

*Presidente del consiglio dei Ministri Paolo Gentiloni*  
*Ufficio di segreteria del Consiglio dei Ministri*  
*Ministero Infrastrutture e Trasporti - c.a. Ministro Graziano Delrio*  
*Ministero Ambiente - c.a. Ministro Gian Luca Galletti*  
*Ministero Beni Culturali - c.a. Ministro Dario Franceschini*  
*c.a. Sottosegretario Ilaria Borletti Buitoni*  
*Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO*  
*UNESCO Venezia*  
*Ufficio Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"*  
*Regione Veneto - Al Presidente*  
*Città Metropolitana di Venezia - Al Presidente*  
*Comune di Venezia - al Sindaco*  
*Comune di Mira - al Sindaco*  
*Municipalità di Venezia - al Presidente*  
*Municipalità del Lido - al Presidente*  
*Autorità Portuale Venezia - al Presidente*  
*Capitaneria di Porto di Venezia - al Comandante*  
*Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto - al Presidente*  
*Corte dei Conti Venezia*

## **AmbienteVenezia Notizie – in attesa del Comitato del 7 novembre**

In attesa del "Comitato del 7 novembre" continuiamo con la nostra campagna di informazione contro i progetti assurdi e devastanti che vengono riproposti da diversi mesi in maniera arrogante da diversi componenti del Governo, da Autorità portuale, dal Comune di Venezia e spalleggiati dalla Regione Veneto;

Dopo aver consegnato al Presidente del Consiglio dei Ministri l'ultimo documento che conteneva le nostre ragioni e le nostre richieste,

Continuiamo a riproporre documenti e pareri che avevano già bocciato o messo in evidenza le problematiche dei progetti Crociere a Porto Marghera e Canale Vittorio Emanuele.....

**pareri e problematiche che valgono per tutti i progetti che prevedono di far entrare in Laguna le navi da crociera dalla Bocca di Porto di Malamocco e di farle transitare nel canale dei Petroli**

il 31 ottobre abbiamo pubblicato i documenti :

- "Perché no alle navi a Marghera" da Newsletter 8/2012 dell'Autorità Portuale di Venezia
- Verbale Conferenza dei Servizi tenuta il 12 Febbraio 2015 presso Sede Autorità Portuale di Venezia per esprimere parere sul progetto "Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera"

## **Oggi vi proponiamo la lettura di punti estratti da due documenti:**

- **Da Delibera Autorità Portuale di Venezia del 26.09.2013 n.11 la Parte relativa al Parere dell'Autorità Portuale di Venezia sul progetto che prevede il trasferimento della crocieristica nel porto Industriale-Commerciale di Marghera.**
- **Da Parere n° 1735 del 06/03/2015 della Commissione Tecnica VIA del Ministero Ambiente relativa al progetto Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera di Ecuba srl**

**Da Delibera Autorità Portuale di Venezia del 26.09.2013 n.11 la parte relativa al Parere dell’Autorità Portuale di Venezia sul progetto che prevede il trasferimento della crocieristica nel porto Industriale-Commerciale di Marghera.**

**ARTICOLO 2 secondo punto:** sull’ipotesi di ubicare in prima zona industriale con accosti lungo il canale Nord e il canale Brentella (area da tempo abbandonata ai fini portuali ad esclusione dello stabilimento Pilkington), **il Comitato Portuale prende atto del parere negativo dell’Autorità Marittima circa la sicurezza della navigazione, della carenza di safety e della congestione di traffico lungo il canale Malamocco Marghera, nonché l’impossibilità di realizzare una stazione Marittima che garantisca le stesse facilities di quella attuale.** Infatti, non potendo garantire più di due accosti (comunque per navi di medie dimensioni), tale soluzione non consentirebbe comunque di sostituire la Marittima che continuerebbe ad accogliere le navi più grandi.

**Ad ogni buon conto l’impraticabilità della soluzione proposta è connessa altresì a ragioni di natura fisica (quali insufficiente larghezza del canale Nord, limitate dimensioni del bacino di evoluzione n°1), nonché a ragioni di sicurezza (vicinanza ad impianti industriali e depositi costieri) ed a ragioni di interferenza negativa con il traffico merci derivante da un uso promiscuo passeggeri e merci del canale Malamocco-Marghera.**

**Le condizioni di esercizio del canale infatti (senso unico alternato percorribile non più di sei volte al giorno, tre in entrate e tre in uscita) produrrebbero, qualora si decidesse una finestra in entrata ed una finestra in uscita al traffico passeggeri, una riduzione di almeno il 33% dell’operatività del porto commerciale, già oggi operante in condizioni limite di accessibilità.**

**Da Parere n° 1735 del 06/03/2015 della Commissione Tecnica VIA del Ministero Ambiente relativa al progetto Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera - Ecuba srl**

## **2. Aspetti Progettuali**

Punto 2.4 di pag 20 : Nello specifico, l’ipotesi nel Progetto di utilizzazione del Canale Industriale Nord e del canale Brentella per realizzazione della nuova Stazione Marittima a Porto Marghera non sembra sostenibile dal punto di vista della sicurezza della navigazione in quanto, pur allargando tali canali, gli spazi di manovra delle navi risulterebbero notevolmente ridotti, con notevoli rischi in caso di manovre di emergenza.

Va considerato inoltre che, la nuova stazione marittima risulterebbe praticamente a ridosso dell’Isola dei Petroli dove vengono normalmente immagazzinati ingenti quantitativi di sostanze infiammabili i cui eventuali prodotti di combustione risultano essere tossici e nocivi, il che comporterebbe notevoli rischi per passeggeri e gli operatori in caso di situazioni incidentali.

Punto 2.8 di pag 21 : “.....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.

### **3.2 Ambiente idrico lagunare e marino**

Punto 3.2.1 di pag 22 e 23: Il transito delle navi da crociera, sia nel Canale dei Petroli che nell'eventuale Canale di By-Pass non è ambientalmente sostenibile in quanto, la notevole depressione idraulica generata dal passaggio di tale tipologia di imbarcazioni (e non tanto delle onde superficiali) comporta una potenziale erosione dei sedimenti della laguna, determinando così effetti negativi apprezzabili al relativo equilibrio idrodinamico e, in definitiva, alla naturale morfologia già di per se notevolmente compromessa

Punto 3.2.5 di pag 24 : Il Progetto ..... potrebbe influenzare la classificazione del suddetto Corpo Idrico Lagunare, direttamente interessato dallo scavo del nuovo canale, e più in generale anche di tutti quelli interessati dal transito delle grandi navi da crociera (effetto dislocamento sui bassi fondali limitrofi e sulle morfologie in fregio al canale Malamocco-Marghera), con la conseguenza che il raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità previsti per la laguna in base alla Direttiva 200/60/CE (in termini chimici ed ecologici), risulterebbero notevolmente critici. ....

### **3.3 Atmosfera**

Punto 3.3.1 di pag 24 e 25 : L'ipotesi di realizzare la stazione marittima a Porto Marghera, non sembra ambientalmente sostenibile in quanto già nella "fase 0"(fase transitoria iniziale), che prevede l'ormeggio di 1 o 2 navi da crociera nella banchina dell'Isola dei Petroli (Canale Vittorio Emanuele III), si avrebbe un notevole incremento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'esigenza di mantenere i motori ausiliari in esercizio per mantenere l'energia elettrica necessaria ai servizi delle navi stesse. In tal senso, si consideri che in media ogni grande nave da crociera ormeggiata necessita dai 10 ai 15 MWe di potenza e che quindi, nei momenti in cui risultassero contemporaneamente ormeggiate due navi, si avrebbe un'emissione totale di PM10 e PM2,5 dai relativi camini corrispondente a quella di una centrale termo-elettrica a gasolio da 20-30 MWe che si andrebbe ad aggiungere al già di per sé notevolmente critico inquinamento atmosferico dell'area di Porto Marghera.

Punto 3.3.2 di pag 25 : L'obbiettivo delle navi a "Motori spenti" è pertanto da ritenersi obbligato e necessario proprio in quanto contribuisce alla drastica riduzione delle emissioni di tonnellate di Anidride Carbonica che una nave da crociera, con invece i motori accesi per ore, da sempre immette in atmosfera. Il sistema "cold ironing" è un impianto per l'elettrificazione delle banchine e di alimentazione delle navi direttamente dalla rete elettrica a terra. Tale sistema innovativo, che dovrà comunque essere documentato da un Progetto che preveda il sistema delle infrastrutture necessarie a terra, è auspicabile sia inaugurato anche nel Veneziano e in questo Progetto di Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera. E' consigliabile pertanto l'avvio prima possibile di un accordo preliminare, con le Compagnie di Navigazione proprio per un loro impegno preventivo nell'approntare tutte le conseguenti dotazioni sulle Navi in seguito all'installazione del suddetto sistema. Il sistema "cold ironing" è studiato ulteriormente anche in cogenerazione, ipotesi da valutare se migliorativa. E' opportuna un'analisi post-opera su modelli matematici che registri le sorgenti di emissioni calcolate nelle ipotizzate giornate di "picco", e cioè con tutte le previste NaviHomeport ormeggiate, l'inventario e stima di queste emissioni in atmosfera dovrà essere definito in coordinamento con ARPAV attraverso la metodologia EMEP-CORINAIR e le analisi risultanti sui valori di concentrazione rilevati dovranno essere opportunamente certificate.

### **3.5 Salute Pubblica**

Punto 3.5.1 di pag 27 e 28: Nello SIA dovrà essere inserito il capitolo specifico relativo alla Componente Salute Pubblica ..... perché anche se a bassa densità, risultano comunque presenti aree residenziali che debbono essere tenute in considerazione .....

Il Comitato NOGrandiNavi - Laguna Bene Comune continuerà a contrastare tutte le soluzioni interne alla Laguna di Venezia con iniziative e mobilitazioni!

Ma per far questo abbiamo bisogno del vostro aiuto!

**Sostieni anche tu le nostre lotte e le nostre iniziative !!!**

Il comitato NOGrandi Navi – Laguna Bene Comune non ha ovviamente fini di lucro.

Tutto quanto ricaviamo dalle vendite di magliette, cappellini e altri gadget, oppure dalle donazioni delle attiviste e attivisti viene investito in iniziative in difesa della Laguna e della nostra città.

## **Puoi mandarci tuo contributo**

tramite PayPal a questo link: <http://paypal.me/NoGrandiNavi>

oppure puoi fare un bonifico sul seguente conto corrente:

IT74C0501812101000000160895    ABI 05018    BIC CCRTIT2T84A

BANCA POPOLARE ETICA

Specificando nella causale: “per comitato No Grandi Navi”