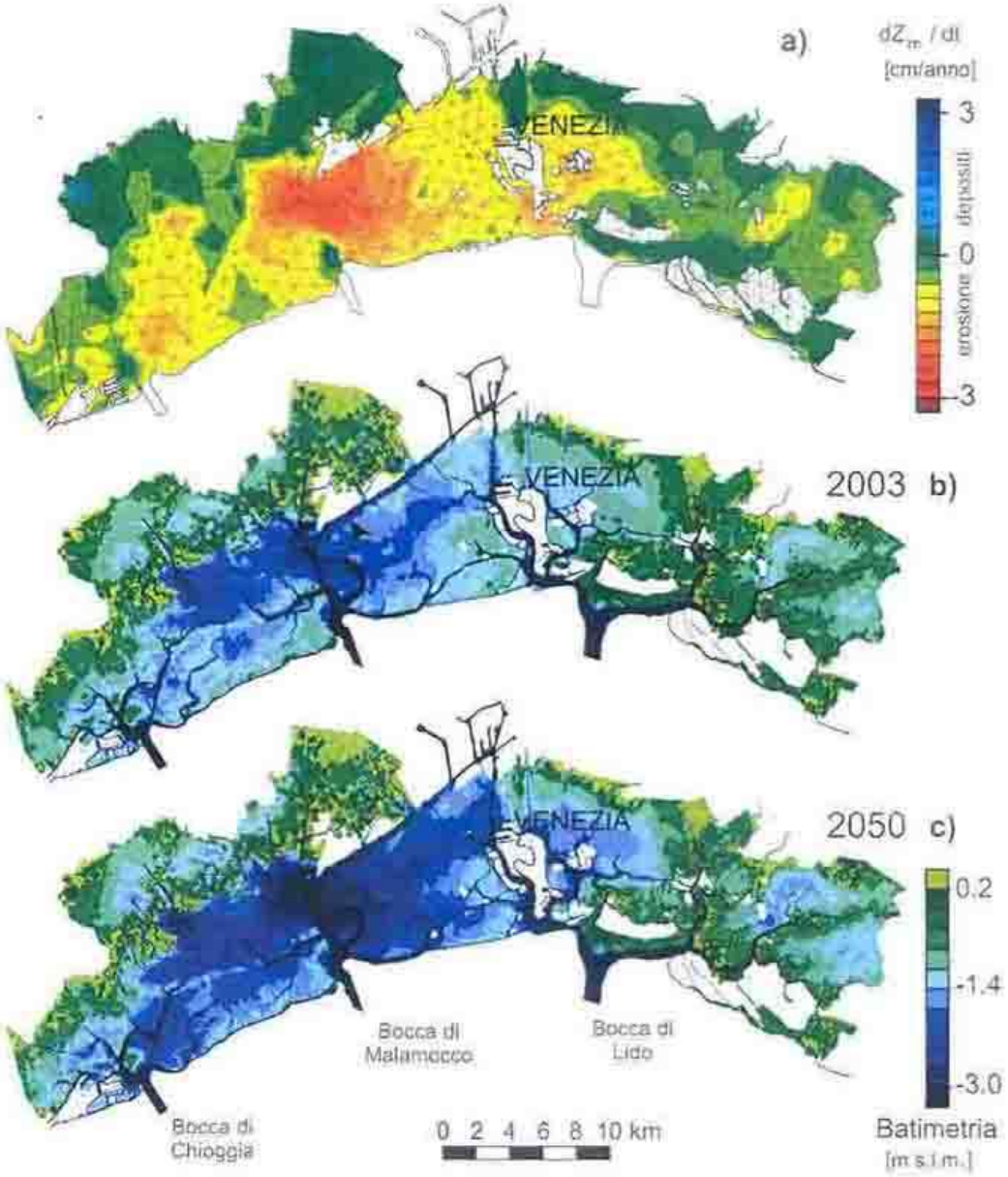
AmbienteVenezia

Materiali d'Informazione

Gennaio 2014

Salviamo Venezia e la sua Laguna

dalla devastazione dei progetti che trasformeranno l'area centrale
in un braccio di mare disseminata da finte barene e lunghissime dighe di massi



E' possibile ricevere questo Dossier in formato PDF richiedendolo con e-mail all'indirizzo: ambiente.venezia@libero.it

parte dei documenti contenuti nel dossier sono serviti anche per la realizzazione del

nuovo video AmbienteVenezia – intitolato: "Contorta Sant'Angelo-Porto fuori il Porto"

realizzato e caricato su youtube da Loredana Spadon
che potete vedere scrivendo questo link:
http://youtu.be/tX0Rc6ywJcc

c'è anche una versione in inglese sul link
http://youtu.be/dTV7cFKDLL0

puoi metterti in contatto con noi
anche su facebook
sul profilo
AmbienteVenezia
gruppo aperto

Hanno contribuito alla realizzazione di questo dossier :

Luciano Mazzolin
Armando Danella
Stefano Fiorin
Roberto Vianello
Loredana Spadon (foto da video)
Massimo Cardinaletti (foto)

Abbiamo utilizzato parti di documenti e pubblicazioni realizzati da

Luigi D'Alpaos
Lorenzo Bonometto
Stefano Boato
Renzo Scarpa

Abbiamo inoltre utilizzato stralci e tavole dei documenti:

Autorità Portuale di Venezia - Piano Operativo triennale 2013-2015

Magistrato alle Acque di Venezia - febbraio 2012 – Studio di Fattibilità : "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta S. Angelo

Autorità Portuale di Venezia e M.A.V. progetto Consorzio Venezia Nuova – luglio 2013
"INTERVENTI PER LA PROTEZIONE DEL CANALE MALAMOCCO-MARGHERA **"**

CO.RI.LA settembre 2010 Aggiornamento del Piano Morfologico Laguna di Venezia

Progetti nuova struttura portuale per crociere localizzata nella bocca di porto Lido di :
Cesare De Piccoli; Luciano Claut; Stefano Boato – Carlo Giacomini – Mariarosa Vittadini.

Fermiamo la devastazione e distruzione della laguna!!!!

MODELLI DI SVILUPPO SCELLERATI HANNO PRODOTTO LA DEVASTAZIONE AMBIENTALE E SOCIALE CHE È SOTTO GLI OCCHI DI TUTTI !

Venezia e la laguna sono un bene comune del mondo intero e non una merce e come tale va sottratto alla privatizzazione ed a ogni speculazione. Per la salvaguardia della laguna, oggi soggetta ad un drammatico processo erosivo causato da molteplici interventi e attività umane (Canale dei Petroli, Moto ondoso causato da mezzi di trasporto turistici e privati, transito di navi sempre più grandi da crociera e mercantili, aratura fondali da attività illegali di pesca, escavi e modifiche ambientali causate dai cantieri del MoSE, etc, etc), va redatto un nuovo e vero Piano per il **riequilibrio idrogeologico e morfologico** che inverta i processi in atto che altrimenti a breve la trasformeranno in un braccio di mare.
Ma i progetti presentati da: Autorità Portuale di Venezia, Magistrato alle Acque di Venezia, Consorzio Venezia Nuova per la realizzazione del Canale Contorta Sant'Angelo;
per la costruzione di dighe laterali e da Berene/Discarica lungo il primo tratto del Canale dei Petroli;
i progetti di escavo e di allargamento dei canali portuali contenuti nel Piano Operativo Triennale del Porto di Venezia; dimostrano che si vuole continuare a devastare e distruggere la Laguna Bene Comune per garantire e privilegiare gli interessi di pochi e delle solite e potenti lobby delle grandi opere e del gigantismo crocieristico.
Il Ministro Lupi sta tentando in tutti i modi di inserire il Progetto Contorta Sant'Angelo nella solita procedura TRUFFA della Legge Obiettivo…. I solleciti e le pressioni alla Capitaneria di Porto hanno prodotto l'emanazione da parte del Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia del Decreto n° 472 – Un decreto assurdo, una vera e propria forzatura, che stravolge anche le interpretazioni e le assicurazioni che aveva dato il Ministro all'Ambiente Orlando sull'accordo della riunione Romana del 5 novembre 2013; Orlando aveva assicurato che in sede di Valutazione di Impatto Ambientale sarebbero stati messi a confronto tutti i progetti presentati che comprendevano anche quelli localizzati alla bocca di porto del Lido.
La Capitaneria di Porto in tutta la vicenda del Progetto Contorta, iniziata a gennaio del 2012, (e anche dopo l'emanazione del Decreto Clini Passera) non si è mai dimostrato ente al di sopra delle parti e ha sempre spalleggiato in maniera evidente e spudorata il progetto voluto dall'Autorità Portuale di Venezia…..
Anche la Giunta della Regione Veneto ha approvato una Delibera pubblicata nel BUR del 30 Dicembre 2013 dove si sostiene che il progetto del Canale Contorta deve essere inserimento nel percorso agevolato della Legge Obiettivo.

Dobbiamo fermare queste nuove devastazioni ! ! !

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali

Fermiamo la trasformazione della laguna centrale in un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e chilometri di muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI CON L' AMBIENTE LAGUNARE
E CON LA NOSTRA CITTA' !
DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA
E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

Deve essere fatto **un nuovo vero piano per il riequilibrio idrogeologico e morfologico della Laguna**; un piano che deve essere redatto da esperti indipendenti e non dal solito giro di consulenti ed esperti del Consorzio Venezia Nuova e delle lobby attualmente sotto inchiesta.
Deve essere fatto il **Piano Regolatore Portuale** con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!
SI ad una VERA Valutazione Ambientale Strategica !!!

La Laguna: un Bene Comune Patrimonio dell'Umanità
Il Canale Contorta-Sant'Angelo un'opera inutile, dannosa e impattante ancora una volta calata di forza sulla laguna e sulla citta'.

Autorità Portuale, Magistrato alle Acque, Capitaneria di Porto, Ministero delle Infrastrutture, Regione Veneto vogliono imporre questo progetto con la solita "scorciatoia truffaldina" della Legge Obiettivo, per continuare a far arrivare alla Stazione Marittima di Venezia tutte le grandi navi da crociera, mantenendo in questo modo tutte le criticità connesse alla presenza dei giganti del mare a ridosso di quartieri densamente popolati: inquinamento dell'aria, elettromagnetico ed acustico.. Lo scavo del mastodontico canale avviene in una laguna il cui equilibrio é profondamente compromesso e con processi erosivi in corso che hanno importanti riflessi sull'intero sistema e ne condizionano l'idrodinamica, il ricambio delle acque, la stessa morfologia.

Tutto ciò mette in pericolo la sua salvaguardia che, non bisogna dimenticare, é' prevista, voluta e normata da un'apposita Legge Speciale!!!

Lo scavo di un nuovo canale lungo 4.800 metri largo in media 200 metri, profondo 10 metri (nella parte centrale una cunetta di navigazione larga 80 metri e profonda 10 metri e scarpate laterali degradanti); lo scavo segue il tracciato del preesistente canale Contorta Sant'Angelo largo in media 30 m e con profondità variabili da 1,5 metri ai 3 metri, a ridosso di bassifondi di meno di un metro,

si calcola che si dovrebbero scavare 5.500.000 metri cubi di fanghi variamente inquinati.

Il costo preventivo stimato intorno ai 170 milioni di euro .....

Questo nuovo canale avrebbe una conseguenza devastante sulla delicata e precaria morfologia lagunare modificandola radicalmente e inesorabilmente perché alimenterà il tragico processo erosivo con intensi fenomeni di risospensione dei sedimenti dal fondo, aumenterà le correnti e accentuerà la propagazione delle correnti di marea.

Un disastro annunciato che ripeterà il copione del canale dei petroli!!! e a nulla varranno le eventuali opere di mitigazione per neutralizzare il quadro di artificializzazione del corpo lagunare con la conseguente perdita di un patrimonio ambientale unico al mondo.

Lo scavo, inoltre, deve risolvere diversi e complessi problemi tra i quali l'interramento dell'elettodotto, realizzazione di un sifone per lo scarico a mare dei reflui di depurazione a 16 metri di profondità, scavo di un tratto del canale di Fusina e della parte terminale del canale della Giudecca, lo smaltimento dei fanghi, sostituzione dell'elettrodotto S Giobbe-Sacca Fisola, interramento del Canale Vittorio Emanuele ecc .

Un 'opera così impattante viene proposta con una incosciente leggerezza priva di ogni considerazione tecnico/scientifica

Un'opera dettata dal profitto privato a danno di un bene comune e con costi elevatissimi a carico della comunità

Un'opera di cui i soliti noti (Consorzio Venezia Nuova e l'impresa capofila Mantovani Spa che da decenni hanno il monopolio dei lavori in Laguna), già inquisiti in più di un'inchiesta, che ne ha portato i vertici aziendali in carcere, si apprestano a gestire gli appalti.

Per combattere e sconfiggere questo scenario di devastazione bisogna indicare la soluzione alternativa definitiva individuando la localizzazione del nuovo terminale croceristico alla Bocca di porto del Lido. Una soluzione che si realizza in tempi minori (18 mesi) a quelli del Contorta, garantendo e anzi aumentando i posti di lavoro, con costi più contenuti e con opere che, essendo, fuori dalla laguna non contrastano con il suo equilibrio dinamico e morfologico eseguita con strutture tecnologicamente innovative e che posseggono, in parte, i requisiti di gradualità reversibilità, sperimentalità e bassissimo impatto ambientale.

Fermiamo la devastazione e distruzione della laguna!!!!

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali
Fermiamo la trasformazione della laguna centrale in un'immensa discarica diffusa
disseminata da finte barene e lunghissime muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI
CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !
DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA
E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!
SI ad una VERA Valutazione Ambientale Strategica !!!

La devastazione della Laguna

Ecco la situazione della laguna centrale

……..laguna centrale, la profondità media che al tempo del Dénaix (1810) era valutabile in circa 40 cm, risulta pari a 49 cm nel 1901, a circa 60 cm nel 1932, a 102 cm nel 1970 e a oltre 145 cm nel 2003.

Anche Venezia, ammesso che la si riesca davvero a difendere dalle acque alte con le opere in via di realizzazione, non sarà più la stessa, se l'articolata morfologia dei fondali della laguna di un tempo lascerà il posto a fondali piatti, quasi uniformi, quali sono quelli che i più avanzati modelli matematici di evoluzione morfologica implementati prevedono, indicando come limite di questa trasformazione in senso negativo fondali disposti quasi ovunque a -2.5metri (previsione per il 2050) . *da appunti relazione Luigi D'Alpaos*

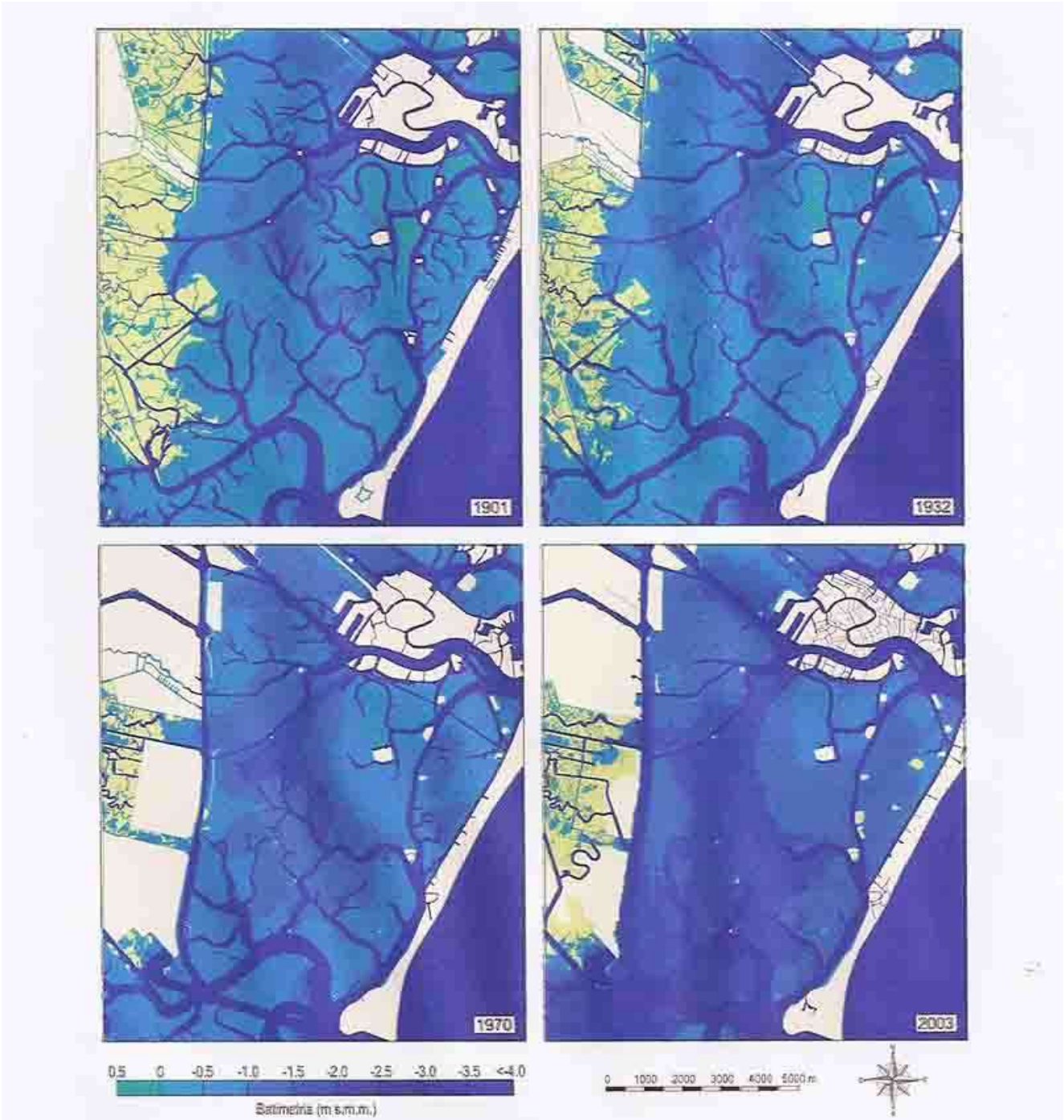


Fig. 7 – Confronto fra le batimetrie della laguna centrale tratte dalle carte idrografiche rilevate nel periodo 1901-2003 e rappresentate a scala di colori. Appaiono in tutta evidenza gli effetti dei processi erosivi a danno dei fondali, che hanno determinato in questa parte della laguna maggiori profondità medie, un appiattimento generalizzato dei fondali e la scomparsa di molti dei canali minori che un tempo formavano la rete di canali che la innervavano e che controllavano la propagazione della marea, condizionandola. da "Sugli attuali processi della Laguna di Venezia...." di Luigi D'Alpaos

Laguna Centrale – area Canale Petroli e Casse di Colmata

da La Laguna di Venezia
ambiente, naturalità, uomo
maggio 2007
"Il crepuscolo della Laguna"
di Lorenzo Bonometto
pag 203

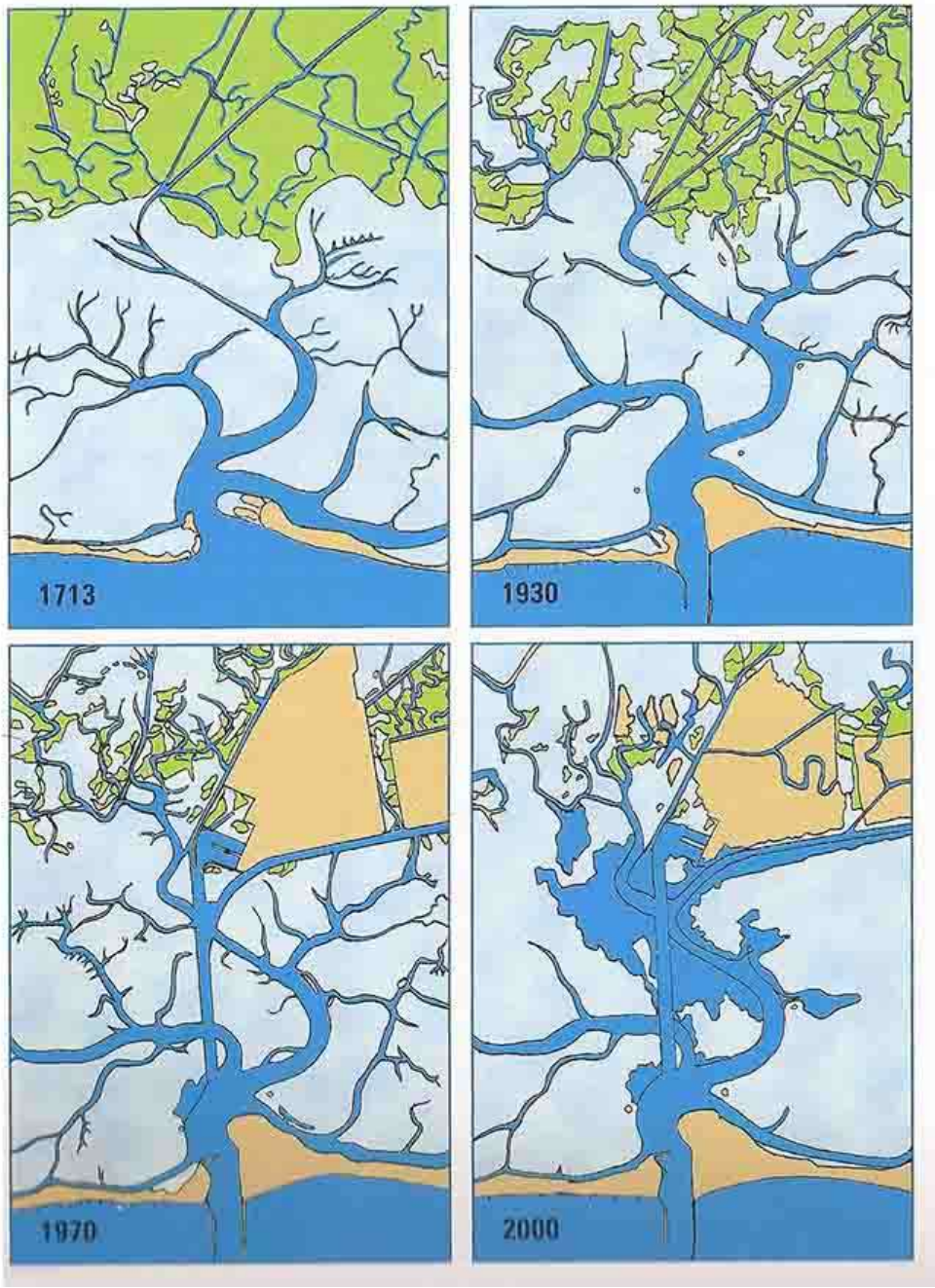


Fig. 13 - *La laguna centrale, nell'area oggi occupata dal "canale dei Petroli" e dalle "Casse di Colmata".*
Le prime immagini, tratte dalla carta storica del Gornizai (1713) e dalla carta idrografica del 1930, confrontate con la laguna immediatamente seguente alle opere (carta idrografica dei primi anni '70) e con la situazione di inizio 2000, evidenziano come la vasta aerea abbia mantenuto nei secoli una configurazione estremamente stabile nei canali di marea, per degenerare a seguito dello scavo del canale.
Sono evidenti in particolare, nell'ultima tavola, il centro della grande depressione, e la scomparsa delle canalizzazioni minori (in quasi tutta la superfice acquea raffigurata l'affossamento si sta stabilizzando a profondità vicine ai due metri).
È evidente anche come il tracollo della fascia di barene sia successivo al 1930.

barene

fondali lagunari, "laghi" e "chiari" di barena

mare, canali e superfici a profondità di oltre 2 metri

ambienti emersi, argini, colmate e "barene artificiali"

Sul Canale dei Petroli :"….l'energia della corrente causata dal canale ha demolito e demolisce i margini, risucchiando i sedimenti delle superfici laterali e sottraendo alla laguna con le maree in uscita, due volte al giorno per decenni, quantità enormi di materiale solido in sospensione; e questo in una laguna già in deficit di sedimenti per effetto delle deviazioni storiche dei fiumi. Ne risulta **un'erosione a cratere** estesa per gran parte del bacino alimentato dalla bocca di Malamocco, avente come centro il canale artificiale all'imbocco della curvatura verso Porto Marghera (fig. 13).
Questa erosione ha affossato e spianato il fondale fino ad una profondità di oltre due metri (prima erano bassifondi) asportando lo strato che supportava le differenziazioni morfologiche (dossi sommersi e rete dei canali minori) ……. Il "cratere" ha ridotto nell'area, progressivamente ma velocemente, il carattere di laguna canalizzata a ricambio di marea, sostituito sempre più, anche nella biologia, da quello di golfo marino.

La Devastazione continua……

Appunti da una lezione di Luigi D'Alpaos: Il ruolo negativo esercitato dal canale Malamocco-Marghera sull'evoluzione morfologica della laguna centrale in questi anni, coinvolge, accanto ai processi evidenziati, anche non meno importanti fenomeni locali indotti dalla navigazione delle grandi navi che lo percorrono.

Nello specifico, si tratta di navi che hanno sezioni di carena immersa confrontabili con quella della via d'acqua artificiale e che producono nel loro avanzamento il dislocamento di importanti volumi d'acqua. Sospinti sui bassifondi adiacenti al canale, apprezzabilmente meno profondi (orientativamente profondità di ~1 m contro profondità di ~10 m), i volumi così dislocati generano correnti locali particolarmente intense, che sovrappongono i loro effetti su quelli delle correnti di marea e dei caratteristici sistemi d'onda di prua e di poppa che accompagnano la nave e che, propagandosi lateralmente, tendono a diventare via via sempre più ripidi fino a frangere.

Ne conseguono innanzitutto processi di risospensione dei sedimenti dai bassifondi, che sono progressivamente destinati ad approfondirsi. Secondariamente le correnti generate, che si chiudono a poppa dopo il passaggio della nave, spazzando i bassifondi, si caricano dei sedimenti fini trascinati in sospensione facendoli rifluire verso il canale che tende a interrarsi (Figura 8). Quello che si instaura fra nave, correnti e fondali è, quindi, un perverso fenomeno di feed-back, i cui effetti devono essere neutralizzati se si vuole salvaguardare la morfologia lagunare.

Erosione dei bassifondi adiacenti a un grande canale navigabile e interrimento della via d'acqua sono, se si vuole, le due facce di una stessa medaglia, che sono entrambe negative per la morfologia lagunare

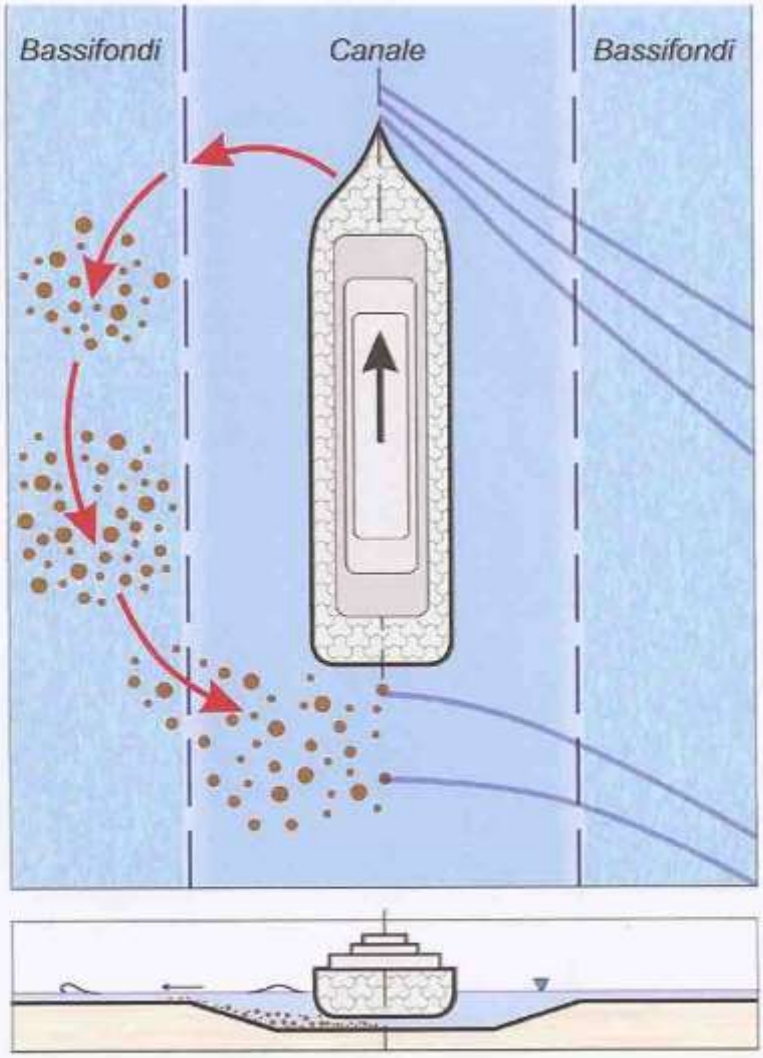


Fig. 8 – Fenomeni innescati localmente da una nave che percorre un canale navigabile all'interno della laguna. Accanto ai caratteristici treni d'onda di prua e di poppa che si spostano di conserva con la nave (in destra) e che possono anche frangere propagandosi sui bassifondi laterali nascono, come conseguenza del dislocamento di significati volumi d'acqua da parte della carena immersa, correnti locali che risospendono i sedimenti presenti sui bassifondi adiacenti al canale (in sinistra). Chiudendosi a poppa tali correnti trascinano parte dei sedimenti risospesi nel canale, interrandolo.

Dalla teoria alla realtà ….

Ecco cosa succede quando passa una nave nel Canale dei Petroli

Le foto di Massimo Cardinaletti sono state fatte a luglio 2013 il giorno del Redentore quando alcune navi da crociera sono state dirottate su Porto Marghera .- le foto sono state scattate dall'area delle casse di colmata

Dalla teoria alla realtà ….

Ecco cosa succede quando passa una nave nel Canale dei Petroli

La sequenza di foto sono state estratte dal video di Loredana Spadon –riprese del Dicembre 2013

Ecco cosa vuole fare l'Autorità Portuale di Venezia

Lo si può leggere nel Piano Operativo Triennale 2013 – 2015 *(dell'11/01/2013)*

Da pag. 64 ***Lavori di escavo***

Allo stato di fatto si sono concluse le opere inerenti il dragaggio di sedimenti di Darsena della Rana e lo scavo dei canali portuali di grande navigazione sino alla quota intermedia di -11 m, nonché i dragaggi dei Canali Ovest e Sud.
Lo scavo dei canali portuali di grande navigazione sino alla quota prevista da PRP di -12 m è stato effettuato per il 90% e dovrebbe concludersi entro aprile 2013.
Le ulteriori attività di escavo dei canali e dei bacini che si ritiene utile attuare sono, in ordine di priorità, le seguenti:
1. ricalibratura e marginamento del Canale Malamocco Marghera, con adeguamento cunetta ad almeno 90 m di larghezza;
2. ricalibratura del Canale Malamocco Marghera nel tratto antistante Fusina, con adeguamento cunetta a 190 m di larghezza;
3. intervento di escavo manutentorio a quota -11,80 m s.l.m.m. del canale industriale Ovest, dalla Banchina Liguria alla Banchina ME10 e dragaggio di tratti del canale Ovest antistanti la banchine Bunge, Cereal Docks e Grandi Molini italiani alla quota -10.50 m s.l.m.m.;
4. adeguamento dei fondali antistanti le banchine 1N e 2N dello stabilimento di Porto Marghera della Fincantieri fino alla quota - 8.50 m s.l.m.m.;
5. dragaggio alla quota -12,00 m s.l.m.m. fronte banchina Ex Montefibre per consentire l'accosto delle navi container;
6. escavo del Canale Brentella per la realizzazione di un oleodotto per il trasporto di olii vegetali;
Per i restanti tratti di Canale industriale Sud e Ovest l'Autorità sta valutando l'opportunità di approfondire anche questi fino alla quota prevista da PRP (-12 m s.l.m.m.).
……..

TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato attuazio-ne	finanzia-mento
7	Bacino Molo A - Intervento rafforzamento Banchine con escavo a -12 m	40.000.000	in corso	14.000.000 MIT
68	Spostamento sottoservizi Marghera	6.310.000	p.p.	
74	Escavo canali navigabili e accosti, inclusi conferimenti per smaltimento. Da realiz-zarsi per stralci funzionali	42.000.000	in corso	2.000.000 COMMISSARIO DELEGATO
82	Interventi di manutenzione, integrazione, ampliamento e ammodernamento degli ausili luminosi per la navigazione nel canale Malamocco - Marghera e presso la stazione Marittima	5.000.000	s.f.	UE E FONDI PRIVATI
93	Escavo canali portuali alla quota di -11m AdP Moranzani	36.500.000	in corso	
94	Escavi canali portuali alla quota di -12m	45.000.000	In corso	
120	Contributo per opere di caratterizzazione e stabilizzazione fanghi - AdP Moranzani	24.000.000	s.f.	
133	Protezione del canale Malamocco-Marghera connesso all'escavo manutento-rio	70.000.000	s.f.	
134	Realizzazione di una cassa di colmata e nuova banchina presso molo A	10.000.000	s.f.	
	TOTALE	278.810.000		

s.f. = studio di fattibilità;
p.p. = progettazione preliminare
p.d. = progetto definitivo;
p.e. progetto esecutivo;
in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

intervento prioritario

Sui lavori di escavo vogliamo fare alcuni appunti che servono a comprendere meglio il tema trattato: il **canale portuale** è composto da una parte centrale (dove transitano le navi) chiamata **cunetta** di navigazione e da due **scarpate laterali** degradanti costruite con rapporto 1/3 (1 metro di profondità cunetta 3 metri scarpata laterale).
Quando si parla ad esempio come al punto 1 di " ***ricalibratura e marginamento del Canale Malamocco Marghera, con adeguamento cunetta ad almeno 90 m di larghezza"*** , **in realtà si vuole allargare complessivamente tutto il Canale Malamocco Marghera del 50% !** La cunetta di navigazione attuale è in media di 60metri e si vuole portare a 90 metri. Il Canale che vogliono avrà quindi una cunetta di navigazione larga 90 metri e profonda 12 metri e due scarpate laterali di 36 metri laterali ciascuna; **il canale Malamocco Marghera sarà quindi largo complessivamente 162 metri** (36+90+36)
Per far questo bisognerà scavare diverse decine di milioni di metri cubi di fanghi; infatti da uno studio sugli scavi di canali portuali di febbraio del 2005 del Commissario Straordinario si desume che per approfondire (o allargare) di **1metro** tutto il tratto dalle casse di colmata e a ridosso della zona industriale del Canale Malamocco – Marghera si devono scavare mediamente **1.359.000** metri cubi di fanghi.
Questi milioni di metri cubi di fanghi che verranno scavati per questo intervento e per gli altri lavori di escavo previsti andranno a finire : la parte più inquinata nell'ormai enorme isola-discarica delle Trezze, la parte meno inquinata nella maxi-discarica dei Moranzani (chiamata bellamente parco lineare dei Moranzani) , oppure utilizzati per costuire le finte barene che stanno dietro i chilometri di dighe di massi che vogliono costruire lungo il canale dei Petroli (vedi la parte che troverete più avanti in questo dossier)

Ma ritorniamo al Piano Operativo triennale del Porto di Venezia:

c. Garantire l'accessibilità delle navi da crociera a Marittima *(da pag 66 in poi)*

Ai sensi del D.L. del 02/03/2012 "Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale", l'Autorità Portuale è impegnata nel trovare soluzioni che limitino il passaggio delle navi da crociera nel Bacino di San Marco, tenendo comunque presente l'impossibilità di spostare l'attività crocieristica a Porto Marghera. Una tale ipotesi non potrebbe altro che pregiudicare le attività portuali, industriali e commerciali, ivi insediate.
Si sta pertanto lavorando ad individuare soluzioni che contemplino l'arrivo al terminal passeggeri di Marittima (l'unico che attualmente, come vedremo in seguito, garantisce accessibilità ottimale) delle navi aventi una dimensione superiore alle 40.000 tonnellate di stazza lorda senza il passaggio in bacino di San Marco.
La Stazione Marittima non potrà che essere utilizzata a funzione portuale crocieristica fino a che non sia individuata e realizzata una stazione alternativa che garantisca la stessa completa accessibilità per passeggeri, merci e nautica.
Già nel dicembre 2011, ben prima che la tragedia occorsa alla nave Costa Concordia presso l'isola del Giglio suscitasse l'onda emotiva che ha poi ravvivato questo dibattito, l'idea di far arrivare le navi da crociera in Marittima per altra via è stata condivisa fra il Comune e l'Autorità Portuale di Venezia con la firma di un documento congiunto.
Tra le varie azioni proposte per rendere il settore delle crociere sempre più compatibile con la città, si chiedeva al Magistrato alle Acque di elaborare uno "studio di fattibilità per la realizzazione di un accesso agli accosti di San Basilio-Marittima che riduca la necessità di passaggio delle navi da crociera in Bacino San Marco".
Dopo meno di due mesi, il Magistrato alle Acque ha prodotto un primo elaborato che - pur necessitando ovviamente di ulteriori approfondimenti - dimostra come tale opzione sia perseguibile, senza produrre significativi effetti sulla morfologia e sull'idrodinamica lagunare, adottando alcune cautele esecutive ed opere complementari.
Infatti è stato anche ipotizzato di accompagnare l'approfondimento del canale Contorta-S. Angelo a un progetto di ricostruzione morfologica dei tratti di laguna circostanti, che oggi sono la parte di laguna più degradata.
Inoltre, tale alternativa è stata oggetto di ulteriori studi condotti dall'Autorità Portuale - in comparazione con altre possibili soluzioni - a seguito dell'entrata in vigore del c.d. Decreto Clini – Passera del 2 marzo 2012 che, all'articolo 2, comma b," 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" e all'articolo 3 "applica tale divieto a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate".

(……)

Le criticità comuni ai percorsi alternativi per raggiungere il Terminal di Marittima
Partendo dunque dal presupposto di utilizzare gli accosti di Marittima attualmente in uso, trasferendo il passaggio delle navi dal Bacino di S. Marco al canale Malamocco-Marghera, tale soluzione implica sic et simpliciter:

- un intervento per l'adeguamento del raggio di curvatura del canale in prossimità del Terminal di San Leonardo;
- l'escavo di un canale di collegamento (che può configurarsi come l'escavo di un nuovo canale - o Contorta o Trezze – oppure come l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele III) tra il canale Malamocco-Marghera e l'attuale stazione passeggeri di Marittima;
- pesanti vincoli alla navigazione dovuti alla particolare morfologia dell'accesso all'area del porto attraverso il canale Malamocco-Marghera; vincoli che però aumentano man mano che ci si avvicina alle infrastrutture di Marghera.
(……)

(da pag 76) ***L'alternativa migliore***

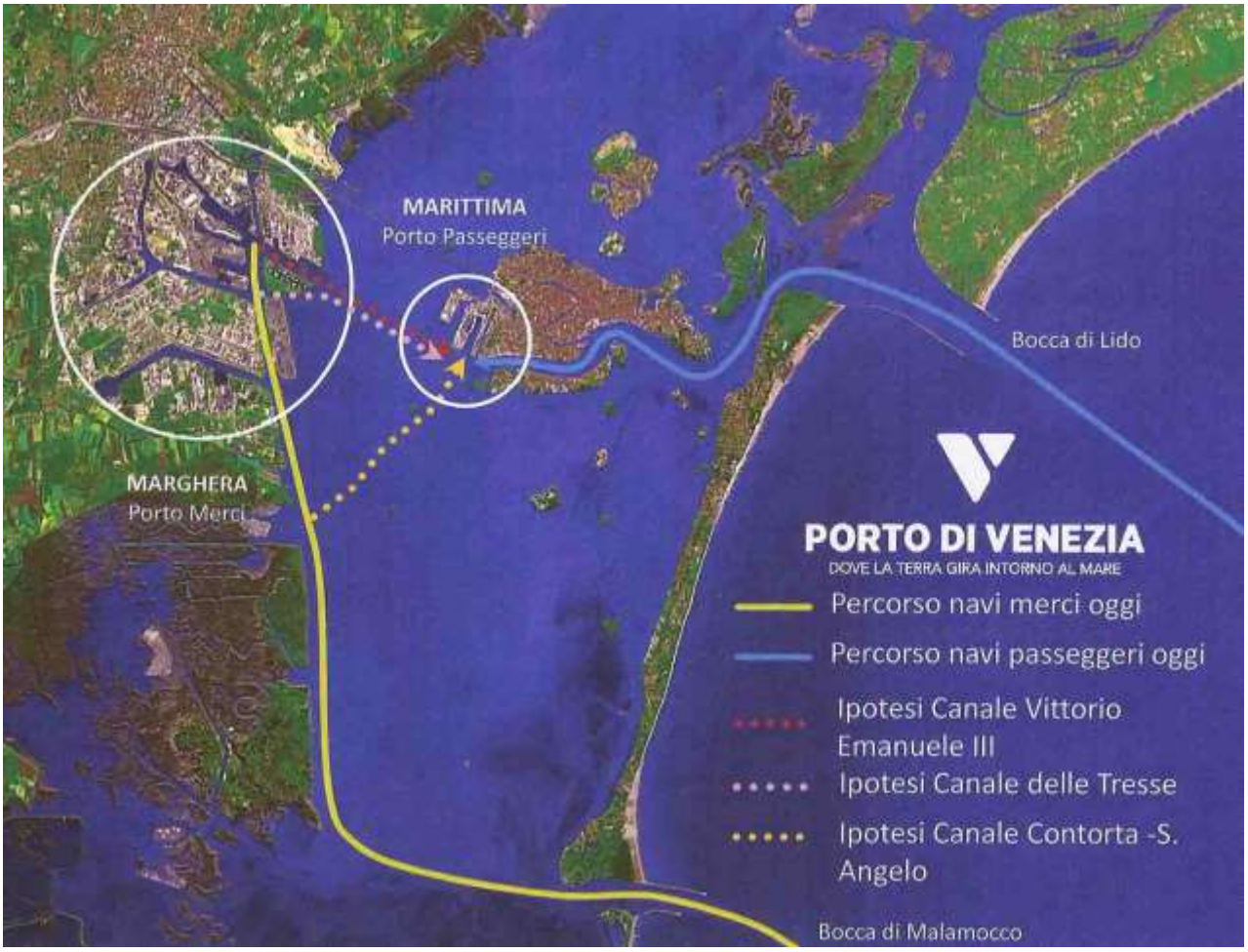
Veniamo dunque a quella che risulta essere l'alternativa migliore in quanto meno costosa, meno pericolosa e meno impattante sotto il profilo del congestionamento del traffico: il passaggio lungo il canale Contorta-S. Angelo attraverso la bocca di porto di Malamocco.
Come si è detto, in questo caso, traffico commerciale e traffico passeggeri condividerebbero solo una prima tratta, divergendo all'altezza di Fusina in modo da raggiungere la Marittima evitando il passaggio delle navi da crociera di fronte al porto industriale e commerciale e con una produzione di ritardi tollerabile.
Questa non è una nuova ipotesi in quanto era già stata avanzata per la prima volta nel 2003 dal Commissario di Governo per il contrasto del moto ondoso in laguna di Venezia. Già allora, infatti, vi era sensibilità rispetto alla ricerca di una soluzione per alleggerire, specie in prospettiva futura, la pressione del passaggio delle navi da crociera a San Marco.
Ora, con lo studio di fattibilità predisposto dal Magistrato alle Acque di Venezia, si prevede che dalla Bocca di Malamocco, percorso il canale Malamocco-Marghera per circa 12 km, si sviluppi una nuova via d'acqua per le navi da crociera lungo il tracciato del canale lagunare Contorta-S. Angelo.
I lavori di risezionamento in larghezza e in profondità riguarderanno un tratto lungo circa 4800 metri e prevedono la realizzazione di una cunetta larga 80 metri, con una profondità di 10 metri raggiunta gradualmente in un rapporto di 3:1 (ovvero 1 metro di profondità per 3 metri di scarpata).
Per minimizzare le interferenze con le strutture già esistenti (come L'isola di S. Angelo) e per mantenere un raggio di curvatura superiore a 2,5 km in modo da garantire adeguata manovrabilità alle navi in navigazione, l'andamento del nuovo canale sarà centrato lungo l'attuale alveo.
I materiali di risulta dell'escavo del canale, stimati in più di 4 milioni di metri cubi, sono in gran parte "fanghi puliti" (fascia A) e pertanto potranno essere riutilizzati per la ricostruzione di strutture morfologiche lagunari.
Circa 2 milioni di sedimenti potranno proficuamente essere utilizzati per la realizzazione di una serie di velme in fregio al canale Contorta S. Angelo per proteggere i bassi fondali a lato del canale.
È questa una cautela fondamentale anche per contribuire al mantenimento dei fondali del canale stesso, tenuto conto che i materiali che dovessero essere erosi andrebbero prevedibilmente a depositarsi sul fondo del nuovo canale.
La presenza di nuove velme contribuirebbe inoltre a costituire una interruzione del fetch libero lagunare (lo spazio acqueo su cui, quando soffia il vento, non c'è nessuna interruzione), riducendo il moto ondoso e creando un evidente beneficio idrodinamico. Un altro milione di metri cubi derivanti dall'escavo del canale potrebbe essere utilizzato per il completamento di altri progetti di ricostruzione morfologica avviati dal Magistrato alle Acque in laguna centrale.
Sempre riguardo agli effetti del nuovo canale sull'idrodinamica della laguna, le prime verifiche effettuate dal Magistrato alle Acque hanno evidenziato che, con le nuove strutture morfologiche connesse, non sono da attendersi modifiche significative dell'idrodinamica lagunare.
Per molti versi un tale risultato era attendibile a seguito dei mutamenti nell'idrodinamica lagunare avvenuti durante l'ultimo secolo.
Un tempo, infatti, l'espansione della marea avveniva attraverso canali che solcavano bassifondi di poche decine di centimetri di profondità. Oggi, invece, la laguna (particolarmente nella sua parte centrale, proprio quella dove si scaverebbe il nuovo canale di grande navigazione), è uno specchio acqueo di profondità media variabile fra - 1,5 e - 2 metri. Qui l'espansione della marea avviene in forma indifferenziata, senza distinzioni apprezzabili fra i canali e le aree circostanti. Molti dei ghebi e dei canali che solcavano questa porzione di laguna ancora nel 1931

non esistono più e spesso, nella rappresentazione delle velocità delle correnti, i canali si individuano proprio perché sul loro fondo la velocità è molto bassa, se non nulla.
In ogni caso, tali aspetti andranno in seguito ulteriormente approfonditi, in particolare mirando a fornire una valutazione dell'evoluzione morfologica, sia a medio che a lungo termine, della porzione di laguna interessata dalla nuova via acquea di collegamento, fra il mare Adriatico e la Marittima di Venezia. (……)

= = = = = = = = =

Abbiamo estratto buona parte di quanto scritto nel Piano Operativo Triennale relativamente al progetto del Canale Contorta Sant'Angelo per far capire bene cosa pensano e come tentano di mascherare i loro devastanti propositi, che tentano di spacciare come opere di mitigazione e recupero ambientale!
Lo scavo di un nuovo canale lungo 4.800 metri largo in media 190 metri, profondo 10 metri (nella parte centrale una cunetta di navigazione larga 80 metri e profonda 10 metri e scarpate laterali degradanti); lo scavo segue il tracciato del preesistente canale Contorta Sant'Angelo largo in media 30 m e con profondità variabili da 1,5 metri ai 3 metri, a ridosso di bassifondi di meno di un metro, si calcola che si dovrebbero scavare 5.500.000 metri cubi di fanghi variamente inquinati. (e non i 4 milioni citati dal Porto che sono solo quelli relativi alla sola cunetta di navigazione).
Il costo preventivo è stimato intorno ai 170 milioni di euro ..... (ma non sono considerati molti altri costi connessi o derivanti dalla realizzazione del progetto)
Questo nuovo canale avrebbe una conseguenza devastante sulla delicata e precaria morfologia lagunare modificandola radicalmente e inesorabilmente perché alimenterà il tragico processo erosivo con intensi fenomeni di risospensione dei sedimenti dal fondo, aumenterà le correnti e accentuerà la propagazione delle correnti di marea.
Un disastro annunciato che ripeterà il copione del canale dei petroli!!! e a nulla varranno le eventuali opere di mitigazione per neutralizzare il quadro di artificializzazione del corpo lagunare con la conseguente perdita di un patrimonio ambientale unico al mondo.
Lo scavo, inoltre, deve risolvere diversi e complessi problemi tra i quali l'interramento dell'elettrodotto, realizzazione di un sifone per lo scarico a mare dei reflui di depurazione a 16 metri di profondità, scavo di un tratto del canale di Fusina e della parte terminale del canale della Giudecca, lo smaltimento dei fanghi, sostituzione dell'elettrodotto S Giobbe-Sacca Fisola, interramento del Canale Vittorio Emanuele ecc .
Un' opera così impattante viene proposta con una incosciente leggerezza priva di ogni considerazione tecnico/scientifica.
Un'opera dettata dal profitto privato a danno di un bene comune e con costi elevatissimi a carico della comunità.
Un'opera di cui i soliti noti (Consorzio Venezia Nuova e l'impresa capofila Mantovani Spa che da decenni hanno il monopolio dei lavori in Laguna), già inquisiti in più di un'inchiesta, che ne ha portato i vertici aziendali in carcere, si apprestano a gestire gli appalti.
Per combattere e sconfiggere questo scenario di devastazione bisogna indicare la soluzione alternativa definitiva individuando la localizzazione del nuovo terminale croceristico alla Bocca di porto del Lido. Una soluzione che si realizza in tempi minori (18 mesi) a quelli del Contorta, garantendo e anzi aumentando i posti di lavoro, con costi più contenuti e con opere che, essendo, fuori dalla laguna non contrastano con il suo equilibrio dinamico e morfologico eseguita con strutture tecnologicamente innovative e che posseggono, in parte, i requisiti di gradualità, reversibilità, sperimentalità e bassissimo impatto ambientale.

Si vogliono mantenere tutte le navi da crociera nella stazione marittima di Venezia



La Devastazione della Laguna

Per poter realizzare lo scavo del canale Contorta S. Angelo, la laguna centrale sarà trasformata in un'immensa discarica con finte barene che conterranno fanghi e materiali variamente inquinati.

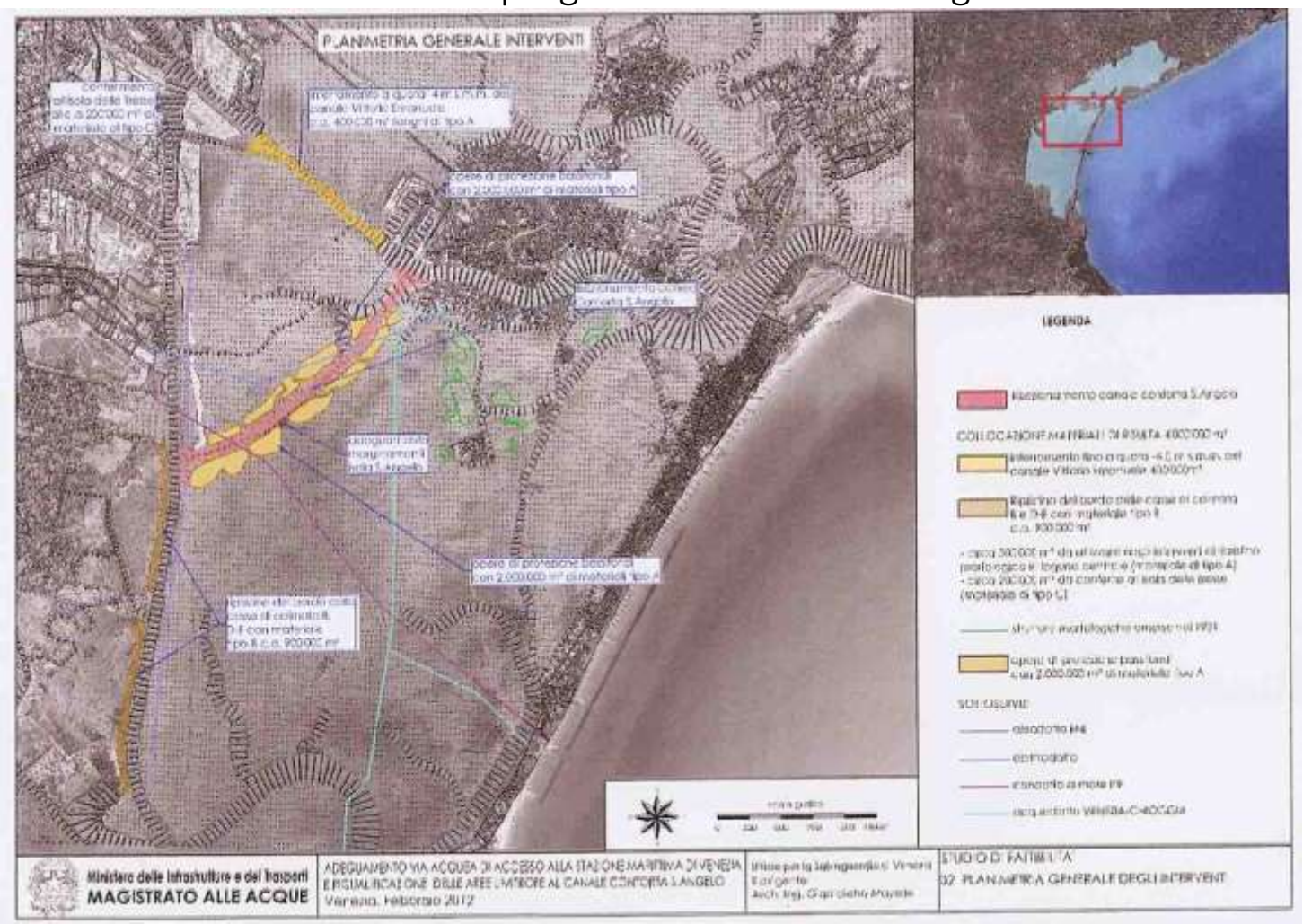
A febbraio 2012 viene presentato dal Magistrato alle Acque di Venezia – ufficio per la Salvaguardia di Venezia – ing Giampietro Mayerle, uno Studio di Fattibilità intitolato: "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e Riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo"

Nella planimetria generale interventi n°2 che riportiamo sotto si possono leggere i seguenti punti (dall'alto in basso):

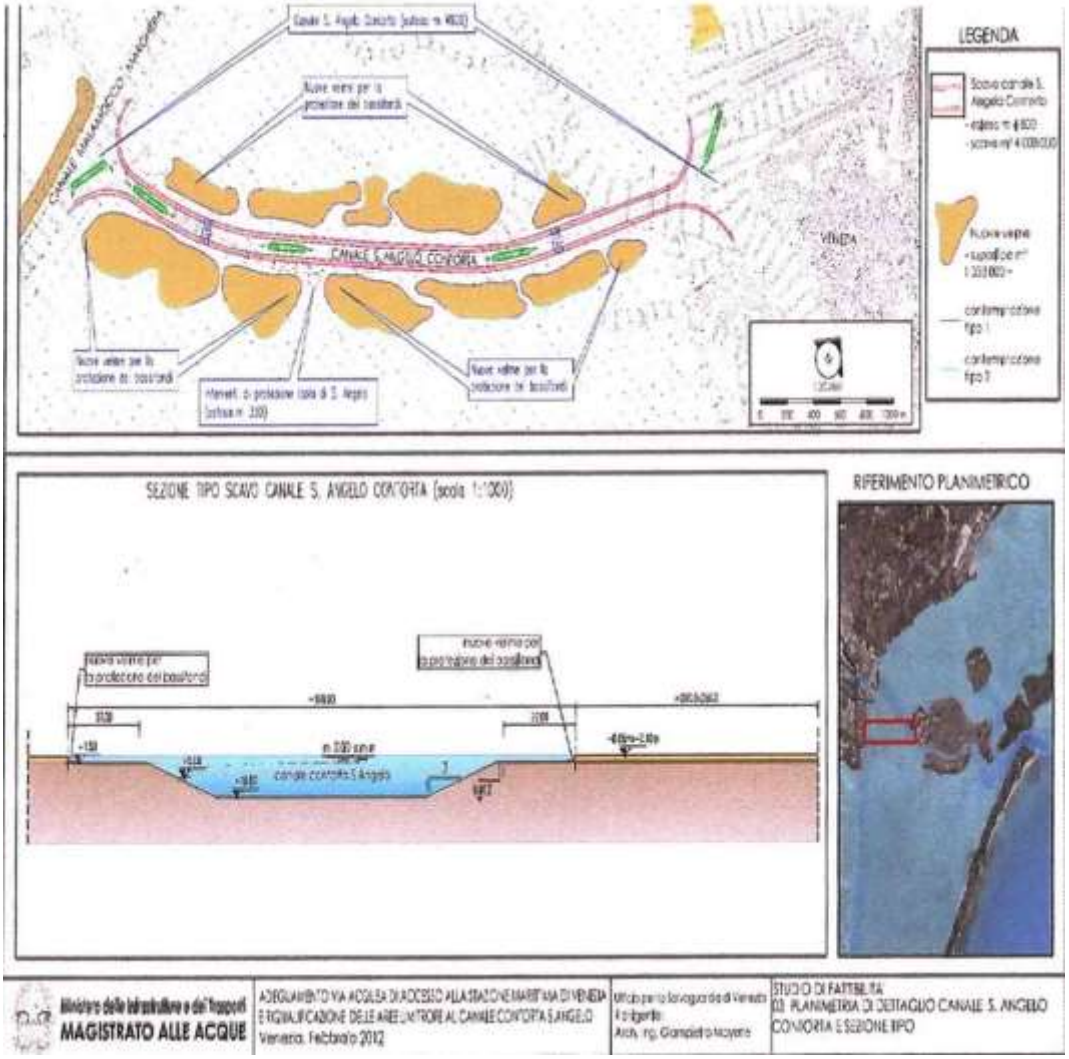
- Interramento sino quota - 4 metri sul medio marino del canale Vittorio Emanuele c.a. 400.000 m^3 fanghi tipo A *(nelle carte batimetriche il canale Vittorio Emanuele ha una profondità media che si aggira intorno ai -9 metri)*
- Conferimento nell'isola delle Tresse di c.a. 200.000 m^3 di materiale tipo C
- L'enorme scavo per realizzare il nuovo canale Contorta S. Angelo viene definito "RISEZIONAMENTO" e le finte barene che verranno realizzate tutto intorno conterranno 2 milioni di m^3 di materiale tipo A ; le barene/discarica vengono definite *"graziosamente"* come "opere di protezione bassifondi "
- Ripristino Bordo Casse Colmata con c.a. 900.000 m^3 di materiale tipo B

Analizzando le sezioni del canale si vede che complessivamente verranno scavati e occultati nelle finte barene che in realtà sono vere e proprie discariche, 5.500.000 m^3 di fanghi.

Planimetria del progetto Contorta Sant'Angelo



Dettaglio del progetto Canale Contorta Sant'Angelo



Riportiamo di seguito alcune interessanti immagini tratte da un documento del consigliere comunale Renzo Scarpa

LA SITUAZIONE AI GIORNI NOSTRI, DEL CANALE E DELLA LAGUNA ATTORNO.

(ACQUISITA IL 3 MARZO 2012 ALLE ORE 13.00 CON ALTEZZA DI MAREA - 0,35 SULLO ZERO MAREOGRAFICO)

La Laguna attorno è poco profonda

(ACQUISITA IL 3 MARZO 2012 ALLE ORE 13.00 CON ALTEZZA DI MAREA - 0,35 SULLO ZERO MAREOGRAFICO)

E anche il canale è poco profondo

(ACQUISITA IL 3 MARZO 2012 ALLE ORE 13.00 CON ALTEZZA DI MAREA - 0,35 SULLO ZERO MAREOGRAFICO)

Canali di S.Angelo e dei Petroli con relative misure e immagini nave evidenziati su foto satellitare di Google earth

Ma prima di scavare il nuovo canale dovranno intervenire e modificare

GLI IMPIANTI PRESENTI

<u>I rischi di collisioni</u> :

con il nuovo canale Contorta Sant'Angelo, la rotta delle navi da crociera si interseca con oltre 200 corse giornaliere di ben sei linee del servizio pubblico ACTV, proprio nel punto più delicato di manovra d'accesso agli ormeggi o per salpare con l'ausilio dei rimorchiatori nelle vicinanze della Stazione Marittima ; (battelli della linea 2, motoscafi linea Fusina, ferry boat Lido - Tronchetto).

Sulla scia dello studio di Fattibilità del Magistrato alle Acque precedentemente descritto a luglio 2013 viene presentato alla Commissione Salvaguardia da Autorità Portuale di Venezia e M.A.V. il progetto Consorzio Venezia Nuova – ing. Rinaldo intitolato "**INTERVENTI PER LA PROTEZIONE DEL CANALE MALAMOCCO-MARGHERA "**

Questo progetto doveva essere esaminato dalla commissione di Salvaguardia nella riunione del 28 novembre 2013 ma l'intervento del Ministero dell'Ambiente ha fatto si che il progetto fosse ritirato in attesa di integrazioni. Non è detto quindi che tra qualche tempo venga riproposto.

Chi ha potuto visionare il progetto scrive le seguenti note:

Il Canale dei Petroli, nel tratto da Porto S.Leonardo a Fusina (per ora), viene arginato e irrigidito con scogliere **TAGLIANDO LA LAGUNA E SEPARANDO LA LAGUNA DI MIRA DALLA LAGUNA CENTRALE**, preparandolo al passaggio anche delle **GRANDI NAVI CROCIERISTICHE** a **GRANDE VELOCITA':**

"canale industriale il cui traffico verrà presumibilmente incrementato con il prossimo transito delle **navi passeggeri** che verranno tolte dal bacino di S.Marco" (relazione pg.14).

- natante (tipo 1) lunghezza **340 M.** larghezza 45 m. velocità : circa **15 Km/h** (pg. 5)

SCOGLIERE da Porto S.Leonardo a Fusina: a fianco delle Casse di Colmata a ovest e lungo il lato est verso la laguna centrale (verso il proposto nuovo canale Contorta S.Angelo).

- Scogliera di **PIETRAME** (non autorizzabile, norme Palav) con pezzatura fino a **3 tonn.** (pg. 14)
- Larghezza scogliera lato laguna : 4 + 10 + 4 + 8 = **26 m.**
- Lunghezza scogliera lato laguna di circa **7,5 km.**
- Lungo il lato laguna vengono **interrotti i canali trasversali**
- Un totale di circa **6-700.000 mc** di pietrame : quantità e costi enormi

Il proseguimento verso il percorso del canale Contorta S.Angelo comporta la trasformazione delle **OTTO CONDOTTE TECNOLOGICHE** di servizio alla città che vengono attraversate (3 dell'ENEL, 2 dell'ASPIV, 1 Italgas, 1 AGIP oleodotto, 1 Sentiero luminoso) con enormi **costi e tempi** sino ad ora sottaciuti.

I fanghi di scavo vengono scaricati in laguna in enormi aree (finte barene), **superfici grandi come mezza Venezia**, riproducendo limiti che c'erano più a ovest prima dello scavo del Canale dei Petroli e prima della costruzione delle grandi casse di colmata.

MORFOLOGIE: "BARENE TRASLATE"

- "il criterio per definire la forma delle nuove strutture di confinamento del canale" ("barene traslate" al di là della scogliera) "è di **traslare la forma originaria di circa 500 m.** verso la laguna" (pg. 22). Diventano cinque discariche di fanghi dove barene non sono mai esistite (vedi Carte batimetriche 1931 e 1971). Superficie totale **264 Ha**.
- Cinque nuove **"BARENE TRASLATE"** servono a contenere i fanghi di scavo per circa **5.600.000 mc** (si presume che la necessità di contenere una tale quantità di fanghi derivi dall'ipotesi di scavare un nuovo Canale portuale, lungo il percorso del Contorta S.Angelo).
- Due di queste sono dichiaratamente costruite come **CASSE DI COLMATA** affinché i **fanghi inquinati** (di categoria B) non tocchino l'acqua e non vengano sommersi: quasi **un milione di mc (**985.000) con un confinamento ("rinfianco") alto 1.50 m sul medio mare e una altezza a costipamento avvenuto di **0.90 m** sul medio mare.

Il progetto parte dal presupposto NON di RIDURRE E MITIGARE IL CANALE DEI PETROLI, LE BOCCHE DI PORTO E I CANALI PORTUALI per riequilibrare e tutelare la laguna e di usarla in modi sostenibili a lungo termine RIDUCENDO LE DIMENSIONI E IL NUMERO DELLE NAVI E LA LORO VELOCITA' (vedi 40 anni di **leggi e piani**)

In particolare occorre definire quali sono le funzioni portuali che non superano il limiti di compatibilità: è il porto che deve essere compatibile con la conservazione della laguna e non viceversa

Si vuole ADATTARE LA LAGUNA alle esigenze sempre crescenti della navigazione.
In tutto il mondo dai piccoli porti storici interni si è usciti verso il mare: Rotterdam , Londra, New York, ….

Il progetto (e ancor più la sua prosecuzione Can. Contorta S.Angelo) contraddice e rovescia gli indirizzi di tutte le leggi, le norme, i piani e i pareri vigenti che prescrivono:
Riequilibrio, riqualificazione, rinaturazione laguna; riduzione e mitigazione Canale Malamocco-Marghera, bocche di porto e canali portuali
-Legge speciale 171 del 1973 (tutela dell'equilibrio idraulico)
-Legge speciale 1984 (riequilibrio idrogeologico, arresto e inversione di processi di degrado-dissesto)
- Legge speciale 1992 che all' art. 3:
  - dà valore di legge al Piano Generale degli Interventi (riduzione e mitigazione Can. Petroli)
  - impone il "Ripristino della morfologia lagunare" (v. Piano MAV CVN)

l' "Arresto del processo di degrado della laguna" (v. Piano MAV CVN)

PALAV 1995 Laguna (v. art. 5 e art. 6)
Definizione specifica <u>interventi da fare</u> (riequilibrio, mitigazioni) e interventi <u>non consentiti</u>

Parere Ufficio di Piano sul Piano Morfologico della Laguna (individuazione opere in deroga già attuate)

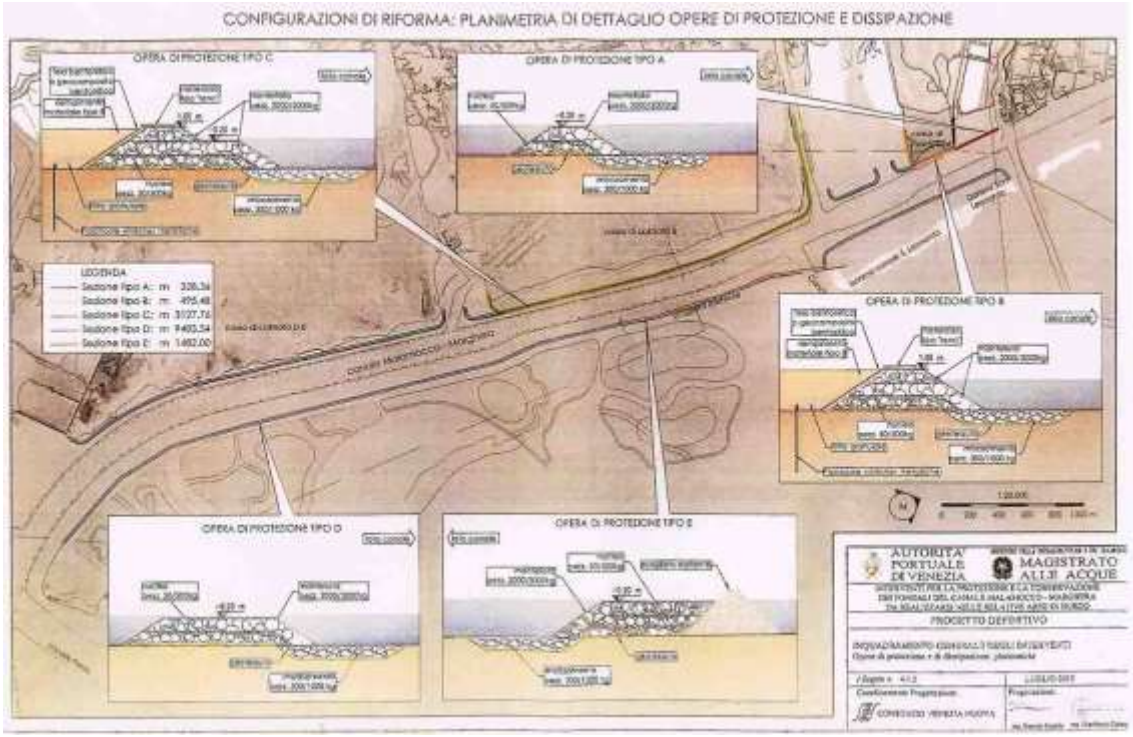
Diffida del Ministero Ambiente-Direzione per la tutela acque interne (4 agosto 2003) a non intervenire in contrasto con il PALAV e in assenza di nuovo Piano Morfologico (di riequilibrio)

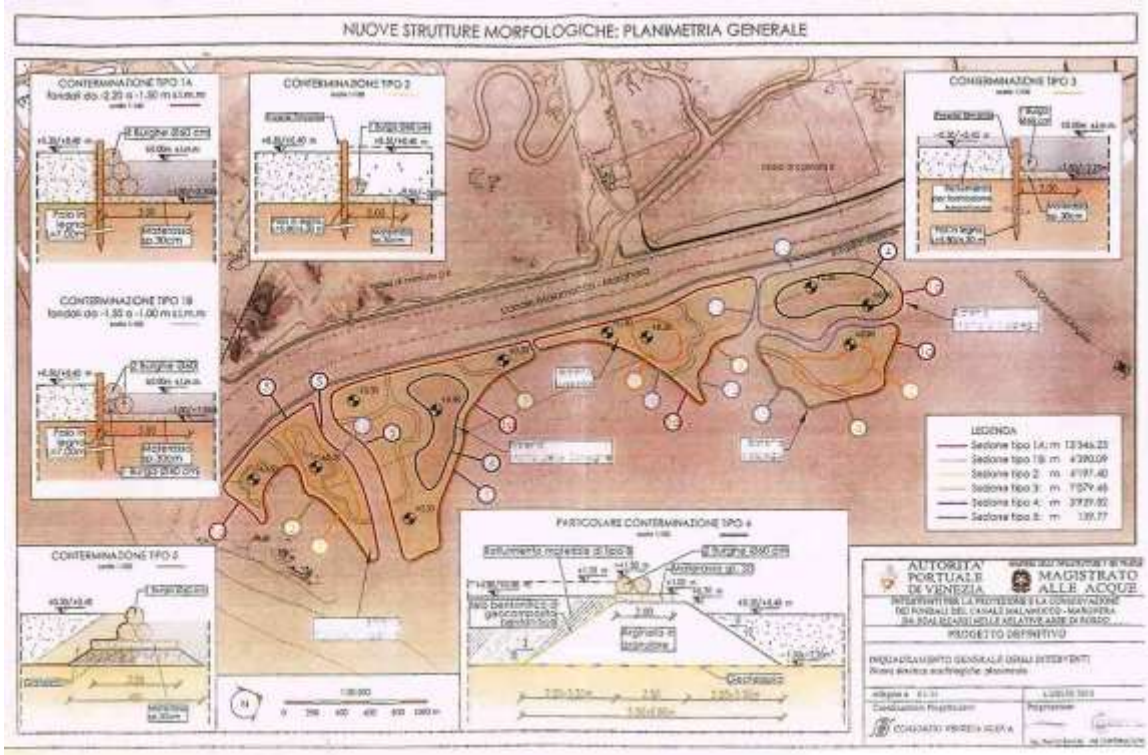
Pareri **Commissione Salvaguardia** con specifiche prescrizioni sul Canale Malamocco-Marghera

-**<u>18 dic. 2003 (riduzione officiosità idraulica/invaso primo tratto canale petroli, riequilibrio, rinaturazione, apertura verso canali laterali, ….)</u>**

- febbraio 2013 restituzione progetto Can. Litoraneo (qualità conterminazioni)
- aprile-maggio 2013 Autostrada del Mare (no al raddoppio del Canale)

St.Bo. 11 11 2013





ECCO COME I SOLITI ESPERTI DEL CONSORZIO VENEZIA NUOVA VORREBBERO TRASFORMARE LA LAGUNA SPACCIANDOLI COME RECUPERI ED INTERVENTI AMBIENTALI

CORILA

Consorzio per la Gestione del Centro di Coordinamento delle Attività di Ricerca inerenti il Sistema Lagunare di Venezia

Palazzo Franchetti S. Marco 2847 30124 Venezia

Tel. +39.041.2402511 Fax +39.041.2402512

STUDIO C.2.10/IV

Progetto **AGGIORNAMENTO DEL PIANO MORFOLOGICO**

Attività **H**

Sottoattività **H1. Rapporto intermedio e finale "COSTRUZIONE DEGLI SCENARI DI INTERVENTO"**

H2. Rapporto finale "DEFINIZIONE SCENARIO COMPLESSIVO OTTIMALE"

Tipo **Rapporto finale**

Titolo **"Piano per il recupero morfologico e ambientale della laguna di Venezia"**

Emissione **Settembre 2010**

Unità Operative coinvolte

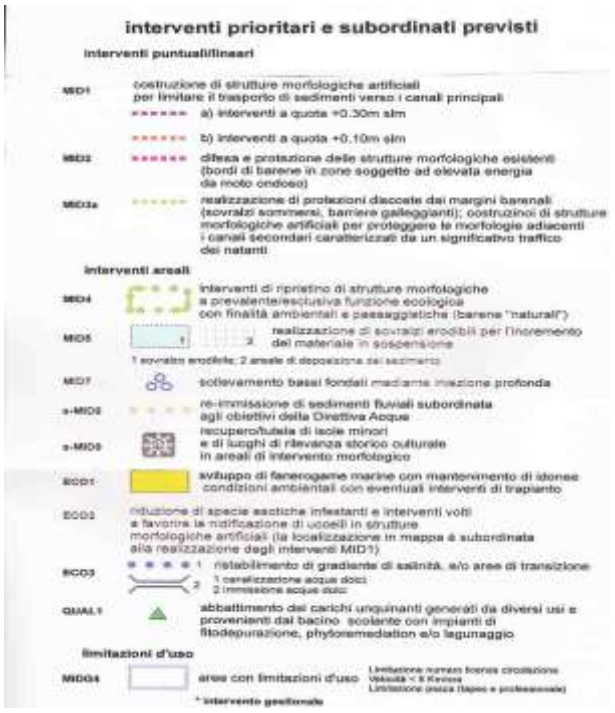
AMB	CHEM	ECON	GEOM	IDRO	PLAN	VAS	COR
Prof.ssa P. Torricelli	Prof. C. Barbante Dr. A. Gambaro	Prof.ssa A. Recchi	Ing. P. Teatini	Prof. M. Marani, Prof. S. Lanzoni	Prof. D. Patassini	Prof. D. Patassini Ing. G. Magro	Ing. P. Campostrini

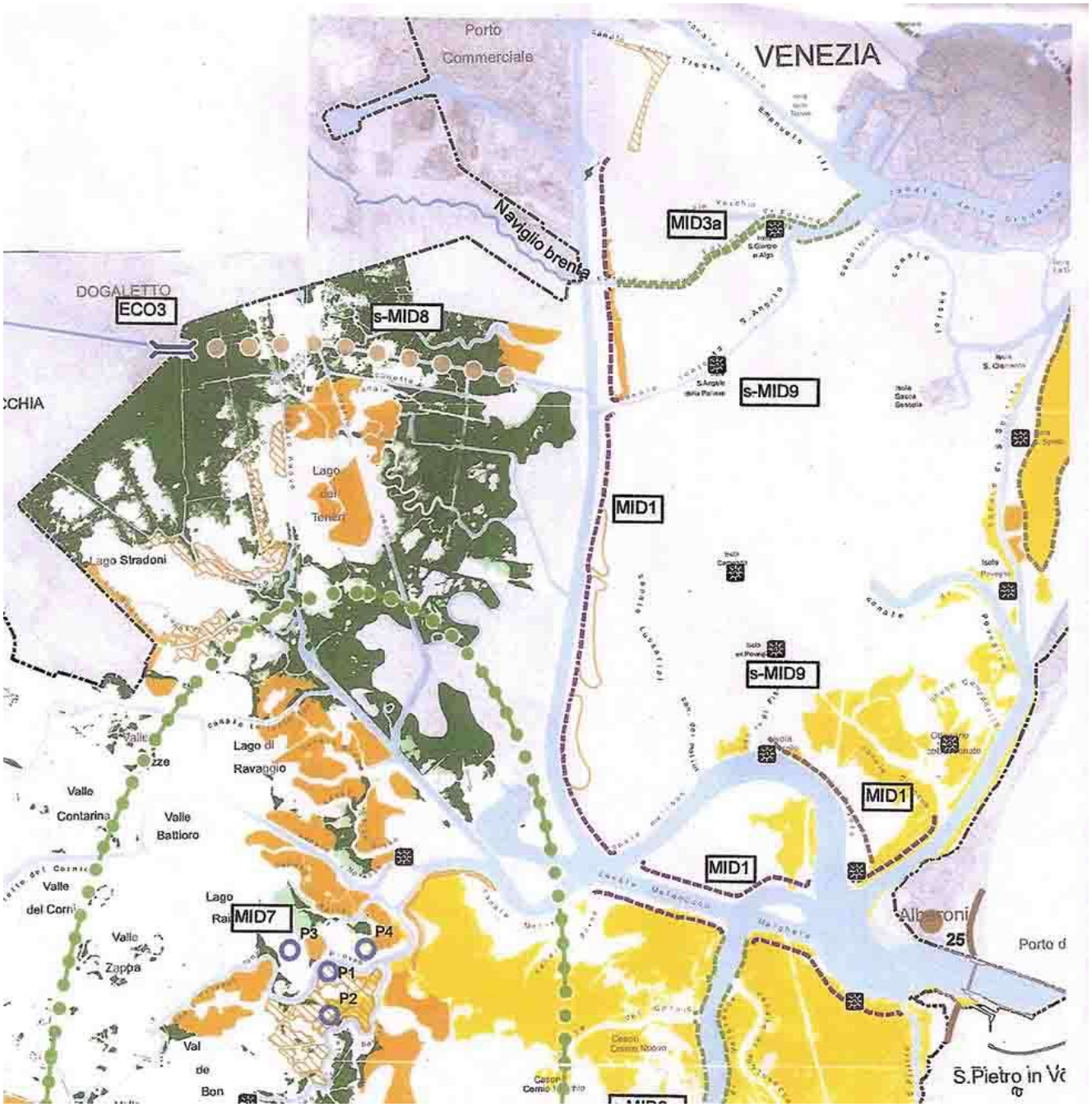
Verifica

Dott. Andrea Rosina

Approvazione

Ing. Pierpaolo Campostrini





Noi di AmbienteVenezia chiediamo che venga fatto **un nuovo vero piano per il riequilibrio idrogeologico e morfologico della Laguna**;
un piano che deve essere redatto da esperti indipendenti e non dal solito giro di consulenti ed esperti del Consorzio Venezia Nuova e delle lobby attualmente sotto inchiesta .

Deve essere fatto inoltre il nuovo **Piano Regolatore Portuale** con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

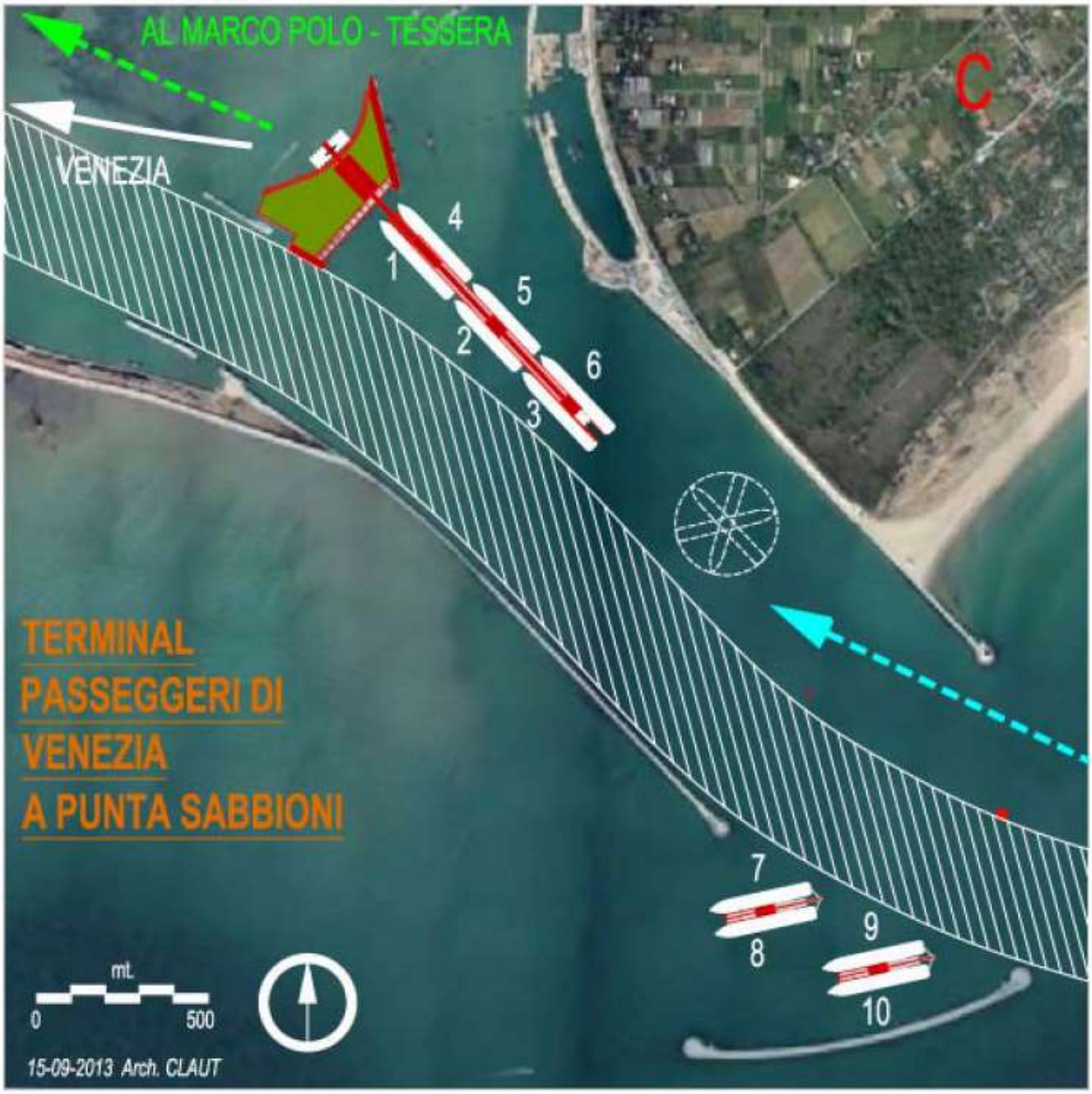
Bocca di porto del Lido

Ecco alcune immagini estratte dai progetti che prevedono di fermare le grandi navi da crociera fuori della Laguna

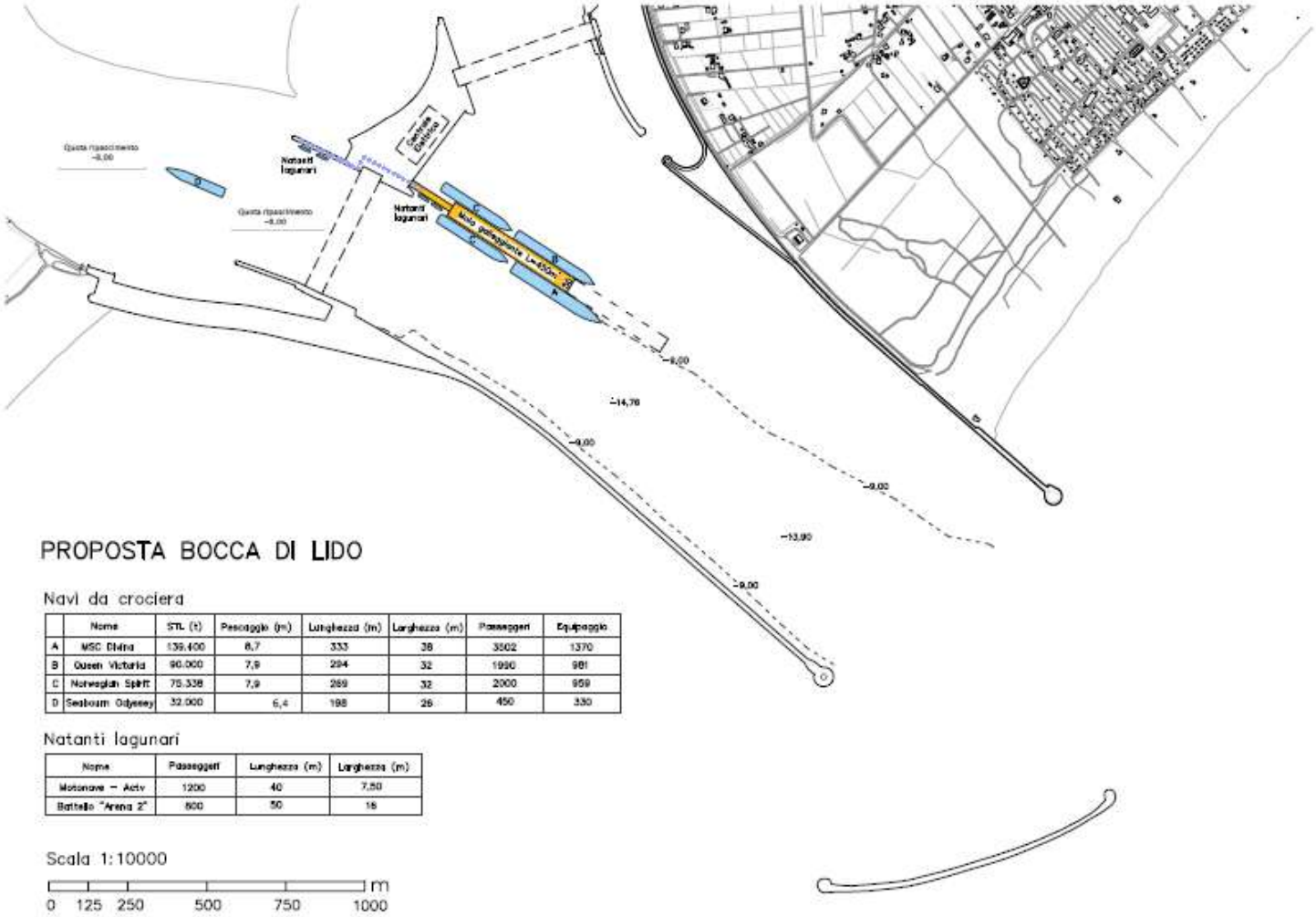
Ricordiamo che sono state ufficialmente presentate alle autorità competenti diverse idee progettuali localizzate nella Bocca di porto del Lido da :Cesare De Piccoli; Luciano Claut; Gianni Fabbri; Stefano Boato – Carlo Giacomini – Mariarosa Vittadini; Perluigi Beggiato.

Da Progetto presentato da Cesare De Piccoli

Da Progetto presentato da Luciano Claut



Da Progetto presentato da Stefano Boato-Carlo Giacomini e Maria Rosa Vittadini



	Nome	STL (t)	Pescaggio (m)	Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Passeggeri	Equipaggio
A	MSC Divina	139.400	8,7	333	38	3502	1370
B	Queen Victoria	90.000	7,9	294	32	1990	981
C	Norwegian Spirit	75.338	7,9	289	32	2000	959
D	Seabourn Odyssey	32.000	6,4	198	26	450	330

Nome	Passeggeri	Lunghezza (m)	Larghezza (m)
Motonave – Activ	1200	40	7,50
Battello "Arena 2"	600	50	16

AmbienteVenezia ribadisce che: per combattere e sconfiggere gli scenari di devastazione che provocherebbero inevitabilmente lo scavo del Canale Contorta Sant'Angelo o di altri canali che vogliono mantenere le grandi navi nella stazione Marittima di Venezia,

bisogna indicare la soluzione alternativa definitiva individuando la localizzazione del nuovo terminale croceristico alla Bocca di porto del Lido.

Come previsto dalle diverse idee progettuali citate (di alcune abbiamo estratto qualche immagine)

Sono soluzioni che si realizzano in tempi minori (18 mesi) a quelli del Contorta, garantendo e anzi aumentando i posti di lavoro, con costi più contenuti e con opere che, essendo, fuori dalla laguna non contrastano con il suo equilibrio dinamico e morfologico; eseguite con strutture tecnologicamente innovative e che posseggono, in parte, i requisiti di gradualità, reversibilità, sperimentalità e bassissimo impatto ambientale (*Vogliamo ricordare molto brevemente alcune cose: per esempio che le navi appena attraccate spengono motori e radar e l'energia elettrica viene fornita dalle banchine.... che è previsto il transfert dei passeggeri con motonavi da 1.200 persone cadauna, che la nuova struttura portuale sarà attrezzata di pannelli fotovoltaici di ultima generazione, di apparecchiatura per produzione di energia da fonte eolica e dalle correnti di marea.....etc*.)

SALVIAMO VENEZIA E LA SUA LAGUNA

Fermiamo il progetto e la realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo e di altri nuovi canali

Fermiamo la trasformazione della laguna centrale

in un'immensa discarica diffusa disseminata da finte barene e chilometri di muraglie di massi!

LE GRANDI NAVI SONO INCOMPATIBILI CON L' AMBIENTE LAGUNARE E CON LA NOSTRA CITTA' !
DEVONO RIMANERE FUORI DALLA LAGUNA
E FERMASI IN UN AVANPORTO NELLA BOCCA DI PORTO DEL LIDO

Deve essere fatto **un nuovo vero piano per il riequilibrio idrogeologico e morfologico della Laguna**; un piano che deve essere redatto da esperti indipendenti e non dal solito giro di consulenti ed esperti del Consorzio Venezia Nuova e delle lobby attualmente sotto inchiesta. Deve essere fatto il **Piano Regolatore Portuale** con il coinvolgimento reale degli enti locali e delle popolazioni lagunari.

NO alla truffa della legge obiettivo !!!

SI ad una VERA Valutazione di Impatto Ambientale !!!
SI ad una VERA Valutazione Ambientale Strategica !!!

Associazione AmbienteVenezia