

*All'attenzione del
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 TERZA PARTE

Facendo seguito alle e-mail del 31 ottobre e 01 novembre 2017 con allegati documenti ;
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

Oggi vi proponiamo la lettura di quanto scriveva l'Autorità Portuale di Venezia nei documenti presentati a settembre del 2014 alla Commissione Tecnica VIA del Ministero Ambiente dove si parlava dei possibili progetti alternativi – Canale Vittorio Emanuele III :

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.

da 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	Bacino 3, canale Tresse e Vittorio Emanuele III
VOLUME TOTALE mc	3.600.000	
Di cui		
mc Classe A	0
mc Classe B	2.000.000
mc Classe C	1.550.000
mc Classe>C	50.000

Commento dell'associazione Ambiente Venezia e Comitato NOGrandiNavi Sui Volumi di scavo per realizzare il progetto Vittorio Emanuele III

Le valutazioni che avete potuto leggere sopra sono state 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 fatte recentemente dal nuovo Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, dal Sindaco Brugnarò, e a giorni alterni dal Ministro Delrio (che sponsorizza anche la soluzione Porto Crocieristico a Porto Marghera), e che considerano e dichiarano che : ...”... il progetto Vittorio Emanuele è 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. In questi anni di abbandono si è parzialmente interrato, la cunetta di navigazione si è ridotta forse a non più di 30 metri di larghezza e in alcune parti ci sono profondità intorno ai 6-7 metri.

Le dimensioni di progetto di un canale che permetta il passaggio in sicurezza delle navi da crociera medio-grandi deve essere profondo 11 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 avendo ancora visto il progetto che ad oggi è ancora secretato (pur avendo fatto richiesta formale di accesso agli atti ci è stato negato), 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 nel canale 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 esperti stimano un volume complessivo intorno ai 7 milioni di metri cubi

Sulla qualità dei fanghi e sul loro grado di contaminazione e classificazione in base al protocollo del 1993 siamo convinti che la situazione sia peggiore rispetto a quella prevista da APV nella tabella 6.8 nella Valutazione d'Incidenza Ambientale del settembre 2014

===== 0000 =====

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”