

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: martedì 21 ottobre 2014 11.39
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2014 - 21813
Allegati: 21813.pdf



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

E. prot DVA - 2014 - 0034268 del 22/10/2014

RITIRARE ORIGINALE

A.O.O. - Ufficio di Gabinetto - Mattm
Servizio per la tenuta del protocollo informatico,
della gestione dei flussi documentali e degli archivi



Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario.



SEGRETERIATO GENERALE
DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA

UFFICIO PER GLI AFFARI INTERNI
E PER I RAPPORTI CON LE AUTONOMIE



PROTOCOLLO
SGPR 16/10/2014 0096718P



UAI

Roma, 16 ottobre 2014

Prot. n. 12.UI.8.1/14478-C

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

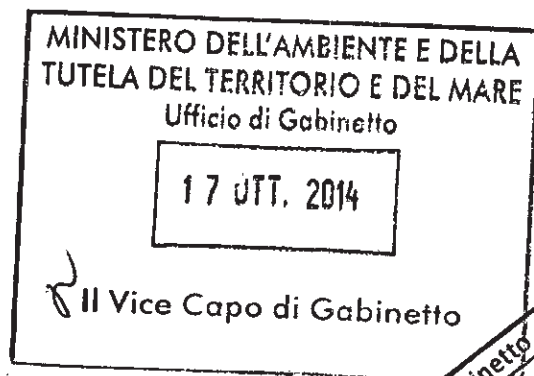
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0021813/GAB del 21/10/2014

Al Ministero dell'Ambiente e della
tutela del territorio e del mare
- Gabinetto del Ministro -
Via Cristoforo Colombo, 44

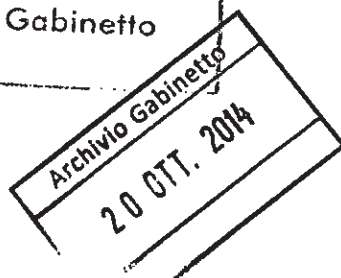
ROMA

OGGETTO: Sig.ra Yvonne Girardello.
Lettera al Capo dello Stato.

Si trasmette, per ogni valutazione, l'unito scritto inviato al Capo dello Stato dalla Signora Yvonne Girardello e altri cittadini residenti al Lido di Venezia, in merito ad alcune problematiche della laguna veneziana.



Il Vicario del Direttore
(F. Montefusco)



In



YVONNE GIRARDELLO
30126 - LIDO di VENEZIA
 Via Paolo Renier,6
 ivonne.girardello@gimail.com

Lido, 15 settembre 2014

Egregio Presidente, GIORGIO NAPOLITANO,

Le chiediamo di difendere quel che resta di Venezia.

- 1) Ridare dignità alla città offesa, conservarla nella sua integrità e specificità, restituirla all'Umanità e ai suoi cittadini.
- 2) Reintegrare il Magistrato alle Acque, in tutte le sue fondamentali funzioni; far sì che riabbia la totalità delle attribuzioni che gli erano state riconosciute dalla legge 1907 e che presieda a tutte le decisioni che interessano la laguna, ponendolo alla tutela dell'ambiente.
- 3) Accentrare, in una valida unità funzionale, tutti gli studi, uffici, laboratori di ricerca scientifica e tecnica che hanno rapporto con il problema di Venezia e della laguna prima che piazza San Marco e Basilica, campielli, calli e piani terra rimangano stabilmente sotto il livello del mare.
- 4) Dare trasparenza alle procedure del Comitato: diminuire il numero dei suoi componenti. Ripartire da zero sul problema del canale Contorta, analizzando in eguale misura tutti progetti presentati: in particolar modo quello che ipotizza una struttura galleggiante fuori dalla bocca di porto del Lido.
- 5) Ristrutturare la composizione dello stesso inizialmente composto da 50 membri - esperti nelle varie discipline scientifiche ambientali, poi portato a 73 componenti. L'introduzione di queste Amministrazioni hanno tolto la scientificità al Comitato per le scelte politiche fatte e risultate, tutte, non conformi alla salvaguardia di Venezia.
- 6) Ristudiare il porto di Venezia: è arretrato ed inadeguato a ricevere la max-croceristica. E' giunta l'ora di scelte certe e sicure per il suo futuro in vista del sempre maggiore sviluppo della super crocieristica, adottando la POLITICA MARINARA DEI GRANDI PAESI che da anni hanno progettato, per le Grandi Navi, degli avamposti in mare, fuori dai bacini dai bassi fondali e decentrati dai centri abitati.
- 7) Impedire, quindi, la realizzazione del maxi-canale "Contorta" che, se portato in essere, decreterà la fine definitiva di Venezia. Il canale dei Petroli ha già provocato danni gravi e, proprio per questo, si è approvata la legge 171. Danni che il canale Contorta, unito al canale Petroli, moltiplicherà portando maggiori frequenze di maree e più acqua in laguna con più altezze dei flussi.
- 8) Mettere in opera gli Indirizzi Governativi delle Leggi Speciali volute dallo Stato: **Legge Speciale nr. 171** che dichiara nel suo primo articolo: "Venezia di preminente interesse nazionale" e ordina: "La preservazione dell'unità ecologica e fisica della laguna con l'esclusione di ulteriori opere di imbonimento e scavi".
Legge Speciale bis nr. 798 sancisce il "Ripristino dei livelli di profondità dei canali esistenti, in particolar modo ordina: di ridurre la profondità del canale dei Petroli."

- 9) Applicare il " Vincolo sulla Laguna " per porre fine ad altri sfruttamenti del territorio e bloccare ogni ulteriore scavo ed imbonimento lagunare.
- 10) Imporre l'immediato divieto all' attraversamento delle super Crociere dal bacino di San Marco.
- 11) Ricuperare il mal tolto e restituirlo alle casse vuote del comune di Venezia, perché gli appartiene.
- 12) Colpire, con severe misure, i responsabili che hanno causato e provocheranno danni all'ambiente e al patrimonio storico monumentale, introducendo, anche per per loro, le "Responsabilità civili".

E' un momento di "dolore collettivo" per lo scandalo del MoSe e per l'attacco feroce fatto da parte delle GRANDI NAVI alla città, dove ogni giorno i cittadini assaporano la nausea della corruzione, dell'illegalità politica e dello sfruttamento del territorio. C'è l'estremo bisogno di svelenire gli animi, di ritrovare equilibrio, serenità e fiducia nelle istituzioni.

I Veneziani La ringraziano sentitamente per l'attenzione e confidando nella Sua autorevole azione, porgono distinti saluti.

Yvonne Girardello
Via Paolo Renier, 6 Lido Venezia

Yvonne Girardello

ZANELLA ETANUELA VIA SAN DANIELE N 6 CA' SAUCO-VE
 MARIA LUISA TORE' ALLA VIA. EMS 4 LIDO-VE
 Manno dell'Quila VIA M. SABELLICO, 13 LIDO-VENEZIA
 Proter d'obio VIA-MARCANTONIO-SABELLICO-3-LIDO-VENEZIA
 CATENNA VALENTI VIA P. RENIER 6 LIDO DI VENEZIA Oler
 MAURIZIO ZEMERO VIA P. RENIER 6 LIDO DI VENEZIA Umberto
 CIBODDO BRUNO - VIA RENIER 6 30126 LIDO RE. 14
 GAGGIÒ MARIANGELA VIA Marcantonio Bragadin, 8 LIDO
 VAN ALISE VIA ZANTE 14 LIDO VE
 CRISTINA VANDER VIA BRAGADIN, 8 LIDO

**ARTICOLO DI ENNIO FORTUNA APPARSO SUL GAZZETTINO
DEL 20 SETTEMBRE 2014**

**Ennio Fortuna Magistrato di Venezia, dall'8 aprile 2010 Consigliere
Comunale di Venezia (Gruppo UDC)**

“Torno non senza qualche disagio sulla questione del Contorta, ovviamente per ribadire con forza la mia opinione assolutamente contraria, ma anche per sottolineare gli svantaggi obbiettivi della decisione.

La laguna, diceva qualche settimana fa Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale, è un ambiente naturale in cui però l'opera dell'uomo ha fatto e disfatto nei secoli fino a ridurla alle attuali condizioni. Secondo questa impostazione i danni dello scavo del nuovo canale sarebbero limitati, se pure inesistenti, e in ogni caso si tratterebbe di un ulteriore intervento tra i tanti del passato remoto e recente che sarebbe doveroso coniugare con gli innegabili vantaggi dell'opera.

Non intendo, affatto, negare che il canale realizzerebbe una strada celere e diretta verso la Marittima, consentendo ai gestori del porto la possibilità di mantenere in attività e magari di aumentare ancora il traffico delle grandi navi.

E' un vantaggio?

Forse sì sotto il profilo economico, sempre importante ed oggi preponderante.

Posso del resto testimoniare da Consigliere Comunale di maggioranza (ma senza rinunciare all'autonomia personale, soprattutto con riferimento alle opere riguardanti la città) che a Ca' Farsetti sulle Grandi Navi il partito di maggioranza e ancora di più quelli dell'opposizione hanno sempre, fatto pesare in modo determinante l'aspetto economico.

Ma il PD si è fatto promotore di una mozione contro il traffico delle grandi navi e addirittura una volta sono rimasto solo su 46 a votare decisamente contro soprattutto perché nel documento mancava “ e non certo per caso o per errore” una data finale oltre la quale il transito doveva ritenersi bloccato.

Ancora oggi, il profilo economico e occupazionale appare prioritario e purtroppo, non solo fra i poteri forti e l'autorità.

Ma basta questo a giustificare lo scavo?

Certamente no?

Malgrado la teoria di Costa, sulla laguna, da decenni si sono compiuti importanti studi che hanno portato a risultati definitivi.

La legge 171 del 1973 è il frutto di quegli studi, se quella normativa dice senza equivoci che l'unità della laguna deve essere garantita, e così il suo equilibrio idrodinamico è necessario attenersi alle regole ivi dettate. Per evitare disastri ecologici che comprometterebbero per sempre la sopravvivenza della città e del bacino che la circonda.

Forse il problema può essere espresso in modo più semplice.

La legge Speciale è superata o è ancora oggi un irrinunciabile termine di riferimento?

Se non è superata, e nessuno lo sostiene, a quanto mi consta basta probabilmente confrontare il canale con la legge e dedurre che l'opera non è compatibile con le sue norme oppure che sicuramente il canale, così come progettato, rappresenta una clamorosa violazione delle sue direttive.

Siccome la verità, del tutto incontestabile, è la seconda, non occorre altro per bocciare l'opera. E non occorre neppure verificare gli effetti dello scavo perché in termini giuridici questo controllo risulta già eseguito a monte quando si è detto in sede di approvazione della legge: che l'unità e l'equilibrio idrodinamico sono valori intoccabili, e che esigono il più assoluto rispetto.

Ora il Contorta taglia in due brutalmente la laguna sacrificandone l'unità, e certamente ne altera l'equilibrio idrodinamico, come risulta innegabile se si tengono presenti la sua lunghezza, larghezza e profondità.

In pratica il Contorta porta o avvicina il mare alla laguna facendo o facilitando proprio quello che con la legge si è voluto impedire.

Il Canale dei Petroli ha già provocato danni estesi e gravi, e proprio per questo si è approvata la legge 171, ora il canale Contorta minaccia di moltiplicarli fino alla rovina della città e della laguna.

E' questo quello che si vuole?

Personalmente trovo che c'è un solo modo per giustificare l'opera. Se riesami la legge 171 e se questa risultasse superata o in qualche modo derogabile il canale potrà essere scavato.

Ma in uno Stato di Diritto, che ha fatto con sofferenza le sue scelte, non si può procedere contro la legge, specie se si tratta di una legge essenziale e di vitale importanza, anzi di preminente importanza nazionale, come si è detto a suo tempo, proprio con riferimento a principi che oggi si pretende di violare con disinvoltura o con colpevole leggerezza. Al contrario, se la legge viene abrogata o modificata sarà stato il paese ad assumersi la responsabilità della deroga, sarà un grave errore (dal mio punto di vista) ma almeno tutto avverrà nel rispetto delle regole in vigore.