

# DOSSIER DEL COMITATO NOGRANDINAVI PER IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 24 OTTOBRE 2017

Comunicato stampa Comitato NOGrandiNavi

## IL PREMIER GENTILONI INCONTRA IL COMITATO NO GRANDI NAVI

Martedì 24 ottobre 2017 in occasione della sua visita alla raffineria di Porto Marghera

Una delegazione del Comitato No Grandi Navi verrà ricevuta dal Presidente del Consiglio Gentiloni, martedì mattina, nel corso della sua visita all'Eni di Porto Marghera.

1. Al Presidente sarà consegnato un dossier con le 18.000 firme del referendum popolare a favore della scelta delle grandi navi crociera fuori dalla Laguna.
2. Verranno inoltre elencate tutte le criticità che rendono impraticabile le ipotesi progettuali di attracchi sia a Marghera che alla Marittima via canale Vittorio Emanuele.
3. verranno fatte presenti le inadempienze del ministro delle Infrastrutture Del Rio che , in contrasto con il decreto Clini-Passera ed a distanza di 5 anni di procedure di selezione adottate, non ha garantito la sicurezza dei traffici in laguna e la tutela ambientale della Laguna di Venezia.
4. **Il Comitato chiederà a Gentiloni di esercitare il proprio ruolo cioè di presiedere il Comitato di cui alla Legge Speciale per Venezia ( Comitato) del prossimo 7 novembre:** ciò a garanzia di superiore vigilanza e di terzietà nella gestione delle scelte, dopo anche la negativa e deleteria esperienza del MOSE.
5. Il Comitato No Grandi Navi sottolinea che Il Ministro delle Infrastrutture Delrio , con le scelte proposte dai suoi uffici a favore di Marghera e dello Scavo del Canale V.Emanuele, è portatore di interessi di parte e non può garantire indipendenza e pari dignità degli altri Ministri dell'Ambiente, dei Beni Culturali e della Ricerca Scientifica.
6. Il Comitato No Grandi Navi chiede inoltre che sia dato seguito alle risultanze delle procedure attivate con l'Atto di Indirizzo del precedente Comitato dell' agosto 2014 con l'avanzamento, secondo le norme vigenti, dell'unico Progetto approvato con Provvedimento di Compatibilità Ambientale Positiva del Ministro dell' Ambiente e che prevede un nuovo terminal crocieristico alla Bocca di Lido, progetto che lo stesso Ministro Delrio non ha reso disponibile, dimostrandosi inadempiente .

COMITATO NO GRANDI NAVI

Venezia 22 ottobre 2017

Queste sono le cose che chiediamo al Presidente del Consiglio dei Ministri !

Di seguito il documento che illustra le nostre ragioni, i risultati del Referendum Popolare Autogestito, le immagini della devastazione che questi progetti potrebbero causare e una selezione di articoli della stampa locale .



## **CROCIERISTICA A MARGHERA ED IN MARITTIMA ATTRAVERSO IL CANALE VITTORIO EMANUELE**

Esistono elementi di criticità che rendono impossibile ed impraticabili soluzioni interne alla laguna come quelle relative all'inserimento della crocieristica a Marghera o l'attracco in Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele. Esse prevedono tracciati che avranno effetti negativi sulla morfodinamica e idrodinamica lagunare in contrasto a quella tutela e salvaguardia della laguna che la legislazione speciale per Venezia deve garantire e perseguire. Ipotesi progettuali che penalizzano il porto commerciale e la vocazione industriale e manifatturiera delle banchine a Marghera.

Criticità che sono state evidenziate in occasione del recente referendum popolare autogestito del 18 giugno 2017, che con 17.874 firme ha ribadito che le grandi navi crociera devono rimanere fuori dalla laguna; alcune delle quali criticità peraltro condivise dalla stessa Autorità Portuale e dalla Capitaneria di Porto e meglio articolate nei pareri negativi formulati dalla Commissione nazionale VIA sul progetto del canale Contorta-S. Angelo presentato dall'Autorità Portuale di Venezia e su un progetto presentato dalla società "Ecuba s.r.l." che prevedeva un nuovo porto passeggeri in prima zona industriale a Marghera:

1---Scavi – dislocamento- interrimento-cementificazione del canale dei Petroli. Tutto il tracciato del canale dei Petroli e del canale Vittorio Emanuele dovrà avere un nuovo assetto morfologico con cunette, profondità, scarpate e bacini di evoluzione rispettosi delle norme di sicurezza che comporta il conseguente asporto di milioni di metri cubi di materiale, parte del quale inquinato. L'aumento del traffico e dei dislocamenti con le loro energie generate dalle masse in movimento creano rilevanti sollecitazioni sui marginamenti (fondali, scarpate, bassifondi) provocando la sospensione di sedimenti che in un processo di marcata erosione a lungo andare interreranno anche il canale. Ed al fine di evitare il continuo interrimento del canale si dovrà profilare pertanto la cementificazione del canale dei Petroli.

2---Commistione del traffico ed abbassamento della soglia di sicurezza

Mercantili, anche con merci pericolose, traghetti, chiatte, crociere comporteranno continue congestioni ed interferenze, considerato che la navigazione lungo tutto il tragitto è a senso unico alternato. Nell'arco della giornata attualmente ci sono massimo tre convogli di navi che entrano e tre convogli di navi che escono e le navi passeggeri non possono viaggiare con navi con prodotti petroliferi e/o pericolosi: se uno dei convogli rispettivamente per l'entrata e per l'uscita fosse dedicato alle navi passeggeri ci sarebbe una riduzione del 33% del traffico commerciale con una perdita di competitività del porto di Venezia come già affermato da numerose compagnie di navigazione commerciale. Le navi passeggeri ed alcune tipologie di navi commerciali quali Ro-Ro e Porta Containers richiedono il rispetto degli orari (vincoli commerciali) e le Porta Containers richiedono di entrare/uscire in porto con la marea favorevole (alta marea) per aumentare la capacità di carico e generalmente in orario diurno: vincoli che complicano ancora di più le possibilità di transito lungo il canale, limitando pertanto le ore utili ed incrementando l'indice di occupazione del canale stesso

3---Rischio di Incidente rilevante in quanto il tracciato interferisce e attraversa le aree di Porto Marghera interessate al rischio chimico ( Direttiva europea Seveso II )

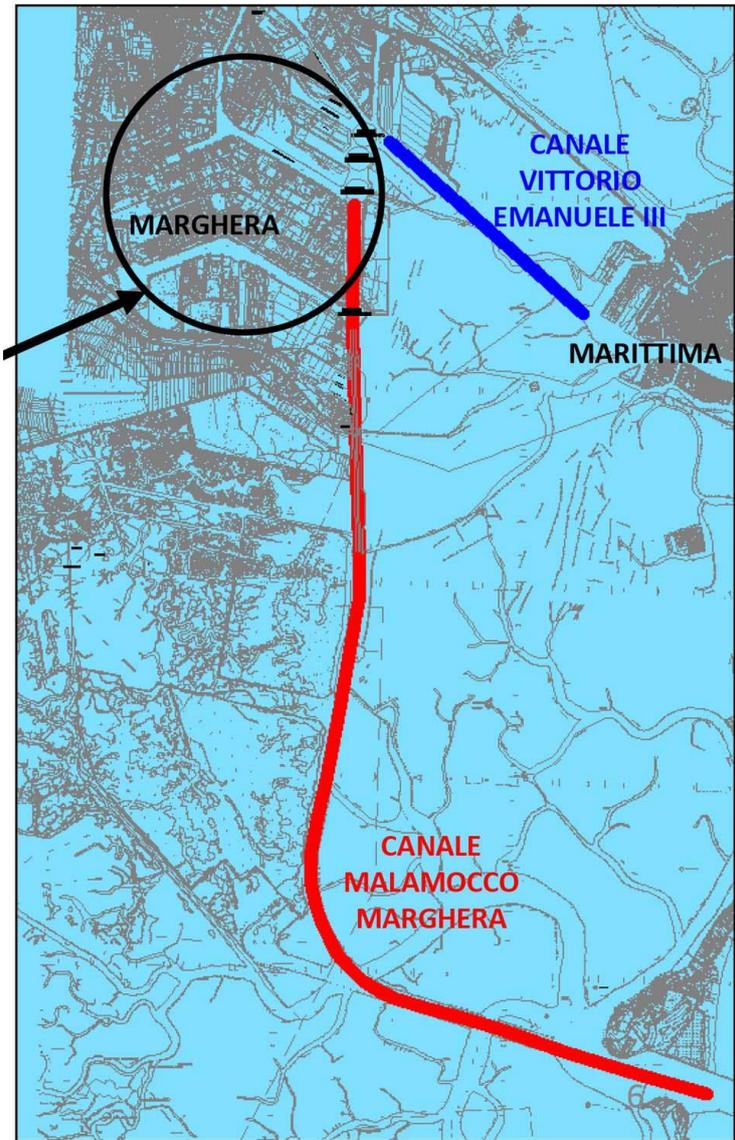
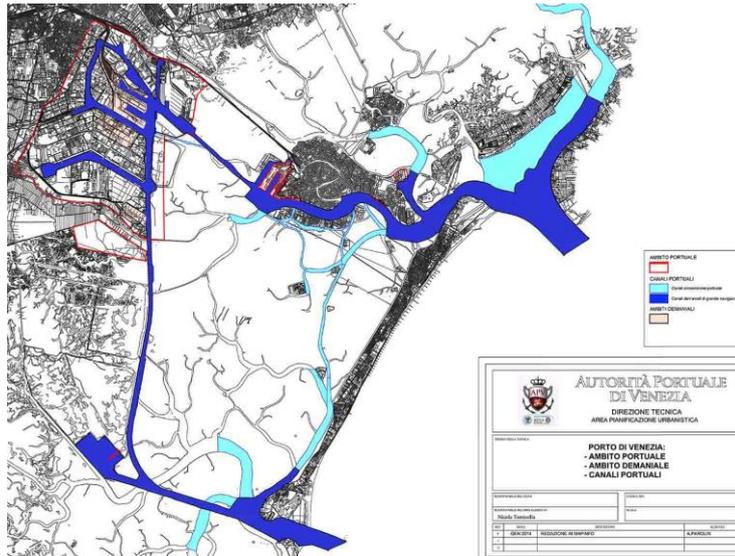
4---Presenza di posizioni delle organizzazioni sindacali che si dichiarano contrarie alla crocieristica a Marghera in quanto elemento ostacolo al mantenimento e sviluppo dell'attività industriale e manifatturiera quale garanzia di una occupazione presente e futura. È opinione diffusa e condivisa che l'area di Porto Marghera offre non solo l'opportunità dei terreni ma un'intera area attrezzata che può essere il futuro contenitore di nuove attività manifatturiere ed industriali

5---interferenze con il Mose. – interruzione dei transiti navali alla bocca di Malamocco per effetto del funzionamento delle paratoie mobili. Simulando una previsione di un aumento del livello marino di 20 centimetri nel medio periodo ( 20-25 anni) , facendo riferimento ai soli eventi di marea del 2014 nel periodo 2 aprile-30 novembre ( stagione crocieristica ) nella fascia oraria 8-18,30 ( arrivo e partenza delle navi crociera ) il numero delle interruzioni risulterebbe essere di 85 ( chiusura a +100 cm.: chiusure effettive 53, 16 falsi allarmi e 16 false chiusure ). Interruzioni che diventerebbero 187 ( 117 chiusure effettive, 35 falsi allarmi, 35 false chiusure ), elevatissime con un aumento di +30 centimetri verso il 2050.L'innalzamento dei livelli marini in Adriatico è calcolato in base alle previsioni del 4° rapporto IPCC presentato alla Conferenza sui cambiamenti climatici di Parigi – 1° dicembre 2015

6---accessibilità nautica complessa unica al mondo con un percorso tutto interno alla laguna di 24 km di sola andata, con tempi di percorrenza di quasi 3 ore, con doppio pilota e doppio rimorchiatore, con esposizione a periodici venti al traverso di bora e scirocco che agendo sulle murate rendono difficoltoso il mantenimento della rotta pregiudicando il grado di sicurezza che motori, thrusters, timoni della nave e rimorchiatori non riescono a garantire.

Proposte del genere, oltre a rivelare intendimenti speculativi immobiliari sulle aree interessate, saranno portatrici di costosi studi, progettazioni e procedure che verosimilmente richiederanno tempi lunghi (anche anni) e non vedranno mai la luce proprio per la loro non fattibilità tecnica.

Il loro vero scopo è quello di prorogare sine die ogni decisione sulla risoluzione della questione delle grandi navi crociera a Venezia mantenendo nel frattempo il transito attraverso il bacino S.Marco e il canale della Giudecca. Gettare in pasto all'opinione pubblica proposte che si sa essere irrealizzabili, oltre che condizionare le capacità decisorie del Governo a indebite ingerenze di interessi privati delle Compagnie di navigazione, mette in sordina quella unica soluzione già approvata dalla Commissione Nazionale VIA di un percorso alternativo praticabile che prevede un nuovo terminal crocieristico alla bocca di Lido ( progetto Duferco ), fuori della laguna, che supera ogni criticità, garantisce la continuità economica del settore e risponde ai dettami della legislazione speciale per gli interventi a salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Soluzione che le inadempienze del ministro alle infrastrutture Delrio, in contrasto con il decreto Clini-Passera ed a distanza di 5 anni di procedure di selezione adottate, continua a non rendere disponibile e non garantendo così la sicurezza dei traffici in laguna e la tutela ambientale.



## TUTT\* A VOTARE!

Una voce di cui il governo dovrà tener conto.

# Si

Sono passati 5 anni da quando il decreto Clini-Passera ha teoricamente "vietato" il passaggio alle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza lorda.

Era il 2 marzo 2012. Da allora nulla è cambiato.

Le compagnie armatoriali hanno dimostrato di contare ben più dei ministri e dei loro decreti, della Città e della salute dei suoi abitanti, del buon senso.

Ogni giorno Venezia continua ad essere violentata dal passaggio di navi (se così vogliamo chiamare quei palazzoni ambulanti) che superano le 100.000 tonnellate di stazza. Rive e fondali sono danneggiati, la Laguna erosa inesorabilmente ad ogni passaggio, l'aria avvelenata.

In questi 5 anni la mobilitazione di migliaia di donne, uomini e bambini ha imposto il tema all'opinione pubblica nazionale ed europea spaventando soprattutto i galoppini locali della lobby crocieristica mondiale, preoccupati di perdere la lucrosa concessione delle banchine in marittima.

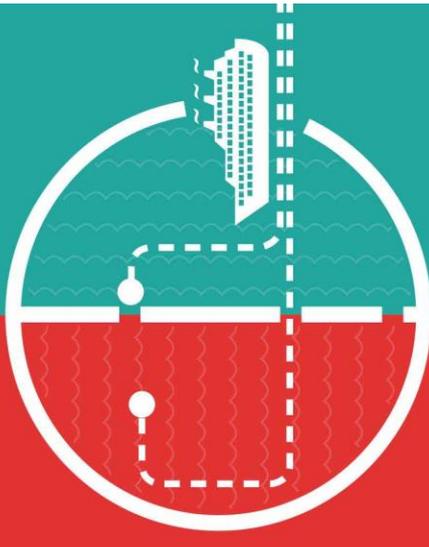
È solo questo, infatti, il motivo di tanta animosità contro l'ovvia soluzione di tenere questi giganti fuori dalla nostra Laguna: la paura di perdere la rendita garantita da un monopolio. Prima il "Contorta", poi il "Tresse" (entrambi clamorosamente bocciati) ed ora il "Vittorio Emanuele", non sono soluzioni: mantengono le navi nel cuore della Città Storica, a pochi metri dalle case ed hanno tutti in comune il fatto di prevedere enormi scavi. Collegando il "canale dei petroli" al cuore della città questi progetti mettono ancora più a rischio il nostro già provato equilibrio idro-morfologico.

Il governo dice di aver "già deciso". Ancora una volta, come fu per il Mo.S.E., la politica romana decide senza chiedere l'opinione dei cittadini. Per questo abbiamo deciso di indire un referendum popolare, per far sentire chiara la voce di chi Venezia la vive e la ama, per impedire nuovi scavi e tenere i mostri galleggianti lontano dalla Città.

# REFERENDUM POPOLARE

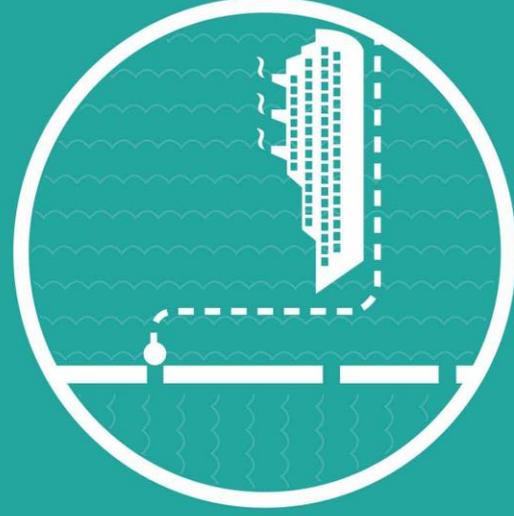
**Domenica 18 Giugno 2017**  
**Comune di Venezia**

**Vuoi che le Grandi Navi da crociera  
restino fuori dalla laguna di Venezia  
e che non vengano effettuati nuovi  
scavi all'interno della laguna stessa?**



**VOTA NO**  
per mantenere le navi  
a VENEZIA, scavando  
nuovi canali in laguna

**VOTA SI**  
per fermare le navi  
fuori dalla laguna



**VOTA SI**  
per fermare le navi  
fuori dalla laguna



comitatograndinavi

NoGrandiNavi Venezia



GRANDI NAVI

## SCAVI

**Il volume dei fanghi va calcolato sull'intero percorso, dalla bocca di Malamocco alla marittima, in una logica progettuale unitaria e complessiva.**

Secondo i dati della Capitaneria di Porto per una nave larga 40m e lunga 300m si deve assicurare una "cunetta" utile larga 100m per tutto il tragitto ed una scarpata di pendenza 1 a 3.

Oltre agli scavi necessari sul solo tratto del Vittorio Emanuele (2.845.000 metri cubi) vanno quindi considerati i bacini di evoluzione della curva tra il canale San Leonardo e il canale Malamocco-Marghera (1.897.350 metri cubi), dell'Isola dei Petroli (150.000 m3) e del bacino di evoluzione in marittima (1.200.000 m3). Per la realizzazione dell'intero progetto risulta quindi necessario lo scavo in Laguna di 6.092.350 metri cubi di fanghi prevalentemente tossici.

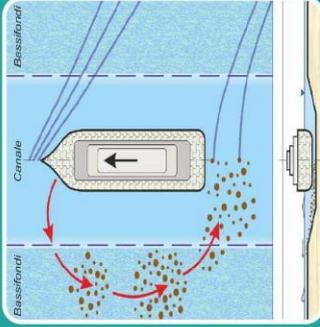


Il percorso di 75 km che le navi da crociera dovrebbero fare per raggiungere la marittima entrando dalla bocca di porto di Malamocco

## EROSIONE

**Un percorso di 25km avrebbe effetti devastanti per la morfologia lagunare a causa dell'erosione dei bassi fondali prodotta dal dislocamento provocato dalle navi.**

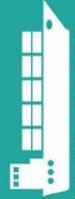
Il volume d'acqua spostato (una nave da crociera da 140.000 t di stazza sposta circa 70.000m3 d'acqua) segue il movimento della nave, spostandosi in avanti e lateralmente, per poi rioccupare a poppa il volume lasciato libero della carena. Oltre al fondo ed alle scarpate del canale, il peso ed il volume dell'acqua spostata interessano i bassi fondali che si trovano ai lati del canale navigabile provocando la sospensione dei sedimenti fini che, privati della loro struttura colloidale, rimangono in balia delle correnti che li convogliano verso il mare, aumentando così l'effetto erosione della laguna.



## COMMISSIONE DI TRAFFICO

Mercantili (anche con merci pericolose), traghetto, chiatte, crociere, etc. comporteranno continue congestioni ed interferenze, considerato che la navigazione lungo tutto il tragitto è a senso unico e che si dovrà dare priorità ai transiti delle navi passeggeri. **Una commissione di traffici che oltre ad abbassare il livello di sicurezza, penalizzerà inevitabilmente le attività del Porto Commerciale di Marghera.**

**L'Autorità Portuale ha già previsto una riduzione del traffico commerciale del 33%: una penalizzazione che la Città ed i suoi lavoratori non si possono permettere.**



## RISCHIO CHIMICO

Il Comune di Venezia - Servizio di Protezione Civile - in collaborazione con l'ARPAV ha predisposto la mappa delle imprese che in base alla loro produzione possono comportare un elevato Rischio di Incidenti Rilevanti, in attuazione del D.lgs 334/99 che ha recepito la Direttiva della Unione Europea Seveso II.

**Con la proposta del Vittorio Emanuele il tracciato interferisce in maniera rilevante con le aree interessate al rischio chimico, in particolare con l'impianto di Cracking della Versalis s.p.a. e con l'isola dei Petroli.**



Le 3 diverse aree a rischio- Piano di emergenza degli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante ubicati nell'area di Porto Marghera

## INTERFERENZE CON IL Mo.S.E.

**(ipotizzando che lo finiscano e che funzioni...)**

Secondo il 4° Rapporto IPCC presentato alla Conferenza sui cambiamenti climatici di Parigi (Dicembre 2015) la previsione sui livelli marini è di un aumento di 20cm nel medio periodo (20-25 anni). Considerati i soli eventi di marea del 2014 nel periodo 2 aprile - 30 novembre (stagione crocieristica) nella fascia oraria 8:00-18:30 (arrivo e partenza delle navi) il numero delle interruzioni risulterebbe essere di 85. Interruzioni che diventerebbero 187, elevatissime, con un aumento di +30 cm. verso il 2050.

REFERENDUM POPOLARE  
SULLE NAVI DA CROCIERA

Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori dalla Laguna di Venezia  
e che non vengano effettuati nuovi scavi all'interno della stessa?

SI

NO

FAC-SIMILE  
FORMATO FINITO: CM 41 x 22

REFERENDUM POPOLARE  
SULLE NAVI DA CROCIERA

18 giugno 2017

PROVINCIA DI VENEZIA

SCHEDA PER LA VOTAZIONE

FIRMA DELLO SCRUTATORE

TIMBRO

Il quesito scritto nella scheda del Referendum era semplice e diceva:  
“Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori dalla Laguna di Venezia e che non vengano effettuati nuovi scavi all’interno della Laguna stessa?”

17.874 persone hanno risposto Sì.

## REFERENDUM POPOLARE AUTOGESTITO DEL 18 GIUGNO ECCO I RISULTATI - LASCIAMO PARLARE I NUMERI.

**Votanti: 18.105** in una sola giornata di raccolta schede, dalle 9 di mattina alle 18 di sera.

Favorevoli all’allontanamento delle Grandi Navi dalla Laguna **17.874** votanti pari al 98,7 %.

Contrari all’allontanamento delle grandi navi dalla laguna **180** votanti pari allo 1%

Schede Nulle **51** votanti pari allo 0,3%.

## RISULTATI SUDDIVISI PER ZONA E QUARTIERE

ZONA-QUARTIERE	SI	NO	NULLE	TOTALE
GIUDECCA	1174	5	0	1179
SANTA CROCE - SAN POLO	3228	28	10	3266
DORSODURO	2502	17	8	2527
CANNAREGIO	3101	23	5	3129
CASTELLO	2102	26	11	2139
SAN MARCO	1135	21	8	1164
LIDO	2164	53	5	2222
TERRAFERMA	2468	7	4	2479
<b>TOTALE VOTI</b>	<b>17874</b>	<b>180</b>	<b>51</b>	<b>18105</b>

## **ANALISI SUI RISULTATI DEL VOTO AL REFERENDUM POPOLARE AUTOGESTITO DEL 18 GIUGNO CONFRONTI CON I RISULTATI DEL BALLOTTAGGIO DELLE ELEZIONI DEL COMUNE DI VENEZIA DEL 2015**

**1)** Il risultato finale del nostro Referendum Popolare Autogestito di domenica 18 giugno è stato un successo clamoroso e i dati lo dimostrano senza alcun dubbio.

**17.874 persone che con i documenti** in mano sono venute nei molti gazebi disseminati nella città e nel territorio per votare SI e far uscire le Grandi Navi dalla Laguna di Venezia **hanno realizzato (assieme a noi) un evento mai visto.**

Persone di tutte le età, in una domenica soleggiata, si sono riversate in massa nei diversi punti di voto per ribadire che vogliono che le grandi navi da crociera non entrino più in laguna e che non vengano realizzati progetti devastanti che prevedono lo scavo di milioni di metri cubi di fanghi più o meno contaminati.

Hanno/abbiamo realizzato una delle più grandi manifestazioni degli ultimi 50 anni in forma diffusa che si è ramificata per tutta la giornata nelle calli, campi, fondamenta, piazze, parchi, riappropriandosi/ci della città e del territorio; dimostrando ad un ceto politico istituzionale arrogante e sordo qual è la reale volontà di una fetta consistente e non marginale della nostra società civile.

Le reazioni scomposte e come al solito arroganti dell'attuale sindaco di Venezia Brugnaro e del suo fedele assessore Venturini e il silenzio tombale degli altri livelli istituzionali, dimostrano che la grandiosità dell'evento che abbiamo promosso e realizzato ha raggiunto l'obiettivo che ci eravamo dati.

Ci sono decine di migliaia di persone che sono disposte a difendere il territorio nel quale vivono da grandi opere inutili e devastanti.

Abbiamo sentito il solito tormentone del sindaco Brugnaro *"... I cittadini che mi hanno eletto vogliono la realizzazione del progetto che avevo nel programma elettorale..."*

Su questo facciamo chiarezza e ricordiamo i dati che Brugnaro omette di dire:

nel 2015 al ballottaggio Luigi Brugnaro è stato eletto con 54.405 voti ma gli aventi diritto al voto del Comune di Venezia erano 211.720.

**Brugnaro quindi è stato votato dal 25,70 % degli aventi diritto al voto.**

**Brugnaro quindi rappresenta un quarto della popolazione del Comune di Venezia.**

Ci domandiamo inoltre: Brugnaro è proprio sicuro che tutti i suoi elettori conoscessero davvero i suoi progetti sulla crocieristica?????

### **2) Si possono confrontare i dati delle Elezioni del Comune di Venezia con i dati del Referendum Popolare Autogestito del 18 giugno?**

Volendo si può fare questo confronto con alcune precisazioni e scremature

La macchina organizzativa istituzionale delle elezioni politiche del Comune di Venezia è fatta di 256 sezioni elettorali migliaia le persone coinvolte tra presidenti, vicepresidenti, scrutatori, rappresentanti di lista.

La Macchina organizzativa del Referendum Popolare Autogestito era fatta da 37 seggi a Venezia centro storico e Lido e altri 8 seggi in terraferma ( 1 Marghera + 5 Mestre + 1 Mira+1Chioggia)

Complessivamente i nostri seggi erano in tutto 45 con circa 200 persone che hanno lavorato per tenerli aperti tutto il giorno

La nostra presenza nel territorio quindi era parziale e non confrontabile con la ramificazione della macchina elettorale istituzionale.

### **Un confronto tra i due eventi Ballottaggio di Brugnaro del 2015 e Referendum Popolare Autogestito si può fare solo su Venezia Centro storico + Lido**

Dove avevamo coperto quasi tutta l'area della Municipalità di Venezia e del Lido

Escludendo Murano, Burano, S.Erasmo e Pellestrina dove non eravamo presenti

I seggi istituzionali sono 75 mentre quelli da noi aperti erano 37.

A Venezia centro storico + Estuario Brugnaro nel Ballottaggio ha ottenuto:

**Centro storico 11.678 voti + Estuario 7.597 voti per un totale in Laguna di 19.275 voti**

Bisogna da questi togliere i voti che ha ricevuto nelle zone dove noi non eravamo presenti :

Murano dove aveva ottenuto 1.405 voti

Burano dove aveva ottenuto 645 voti

Sant'Erasmo dove aveva 192 voti

Pellestrina dove aveva 1.063 voti

Per un totale complessivo di isole di 3.305 voti

**Quindi il dato dei voti ricevuti da Brugnaro nella zona in cui noi eravamo presenti è stato di 15.970 voti**

**Noi abbiamo ottenuto complessivamente 17.874 voti per il SI ; togliendo i 2.468 della terraferma abbiamo ottenuto nello stesso territorio di Venezia Centro storico + Lido 15.406 voti per il SI**

ci sono quindi solo 564 voti tra quelli che ottenuto Brugnaro con la macchina organizzativa istituzionale con il doppio dei seggi da noi aperti, con le diverse migliaia di euro spesi da Brugnaro per la campagna elettorale,

con i media, giornali e TV che gli hanno dato larghissimo spazio

**Noi con la nostra improvvisata campagna elettorale delle settimane precedenti al voto e con il pochissimo spazio mediatico che ci hanno dato i giornali prima del risultato storico e grandioso del 18 giugno abbiamo ottenuto un risultato che ci distanzia di soli 564 voti.**

**Nonostante e tenuto conto di queste sproporzioni il risultato che abbiamo ottenuto è strabiliante.**

**Da Il Fatto Quotidiano.it**

Venezia, in 18mila al referendum contro le grandi navi:

“Risultato inatteso, porteremo i voti alle istituzioni”

AMBIENTE & VELENI di Giuseppe Pietrobelli | 19 giugno 2017

Il 98% dei cittadini che hanno preso parte alla consultazione - simbolica, ma dal valore fortemente politico - si è espressa contro il passaggio delle navi da crociera. "Porteremo tutto a Delrio. Politica si svegli"

“Adesso mettiamo tutte le schede negli scatoloni e le portiamo al ministro **Graziano Delrio**, che da Roma pretende di decidere le sorti di Venezia. Vediamo se questa volta le istituzioni, che da cinque anni non ci danno retta, finalmente si sveglieranno”. Gongola **Luciano Mazzolin**, uno dei leader della protesta “**No Grandi Navi**”, dopo i risultati del referendum che si è tenuto domenica a Venezia centro storico, al Lido e in Terraferma. Una iniziativa dal valore politico e simbolico, sotto i gazebo, ma realizzata con grande serietà e verifica dell'identità di chi votava. I risultati sono quasi ufficiali, anche se per la validazione (verifica che non ci siano doppioni) servirà qualche giorno.

Hanno votato **18.105 persone**, per l'**80 per cento** veneziani, il resto **foresti** o turisti stranieri. L'esito appariva già scontato prima del voto, ma le proporzioni hanno stupito gli stessi organizzatori che non aspettavano più di **12mila** votanti. Contro le Grandi Navi da crociera in Laguna hanno votato **17.874** persone, pari al **98,72** per cento. A favore delle Grandi Navi e quindi contro il quesito (“Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori dalla laguna di Venezia e non vengano effettuati nuovi scavi all'interno della laguna stessa?”) si sono espresse **180 persone**, pari allo 0,99 per cento. Una piccola percentuale le schede nulle o bianche, lo 0,28 per cento.

“Non pensavamo il risultato potesse essere così straordinario – commenta Mazzolin – anche perché la gente ha fatto la coda e siamo riusciti a far votare tutti nell'arco di nove ore, dalle **9 alle 18**. Nel 2012 una petizione con raccolta di firme, che ci impegnò per tre mesi, consentì di raccogliere 12mila adesioni”. Il secondo passaggio riguarderà le istituzioni veneziane e venete. “Porteremo le centinaia di fogli contenenti le registrazioni di chi ha votato al sindaco di Venezia, al presidente del **Porto di Venezia**, alla **Regione Veneto**. Ovviamente con acclusi i risultati ufficiali del voto che non ha un valore pratico, ma ha un alto valore politico. Chissà se si sveglieranno”. Il commento di **Tommaso Cacciari**: “E' uno schiaffo anche al sindaco Luigi Brugnaro”.

A Venezia la situazione è di assoluta indifferenza e di non applicazione del decreto **Clini-Passera** che cinque anni fa vietò il passaggio delle navi di stazza lorda superiore alle **40mila tonnellate**. “Da allora nulla è cambiato – dicono i promotori del referendum – le compagnie di crociera hanno dimostrato di contare ben più dei ministri e dei loro decreti, della Città, dei suoi abitanti, della salute dei cittadini e del buon senso”. Le grandi navi da crociera continuano ad entrare dalla **Bocca del Lido**, a passare davanti a **San Marco**, a imboccare il Canale della Giudecca e a raggiungere lo scalo di **Marittima**. Attraccano in città. Una soluzione comodissima per le compagnie e per centinaia di migliaia di turisti, ma letale per Venezia. “Finora le navi si sono fermate a **96mila** tonnellate. Ma si tratta pur sempre di bestioni lunghi **300 metri**, larghi 40 metri e alti 60 metri – continua Mazzolin – In una città dove il piano regolatore vieta di costruire edifici più alti di quattro piani è come muovere avanti e indietro per i canali un palazzo di **7-8 piani**, che sposta milioni di metri cubi d'acqua, causando erosioni alle rive e alle fondamenta delle case. Inoltre, le eliche muovono i sedimenti della Laguna. Per non parlare dei fumi che inquinano l'aria”.

## 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 finì 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

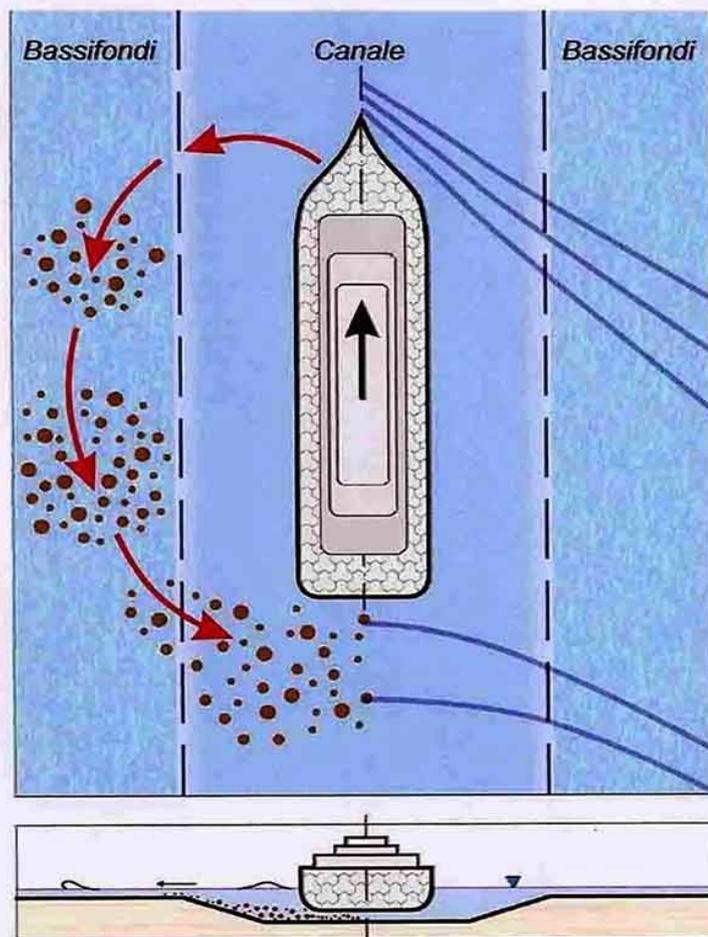


Fig. 8 – Fenomeni innescati localmente da una nave che percorre un canale navigabile all'interno della laguna. Accanto ai caratteristici treni d'onda di prua e di poppa che si spostano di conserva con la nave (in destra) e che possono anche frangere propagandosi sui bassifondi laterali nascono, come conseguenza del dislocamento di significati volumi d'acqua da parte della carena immersa, correnti locali che risospingono 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



**NAVI DA CROCIERA A PORTO MARGHERA E CANALE VITTORIO EMANUELE  
C'E' CHI DICE NO A QUESTI PROGETTI ASSURDI E DEVASTANTI !  
Di seguito trovate una selezione di alcuni articoli di questi ultimi mesi**

la Nuova Stampa e Mostra

Edizione del: 14/10/17  
Estratto da pag.: 26

## Navi a Marghera, il no della Fiom

Per i metalmeccanici «rischia di pregiudicare le attività dell'area»

La proposta dell'Autorità Portuale e del Comune di portare le grandi navi da crociera a Porto Marghera non piace per niente ai metalmeccanici della Cgil.

Le segreterie della Fiom di Venezia e del Veneto si dicono preoccupate per questa ipotesi in quanto «rischia di pregiudicare le stesse attività produttive dell'area oltre e di qualsiasi progetto di rilancio e di sviluppo innovativo». «L'inserimento di Porto Marghera e del comune di Venezia nelle Aree di crisi complessa nazionali» sostiene la Fiom «rappresenta una straordinaria opportunità per rilanciare una delle più grandi e attrezzate

aree industriali d'Europa, creare nuova e stabile occupazione, riequilibrare una economia fortemente sbilanciata sul turistico. Per queste ragioni la ventilata ipotesi del possibile trasferimento delle grandi navi a Marghera, per quanto ci riguarda non è condivisibile perché rischia, se praticata, di pregiudicare le attività produttive dell'area e l'occupazione di migliaia di lavoratori oltre che mettere la parola fine a qualsiasi progetto di rilancio e di sviluppo innovativo dell'area».

«Se da un lato è urgente affrontare e risolvere la questione delle grandi navi a Venezia» conclude la Fiom «ciò non può avvenire con scelte pregiudizievoli

delle attività e dell'occupazione esistente, né ciò può tradursi in un aumento della pressione turistica e commerciale in centro storico e in terraferma con un cambio di destinazioni d'uso delle aree oggi vincolate ad uso industriale. L'obiettivo da perseguire è il consolidamento e lo sviluppo delle attività produttive esistenti a partire da Fincantieri, dall'alluminio della Slim di Fusina (ex Alcoa), della chimica verde, delle attività aeronautiche e dell'artigianato». (g.fav.)

**CORRIERE DEL VENETO**

Edizione del: 11/10/17  
Estratto da pag.: 10

# Crociere, la battaglia su Marghera La Cgil: «Troppi interessi sulle aree»

Il nodo della riapertura di Pilkington. E Nencini lancia il treno verso Lubiana

**VENEZIA** Il 16 ottobre il forno principale verrà riaperto. Pilkington riparte, con un investimento di 20 milioni di euro, lungo il canale industriale nord, per un lungo tratto della banchina destra subito dopo la svolta dal canale Malamocco-Marghera. La stessa curva che, in un futuro forse non troppo lontano, dovrebbero fare anche le navi da crociera, secondo l'ipotesi a due step su cui sta lavorando il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino: una prima fase prevede lo scavo (o meglio l'adeguamento) del canale Vittorio Emanuele per arrivare alla Marittima attuale, una seconda la creazione di un terminal aggiuntivo in zona industriale. Ed è proprio questa ipotesi, collegata alla riapertura di Pilkington e ai grandi progetti sulla Bioraffineria di Eni, a riaprire la polemica.

A lanciare il sasso è Riccardo Colletti, segretario della Filctem-Cgil veneziana, che ha

ringraziato l'ad dell'azienda del vetro per il suo impegno, adombrando che qualcuno qui a Venezia remasse contro la riapertura. «Gli interessi sui terreni a Porto Marghera e la questione delle bonifiche hanno da sempre giocato un ruolo negativo, mentre a San Salvo (altra sede di Pilkington, ndr) l'attività industriale e l'occupazione sono stati obiettivi prioritari delle istituzioni locali», afferma Colletti. «La questione grandi navi sta giocando un ruolo negativo su tutti gli elementi di novità che la prima zona industriale sta portando - prosegue - Pilkington e Bioraffineria non possono e non devono essere messe all'angolo per altri interessi».

Dal Porto nessuna replica, ma negli studi fatti su Marghera si è tenuto conto della presenza di Pilkington e non c'è stata alcuna controindicazione. Ma anche Massimo Meneghetti, segretario della Femca-Cisl, pur non citando le grandi navi, interpreta il ritorno di Pilkington come un

segnale per tutti. «A Marghera, si può e si deve ancora investire nell'industria e nel manifatturiero», dice. I lavori sulle vie alternative per le grandi navi però vanno avanti e ieri un «big» del settore come Luigi Merlo, ex consigliere del ministro Graziano Delrio che poi è passato ai rapporti istituzionali di Msc, ha ribadito la massima apertura da parte delle compagnie. «A Venezia è possibile trovare una soluzione - ha detto Merlo - Tutte le compagnie si stanno sforzando in tal senso, noi siamo disponibili a toglierle dal canale della Giudecca, ma le decisioni vanno prese su dati oggettivi, non sull'onda di reazioni emotive». Clia, l'associazione di categoria, ha già «sposato» ufficialmente il Vittorio Emanuele.

Musolino ha inviato al ministero gli studi dei suoi uffici in questi mesi. In attesa del Comitato, il presidente si sta concentrando sul vero core business portuale, il traffico commerciale. Proprio in questo sen-

so va il suo appello a tutti i porti dell'Alto Adriatico, sia italiani (Trieste e Ravenna) che slavi (Capodistria e Fiume) a rafforzare l'alleanza dell'associazione Napa. Ieri sul *Sole-24 Ore* i suoi colleghi italiani hanno dato la loro disponibilità a fare squadra per fare concorrenza ai porti del Nord e il presidente del porto di Ravenna Daniele Rossi ha annunciato il rientro dell'ente proprio nel Napa. Ieri tra l'altro il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Riccardo Nencini ha incontrato il ministro sloveno Peter Gasparsic per parlare dei rapporti tra i due Stati e ha annunciato che i tecnici del ministero stanno lavorando allo studio di fattibilità del collegamento ferroviario Venezia-Lubiana, ritenuto determinante per gli scambi economici, culturale e turistico.

**Alberto Zorzi**

## «Niente navi a Marghera» Lavoratori Cisl pronti al blocco

**N**on vogliono le grandi navi a Marghera. «Perché non dare le dovute garanzie a chi a Porto Marghera ci lavora e grazie a questo lavoro mantiene figli e famiglia?», aggiungono. Sono Rsu e Saf aderenti alla Femca Cisl di aziende come Versalis, Eni, Pilkington, Petroven, Decal, Saipem, Arkema, Solvay, Spm, Sifagest, San Marco Petroli, Riva & Mariani Group, Isolfin Romagnola e Termisol Termica. «Insieme ad altri colleghi rappresentiamo circa 3500 lavoratori, siamo stupefatti per la superficialità con cui si affronta, da parte di qualcuno, il tema delle grandi navi a Venezia, continuando a sostenere l'opportunità di portare le grandi navi da crociera dentro il sito

industriale e davanti alle grandi imprese. E noi? Siamo fantasmi?», scrivono in una lettera. La presa di posizione arriva nei giorni in cui si sta definendo l'alternativa al passaggio delle grandi navi a San Marco, sempre più indirizzata verso una doppia soluzione composta dalla Marittima (con lo scavo del canale Vittorio Emanuele) e Marghera. «Ma siamo determinati a difendere le nostre imprese e il nostro posto di lavoro; infatti siamo pronti a fare la nostra parte andando sotto casa di questi signori a manifestare il nostro dissenso verso scelte che giudichiamo scellerate», dicono i rappresentanti della Cisl.

Intanto il presidente dell'Autorità di sistema

portuale di Venezia Pino Musolino Musolino ha inviato ai colleghi dei porti di Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia) appartenenti al Napa (l'associazione dei porti dell'Alto Adriatico) invitandoli a un confronto con l'obiettivo di essere più forti in Europa. «Nuove sfide ci si pongono davanti e ci sono nuove opportunità da cogliere per l'intera area del nord Adriatico — ha scritto — Sono consapevole che negli ultimi anni la gestione del Napa non è stata un compito facile, le contrapposizioni tra gli scali non hanno aiutato la creazione di un percorso comune per una crescita sostenibile e a lungo termine». Con la lettera Musolino ha voluto

sottolineare il suo impegno per cambiare l'approccio. L'obiettivo, sottolinea il presidente del Porto di Venezia «è di incardinare una nuova pietra miliare per l'associazione, affinché possiamo tutti guardare avanti verso nuovi ambiziosi obiettivi».

### **Gli scali dell'Adriatico**

Musolino scrive ai presidenti dei porti del Napa: lavoriamo insieme, oltre le rivalità

GRANDI NAVI » LA ALTERNATIVE A SAN MARCO

# «Crociere a Marghera, traffici a rischio»

Lucchi (Ente Zona) avverte: l'entrata di mille navi in più da Malamocco potrebbe penalizzare il traffico commerciale

**»** Gli imprenditori non mettono ostacoli alla realizzazione di una nuova Stazione Marittima ma non vogliono interferenze con le attività con le attività produttive

di Gianni Favarato

Industriali e operatori portuali mettono le mani avanti sul progetto di spostare l'entrata delle navi da crociera dalla bocca di porto del Lido a quella di Malamocco - con la possibilità di utilizzare la nuova conca di navigazione costruita in modo da aggirare le barriere del Mose in caso di acqua alta - per percorrere il canale dei Petroli fino alla nuova stazione Marittima che dovrebbe essere realizzata lungo le banchine di Porto Marghera.

Ipotesi, quest'ultima, tornata in auge dopo la proroga al 2019 concessa dall'Unesco alla soluzione del problema delle grandi navi da crociera. Il ministro Del Rio, infatti, ha tirato il freno su progetto di scavo del canale Vittorio Emanuele fino all'attuale stazione marittima di Santa Marta che però è ancora sostenuto dal sindaco [Luigi Brugnaro](#) e dal presidente dell'Autorità Portuale, Pino Musolino.

L'ingegner Sergio Lucchi - riconfermato venerdì scorso alla presidenza dell'Ente Zona Industriale di Porto Marghera, che raggruppa gran parte delle aziende insediate nel polo industriale e logistico - nel suo intervento d'apertura dell'assemblea annuale dei soci ha detto chiaro e tondo che qualsiasi ipotesi di "dirottare" l'entrata delle oltre mille navi da crociera dalla bocca di porto di Malamocco ri-

schia di compromettere i traffici commerciali e industriali che percorrono il canale dei Petroli per raggiungere i terminal di Porto Marghera. Gli industriali non pongono alcuna pregiudiziale per quanto riguarda la futura collocazione del porto passeggeri per le navi al di sopra delle 40.000 tonnellate di stazza, ma puntano il dito su «alcune criticità per quanto riguarda gli aspetti gestionali del traffico portuale» e ribadiscono che per loro «il mantenimento del ruolo centrale della Marittima rappresenta ancora oggi uno dei maggiori punti di forza di Venezia».

«L'aumento di oltre mille navi passeggeri attraverso l'ingresso in laguna da Malamocco», ha sottolineato Lucchi, «potrebbe comportare una penalizzazione del traffico navale commerciale con conseguenti danni economici per le industrie. L'Autorità portuale deve quindi individuare la collocazione del nuovo porto Passeggeri in maniera da interferire il meno possibile con le industrie esistenti e con gli accessi marittimi ai canali industriali». «Il possibile percorso che le navi passeggeri andranno a compiere per raggiungere il nuovo porto» non potrà quindi prescindere dal fatto che «in prossimità dei canali industriali sono insediati stabilimenti a rischio di incidente rilevante e che pertanto eventuali eventi incidentali, durante il transito delle navi, deve essere adeguatamente studiato e valutato». Sulla scorta dei dati sugli accessi delle navi in laguna attraverso la bocca di Malamocco e la costruzione di una nuova Stazione marittima a Marghera, Sergio Lucchi ha precisato che il porto commerciale di Venezia «deve poter operare nell'arco delle 24 ore (anche per merci pericolose) al

fine di garantire il transito per tutte le navi; ciò non deve tuttavia comportare un aggravio di costi in quanto questo rischierebbe di penalizzare pesantemente il traffico merci».

Lo scalo portuale veneziano, secondo l'Ente Zona, deve «individuare la collocazione del nuovo porto Passeggeri in maniera da interferire il meno possibile con le industrie esistenti e con gli accessi marittimi ai canali industriali. Diversi canali soffrono di limitazioni di pescaggio dovute al mancato completamento dei lavori di escavo (in particolare sul canale Ovest) tali da rischiare di vanificare gli investimenti industriali compiuti in alcuni stabilimenti». Il presidente dell'Ente Zona ha quindi ricordato che «numeroso aziende industriali hanno completato importanti investimenti sui propri impianti che necessitano di una adeguata accessibilità nautica; è necessario che l'Autorità di Sistema Portuale, nel proprio Piano Operativo Triennale, pianifichi in maniera adeguata le operazioni di escavo al fine di ripristinare in tutto il porto i valori delle quote di progetto». «La collocazione del nuovo porto passeggeri a Marghera, secondo il presidente dell'Ente Zona «non deve penalizzare le aziende industriali limitrofe». Il timore espresso da Lucchi è che «la realizzazione di nuove strutture dedicate alla crocieristica potrebbe rendere "fastidiose" le attività industriali in termini di rumori, traffico di camion, emissioni in atmosfera (autorizzate) e di rischio connesso ad incidenti rilevanti». «Dal nostro punto di vista», ha concluso, «si deve tener conto che le industrie sono preesistenti e che devono essere salvaguardati i loro diritti».

**PORTO MARGHERA** Duro intervento della Femca area chimica  
«Impossibile la convivenza con le attività industriali»

# Grandi navi, la Cisl attacca il sindaco: «Una folle idea»

Giacinta Gimma

MARGHERA

Grandi navi a Porto Marghera? Una "folle idea" contro cui opporsi pubblicamente per evitare che vadano perduti anche i 5mila posti di lavoro nella zona industriale. A scagliarsi contro la prospettiva di realizzazione della marittima a Marghera, è la struttura interaziendale Femca Cisl dell'area chimica. Struttura che, si legge in una nota, «ha accolto con estremo stupore e perplessità le dichiarazioni del sindaco di Venezia, che prefigurano decisioni già prese dal presidente dell'Autorità portuale e dal Ministro delle infrastrutture Graziano Delrio in merito al futuro della marittima e sulla destinazione a Porto Marghera delle grandi navi da crociera che oggi transitano sul bacino di S. Marco». La Cisl guarda con preoccupazione allo scena-

rio emerso, nei giorni scorsi, nel convegno "Invest in Venis", organizzato da Camera di Commercio, Regione Veneto, Veneto Promozione e Confindustria. Scenario che delineerebbe la realizzazione, in attesa dello scavo del canale Vittorio Emanuele che "traghetterebbe" le navi al Tronchetto, di «un primo terminal crocieristico a Marghera per navi con stazza superiore alle 96mila tonnellate entro il 2019, di due attracchi nel canale Nord delle banchine adiacenti a Fincantieri e, entro il 2021, di un terzo attracco nella banchina del canale Brentelle».

«Tutto questo - ribadisce Massimo Meneghetti, segretario provinciale Femca Cisl - metterebbe in discussione la permanenza dell'industria a Porto Marghera in quanto la convivenza tra navi da crociera e imprese industriali non si sposa con i piani di sicurezza delle realtà chimiche presenti oggi a Marghera. La politica che sostiene che il turismo può convivere con le fabbriche chimiche e petrolifere

mente sapendo di farlo, per agevolare gli interessi di qualcuno, agevolando lo sviluppo di altre attività come i distretti sportivi e le banchine per yacht, che nulla hanno a che fare con l'occupazione e lo sviluppo sostenibile di un'area con un valore storico inestimabile. Senza dimenticare che Venezia sta già soffocando per il troppo turismo e che l'Unesco ha chiesto di limitare il numero di turisti che quotidianamente invadono la città lagunare».

Di qui, l'appello della Cisl ad impedire, almeno in omaggio ai 100 anni di "vita" della zona industriale, la prospettiva turistica per Porto Marghera, «tenendo fede agli impegni presi con l'ultimo accordo di programma che prevedeva uno sviluppo industriale sostenibile e green».

© riproduzione riservata



**PROBLEMA APERTO** Una delle "grandi navi" in transito in laouana

**MESSAGGIO A BRUGNARO**  
Contestate le recenti  
dichiarazioni sui progetti



Massimo Meneghetti segretario provinciale della Femca Cisl



# Grandi navi, un siluro al Vittorio Emanuele da due illustri docenti

Tattara (Ca' Foscari) e Fabbri (Iuav) bocchiano il progetto  
«Prevede troppi scavi, porterà al disastro in laguna»

«Il nuovo progetto del canale Vittorio Emanuele si annuncia gravido dei medesimi effetti distruttivi del progetto Contorta, accentuandone la pericolosità». Una bocciatura secca, sul piano tecnico. Viene da due docenti delle Università veneziane, Giuseppe Tattara (Economia, Ca' Foscari) e Gianni Fabbri (Iuav), che hanno inviato al sindaco, al Porto e al governo una dura nota che stronca il progetto allo studio dell'Autorità portuale. Su cui è stata annunciata «ampia convergenza» tra il Comune e il ministero delle Infrastrutture.

Lo studio tecnico dei due docenti si basa sui calcoli proposti in sede di presentazione del progetto Contorta-Sant'Angelo, il primo presentato dal Porto, poi bocciato dalla commissione Via. «Per navi di oltre 300 metri di lunghezza e 35-45 di larghezza», scrivono i due professori, «il canale per tutta la sua lunghezza, circa 20 chilometri, dovrebbe avere una sezione di 100 metri di cunetta, 160 complessivi, con 10,50 metri di profondità. Dunque lunghi tratti del canale dei Petroli dovrebbero essere rettificati, allargati o addirittura raddoppiati. L'attuale canale Vittorio Emanuele dovrebbe passare dai 20-30 metri di larghezza e 5-6 di profondità a cento metri, 10 e mezzo di profondità. Non proprio una "ripulitura" del vecchio canale. Si dovrebbe poi scavare un "bacino di evoluzione" con diametro di almeno 500 metri e anche qui profondità di 10 metri e mezzo».

Secondo punto critico, lo spostamento d'acqua. Come

per il Contorta, il passaggio di navi di quelle dimensioni nel canale interno della laguna provocherebbe «lo spostamento di grandi masse di fluido, dovuto all'elevato volume di carena». Parole contenute nella Valutazione di impatto ambientale del Contorta. «Dunque per evitare che questi effetti idrodinamici distruggano la laguna», continuano Tattara e Fabbri, «il canale dovrebbe essere arginato con pietre e strutture fisse». Stessa sorte toccherebbe al canale dei Petroli, che ha causato negli ultimi decenni una vera «catastrofe ambientale» in laguna. E anche al Vittorio Emanuele, che andrebbe arginato per 4 chilometri. «In questo modo, concludono i due professori, la laguna sarebbe divisa in due, ma quel che è peggio le due bocche di porto di Lido e Malamocco per la prima volta nella storia entrerebbero in comunicazione diretta tra loro. Correnti e maree si incontrerebbero e si scontrerebbero nel cuore della città». Dunque, «una bocciatura sul piano tecnico e non politico». Per le tante criticità a cui si sommano anche gli inquinamenti di fumi e onde radar, emissioni delle navi per i circa 23 chilometri di percorrenza all'interno della laguna. I costi del carburante e dei rimorchiatori, i tempi di attesa. «Dopo cinque anni dal decreto Clini-Passera assistiamo a un accordo tra Comune governo e Porto», concludono i due, «ma le criticità sono tante. E si rischiano tempi lunghissimi».

Alberto Vitucci



Una nave da crociera vista dal ponte di un'altra grande nave

## Grandi navi, irrealistica la scelta del Canale Vittorio

di ANDREINA ZITELLI \*

**N**on sono le Compagnie delle grandi navi a dettare l'agenda del governo e dello Stato italiano in materia di salvaguardia della laguna di Venezia. L'ipotesi del percorso Bocca di Malamocco-canale Vittorio Emanuele è irrealistica, non ha il livello di "progetto" e quando venisse sviluppato, cadrebbe alle prime stime numeriche delle reali necessità progettuali e dei requisiti di sicurezza, e non supererebbe mai la Procedura di "Via".

Anche a un occhio poco esperto, lo scavo e la sicurezza dell'intero percorso Canale di Malamocco-Marghera Canale Vittorio Emanuele ha un impatto complessivo di gran lunga superiore a quello del canale Contorta.

Esiste poi, sulla sicurezza della navigazione sino a raggiungere il Vittorio Emanuele e sul passaggio per aree ad alto rischio industriale, una serie di pronunciamenti ufficiali della Capitaneria di Porto che non possono essere ignorati e superati da valutazioni di organi diversi privi di autorità in materia di sicurezza.

L'unico obiettivo delle Compagnie appare quindi quello di produrre un allungo sull'applicazione del divieto posto dal decreto Clini-Passera sulla percorrenza della rotta Lido-Marittima per San Marco e Canale della Giudecca, a dispetto della tutela che sappiamo il ministro dei Beni culturali, Franceschini, intende esercitare qualora non si addivenga a una realistica e positiva soluzione alternativa.

Quanto al Comitato dei mini-

stri per Venezia, questo non potrà che essere rispettoso delle risultanze delle procedure stabilite con l'Atto di indirizzo del 8 agosto 2014, procedure da esso stesso emanate.

Di fronte alla bocciatura del Contorta e al provvedimento di compatibilità ambientale positivo del progetto alla Bocca di Lido, il presidente del Consiglio e i ministri non potranno che prendere atto degli esiti delle "Via" espletate e dare seguito alle procedure previste dalla normativa: trasmettere il progetto approvato dalla "Via" al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, e stabilire, tramite l'Autorità portuale, i limiti di deroga al Clini-Passera per il transitorio.

Poi, per una prospettiva di più lunga e complessa visione, una soluzione in area Marghera po-

trebbe essere studiata, una volta risolti i problemi della presenza delle industrie ad alto rischio, della commistione dei traffici commerciali e del completamento delle bonifiche che sono viepiù impegnative e costose a seconda della destinazione d'uso dei suoli.

\* Esperta procedure di valutazione dei progetti

la Nuova Venezia

22 ottobre 2017

 L'INTERVENTO / 2

di ANDREINA ZITELLI \*

### Le grandi navi a Marghera sono incompatibili

**L**a dichiarazione di Luigi Merlo che le Compagnie "sono disponibili" a togliere le navi dal bacino di San Marco, vuole presentarsi come una concessione allo Stato italiano. È una dichiarazione rivelatrice della posizione di forza che le compagnie pensano di avere nei confronti del Governo e che di certo hanno nei confronti del ministro delle Infrastrutture e dei suoi uffici. Ma le compagnie si sbagliano a insistere, perché nessuna soluzione di quelle che continuano a cercare dentro la laguna è realmente percorribile. Alla luce di un vero progetto,

sviluppato secondo le norme vigenti a livello di progetto definitivo, con tracciati, numeri e dimensioni, interferenze fisiche, e logistiche, garanzia di sicurezza della navigazione, commistione di traffici, persistenza di attività industriali in aree ad alto rischio di incidente rilevante, con l'obiettivo prioritario di salvaguardia della laguna, tutta Zps, le ipotesi dal canale Vittorio Emanuele a un qualunque sito di Marghera sono chiaramente ambientalmente incompatibili.

Leggo quelle di Merlo come una forzatura e un'alterazione delle posizioni in gioco: c'è poco

da concedere, queste navi sono incompatibili con il bene storico e ambientale di Venezia.

\* Esperta di valutazioni impatto ambientale

CROCIERE A MARGHERA

# I No Grandi Navi consegneranno un dossier

Gli esponenti del comitato pronti al faccia a faccia: «Elencheremo tutte le criticità»

Il Comitato No Grandi Navi vuole incontrare domani a Marghera il Presidente del Consiglio e dallo staff di Gentiloni - annuncia lo stesso Comitato - è arrivato il via libera al (breve) faccia a faccia. Giusto il tempo di consegnare al capo dell'esecutivo un dossier con le 18 mila adesioni al referendum popolare di metà giugno sulle grandi navi fuori dalla laguna e sui nodi della crocieristica.

«Elencheremo tutte le criticità che rendono impraticabile le ipotesi progettuali di attracchi sia a Marghera che alla Marittima via canale Vittorio Emanuele»

le», spiegano dal Comitato, «Verranno fatte presenti le inadempienze del ministro Delrio che, in contrasto con il decreto Clini-Passera e a distanza di 5 anni dalle procedure di selezione adottate, non ha garantito la sicurezza dei traffici e la tutela della laguna».

Al premier, i No Grandi Navi chiederanno «di esercitare il proprio ruolo, cioè di presiedere il Comitato del 7 novembre: ciò a garanzia di superiore vigilanza e terzietà nella gestione delle scelte, dopo anche la negativa e deleteria esperienza del Mose».

Secondo il Comitato, «Delrio, con le scelte proposte dai suoi uffici a favore di Marghera e dello scavo del Vittorio Emanuele, è

portatore di interessi di parte e non può garantire indipendenza e pari dignità degli altri ministri coinvolti». I No Grandi Navi chiedono inoltre «che sia dato seguito alle risultanze delle procedure attivate con l'atto di indirizzo del Comitato dell'agosto 2014 con l'avanzamento dell'unico progetto approvato con provvedimento di compatibilità ambientale positiva del ministro dell'Ambiente e che preveda un nuovo terminal crocieristico alla bocca di Lido». (ru.b.)



Una manifestazione dei No navi

IL GAZZETTINO  
VENEZIA MESTRE

23 ottobre 2017

## Comitato No grandi navi

### Appello a Gentiloni: «Presieda il Comitato»

Una delegazione del comitato No Grandi Navi verrà ricevuta dal Presidente del Consiglio Paolo Gentiloni domattina, nel corso della sua visita a Porto Marghera. A lui sarà consegnato un dossier con le 18 mila firme del referendum per estromettere le grandi navi da crociera dalla laguna. Verranno inoltre elencate tutte le criticità che rendono - a parere dei No grandi navi - impraticabile le ipotesi

progettuali di attracchi sia a Marghera che alla Marittima. «Chiederemo a Gentiloni di presiedere il Comitato del 7 novembre - dicono i portavoce - a garanzia di superiore vigilanza e di terzietà nella gestione delle scelte. Il Ministro delle Infrastrutture Delrio, con le scelte proposte dai suoi uffici a favore di Marghera e dello

scavo del canale V. Emanuele, è portatore di interessi di parte e non può garantire indipendenza e pari dignità degli altri ministri».