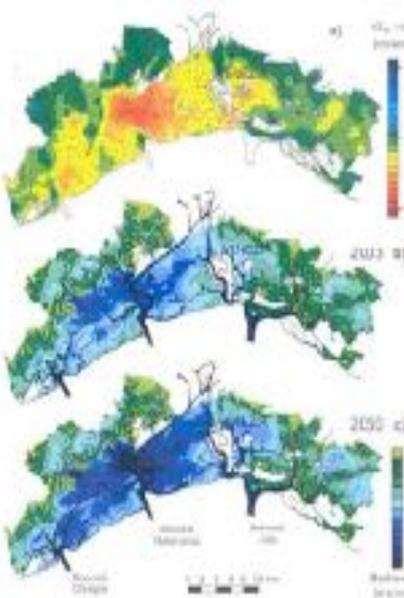
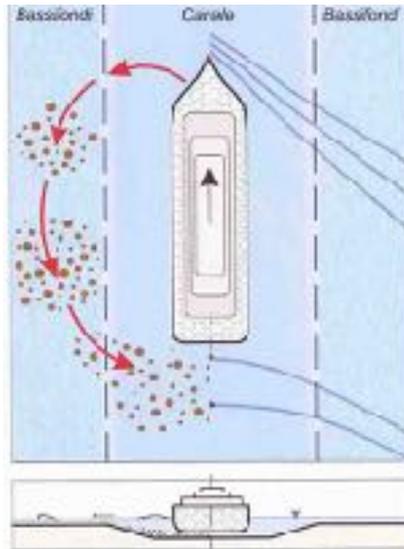


# LA STORIA INFINITA DELLE GRANDI NAVI DA CROCIERA A VENEZIA E IN LAGUNA

30 Marzo 2017



## **Premessa e Presentazione**

*Questo nuovo Dossier è la continuazione del lavoro che stiamo facendo da anni sul problema delle grandi navi a Venezia e nella Laguna; precedentemente abbiamo fatto dei Dossier monografici che hanno analizzato singolarmente i diversi progetti (Contorta Sant'Angelo; Tresse Nuovo; Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera) che sono stati presentati e che noi ritenevamo estremamente pericolosi e devastanti per il fragile ambiente Lagunare in cui viviamo.*

*Pensavamo che, dopo la pubblicazione dei pareri dei due progetti che hanno concluso l'istruttoria della Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e gli altri organismi ed enti interessati avrebbero preso atto che un solo progetto aveva ottenuto il Parere Positivo con diverse prescrizioni, e lo avrebbero fatto procedere per l'iter burocratico previsto dalle leggi.*

*Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sembra che voglia proseguire per "altre strade" ..... e in accordo con il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e con il Sindaco del Comune di Venezia sembrano intenzionati di riproporre ipotesi di percorsi (il Vittorio Emanuele) mai diventati progetti o progetti già bocciati dalla CTVIA (Porto Passeggeri a Porto Marghera). **Si ripropongono soluzioni che come potrete vedere dalla lettura di questo Dossier hanno collezionato una serie infinita "di osservazioni contrarie" e "pareri negativi";***

*Si vogliono avviare studi e commissionare progetti destinati ad una sicura bocciatura sperperando considerevoli risorse economiche pubbliche!*

*Si perderanno ancora molti mesi, forse diversi anni in attesa di una nuova bocciatura!*

*Intanto tutto continua come prima e le navi da crociera continueranno ad attraversare i canali vietati dal Decreto n° 79 del 2 marzo 2012; continuando a provocare danni alla nostra città, alla nostra Laguna e alla nostra salute!!!*

*Per quanto ci riguarda continueremo la nostra mobilitazione e la nostra lotta contro progetti distruttivi per Venezia e la Laguna !*

*Il presente Dossier viene inviato a tutte le istituzioni, enti ed organismi competenti e deve essere inteso come una sorta di **Diffida preventiva** dall'imboccare percorsi irregolari, inutili e dannosi per la collettività e per l'ambiente.*

*Il Dossier verrà inviato anche alla Corte dei Conti e alla Procura della Repubblica perché si verifichi il rispetto delle procedure burocratiche e delle leggi in vigore; si chiede di verificare ed impedire che vengano sperperate inutilmente consistenti risorse economiche pubbliche nell'affidamento di nuovi incarichi, studi, progetti.*

***Associazione AmbienteVenezia e Comitato NOGrandiNavi-Laguna Bene Comune***

### **LA STORIA INFINITA DELLE GRANDI NAVI DA CROCIERA A VENEZIA E IN LAGUNA**

Sono passati 5 anni dall'emanazione del Decreto Clini Passera n° 79 del 2 marzo 2012 dove si stabilisce che nella Laguna di Venezia

all'Art 2, comma 1, lettera b) punto1) è vietato il 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;

**all' Art.3 Disposizioni transitorie** - Il divieto di cui all'art. 2, comma 1, lettera b), punto 1), si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima,

d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare.

Per velocizzare la ricerca delle soluzioni alternative si stabiliva che i progetti presentati avrebbero seguito il percorso della cosiddetta "Legge Obiettivo" (allora in vigore)

In questi 5 anni nel dibattito pubblico che ne è seguito

molte sono state le idee emerse ed annunciate;

pochi sono stati i progetti di massima o idee progettuali presentati alla Commissione Tecnica Valutazioni Impatto Ambientali del Ministero Ambiente

Alcuni di questi si sono fermati nella fase di Preesame a fronte dei pareri espressi dalla CTVIA e delle richieste di approfondimento fatte dagli esperti alle quali i proponenti non hanno mai risposto; abbandonando di fatto i progetti.

**Solo due progetti preliminari hanno proseguito l'iter di esame della CTVIA che si è concluso con emanazione di parere:**

**il 25 novembre 2016 il Progetto preliminare Venis Cruise 2.0 –Nuovo terminal Crociere nella Bocca di Porto del Lido – ha ottenuto dalla CTVIA un PARERE POSITIVO con alcune prescrizioni.**

E' stato approvato il progetto nella versione dell'Alternativa B che prevede la riduzione della lunghezza del pontile con riduzione della capacità delle navi da crociera in ormeggio, da 5 a 4;

le diverse prescrizioni obbligano l'introduzione nel progetto definitivo di alcune migliorie che lo renderanno ancora più compatibile con l'ambiente.

Tanto per fare alcuni esempi nel progetto definitivo ci dovrà essere (vedi pag 80 del parere)

- il "cold-ironing", fornitura dell'energia elettrica da terra alle navi in fase di ormeggio che quindi spegneranno i motori e non inquineranno l'ambiente come succede oggi in Marittima.
- tutti i mezzi acquei che trapperanno: crocieristi, bagagli, merci dovranno essere a basso impatto ambientale. (mezzi alimentati a gnl oppure mezzi ibridi, o che prevedono l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo 0,1%)
- saranno installate nel territorio, in accordo con ARPAV, nuove centraline che controlleranno la qualità dell'aria e saranno monitorati una vasta gamma di inquinanti.

Noi riteniamo che questo progetto riesce a minimizzare gli impatti ambientali sulla Laguna e sul territorio, riesce a garantire la difesa dei posti di lavoro diretti ed indiretti legati alla crocieristica.

**il 2 dicembre 2016 il Progetto Contorta Sant'Angelo viene definitivamente bocciato e respinto dalla CTVIA.** Alla fine della pagina 23 del parere si può leggere :

*" Valutato che la documentazione integrativa prodotta fino ad oggi dal proponente non è sufficiente a rispondere alla richiesta di integrazione .... e che nonostante le proroghe concesse il proponente non ha mai consegnato ulteriore documentazione necessaria a permettere la finalizzazione della compatibilità ambientale ..... Per effetto di quanto espresso in precedenza... la Commissione Tecnica VIA ritiene che non si debba dare ulteriore corso all'attività istruttoria ai sensi dell'art 26 comma 3 ter del D.Lgs.152/06"*

Dopo tre mesi di inspiegabile attesa, l'8 marzo 2017 il Ministro dell'Ambiente firmava l'atto di trasmissione dei due pareri al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Delrio

In un paese normale ci si sarebbe aspettato che il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti prendesse atto di questi pareri e facesse completare l'iter burocratico previsto dalle leggi, tramettendo a sua volta il parere VIA del progetto Venis Cruise 2.0 ai soggetti, enti ed istituzioni interessati (Consiglio superiore dei lavori Pubblici, Cipe, Comitato, etc etc ).....

Ma dalle dichiarazioni pubbliche che si possono leggere nei giornali dei giorni successivi fatte dal Ministro Delrio, dalla Sottosegretaria ai Beni Culturali Borletti Buitoni, dal Sindaco del Comune di Venezia

Brugnaro, dal Nuovo Presidente dell'Autorità Portuale Musolino, si capisce chiaramente che nessuno sembra essere interessato a far procedere questo progetto secondo le procedure burocratiche previste per legge.

Questi soggetti istituzionali rilanciano ipotesi progettuali mai presentati ufficialmente

bocciati dai pareri tecnici della Commissione Tecnica VIA,

bocciati da Conferenze dei Servizi diretti dall'Autorità Portuale di Venezia,

in contrasto con indicazioni di organismi internazionali

in contrasto con il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale,

in contrasto con i piani di sicurezza previsti dalla Direttiva Seveso

in contrasto con dichiarazioni e documenti espressi dai loro stessi enti

Sembra che si voglia far ripartire tutto dall'inizio in un infinito e assurdo "gioco dell'oca" dove si corre il rischio di sperperare all'infinito risorse pubbliche per presentare progetti destinati ad essere bocciati e mai realizzati.

Progetti che noi riteniamo estremamente impattanti e dannosi per la Laguna.

**Ma per capire il totale caos istituzionale avvenuto in questi anni sintetizziamo brevemente le varie posizioni ipotesi e progetti :**

**il Sindaco del Comune di Venezia Orsoni** già nel suo programma elettorale del **2010** ipotizzava di portare le navi da crociera a Porto Marghera.

Il 25 novembre **2013** l'ex assessore Alessio Vianello protocolla in Comune di Venezia un progetto per trasferire le navi da crociera superiori alle 40.000 tonnellate a Porto Marghera in un'area di privati tra il Vega e Fincantieri (il Sindaco Orsoni dichiara che apprezza il progetto e che lo appoggerà a Roma)

Successivamente questo Progetto verrà presentato dall'ex assessore Roberto D'Agostino e da Ecuba srl alla Commissione VIA in data 10 ottobre **2014** con il titolo " **Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera**".

Il Progetto viene stroncato di preesame iniziale (scoping) dalla Commissione VIA il 6 marzo 2015. (vedi il documento di 33 pagine che trovate nel sito del Ministero Ambiente - Commissione VIA) .

**Il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Costa** già dai primi mesi del **2012** parla dell'ipotesi "Canale Contorta Sant'Angelo"; il Comitato Portuale approva il progetto nella riunione del 27 giugno e del 23 settembre **2013**; Il 16 settembre **2014** APV presenta il Progetto Contorta alla Commissione Via e lo difende caparbiamente.

**Il Governo Letta** il 5 novembre **2013** in una riunione dove sono presenti Regione Veneto, Comune di Venezia, Autorità Portuale, oltre a stabilire che a partire dal 1° novembre 2014 verrà introdotto il limite delle 96.000 tonnellate alle navi da crociera che entrano in Laguna, viene deciso che la VIA dovrà esaminare tra le alternative anche quella del **Canale Vittorio Emanuele** e che si dovrà fare una revisione del Piano Regolatore Portuale che dovrà individuare a **Porto Marghera** siti alternativi all'attuale terminal crociere della Marittima.

Il 2 novembre **2015** **Il sindaco del Comune di Venezia Brugnaro** assieme al **Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Costa** presentano in una conferenza stampa il progetto "Tresse Nuovo". Successivamente, essendo stata abrogata la cosiddetta legge obiettivo, il Comune e APV tentano di presentare alla Commissione CT VIA questo progetto come Variante del Progetto Contorta. Ma la commissione VIA respinge questa richiesta affermando che è un altro progetto differente che dovrà essere presentato separatamente con i nuovi criteri imposti dalla legge.

Il 21 dicembre 2016 il **Ministro Delrio** rispondendo ad un'interrogazione dell'on Marcon afferma che ci sono soluzioni per le navi da crociera potenzialmente pronte a **Porto Marghera** ; sui giornali si ipotizza che si tratti dell'area exMonteSyndial – Il Ministro Delrio anche durante una precedente visita a Venezia ai primi di novembre aveva parlato della soluzione delle Grandi Navi da crociera portandole a Porto Marghera. In articoli dei giornali successivi si ipotizza anche l'utilizzo del Molo A di Porto Marghera, oppure del canale industriale Nord o di Fusina..... La confusione è totale!

Il **10 marzo 2017** nei giornali compare la notizia che il **Ministro Delrio**, ha trovato un accordo con il **sindaco del Comune di Venezia Brugnaro** e con il nuovo presidente dell' **Autorità Portuale Musolino** per risolvere il problema delle grandi navi sarà utilizzato il **canale Vittorio Emanuele**. Le navi entreranno dalla Bocca di Malamocco, percorreranno tutto il canale dei Petroli, il canale Vittorio Emanuele per arrivare poi in Marittima

Il **19 marzo 2017** in un'intervista il **sindaco Brugnaro** dice:” ***Il progetto del Vittorio Emanuele mi pare il migliore e più condiviso. Non si tratta di scavare il canale ma di pulirlo. Nel breve resterà la Marittima, poi pensiamo a una nuova stazione passeggeri a Marghera, nel canale industriale nord***”

**Tutte queste soluzioni prevedono che le grandi navi da crociera superiori alle 40.000 tonnellate entrino in Laguna dalla Bocca di Porto di Malamocco – percorrendo tutto o parte del Canale dei Petroli per fermarsi o a Porto Marghera o attraverso percorsi differenti arrivare alla stazione Marittima di Venezia.**

Come vedremo nel proseguo del presente documento tutte queste soluzioni:

- creano grandi danni all'ambiente lagunare, aggravando la devastazione prodotta negli anni dal Canale dei Petroli ;
- per essere realizzati prevedono l'escavo di diversi milioni di sedimenti più o meno contaminati
- interferiscono e sono incompatibili con il traffico commerciale ed industriale presente nel canale dei petroli;
- le navi da crociera dovrebbero attraversare parti di canali che sono a rischio di incidenti rilevanti soggetti alla direttiva Seveso e analizzate dal Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale



**Le tre diverse aree a rischio - Piano di Emergenza Esterno degli stabilimenti industriali a rischio d'incidente rilevante ubicati nell'area di Porto Marghera - Allegato K**

Il Piano di Emergenza Esterno individua 3 diverse aree a rischio:

- PRIMA ZONA o area di sicuro impatto rappresenta la zona nelle immediate vicinanze dello stabilimento ed è generalmente esposta a effetti sanitari gravi e irreversibili.

- SECONDA ZONA o area di danno. Rappresenta una zona dove le conseguenze dell'incidente sono ancora gravi, in particolare per alcune categorie a rischio (bambini, persone anziane o malate, donne in gravidanza).

- TERZA ZONA o area di attenzione: è caratterizzata dalla possibilità di una ricaduta di effetti lievi e danni reversibili, generalmente non gravi anche per i soggetti particolarmente vulnerabili, o comunque da reazioni fisiologiche che possono determinare situazioni di turbamento tali da richiedere provvedimenti anche di ordine pubblico.

**La soluzione che trova il consenso del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Delrio, del Sindaco di Venezia Brugnaro e del nuovo Presidente dell'Autorità Portuale Musolino, e (con qualche distinguo anche) della Sottosegretaria ai Beni Culturali Borletti Buitoni, è l'ipotesi di far transitare le navi da crociera attraverso Bocca di Porto Malamocco - Canale dei Petroli- canale Vittorio Emanuele – Stazione Marittima- (di cui ad oggi non esiste alcun progetto)**



## **Riportiamo alcuni pareri espressi in documenti ufficiali su questa ipotesi progettuale:**

2012 - DA NEWSLETTER 8/12- **Autorita' Portuale di Venezia** – pagina 4

**PERCHE' "NO" ALLE NAVI A MARGHERA**

**CONGESTIONAMENTO DEI TRAFFICI** - La convivenza del traffico navale commerciale accanto al traffico passeggeri comporterebbe un pesante congestionamento del traffico con ritardi medi previsti fino a 3 ore. Le conseguenze: danneggiamento della competitività dei terminal commerciali, impoverimento delle attività logistiche e portuali, pesanti ricadute in termini occupazionali. Tali interferenze sono accettabili solo in casi eccezionali e temporanei debitamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto (prove in mare delle navi costruite in Fincantieri, ormeggio navi da crociera in occasione della festa del Redentore).

**SICUREZZA** - Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (disciplinato dal D.M. 293/2001) e la direttiva Seveso impongono di tenere separati i flussi passeggeri e merci e le attuali grandi navi da crociera, non potrebbero manovrare in piena sicurezza negli esistenti bacini di evoluzione di Marghera.

**MAGGIORI COSTI** - L'ipotesi paventata di utilizzare il canale Vittorio Emanuele (già usato in passato per far raggiungere Marghera alle navi mercantili che entravano a Venezia dalla bocca del Lido) richiederebbe, al fine di poterlo adattare alle attuali esigenze, l'escavo del canale con un costo di almeno 30 milioni di euro in più rispetto all'alternativa Contorta-S. Angelo. I fanghi lungo il canale Vittorio Emanuele, infatti, dato il loro grado di inquinamento, non potranno essere riutilizzati e riposizionati in laguna con conseguenti ed onerosi oneri di conferimento a discarica.

**INVESTIMENTI** - Si vanificano gli investimenti di denaro pubblico e privato fatti sulla Marittima tra 1997 e 2011 (415 milioni di euro, di cui 70 da parte della sola Autorità Portuale) e si dovrebbero sostenere ingenti spese in acquisizione di aree e infrastrutture (centinaia di milioni di euro) per creare un porto passeggeri ex-novo comportando tempi di realizzazione medio/lunghi.

**2012 – Capitaneria di Porto di Venezia**

documento del 22/05/2012 - trasmesso all'Autorità Portuale di Venezia dalla Capitaneria di Porto con lettera prot. 15167 del 23/05/2012 - in cui l'Autorità Marittima rileva le criticità relative all'eventuale utilizzo per il settore della crocieristica dei canali di accesso al porto Industriale-Commerciale - Sez. di Porto Marghera

nota dell'08.11.2012 prot. 30461 (prot. APV 17727 del 13.11.2012) con cui la Capitaneria di Porto esprime parere contrario rispetto all'ipotesi raggiungere la stazione marittima attraverso l'impiego della via Malamocco-Marghera (Canale Vittorio Emanuele) in quanto, tenuto conto anche della

presenza di depositi costieri, non sussistono sufficienti standard di sicurezza

lettera prot. 13656 del 22.07.2013 con cui la Capitaneria di Porto esprime parere negativo rispetto alla realizzazione di un eventuale terminal crociera nell'area ex 1ª zona industriale fronte canale Brentella sponde nord, in ragione della carenza della sicurezza e dell'interferenza tra traffico commerciale Industriale e l'ipotizzata crocieristica, nonché della prevenibile congestione del canale Malamocco-Marghera

### **2013 - Tiberio Piattelli Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia –**

da una nota di Dicembre 2013 sui vari progetti arrivati al suo ufficio per l'applicazione del decreto Clini Passera : "Nei confronti dell'ipotesi Malamocco-Marghera-Vittorio Emanuele si ribadiscono le riserve di carattere tecnico-nautico, legate all'accessibilità, all'organizzazione e alla disciplina del traffico, nonché all'opportunità di consentire il transito di navi passeggeri in un'area industriale con interferenze tra traffico passeggeri e traffico merci (tra cui merci pericolose) e conseguente potenziale pregiudizio per la sicurezza della navigazione"

2014 – da pag 26 e 27 della Relazione Tecnica 49-810-000-00-TEC – 01/07/2014 – **Autorità Portuale di Venezia –** "Progetto Contorta" dove si parla delle Alternative

#### **2) Canale Vittorio Emanuele III da bacino 3**

L'alternativa "Canale Vittorio Emanuele III da Bacino 3", che prevede la deviazione del traffico crocieristico lungo il Canale Malamocco-Marghera, interferisce notevolmente con il traffico commerciale/industriale.

A oggi, infatti, le lavorazioni industriali e chimiche presenti a Porto di Marghera pongono limiti vincolanti, in alcuni casi addirittura inconciliabili, con il transito e la presenza di passeggeri.

Come dimostrato dal Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (ed. 2008), per consentire un passaggio costante e continuato delle navi da crociera in totale sicurezza, sarebbe necessario dismettere tutte le quindici attività "a rischio di incidente rilevante" presenti nell'area.

Tale decisione comporterebbe la perdita di 2.020 addetti e l'interruzione di qualsiasi piano di sviluppo di tali lavorazioni (compresa ENI e i suoi investimenti sulla Green Raffinery, nei biocarburanti di elevata qualità e nell'LNG).

È doveroso ricordare che negli ultimi 12 anni per il porto commerciale/industriale sono stati investiti 226 milioni di euro in escavi e 184,5 milioni in opere ed infrastrutture. Sono tutti investimenti atti a caratterizzare Porto Marghera come una realtà portuale dinamica ed efficiente. Limitazioni all'utilizzo delle aree e delle banchine commerciali/industriali comporterebbero una grave perdita di utilità di tali investimenti, perché effettuati con lo scopo di aumentare l'operatività dello scalo commerciale.

Il rischio di "chiudere" i cancelli del porto commerciale/industriale avrebbe conseguenze pesantissime anche per l'intero tessuto produttivo del Veneto e del Nordest, costretto a rinunciare alla propria base portuale "naturale" con conseguenti costi elevati di trasporto e costi collettivi - connessi alle esternalità negative del trasporto – insostenibili.

Altra questione riguarda l'escavo. Infatti, per consentire il transito delle navi da crociera, sarebbe necessario effettuare scavi sia nel Bacino di evoluzione n. 3, sia lungo tutto il canale Vittorio Emanuele III.

Le aree adiacenti a Marghera, sono però zone storicamente caratterizzate dalla presenza di industrie pesanti, ciò significa che prima di effettuare i lavori sarebbe necessario provvedere a tutti i lavori di bonifica necessari all'asportazione dei fanghi inquinati.

Oltre alle ingenti risorse economiche necessarie per le opere di bonifica, non sarebbe possibile riutilizzare all'interno della laguna i fanghi contaminati, venendo così a perdere anche la possibilità di riqualificare l'ambiente lagunare con la creazione di nuove velme e barene.

A pag del documento Valutazione d'Incidenza Ambientale – 49.810.000-04 – **Autorità Portuale di Venezia-** "Progetto Contorta" dove si parla delle Alternative

Si affronta il problema dei fanghi che dovranno essere dragati e si ottengono i seguenti quantitativi di scavo suddivisi per classe di quantità secondo il Protocollo del 1993.

Tabella 6.8. Volumi di scavo

AREA	VOLUME TOTALE	mc Classe A	mc Classe B*	mc Classe C	mc Classe >C
Bacino J, canale Tresse e Vitt. Emanuele III	3.600.000	0	2.000.000	1.550.000	50.000

\* Parte dei quali potranno essere classificati entro A

Queste sono le valutazioni fatte a settembre del 2014 dall’Autorità Portuale di Venezia in merito al Progetto Vittorio Emanuele che sono completamente differenti (anzi l’esatto contrario) dalle dichiarazioni espresse in questi giorni dal nuovo Presidente dell’Autorità Portuale di Venezia che si mette in linea con Il Ministro Delrio, la Sottosegretaria Borletti Buitoni e dal Sindaco Brugnaro che considerano il progetto Vittorio Emanuele la soluzione migliore per risolvere il problema delle grandi navi senza dover scavare nuovi canali.....

Peccato che il Vittorio Emanuele sia un canale realizzato nel 1925, largo 50 metri, profondo 11, lungo 4 chilometri che però è stato abbandonato e non più utilizzato da più di 30 anni. Si è interrato, la cunetta di navigazione si è ridotta forse a non più di 20 metri di larghezza e ha una profondità media intorno ai 5-6 metri.

Le dimensioni di progetto di un canale che permetta il passaggio in sicurezza delle navi da crociera medio-grandi deve essere profondo 10,5 metri deve avere una cunetta di navigazione nella parte più profonda larga 90-100 metri e due scarpate laterali larghe 30 metri ciascuna; quindi il canale nella parte superiore deve essere larga dai 150 ai 160 metri. Il Canale Vittorio Emanuele verrà quindi triplicato nella sua sezione.

Inoltre i Bacini di evoluzione presenti in questo percorso sono troppo piccoli per le manovre di navi crociera che superano abbondantemente i 300 metri di lunghezza e larghe intorno ai 40 metri;

**(le navi di nuova generazione, che speriamo non entrino mai in laguna, sono lunghe 360 metri e larghe tra i 45 e 55 metri)** il bacino di evoluzione tra il canale dei Petroli e il canale Vittorio Emanuele e il bacino di evoluzione di fronte alla stazione Marittima di Venezia devono essere portati a diametri tra i 400 e 500 metri.

Non essendoci ancora alcun progetto possiamo avanzare alcune ipotesi sui volumi complessivi che dovrebbero essere scavati per permettere il passaggio delle navi da crociera lungo tutto il percorso dalla Bocca di Malamocco alla Marittima:

Ricalibratura del Canale dei Petroli	900.000 mc
Bacino di evoluzione n°3 can Petroli	1.200.000 mc
Allargamento del Canale Vittorio Emanuele	1.800.000 mc
Bacino di evoluzione ingresso Marittima	1.250.000 mc
	-----
Volume Totale minimo fanghi da scavare	5.150.000 mc

Alcuni stimano un volume complessivo intorno ai 7 milioni di metri cubi

**Riportiamo ora alcune valutazioni e considerazioni su singoli aspetti molto importanti fatti dalla Commissione Tecnica VIA nell’ambito dei pareri espressi sui vari Progetti che però valgono per qualsiasi altra ipotesi progettuale dentro la Laguna :**

“Valutare nell’ambito dello SIA, in relazione al fatto che il traffico navale lungo il canale Malamocco –Marghera è considerato, tra le altre, una delle più importanti cause storiche del dissesto morfologico della laguna centrale di Venezia, e che nonostante tutto, tale traffico è destinato ad un ulteriore notevole incremento per effetto dei citati progetti della “Piattaforma Logistica Fusina” e “Terminal plurimodale offshore”, se tutto ciò sia sostenibile dal punto di vista della tutela dell’ambiente idrico lagunare in coerenza con gli obiettivi della Direttiva Quadro sulle Acque, del PdG-AO e del suo imminente aggiornamento” (da pag 4 Parere 2250 del 02/12/2016 su Contorta )

“ Nell’inquadramento morfologico appare opportuno che venga analizzato nel dettaglio il ruolo che il canale Malamocco Marghera ha avuto nell’amplificazione dei processi erosivi della laguna centrale. Considerata la mole di studi teorici e dati sperimentali disponibili che possono rappresentare un utile riferimento per la valutazione di impatto derivante dalla realizzazione nella laguna di Venezia di un canale di grande navigazione.....”(da pag 9 Parere 2250 del 02/12/2016 su Contorta )

“...Una corretta valutazione degli effetti del passaggio delle navi nel canale di progetto deve tenere conto del percorso completo effettuato dalla nave, ovvero dal suo ingresso alla bocca di Malamocco fino al suo approdo alla stazione marittima, con particolare riguardo al tratto di canale Malamocco-Marghera. In questo canale, infatti, essendo la cunetta (di navigazione) ridotta a 60 metri, il passaggio della nave potrebbe generare un effetto dell’onda di pressione più elevato rispetto a quello dello studio. Inoltre, si evidenzia che il tratto di canale Malamocco Marghera tra la bocca di Malamocco e Porto San Leonardo ad oggi è privo di strutture di protezione dei bassifondi circostanti. Non è riportata una adeguata modellazione del transito navale in termini di effetto cumulato di più transiti successivi (es convogli di navi, sommarsi di traffico navale commerciale, etc) rappresentativi delle condizioni attuali e di sviluppo del traffico complessivo, di cui si richiede l’integrazione” (da pag 10-11 Parere 2250 del 02/12/2016 su Contorta )

“Nelle analisi considerare che l’aumento del traffico delle navi lungo la nuova rotta, comporta un incremento dei carichi inquinanti, quali ad esempio metalli, idrocarburi policiclici aromatici e diossine. Inoltre si sottolinea la mancanza di un’analisi di frequenza di escavo per manutenzione, dei volumi rimossi e dell’effetto perturbativo sulla colonna d’acqua in termine di torbidità e di potenziale sedimento contaminato risospeso” (da pag 8 Parere 2250 del 02/12/2016 su Contorta )

“Come già rilevato, l’ipotesi di far transitare le navi da crociera nel canale dei Petroli porterebbe ad un ulteriore incremento del traffico navale rispetto a quanto già previsto con l’entrata in esercizio del Terminal Ro-Ro di Fusina e con la realizzazione del Terminal off-shore al largo della costa veneta con il traffico delle “mama-vessels” per il trasporto dei container a porto Marghera. Attualmente il traffico navale nel canale è notevolmente congestionato, tanto che lo stesso può essere percorso, a parte alcune particolari deroghe, solo a senso unico alternato (vedi Ordinanza Capitaneria di Porto di Venezia 175/2009 e s.m.i.). Un ulteriore incremento del traffico navale comporterebbe notevoli **problemi di sicurezza** della navigazione, nonché la probabile esigenza di allargamento del canale (vedi pag.66 del Piano Operativo Triennale 2013-2015 della Autorità Portuale di Venezia), cosa questa da ritenere **non sostenibile dal punto di vista ambientale** considerati i notevoli danni già arrecati alla morfologia della laguna centrale a distanza di più di 40 anni dalla sua realizzazione, come ormai riconosciuto da innumerevoli ed autorevoli studi e pubblicazioni scientifiche sull’argomento. (da pag 21 Parere 1735 del 06/03/2015 Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera)

Dalle pagine di un quotidiano il **18 marzo 2016 Ferruccio Falconi, ex capo dei piloti del porto di Venezia** con 32 mila pilotaggi al suo attivo, ricorda i rischi della scelta del Vittorio Emanuele: *«Il canale Vittorio Emanuele quando era in funzione con un fondale di 31 piedi, cioè circa 9 metri e mezzo, generava forti correnti di dozzana (quando la marea è in fase calante), tali da costringere le navi in partenza dalle banchine della Marittima di ponente a fare la cosiddetta capriola, cioè un completo giro a sinistra . Figuratevi quanta acqua si riverserebbe verso la Giudecca e la città specialmente nelle sei ore delle grandi maree sigiziali di autunno»*. Falconi invita anche a valutare bene le conseguenze di queste scelte. *«Lunghi percorsi in laguna significano tanto inquinamento da fumi e radiazioni», continua, «perché in tutto il mondo i porti si fanno in riva al mare. Non nell’entroterra e tantomeno al largo, come il famoso off-shore. E per carità non fate altre conche. Se il Mose è alzato vuol dire che c’è cattivo tempo e nessuna nave rischierebbe danni per infilati in quella strettoia»*.

**Riportiamo alcuni passaggi del Verbale della conferenza dei Servizi tenutasi nella sede dell’Autorità Portuale di Venezia il 12 febbraio 2015 per esprimere parere di idoneità tecnico funzionale portuale sul progetto “Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera”, alcune valutazioni ed osservazioni sono applicabili anche a tutte le ipotesi che vogliono le crociere dentro la Laguna.**

Da Introduzione del **Presidente dell’Autorità Portuale Paolo Costa**: “.....non si esclude, nel lungo periodo, che si possa in prospettiva immaginare una nuova stazione marittima passeggeri che potrà essere ubicata anche tra le varie ipotesi da prendere in considerazione, a Marghera, ma solamente al venir meno dei vincoli di sicurezza e di congestione del traffico lungo il canale Malamocco-Marghera, a nord di Fusina, conseguenti alla realizzazione dello sviluppo portuale di Venezia in altura il cui progetto sarà esaminato dal CIPE entro l’anno in corso.”

Da pag 3 e 4 **Federagenti, l’Ing. Santi, rappresentante degli agenti marittimi**, evidenzia all’assemblea due problematiche fondamentali: la non osservanza delle linee guida internazionali per la costruzione di un’area portuale e

le interferenze tra il traffico commerciale e il traffico passeggeri. Per quanto riguarda il primo problema, si ricorda che il porto di Venezia è già un porto bipolare e le normative internazionali (SOLAS, il codice ISPS) prevedono la necessità sempre maggiore di separare i traffici commerciali dai traffici passeggeri, per limitare rischi sia di terrorismo che di danno ambientale, mentre nel progetto in analisi si va esattamente in controtendenza. Per le interferenze tra il traffico commerciale e quello passeggeri, l'Ing Santi illustra brevemente i risultati di uno studio effettuato da Federagenti, realizzato confrontando il programmato traffico crocieristico sopra le 40.000 tonnellate del 2015, cioè quello che sarà il reale movimento in entrata e in uscita delle navi da crociera, con il reale movimento consolidato del 2014 del porto commerciale. La simulazione ha dimostrato una situazione di congestione nei mesi estivi, e soprattutto nei mesi di massimo carico, per esempio il mese di maggio 2015, che vedrebbe la presenza di giornate, classicamente il sabato, la domenica e il lunedì, in cui si potrebbe avere 17 movimenti in ingresso, altri 17 movimenti in uscita, più i movimenti all'interno del porto. Questa ipotetica situazione di congestione porrebbe seri limiti di accesso alle navi commerciali per i giorni di sabato, domenica e lunedì e maggiori costi non quantificabili. Alle navi passeggeri verrebbero anche applicate diverse finestre temporali per l'ingresso e l'uscita dal porto, essendo il Canale Malamocco Marghera a senso unico alternato e osservando le norme di sicurezza per la navigazione che non prevede la commistione di convogli merci e passeggeri, con una totale incompatibilità con i collegamenti aerei e di trasporto pubblico. Si osserva come la soluzione Marghera possa paradossalmente creare un danno incrociato per entrambi i business. In conclusione considerando anche i maggiori costi per i servizi tecnico-nautici per raggiungere Marghera (navigazione maggiore per percorrere il Canale Malamocco Marghera anziché approdare in Marittima), si evidenzia il concreto rischio di esclusione del Porto sia Cargo che passeggeri dalle rotte internazionali.

**Piloti, il Cap. Mazzucco** condivide quanto espresso dalla Autorità Marittima in quanto non ci sono misure, fondali o larghezze sufficienti per accogliere navi di dimensioni maggiori di 300 metri che solo saltuariamente per il giorno di Redentore vengono portate a Marghera. In alternativa, il canale dovrebbe essere allargato dalla strettoia fino al bacino di evoluzione 3. All'imboccatura dei canali Nord e Brentella, quando una nave è ormeggiata all'ingresso, sembra non ci siano a disposizione i 2/3 della larghezza in cunetta, impedendo quindi il transito di un'altra nave, venendo meno i normali parametri di sicurezza, .....

**Rappresentanza dei lavoratori Art. 17 – il Sig. Tassan** ribadisce che, avendo il traffico passeggeri la priorità sul traffico commerciale, per ovvie ragioni di sicurezza dei passeggeri, ciò comporterebbe un aggravio della crisi del mercato cargo attuale e conseguente calo dell'occupazione.

**Rappresentante dell'Ente Zona Industriale di Porto Marghera - dr. Gianluca Palma**, esprime la posizione per conto di ENI e Versalis. (.....)

.....utilizzando il Canale Malamocco- Marghera, si evince che il transito delle navi andrebbe ad interessare un area di impatto di evento incidentale perché fronteggia la testata del petrolchimico. Secondo le disposizioni che recentemente il Comune di Venezia ha adottato con la variante al Piano regolatore RIR - Rischio Incidente Rilevante, in attuazione del D. M. 9 maggio 2001, che prevede che “in funzione dei rischi di incidente rilevante presente all'interno di un sito, il Comune effettui la pianificazione urbanistica per stabilire le classi di edificabilità, si osserva che il Canale Malamocco –Marghera ha un indice di edificabilità ridotto, ovvero essendo interessato da rischio non tutte le attività possono essere effettuate (ad es.: il decreto parla di “collocazione di una stazione”, molto simile a ciò che potrebbe essere il transito passeggeri). Si aggiunge che la variante RIR è stata adottata dal Comune nel marzo 2013 ed è un provvedimento quindi che tiene conto di una fotografia reale di impianti presenti.

**I rappresentanti di Eni e Versalis si associano a quanto espresso dal Rappresentante dell'Ente Zona.**

**Comune di Venezia, il dott. Costantini** ribadisce le posizioni espresse dal Comune di Venezia nella fase di scoping ..... Si ribadiscono le preoccupazioni già manifestate al Ministero dell'Ambiente, non solo di sicurezza e salvaguardia umana ma anche ambientale che si ritiene possano discendere dalla eventuale approvazione di questo progetto. Gli elementi che vengono dati, sia al progetto preliminare e sia al rapporto ambientale, paiono lasciare ampi margini di criticità ambientale. Pare incompiuta la valutazione dei rapporti con la situazione terraferma, sia per la movimentazione passeggeri e merci, sia per la parte acquatica, rispetto ai progetti burocraticamente già avanzati come la piattaforma offshore e il terminal Ro-Ro già operativo in gronda lagunare.

***Nelle pagine che Seguono alcuni documenti relativi alla devastazione della Laguna Centrale causati dal***

***Canale dei Petroli e dal traffico di navi che lo percorre***

**La devastazione della Laguna**

Ecco la situazione della 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

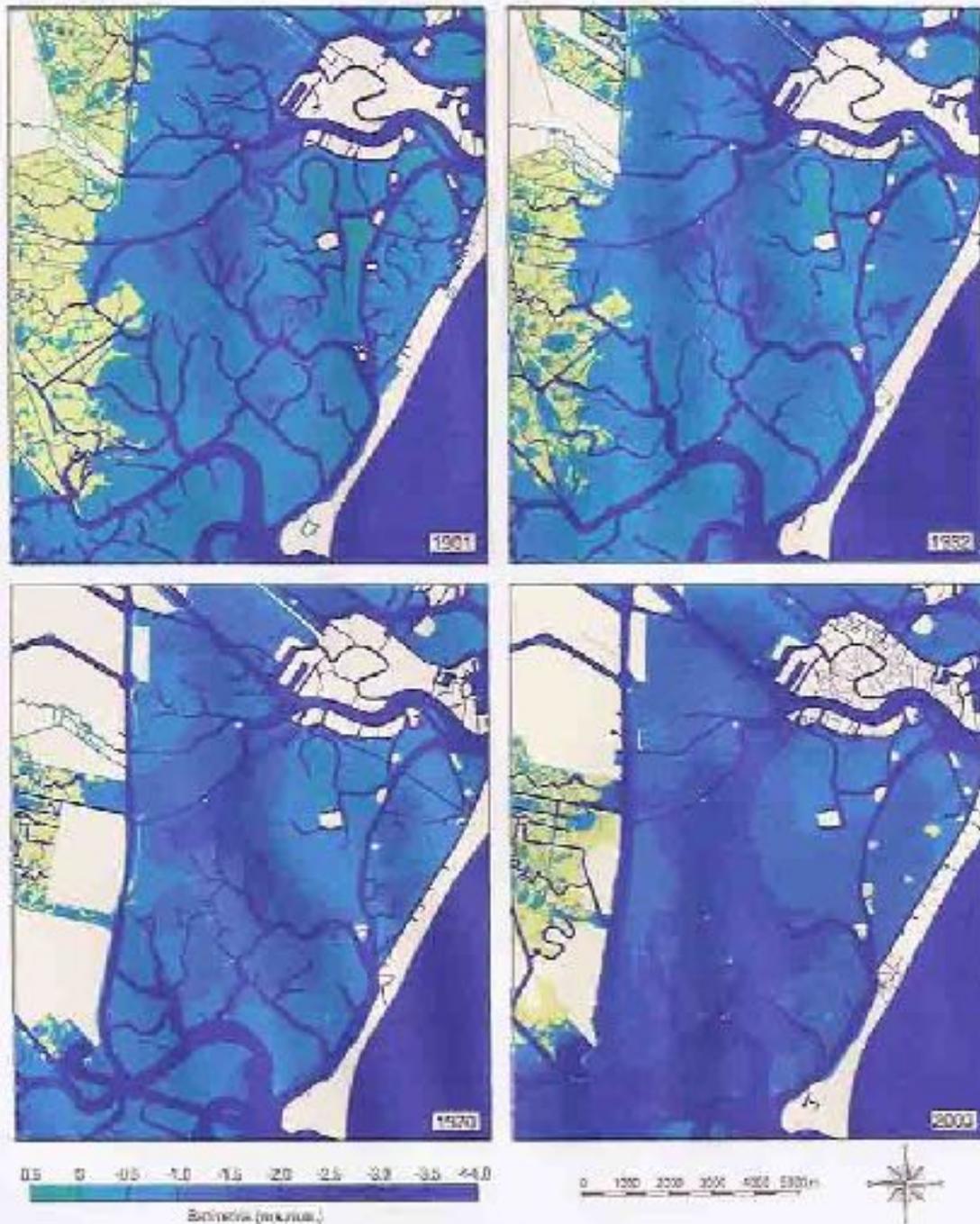


Fig. 7 – Confronto fra le batimetrie della laguna centrale tratte dalle carte idrografiche rilevate nel periodo 1901-2003 e rappresentate a scala di colori. Appaiono in tutta evidenza gli effetti dei processi erosivi a danno dei fondali, che hanno determinato in questa parte della laguna maggiori profondità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

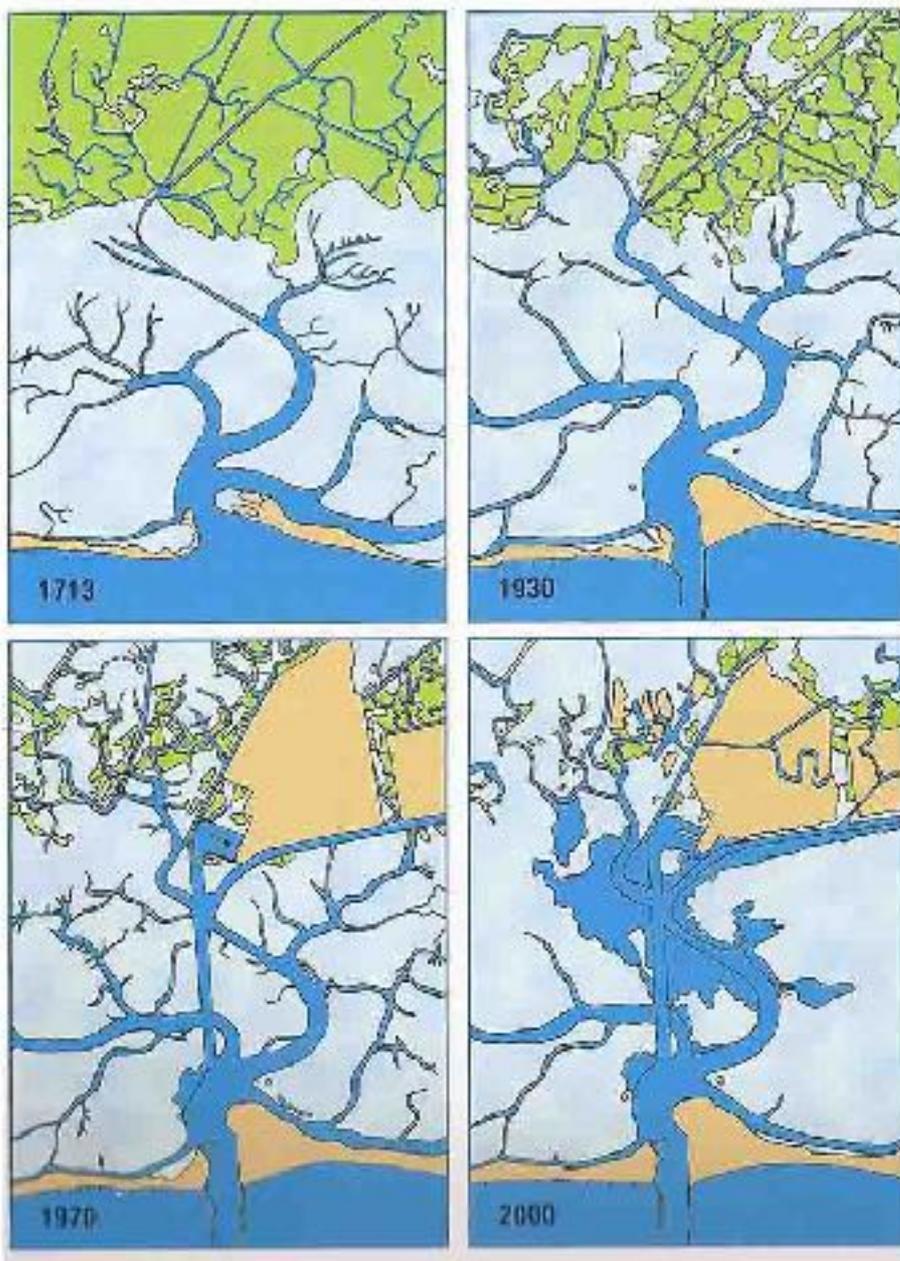
**Laguna Centrale – area Canale Petroli e Casse di Colmata**

da La Laguna di Venezia  
ambiente, naturalità, uomo  
maggio 2007  
"Il crepuscolo della Laguna"  
di Lorenzo Bonometto  
pag 201

Fig. 13 - La laguna centrale, nell'area oggi occupata dal "canale dei Petroli" e dalla "Cassa di Colomene".

Le prime immagini, tratte dalla carta storica del Governai (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 area abbia mantenuto nei secoli una configurazione estremamente stabile nei canali di marea, per degenerare a seguito dello riato del canale.

Sono evidenti in particolare, nell'ultimo tavolo, il centro della grande depressione, e lo scorporo delle canalizzazioni minori (in quasi tutta la superficie 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.



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 fin 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

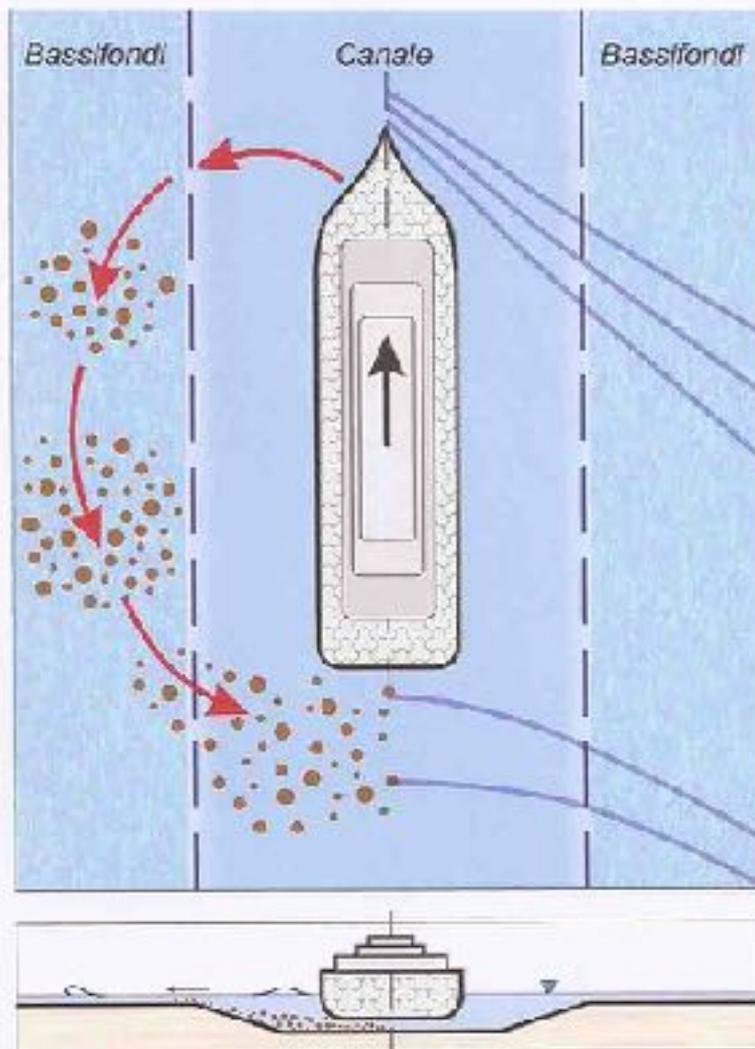


Fig. 8 – Fenomeni intecati localmente da una nave che percorre un canale navigabile all'interno della laguna. Accanto ai caratteristici treni d'onda di prua e di poppa che si spostano di conserva con la nave (in destra) e che possono anche frangere propagandosi sui bassifondi, i vortici nascono, come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

Estratto da tesi di laurea del 2014 di Gian Marco Scarpa dell'Università Ca' Foscari di Venezia – Scienze Ambientali, intitolata:

**“Caratteristiche dell’onda di depressione generate dal traffico navale e risospensione dei sedimenti in un canale navigabile confinato – Il caso del canale Malamocco Marghera”**

**La Tesi analizza le campagne di monitoraggio di marzo e aprile 2014 del CNR-ISMAR**

contiene molte informazioni estremamente interessanti alcune delle quali riportiamo di seguito:

“.....Le conseguenze del traffico sono marcate. Sono infatti distinguibili elevate onde di depressione (fino a 2,5 metri) prodotte dalle navi anche non troppo grandi, la cui energia domina nelle dinamiche morfologiche dell’area. (da pag 90 Conclusioni)

Le onde rilevate si presentano con periodi estremamente lunghi di 40-50 secondi e lunghezza associata di 250-300 metri, libere in acque basse e soggette a trasformazioni tipiche caratteristiche delle onde di Riemann, fortemente non lineari. (da pag 90 Conclusioni)

...questo tipo di onda deve scaricare una quantità di energia dove il fondale si fa più basso...

(da pag 87 Discussione).

L'elevata quantità di materiale eroso dalle sponde e risospeso, viene trasportata ed in parte depositata all'interno del canale navigabile costringendo a frequenti interventi di dragaggio. ....(da pag 90

Conclusioni)

... La frazione fine, che non si sedimenta in tempi brevi, permane nella colonna d'acqua mantenendo valori di torbidità alterati per un arco temporale giornaliero. Il valore di torbidità naturale di fondo si ristabilisce solamente durante le ore notturne durante le quali il traffico risulta assente o limitato. (da pag 88 Discussione).

L'intensità di un evento dipende in primo luogo dalla velocità d'avanzamento, dalle dimensioni e forma dello scafo delle navi, dopodiché, un ruolo fondamentale nello sviluppo delle onde indagate è giocato dal livello di marea e quindi dalla profondità del canale di navigazione. In condizioni di bassa marea, la sezione del canale risulta ulteriormente limitata con un aumento del fattore di blocco, e l'interferenza dell'onda con il fondo avviene immediatamente al di fuori del canale di navigazione. .... il fenomeno di richiamo di

materiale all'interno del canale viene ulteriormente accentuato se i passaggi si susseguono a poca distanza l'uno dall'altro impedendo in questo modo la sedimentazione del materiale precedentemente movimentato. Il passaggio di una nave immediatamente dopo un precedente evento di perturbazione fa sì che il materiale risospeso venga ulteriormente richiamato all'interno del canale dall'effetto della depressione generata dalla seconda imbarcazione. ....(da pag 88 Discussione).....

Come si è visto un intenso traffico navale, mercantile e passeggeri, è spesso un elemento in contrasto tra i vantaggi economici che questo comporta, ed i danni ambientali che ne conseguono. Conoscendo in dettaglio, le cause e gli effetti relativi al transito delle imbarcazioni in aree sensibili, risulta più facile una corretta gestione di questo sistema e questo potrebbe rivelarsi una chiave fondamentale per il mantenimento della risorsa di base che è l'ambiente lagunare. "(da pag 90 Conclusioni)

=====

***Abbiamo trovato all'interno del progetto De Piccoli-Duferco una interessante tabella dove vengono quantificati i milioni di metri cubi d'acqua spostati dal transito delle grandi navi da crociera in un anno tipo:***

***In un anno 712 passaggi di grandi navi causano lo spostamento d'acqua di 32.434.944 metri cubi***

***Nella settimana di punta 34 passaggi causano lo spostamento d'acqua di 1.620.696 metri cubi***

***Nella giornata di punta 10 passaggi causano lo spostamento d'acqua di 519.419 metri cubi***

***Questi passaggi supplementari di navi nel canale dei Petroli ed i milioni di metri cubi d'acqua spostati quali effetti avranno sull'ambiente Lagunare ???***

***E' facile immaginarlo!!!***

***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



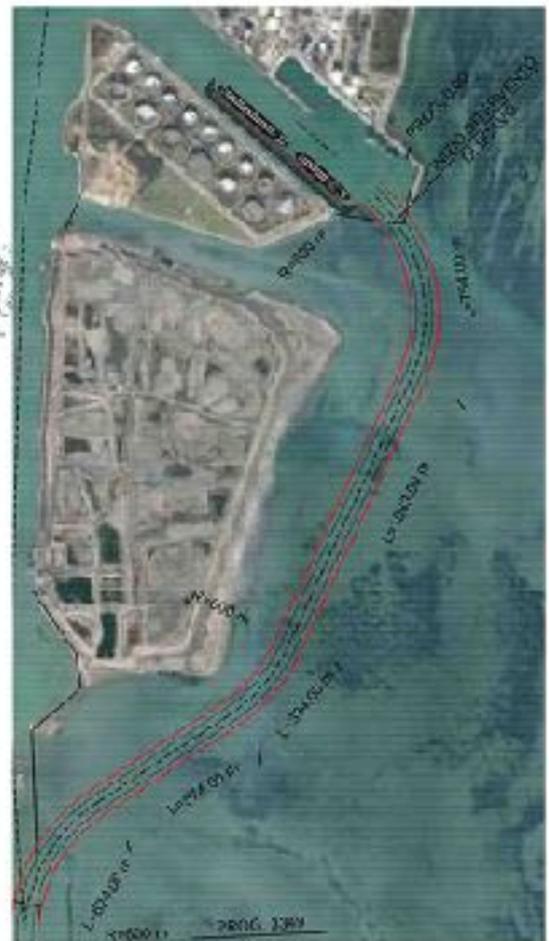
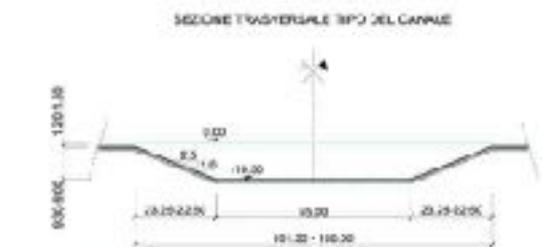
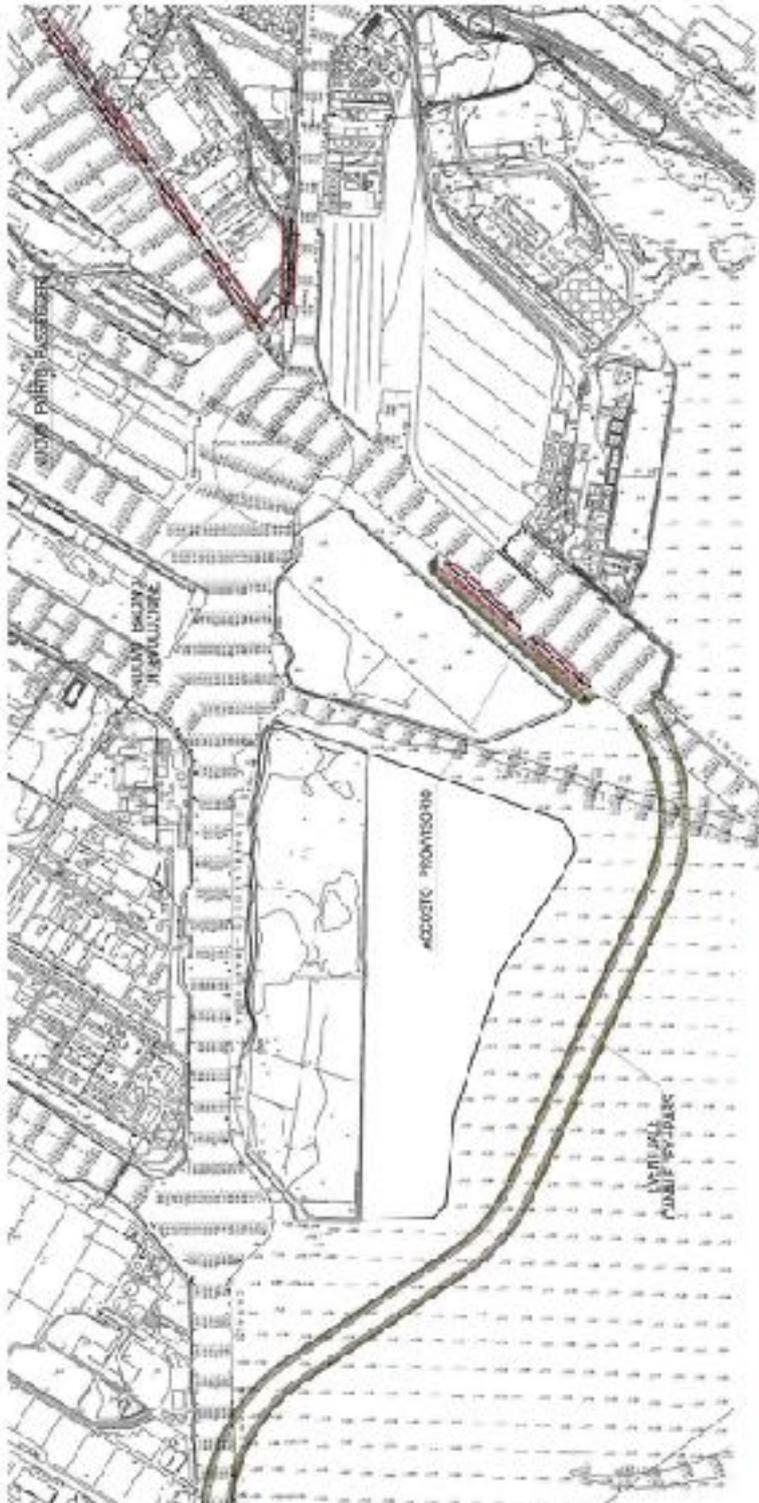


**IL MINISTRO DELRIO E IL SINDACO BRUGNARO SAREBBERO FAVOREVOLI ANCHE ALLE  
NAVI DA CROCIERA A PORTO MARGHERA  
ECCO QUANTO BISOGNEREBBE SCAVARE PER REALIZZARE IL PROGETTO  
DI UN NUOVO PORTO CROCIERISTICO A PORTO MARGHERA**

## **NUOVO CANALE BY-PASS AD EST DELL'ISOLA DELLE TRESSE - PROGETTO ECUBA SRL - D'AGOSTINO**

come potete vedere dalla sezione riportata sotto la cunetta di navigazione da progetto è larga 55 metri che è del tutto insufficiente far transitare navi larghe 40 metri e lunghe anche 330 metri. Il progetto Cortoria e il progetto Tresse Nuovo prevedevano canali con cunette di navigazione larghe 100 metri. Il canale di bypass da progetto è lungo complessivamente 3.350 metri ed è profondo 10,5 metri per realizzare questo nuovo canale con la larghezza di 55 metri nella cunetta di navigazione bisogna scavare complessivamente

**2.752.000 metri cubi di fanghi con differenti livelli di inquinamento**  
se invece la cunetta di navigazione fosse larga 100 metri  
i fanghi da scavare diveterebbero **4.335.000 mc**



**ECCO QUANTO BISOGNEREBBE SCAVARE PER REALIZZARE IL PROGETTO  
DI UN NUOVO PORTO CROCIERISTICO A PORTO MARGHERA**

In queste ultime settimane diversi sostenitori di questo progetto dichiarano senza alcun pudore che non occorre effettuare alcun nuovo scavo in Laguna.....

Sono falsità assolute che dimostrano o malafede o totale ignoranza di quanto è scritto nel progetto e su quanto altro si dovrebbe fare per far arrivare le navi da crociera; entrerebbero dalla bocca di porto di Malamocco , percorrendo tutto il canale dei petroli sino alla zona indicata per l' attracco alle banchine del nuovo Porto Crocieristico nel Canale industriale Nord e nel Canale Brentelle.

Un nuovo porto crocieristico a poche centinaia di metri da stabilimenti chimici e serbatoi di carburanti!!!.

Per far questo bisogna:

1) scavare alcuni tratti del canale dei Petroli	722.000 mc
2) scavare i fondali del bacino di evoluzione e allargarlo	708.000 mc
3) sbancare ed arretrare di 46 metri il tratto di banchina del canale industriale Nord e Canale Brentelle	1.144.000 mc
4) Sbancare la punta dell'sola dei Petroli	142.000 mc
5) Dragare il fondale del Canale Brentelle	129.000 mc
6) Scavo del canale di bypass ad est dell'isola delle Tresse	
a-Con cunetta di navigazione larga 55 metri	2.752.000 mc
b-Con cunetta di navigazione larga 100 metri	4.335.000 mc
-----	
<b>TOTALE COMPLESSIVO FANGHI DA SCAVARE - con variante 6)a</b>	<b>5.597.000 mc</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO FANGHI DA SCAVARE - con variante 6)b</b>	<b>7.180.000 mc</b>



**Associazione Ambiente Venezia e Comitato NO Grandi Navi-Laguna Bene Comune**