perimetro SIN, senza considerare la salute pubblica e ambientale una priorità di importanza Nazionale, alla luce della situazione di porto Marghera, esempio lampante di disastro ambientale.

Riteniamo l'intera laguna di Venezia di rilevanza Nazionale e Internazionale per un progetto che si rivolga alla bonifica e ristabilizzazione idrogeologica e non a un progetto puramente di interesse economico privatistico.

9. Premesso che:

- a) *la decretazione d'urgenza non permette di avere dati e studi sull'impatto ambientale approfonditi*
- b) *i fanghi di Marghera giacciono "dormienti" in Laguna e che la Bonifica di Marghera non è ancora stata fatta.*
- c) *uno scavo di queste proporzioni andrà a smuovere in profondità sedimenti di decenni*
- d) *Il refluito totale in velma interesserà complessivamente 1.962.283 m3 di materiale e la superficie interessata dalle velme ammonta a circa 128 ha*
- e) *quantitativi dei sedimenti da dragare sono stati ottenuti dalle evidenze analitiche raccolte dall'Autorità Portuale di Venezia nel 2013 nel corso di una campagna analitica dei bassifondi in fregio al Canale Malamocco Marghera (riferimento Relazione Ambientale 01).*
- f) *Si evince che 129.000 m3, provenienti soprattutto dal canale Malamocco-Marghera in corrispondenza del raccordo con il Canale Contorta, sono classificabili in classe C*

Chiediamo

di fermare l'iter del progetto dello scavo del Canale di Contorta fino a che non saranno effettuati prelievi e carotaggi lungo il percorso da una delegazione di geologi e scienziati indipendenti che forniscano in trasparenza i dati raccolti, con particolare attenzione ad analisi complete sulla composizione e sulla percentuale di metalli pesanti e agenti inquinanti presenti negli strati della profondità fino 12 mt.

10. Alla luce dei dati riportati nel 2005 per l'escavo dei canali portuali : "è un'opera gigantesca che prevede la rimozione e il trattamento di milioni e milioni di metri cubi di fanghi accumulatisi nei fondali. Solo per il ripristino dei fondali dei canali portuali alle quote previste (12 metri) dal Piano Regolatore del Porto, sarà necessario scavare nientemeno

che 10.500.00 metri cubi di sedimenti, dei quali 4.600.000 sono di tipo «C» (tossici) e 2.500.00 di tipo «ultra C» (molto tossici). Dal marzo scorso è partita la 1ª fase degli scavi (sul canale Malamocco-Marghera) ma per la 2ª fase d'interventi - ovvero i dragaggi per portare a 10,50 metri di profondità i canali portuali (6.200.000 metri cubi, dei quali 1.300.000 ultra C) - non potranno essere conclusi finché non sarà finanziato l'intervento di bonifica con almeno 120 milioni di euro.[...]

http://ricerca.gelocal.it/nuovavenezia/archivio/nuovavenezia/2005/06/12/VMRVM_VMR01.html

Crediamo che i dati riportati sul progetto sui materiali inquinanti e sulle ricerche fatte sull'area interessata non siano corretti.

11. *Premesso che la decretazione d'urgenza non permette di avere dati e studi sull'impatto ambientale approfonditi, che i fanghi di Marghera giacciono "dormienti" in Laguna, che la Bonifica di Marghera non è ancora stata fatta, che uno scavo di queste proporzioni andranno a smuovere in profondità sedimenti di decenni, chiediamo che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando :*

1. non sia individuato , contabilizzato, studiato da una commissione indipendente lo smaltimento dei fanghi provenienti dallo scavo stesso
2. non sia individuato il luogo di destinazione, escludendo l'isola delle Trezze
3. non siano determinate le modalità di bonifica
4. non sia presentata una soluzione convincente per isolare la laguna dal luogo di scavo, onde evitare che materiale inquinante depositato da anni, sia disperso con gravi conseguenze sull'ambiente.
5. sia valutato l'impatto sull'ambiente di una maggior salinità in laguna
6. Chiediamo che nel caso si proceda all'escavo, la commissione indipendente nominata per controllare pubblici in trasparenza i dati prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori.

12. Si identifica l'isola delle Trezze come deposito dei materiali altamente inquinanti.

Riteniamo improponibile nel 2014 destinare un'isola lagunare come deposito di materiali altamente inquinanti per la bonifica dell'intera area portuale di Marghera.

http://ricerca.gelocal.it/nuovavenezia/archivio/nuovavenezia/2005/06/12/VMRVM_VMR01.html

<http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2011/07/29/news/fanghi-da-grado-all-isola-delle-trezze-1.1046233>

13. Premesso che:

- Un altro canale largo e profondo aumenta la velocità di penetrazione allargamento laminazione delle acque in entrata dalle 3 bocche di porto
- Questo provoca una maggiore velocità di innalzamento delle maree intra lagunare
- Aumenta il deflusso all'esterno del fondo lagunare che si riversa fuori delle bocche di porto.

chiediamo che:

- a. il progetto venga fermato e si apra un tavolo di confronto con la cittadinanza su alternative allo scavo stesso del canale.
- b. Il Governo si assuma la Responsabilità politica ed economica, mettendo a garanzia anche il patrimonio personale dei proponenti
- c. Che il Governo si impegni a dimettersi in caso si verificano le sopraccitate ipotesi visto la volontà politica di procedere senza ascoltare la cittadinanza, tanto più che il Governo attuale non è neppure espressione della volontà elettorale

14. *Uno scavo di 10 mt di profondità, in un ambiente con fondali molto bassi, che di fatto sarà un collegamento tra 2 bocche di porto causerà un effetto "autostrada" con inevitabile aumento di velocità delle correnti. Nel progetto non si tiene conto di questa ipotesi nè dell'effetto di erosione sulle fondamenta della città e delle isole di Sant'Anna e Sant'Angelo. Chiediamo che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando non saranno*

effettuati studi indipendenti sugli effetti nella Laguna e il suo ecosistema riguardo il cambio delle correnti e gli effetti sulle fondamenta di Venezia con la pubblicazione dei dati di tale studi.

15. *Nella realizzazione del canale del Contorta sono molti gli aspetti ambientali non considerati. Ci chiediamo se sia una volontà del Governo e del "proponente", il non volersi confrontare. La decretazione d'urgenza che rischia di non dar tempo di ponderare una scelta irreversibile, fa sorgere dubbi su quali siano i "reali" motivi che spingono in questa direzione senza considerare le alternative extralagunari e la volontà del popolo che fino ad ora si è espressa negativamente. Chiediamo quindi, per buon senso e in nome dell'interesse comune che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando non saranno effettuati studi indipendenti:*
 - a) Sugli effetti del cambio delle correnti in laguna e gli effetti causati dall'alterazione idrodinamica in quanto dal progetto presentato tali studi non esistono.
 - b) Sugli effetti nella Laguna e il suo ecosistema riguardo il cambio delle correnti in Laguna e gli effetti sulle fondamenta di Venezia in termini di erosione con la pubblicazione dei dati di tale studio
16. Non risulta tra la documentazione, neppure la " valutazione del rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale", altro obbligo previsto dall'art. 27 c. 5 lett. e) D.Lgs. n. 152/2006;
17. In base a quanto stabilito all'art.6 § 2 Dir. 92/43/EEC, possiamo osservare che: le influenze rendono lo stato di conservazione dell'habitat meno soddisfacente di quanto lo era prima, si considera quindi che vi sarà un degrado; qualsiasi alterazione negativa dei fattori necessari per il mantenimento a lungo termine degli habitat può essere considerata un degrado; la perturbazione delle specie deve essere considerata nel tempo (rumore, sorgente luminosa, inquinamento ecc.). L'intensità, la durata e la frequenza del ripetersi della perturbazione di questo progetto sono quindi parametri importanti per portare a una valutazione d'incidenza ambientale negativa.
18. *Visto che nel progetto presentato con decretazione d'urgenza ci sono molti "omissioni", relativamente alla variazione delle correnti in laguna e alla portata d'acqua salata, alla velocità dell'acqua stessa, all'effetto "autostrada" a ridosso di isole e delle fondamenta della città, chiediamo che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando non saranno effettuati studi indipendenti da una commissione di tecnici con supervisione dei cittadini costante*
 - a. sugli effetti di erosione sulle isole di Sant' Angelo della Polvere, che subirà un moto ondoso non calcolabile, ad oggi non esistente
 - b. sul danno alla collettività in funzione dell'erosione delle isole
 - c. sull'eventuale ammontare del risarcimento danni
 - d. saranno effettuati studi indipendenti sui reali costi ambientali conseguenti lo scavo
 - e. sull'ipotesi di disastro ambientale e eventuali responsabilità
 - f. non sia individuato il principio di responsabilità politica con garanzie anche vincolando il patrimonio personale di chi firma il Decreto e lo sottoscrive.
19. *Viste le perplessità espresse dalla comunità internazionale, con riferimento ad incontri recentemente organizzati nell'ambito del Riconoscimento dell'UNESCO a Venezia e alla sua Laguna, all'unicità di questa parte di mondo, siamo del parere che il progetto dello scavo del Canale di Contorta debba essere stralciato perché potrebbe causare la perdita del "riconoscimento dell'UNESCO" provocando un danno d'immagine a livello internazionale e ripercussioni economiche negative non quantificabili. Ci sembra altresì opportuno coinvolgere l'UNESCO, chiedendo un parere preventivo in merito e valutando alternative meno invasive, più economiche e sicuramente più sostenibili, come la gestione del turismo crocieristico fuori laguna.*

<http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2014/10/03/news/laguna-e-salvaguardia-nuovo-allarme-dell-unesco-1.10050602>

20. *Chiediamo* che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato poiché a nostro parere questo progetto va contro all'interesse comune, in netto contrasto con quanto affermato dal Governo, e dall'uscente Giunta Regionale e cioè la volontà di salvare Venezia dall'ingresso delle grandi navi, che invece è proprio il contrario di quello che si otterrà con questo progetto: non si allontanano le "grandi Navi" da Venezia ma si procede "solo" al cambio di rotta e di attracco, cosa diversa da quanto il progetto si propone di fare. Anzi sulla spinta emotiva di trovare una "soluzione urgente" il proponente di fatto non risolve il problema, ma paradossalmente, con lo scavo del canale di Contorta mira al potenziamento del settore crocieristico in laguna.

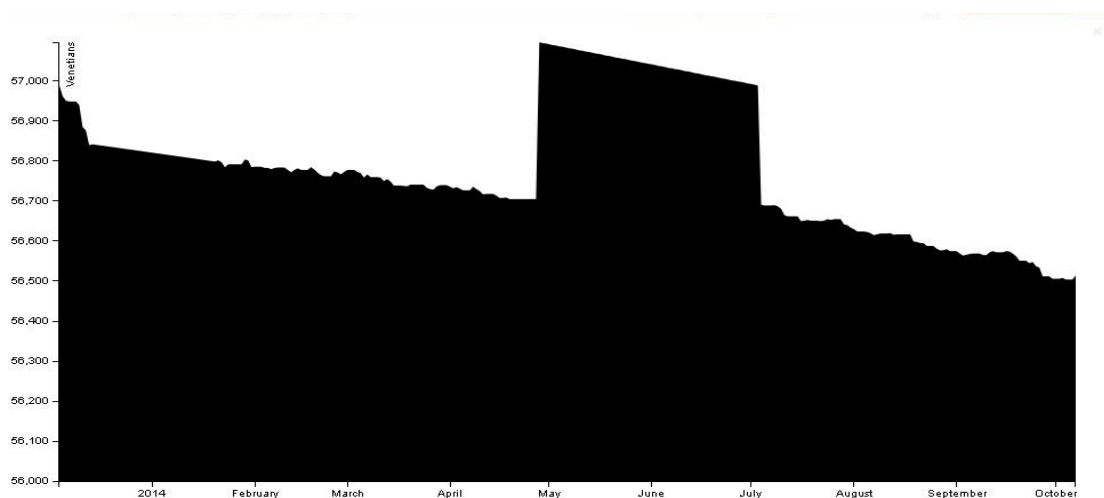
SOSTENIBILITA' DI VENEZIA

21. Il Piano urbano della mobilità di Venezia approvato nel 2010, si è basato attraverso lo schema degli arrivi a Venezia del 1997. Oggi possiamo avvalerci di nuove tecnologie digitali per trarre i dati necessari a poter programmare la recettività di Venezia anche in un ottica qualitativa, sostenibile ed economicamente vantaggiosa per la città. Si richiede dunque che le programmazioni di indirizzo per la città di Venezia si dirigano nel determinare il numero di visitatori tollerati dalla città, con politiche di pernottamento vantaggioso e arrivi programmati al quale la Crocieristica possa fare riferimento e integrarsi.

Il progetto Venice Project Center è l'esempio per pianificare le "smart cities", ossia le città intelligenti. Per farlo servono i numeri, perché i grandi agglomerati urbani sono sistemi complessi in cui le variabili sono all'ordine del giorno. L'ingegnere Fabio Carrera, che lavora al Santa Fe Institute, è il padre del progetto, "City Knowledge", poi applicato anche a Venezia. <http://dashboard.cityknowledge.net/#/venice>

Dal progetto si scopre che ormai il centro storico vive una situazione di pressione perenne. Anche perché il sistema permette attraverso le mappe interattive di conoscere flussi e mezzi di trasporto precisi che concorrono al dato aggregato in esame.

Naturalmente si tratta di numeri per forza di cose approssimati, ma ben più aggiornati rispetto a quelli su cui, per esempio, si è basato il Piano urbano della mobilità approvato nel 2010, concepito attraverso lo schema degli arrivi a Venezia del 1997. <http://www.veneziatoday.it/cronaca/dati-turisti-open-data-venezias-city-knowledge.html>



22. *Al fine della tutela di Venezia e della sua laguna, inoltriamo la richiesta* che il Governo Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei Trasporti si facciano portavoce dei cittadini, al fine della trasparenza nel richiedere che le Compagnie di Crocieristica presentino:
- situazione patrimoniale, i bilanci degli ultimi 10 anni
 - versino una percentuale del 10 % dell'utile a parziale risarcimento dei danni provocati in Laguna.
 - che tale fondo sia usato per la realizzazione di un bando internazionale che abbia come oggetto la gestione extralagunare dello scalo crocieristico, e che esso sia fatto in trasparenza con la pubblicazione dei costi, mentre l'eccedenza sia utilizzata da subito per la manutenzione delle rive danneggiate da anni di mancato controllo.

IRREGOLARITA' DELLE PROCEDURE E NORMATIVE VIGENTI

23. *Come si evince dal sito del ministero per l'ambiente il tempo a disposizione per poter portare osservazioni al progetto dovrebbe essere di 60 giorni e non 30 come scritto nella pubblicazione del progetto.*
<http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/Comunicazione/ComeEssereInformatiEPartecipare>
La pagina è stata modificata in un secondo momento. Avevamo scritto questa osservazione considerando la metodologia per la partecipazione ritrovata a questo link poi successivamente l'abbiamo trovata modificata. Chiediamo che le nostre osservazioni vengano considerate ugualmente.
24. *Premesso che la Regione Veneto e il Comune di Venezia sono attraversate da scandali politici legati a tangenti e abusi perpetrati nei confronti dei cittadini, con continui sperperi di denaro pubblico e danni rilevanti all'ambiente e ai beni comuni, che attualmente la città è priva di Sindaco e di Amministrazione legittimamente eletta, chiediamo di fermare lo scavo del "canale Contorta" e procedere ad un BANDO INTERNAZIONALE per individuare soluzioni alternative al problema "grandi navi" che abbia come presupposto la conservazione ed il miglioramento dello stato di salute della Laguna di Venezia e la concertazione e la partecipazione nonché il consenso della cittadinanza Italiana.*
25. *Premesso che la Regione Veneto e il Comune di Venezia sono attraversate da scandali politici legati a tangenti e abusi perpetrati nei confronti dei cittadini, con continui sperperi di denaro pubblico e danni rilevanti all'ambiente e ai beni comuni, che attualmente la città è priva di Sindaco e di Amministrazione legittimamente eletta, chiediamo di fermare lo scavo del "canale Contorta" in quanto deciso con un decretazione di urgenza, strumento inadeguato che non consente di valutare obiettivamente l'impatto ambientale. Tale forzatura del Governo che tiene conto, a nostro parere, degli interessi di pochi armatori e degli investitori dell'attività Portuale a discapito dell'interesse della collettività rischia di provocare danni irreversibili; chiediamo quindi di interrompere l'iter del progetto, in attesa di avere dati certi e un confronto con tutti i portatori di interessi: cittadini, pescatori, gondolieri, e tutti i soggetti che vivono e producono in Laguna, tenendo presente che essa è un bene comune, fragile e già oltremodo danneggiato da interventi "calati dall'alto" che sembrano rispondere di più all'interesse di pochi appaltatori e fruitori del denaro pubblico che andare incontro ad esigenze reali, atte a risolvere problemi di conservazione e miglioramento della vita collettiva e dell'ambiente.*
26. *Premesso che la Regione Veneto e il Comune di Venezia sono attraversate da scandali politici legati a tangenti e abusi perpetrati nei confronti dei cittadini, con continui sperperi di denaro pubblico e danni rilevanti all'ambiente e ai beni comuni, che attualmente la città è priva di Sindaco e Amministrazione legittimamente eletta, chiediamo di fermare lo scavo del "canale Contorta" e procedere ad una verifica accurata delle ditte appaltatrici, con la costituzione di una Commissione antimafia composta da tecnici indipendenti, magistratura e cittadini, che valuti il progetto ed eventuali alternative, onde evitare il ripetersi di situazioni emerse con il "sistema M.O.S.E. e EXPO 2015"*

27. *Premesso* che la Regione Veneto e il Comune di Venezia sono attraversate da scandali politici legati a tangenti e abusi perpetrati nei confronti dei cittadini, con continui sperperi di denaro pubblico e danni rilevanti all'ambiente e ai beni comuni, che attualmente la città è priva di Sindaco e Amministrazione legittimamente eletta, chiediamo di fermare lo scavo del "canale Contorta" e in via provvisoria procedere allo scalo fuori laguna dei passeggeri delle Navi da Crociera ed aprire subito un tavolo per studiare alternative a quello che a noi sembra un irreversibile sfregio alla Laguna.

28. *Il progetto al VIA fa riferimento al PTRC: chiediamo* che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato poiché fa riferimento al Piano di Sviluppo Territoriale della Regione Veneto, non ancora approvato, questa forzatura ci sembra illegittima e quindi chiediamo una assunzione di responsabilità da parte del Governo e del Proponente

29. Per la portata dell'opera e la tutela della collettività: chiediamo un maggior controllo per evitare l'infiltrazione di organizzazioni di stampo mafioso nei lavori di realizzazione dell'opera, data l'elevata percentuale di criminalità organizzata presente nel Veneto, soprattutto nella fase "movimento terra" come risulta da attualissimi casi eclatanti di cronaca come ad esempio "la Valdastico e l'interramento dei rifiuti tossici e industriali non bonificati provenienti dal ciclo dell'acciaio".

30. I controlli e il monitoraggio sono, da progetto, competenza di chi esegue l'opera. Richiediamo che venga istituito un comitato indipendente composto da tecnici e cittadini che potranno consultare e verificare in ogni momento dati, cantiere e documentazione.

31. 2.11 SINTESI DELLE INDICAZIONI DERIVANTI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione nazionale e locale porta ad evidenziare che l'intervento progettuale, finalizzato alla realizzazione di una nuova accessibilità nautica al Terminal Crocieristico di Marittima è ammesso dagli strumenti di pianificazione vigenti, con i vincoli riportati nella presente relazione.

Tabella 2.14. Sintesi degli strumenti di pianificazione attualmente vigenti relativi all'area di progetto.

Osserviamo:

- a. Si evince la regolarità normativa del progetto in verità in contrasto con il continuo indirizzo alla salvaguardia dell'equilibrio morfologico, idrico, archeologico dell'area lagunare interessata.
- b. Gli strumenti citati per la pianificazione territoriali sono antecedenti alle nuove normative comunitarie per la tutela delle zone SIC/ZPS

32. Il PAT approvato nel 2012 stabilisce Nella lettura della Tavola 4.a emerge il ruolo strategico assunto dal porto di Venezia, riconosciuto come tra le attrezzature e i servizi di maggior rilevanza, a scala urbana e territoriale, cui è da attribuire un valore strategico sia per la comunità sia per la definizione del ruolo della città nell'ambito dell'area vasta. L'art. 35 delle NTA del PAT individua il sistema della mobilità costituito dalle principali linee di forza del trasporto pubblico lagunare, di cui il canale Contorta costituisce un asse nei collegamenti tra il centro storico di Venezia, Fusina e il Polo industriale di Porto Marghera. Il sito del progetto ricade all'interno delle aree nucleo, che come specificato dall'art. 42 delle NTA sono "caratterizzate da una elevata naturalità e da particolari biotopi quali le aree SIC e ZPS ed alcune aree dei Forti ad elevata presenza di ecosistemi forestali". Tabella 2.13. (Disposizioni tecniche previste dalle NTA del PAT per l'ATO 7 "Laguna di Venezia"). Queste linee guida sono in netto contrasto e non definiscono l'aumento o la definizione della recettività portuale di Venezia.

Chiediamo un indirizzo chiaro sull' aumento di recezione portuale con studi integrati su costi e benefici economici e ambientali per la Laguna e la città di Venezia.

33. Troviamo la Tabella 7.1. Alternative progettuali, non esaustiva.

L'opzione zero dovrebbe prevedere la riorganizzazione della recezione portuale di Venezia in un'ottica di salvaguardia, come richiesto dalla cittadinanza con progettazioni portuali al di fuori della Laguna.

INCOMPATIBILITA', DOVUTA ALLE CONSIDEREVOLI VARIAZIONI DELL'EQUILIBRIO IDRODINAMICO, MORFOLOGICO E FISICO DELLA LAGUNA.

34. L'escavo del nuovo canale denominato Contorta, del tutto differente dal modestissimo canale con il medesimo nome esistente attualmente 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 '60 dopo l'escavo del cosiddetto "Canale dei Petroli" (il Malamocco-Marghera), il fenomeno della distruzione 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 tenerne conto, anzi, sottolineano la completa irrilevanza sia dell'azione delle maree, sia del transito di natanti, sia dell'escavo del Contorta come causa principale della probabile progressiva distruzione della morfologia lagunare, stabilendo la quasi assoluta indifferenza dello stato di fatto allo scavo previsto.

Resta anche indefinito l'adeguamento del canale da cui dipartirà il nuovo Contorta, ovvero di oltre 10 chilometri del Canale dei Petroli. Adeguamento necessario, se non immediatamente, 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 stesso modo non risulterebbero quantificate le nuove masse d'acqua che l'aumentata portata del suddetto Canale addurrà e sottrarrà quotidianamente alla Laguna.

35. Ritroviamo nel progetto pag 153: "Per maggiori dettagli si rimanda alle relazioni specialistiche "Studio Morfologico - R03 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda Configurazione" e "Studio degli effetti idrodinamici e morfologici del transito di natanti -R04 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda configurazione" nonché alla "Nota integrativa agli studi eseguiti da Protecno S.r.l. sulle modifiche idrauliche e morfologiche indotte in laguna centrale dalla realizzazione del nuovo Canale Contorta" (codice di identificazione dell'elaborato 49.810.000 – 02).In conclusione, si ritiene l'impatto dell'opera nella fase di esercizio poco significativo e quindi compatibile con la componente ambientale, ambiente idrico".

a) Riteniamo che gli studi riguardanti l'equilibrio idrodinamico e morfologico della laguna di Venezia debbano essere comparati a più di uno studio indipendente o ad un'indagine approfondita da una commissione tecnica formata da specialisti. Il confronto di più studi renderebbero più attendibili i risultati fatti da Protecno s.r.l.

b) Ci domandiamo su chi ricade l'eventuale responsabilità, nel caso gli errori allo studio portassero come conseguenza, danni irreversibili all'ambiente.

36. Il progetto è in contrasto con:

- a) la Tabella 2.6. Variante al PRG per la Laguna e per le isole minori: sistema della laguna aperta - scheda n.4 .
- b) Tabella 2.7. Variante al PRG per la Laguna e per le isole minori: sistema della laguna aperta - scheda n.23

37. Pellestrina è ancora uno di quei luoghi da tutelare. Chiediamo che il PTRC adottato completi il suo corso per proteggere le aree con i sistemi e le norme paesaggistiche attualmente vigenti e non ancora applicate in veneto.

- a) Tabella 2.10. Variante al PRG per il Lido: scheda n. 26
- b) Tabella 2.11. Variante al PRG per Pellestrina: scheda n. 1
- c) Tabella 2.12. Variante al PRG per Pellestrina: scheda n. 24

MANCANZA DI CRONOPROGRAMMA

38. Per quanto concerne lo spostamento non trascurabile dei sottoservizi presenti nei luoghi dello scavo, non risulta definita alcuna tempistica.

IRREVERSIBILTA' DEL PROGETTO

39. E' impensabile che un simile progetto possa considerarsi reversibile tramite completo ripristino dei luoghi e dei beni allo stato di fatto ed è quindi incompatibile con la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia;

INSOSTENIBILTA' DEL PROGETTO PER LA CITTA' E PER I CITTADINI DI VENEZIA

40. Oltre a quanto già evidenziato al punto 1), il progetto di circa 150 milioni di euro, avrebbe dovuto essere attuato attraverso un bando internazionale, completo di una seria e puntuale stima di costi/benefici per la collettività, tenendo in debito conto la sostenibilità dello stesso per la città di Venezia. Al contrario, non è stato in alcun modo condiviso con la città, è stato calato/imposto in gran fretta durante l'estate ed in un contesto di grave difficoltà istituzionale dovuta allo scandalo MoSE che a livello mondiale ha gettato una luce di corrottilità estesa alla nostra città e a tutta la classe politica locale. Il cosiddetto "adeguamento", riferito, tra l'altro, anche al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) ed al Piano Di Assetto del Territorio (P.A.T.) di Venezia non ancora approvati, sembra esclusivamente indirizzato ad incrementare frequenza e consistenza degli ingressi in Laguna delle grandi navi passeggeri, senza alcuna valutazione sul reale carico tollerabile nel breve e nel lungo periodo da una città antichissima e dall'equilibrio fragilissimo come Venezia. Assente appare anche la valutazione dell'impatto provocato sul tessuto sociale ed economico della città, quando invece Venezia, per le sue caratteristiche di meta irrinunciabile ed unica al mondo, potrebbe proporre nuovo modello di fruizione turistica sostenibile e compatibile.

ILLEGITTIMITA' ED ANTICOSTITUZIONALITA' DEL PROGETTO, CONTRO L'ARTICOLO 9 DELLA COSTITUZIONE ITALIANA

41. Il progetto, per come presentato, contrasta sia rispetto alla Costituzione Italiana che promuove la tutela del paesaggio e dei beni artistici della Nazione, sia con tutte le leggi e prescrizioni di tutela che gravano su Venezia e sulla Laguna, compresa la tutela stabilita dall'UNESCO. La Laguna costituisce sin dal tempo della fondazione della città di Venezia 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 ed 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 verso tali modifiche riguardanti un contesto unico al mondo frutto di secoli di storia e di equilibrato rapporto tra le esigenze umane e le leggi della natura, 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.."* negando così in toto l'esistenza di 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 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 e dalla quale dovrebbe conseguire la "soluzione" Contorta;

ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA

42. Come già evidenziato da molti, ad esempio dal Gruppo 25 Aprile - piattaforma civica per Venezia e la sua Laguna nella formale diffida con richiesta di revoca, annullamento o ritiro inviata in data 29 settembre 2014 a codesto Ministero, si sottolinea nuovamente che la procedura ([Valutazione Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001](#)) appare viziata da numerose irregolarità e forzature.

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

43. Il progetto Contorta è stato presentato 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.
44. *Il progetto nasce dall'imposizione del Governo, come unica soluzione al problema "Grandi Navi". Esso si giustifica sulla base di dati parziali e senza che alla cittadinanza sia stato dato modo di valutare alternative. Inoltre va nella direzione di favorire il "Proponente" che è anche parte coinvolta e portatrice di interesse privato e che beneficerà di tale unica soluzione.*
Chiediamo che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando non saranno contabilizzati, pubblicati e discussi coinvolgendo la cittadinanza i dati relativi a:

- a) flussi turistici attuali aggiornati e statistici che tengano conto dell'evoluzione degli ultimi dieci anni
- b) flussi turistici in considerazione della crisi economica, del rapporto costi/benefici del crocieristico piuttosto che di un turismo non "mordi e fuggi"
- c) indotto in mln di € ,

- d) costi ambientali in mln di €,
- e) numeri di posti di lavoro attualmente occupati,
- f) n. di posti di lavoro di eventuali progetti alternativi come un porto fuori laguna removibile con servizio navetta effettuato dai traghetti e dalle società di trasporto pubbliche
- g) incassi del Comune nel caso gestisca i servizi navetta e piano di ottimizzazione dei mezzi con conversione e all'ibrido/elettrico
- h) quantificazione dei benefici derivanti dall'efficientamento e ammodernamento del servizio navetta gestito dal pubblico.

COMPATIBILITA' ARCHEOLOGICA

45. A pagina 21 Ritroviamo: L'intera laguna veneta è zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85; è vietata ogni modifica della destinazione d'uso e la configurazione dei beni sottoposti a vincolo se non nei modi disciplinati dalle leggi 1497/39 e 1089/39; pertanto qualsiasi intervento che alteri il fondale dovrà essere preventivamente segnalato alla Soprintendenza Archeologica. Considerata la possibile presenza di siti archeologici saranno eseguiti rilievi approfonditi per valutarne posizionamento ed estensione, in modo da definire in maniera più dettagliata la possibile interferenza del progetto con tali siti.[...]
Riteniamo che tali rilievi approfonditi debbano essere già presenti prima dell' approvazione della valutazione ambientale.

MANCANZA NUOVO PIANO PORTUALE

46. Il Piano Regolatore del porto di Venezia-Marghera fa ancora riferimento, allo stato attuale, ai progetti del 15 Luglio 1964 elaborati dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Venezia, per quel che riguarda la zona commerciale e quella industriale, ed ai progetti del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale datati 7 Luglio 1964 per la zona petroli; il Piano Regolatore Portuale fu approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15.05.1965.
Non è ammissibile riferirsi ad un piano portuale datato 1965.

CONFLITTO DI INTERESSI

47. E' nostro parere che il Governo usando la Legge Obbiettivo, non abbia considerato il conflitto di interesse che a noi sembra palese. Se l'obbiettivo è il bene comune e non la salvaguardia dell'interesse delle Compagnie Crocieristiche, la soluzione dovrebbe essere concertata con la popolazione.
48. Lo scavo del canale aumenterà probabilmente il deflusso all'esterno del fondo lagunare che si riversa fuori delle bocche di porto, creando ulteriore velocità di deflusso. Non esiste uno studio che avalli questa teoria, ma nemmeno che la escluda: *chiediamo* che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato poiché esso mette in discussione il progetto M.O.S.E. che è stato a sua volta progettato senza considerare lo scavo del Canale. Questo progetto è stato sviluppato senza considerare che una ennesima altra opera invasiva altererà in maniera irreversibile l'ecosistema.
Chiediamo che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato fino a quando non saranno effettuati studi indipendenti sugli effetti delle correnti e della loro velocità di entrata in caso di:
- a. Forti mareggiate o scirocco
 - b. Alta marea finchè i lavori del M.O.S.E. NON SIANO ULTIMATI
 - c. Alta marea con il M.O.S.E. In funzione dell'effetto "autostrada" sotto il livello delle paratie quando l'opera sarà in funzione
 - d. Chiediamo se ci siano studi in merito, se non ci sono, di effettuare una simulazione e garantire per essa con presa di responsabilità del Governo e dell'autorità proponente.
49. Si ritiene scorretto ed illegittimo lo svolgimento della procedura di VIA semplificata in quanto questa è prevista unicamente per gli interventi rientranti nelle ipotesi della c.d. Legge Obiettivo ([legge n. 443/2001](#) ed atti attuativi).

Nonostante le assicurazioni del soggetto proponente (l'Autorità portuale di Venezia), il Canale Contorta – S. Angelo ed opere connesse non rientrano fra quelle individuate ai fini della Legge Obiettivo, nel Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) allegato alla nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza (DEF) 2012, come chiarito nel [verbale \(pagine 19 e 22\) della Conferenza unificata Stato – Regioni del 16 aprile 2014](#), e nemmeno nei successivi del 2013 e 2014.

50. In merito al progetto preliminare “Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo”, la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto – VIA e VAS si è già espressa con nota prot. n. CTVA–2013–3391 del 27 settembre 2013) con un parere fortemente critico per i “*significativi impatti ambientali sull’intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio*” e per i lunghi tempi di realizzazione (quattro anni); pertanto si ritiene che il progetto non risponda alle prescrizioni ed agli obiettivi del [D.M. 2 marzo 2012](#), provvedimento che vieta il transito delle “grandi navi” nel Canale di San Marco e nella Giudecca a seguito però, dell’individuazione di una via alternativa che persegua “*il massimo livello di tutela dell’ambiente lagunare*” (art. 3).
51. Si ritiene scorretta e illegittima la procedura avviata, a seguito della riunione del 5 novembre 2013 sul crocierismo a Venezia, da parte del Governo e della Direzione Marittima e che mira a sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il solo progetto dello scavo del Canale Contorta – Sant’Angelo. Si dovrebbe, infatti, preliminarmente procedere al confronto in sede di procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di “tutti” gli scenari possibili. Risultano infatti formalizzate ed ipotizzate altre proposte per risolvere il problema del crocierismo, quali le proposte di attracchi nelle bocche di porto esternamente alle barriere del Mose oppure *off shore* e senza escludere anche la cosiddetta “opzione zero”. Manca il Confronto con progetti, anche internazionali: non c’è traccia di un procedimento in questo senso atto a considerare la laguna e Venezia come “unici” e patrimonio dell’umanità. La decretazione d’urgenza è, a nostro parere inadeguata e “pericolosamente dilettantesca”
52. Si ritiene che l’intervento “Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo”, così come progettato, violi le direttive di cui all’art.1 e gli indirizzi di cui all’art.2 lett. b) della legge 171/1973 “*Interventi per la salvaguardia di Venezia*” (GU n.117 del 8-5-1973), frutto di decenni di studi importanti sull’ambiente lagunare che hanno portato a risultati definitivi ed inequivocabili. Tale normativa afferma senza equivoci che l’unità fisica della laguna deve essere garantita, e così il suo equilibrio idraulico ed idrogeologico. È pertanto necessario attenersi alle regole ivi dettate per evitare disastri ecologici che comprometterebbero per sempre la sopravvivenza della città di Venezia e del bacino che la circonda, ambienti unici al mondo per tali motivazioni inseriti nei siti sotto tutela dell’UNESCO

FUTURO AREE PORTUALI, GIGANTISMO NAVALE, INFRASTRUTTURE, LAVORO.

53. *Dal progetto presentato abbiamo individuato una carenza in fatto di logistica e sicurezza. Chiediamo quindi che il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato perché manca il Piano Portuale.*
54. *Un intervento di Mario Sommariva, Segretario Generale dell’Ap del Levante, sulla situazione portuale Italia):*
[//www.http.it/news-in-primo-piano/crisigigantismo-navale-grandi-e-piccole-opere-crescere-senza-fare-la-fine-del-rospo/](http://www.http.it/news-in-primo-piano/crisigigantismo-navale-grandi-e-piccole-opere-crescere-senza-fare-la-fine-del-rospo/)
[...] la parola chiave poteva essere “innovazione”. Da tempo mi trovo a dire che ritengo finita la fase “quantitativa” dello sviluppo mentre ritengo si debba perseguire l’idea di una fase “qualitativa” della crescita economica. In questo contesto l’innovazione tecnologica, la formazione delle risorse umane, le misure di tutela ambientale, giocano un ruolo cruciale. Occorre allora mettere molta energia in tutte quelle iniziative: la costruzione dei Port Community System, lo sportello unico doganale, lo sportello unico delle informazioni marittime, tutte le buone pratiche di amministrazione digitale che possono consentire un reale balzo in avanti della qualità organizzativa della nostra portualità. L’innovazione è la carta vincente della competitività e può fare recuperare nell’immediato,

velocizzando controlli e pratiche amministrative, molti traffici ai nostri porti. Altro elemento chiave è la formazione. La qualità delle risorse umane fa la differenza. Strategico è investire in innovazione e formazione per la sicurezza, del lavoro e del trasporto. I fatti di Genova ed ancor prima la vicenda Concordia hanno mostrato un sistema fragile di fronte anche all'errore umano. La fragilità del sistema va combattuta perché genera scarsa competitività e diseconomie oltre a mettere ovviamente in pericolo le vite umane che sono il bene primario. Stessa attenzione deve essere posta alla tutela dell'ambiente ed alla ricerca di tutte le soluzioni che riducono i fattori nocivi, inquinanti e di spreco energetico.

55. Dal progetto presentato abbiamo individuato una carenza in fatto di logistica e sicurezza chiediamo che :
- a. la Capitaneria di Porto si assuma la Responsabilità dell'opera in termini di sicurezza e si faccia garante di elaborare il Piano di Sicurezza navale prima di procedere all'esecuzione dell'opera
 - b. Il progetto dello scavo del Canale di Contorta sia fermato in attesa della realizzazione del suddetto Piano di Sicurezza, visto che tale canale andrebbe ad incidere prepotentemente nel traffico in Laguna al fine di non mettere in pericolo, natanti, cittadini e per garantire un adeguato controllo del traffico in Laguna.

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

56. Il progetto Contorta è stato presentato 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.

ALTERNATIVA

57. Esistono sistemi già presentati , meno invasivi, non permanenti che consentirebbero lo scalo delle grandi navi fuori dal canale della Giudecca, mantenendo i posti di lavoro, una ecosostenibilità ambientale, la vivibilità ed un turismo sostenibile intralagunare, il tutto realizzabile utilizzando la già esistente isola del Mose, tipo di soluzione già sperimentata da altri scali internazionali.

Questo consentirebbe una soluzione provvisoria alla fuoriscita delle grandi navi dalla laguna, rispettando nel breve medio termine il decreto ministeriale Clini-Passera del 2 marzo 2012, per dirigerci poi ad un progetto condiviso che si basi su studi approfonditi che determinino la reale compatibilità di Venezia all'aumento recettivo portuale.

Camera dei Deputati - Firmato digitalmente da: