

*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 – in attesa del Comitato del 7 novembre QUARTA PARTE

su Canali di Porto Marghera e rischio per navi e crocieristi

Facendo seguito alle e-mail del 31 ottobre, 01 e 02 novembre 2017 con relativi allegati ;
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 alcuni pareri e documenti relativi al rischio al quale sarebbero soggette navi e crocieristi se dovessero transitare nel canale Malamocco- Marghera (canale dei Petroli) e Canale Vittorio Emanuele e/o se dovessero fermarsi in un ipotetico nuovo porto crocieristico a Porto Marghera

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 di 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.11656 del 22/07/2013 con cui la Capitaneria di Porto esprime parere negativo rispetto alla realizzazione di un eventuale terminal crociere nell'area ex 1a zona industriale fronte canale Brentella sponda nord, in ragione della carenza della sicurezza e dell'interferenza tra traffico commerciale industriale e l'ipotizzato crocieristico, nonché della prevedibile congestione nel canale Malamocco- Marghera

Passaggio riportato più volte in articoli del Corriere del Veneto - 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" ... "In particolare l'autorità marittima aveva messo in luce i rischi di passare a fianco degli ex serbatoi di Eni, che costeggiano proprio il tracciato del Vittorio Emanuele".

12 febbraio 2015 nell'Ambito della **Conferenza dei Servizi** per esprimere parere di idoneità tecnico funzionale portuale al Progetto "Nuovo Porto passeggeri a Porto Marghera" **l'ammiraglio Piattelli per conto della Capitaneria di Porto** ribadisce che "sulla base della documentazione a suo tempo presentata alla Capitaneria di Porto e di quella giacente attualmente presso il Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Marittima ribadisce quanto esposto in sede di valutazione comparativa, effettuata con l'Autorità Portuale e con il Provveditorato alle Opere Pubbliche nel 2014, e del quale esito già riferito al competente Ministero dei Trasporti. Si rileva che la sicurezza per la fase 0 del progetto è inaccettabile. L'eventuale realizzazione futura di un polo turistico passeggeri su Marghera dovrebbe essere valutata sulla base di un progetto più avanzato, con la condizione della separazione dei traffici su Marghera, come prospettato con la realizzazione della piattaforma offshore"

Il 12 Febbraio 2015 nell'ambito della stessa Conferenza dei Servizi intervengono anche altri rappresentanti che ribadiscono quanto segue:

per i 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,

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.

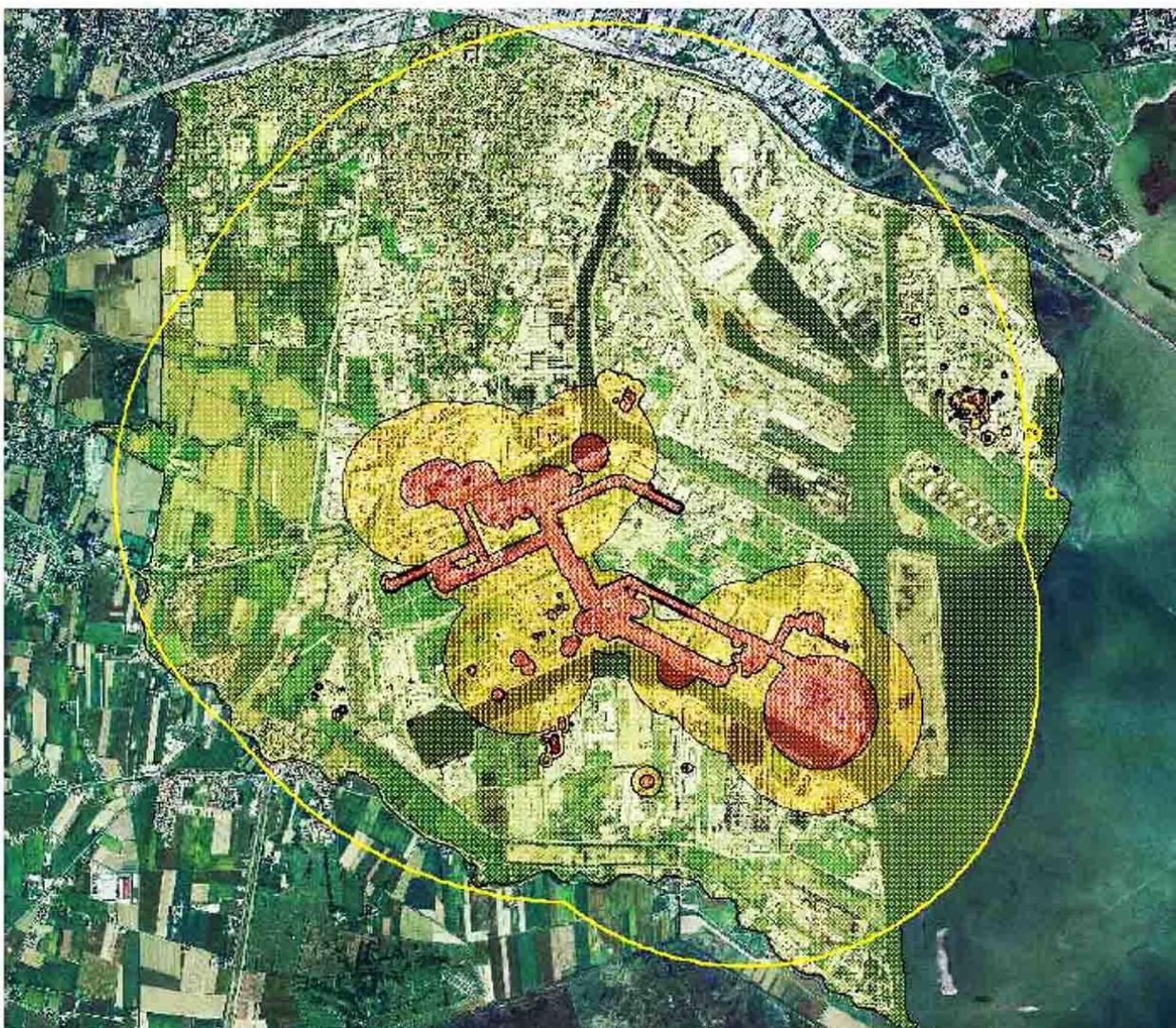
Da Articolo del Corriere del Veneto del **31 ottobre 2017** intitolato “Crociere nel canale Vittorio Emanuele – i dubbi della Capitaneria” si può leggere:

.....Nel lontano 2013, la Capitaneria di Porto con l’allora comandante Tiberio Piattelli scriveva “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” ...“In particolare l’autorità marittima aveva messo in luce i rischi di passare a fianco degli ex serbatoi di Eni, che costeggiano proprio il tracciato del Vittorio Emanuele”.....Per questo, quando nelle scorse settimane Clia, l’associazione delle compagnie da crociera, in una conferenza stampa aveva sposato questa ipotesi (crociere nel Vittorio Emanuele)....., **la Capitaneria di Porto** ha scritto una lettera all’Autorità Portuale per sottolineare che qualsiasi valutazione su safety & security, verrà data solamente di fronte a un progetto definitivo, approvato da tutti i soggetti competenti...”

In tutte le soluzioni che prevedono che le navi da crociera 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 come il Canale Vittorio Emanuele arrivare alla stazione Marittima di Venezia, si obbligano le navi cariche di migliaia di crocieristi ad attraversare parti di canali che rientrano nelle aree a rischio di incidenti rilevanti soggetti alla Direttiva Seveso e/o analizzate dal Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (Impianti fissi Depositi e serbatoi; Traffico di merci pericolose; operazioni di carico e scarico di merci pericolose da nave a banchina; eventi incidentali) o peggio ancora a sostare in un ipotetico porto crocieristico a Porto Marghera a poche centinaia di metri da impianti dove si svolgono attività e lavorazioni pericolose.

Lo si vede chiaramente dall’immagine allegato k che è stata estratta dal Documento Interreg ReSites dell’Unione Europea di Novembre 2016 Intitolato “Analisi della condizione ambientale, Socio-Economica, Logistica, delle infrastrutture e dei vincoli legali del brownfield nell’area funzionale urbana di Venezia” (che trovate nell’allegato)

Vedi inoltre figura 2 di pagina 3 del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale del Porto di Venezia (che trovate nell’allegato)



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 Esterna 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.

3.3 Descrizione delle aree industriali e petrolifere

Sono state censite e descritte le infrastrutture di collegamento: la rete ferroviaria e stradale comprese le nuove strutture di congiunzione come il ponte strallato. Sono stati inoltre forniti i dati relativi alla quantità di merce pericolosa che entra ed esce dall'ambito portuale negli ultimi due anni e una descrizione delle procedure operative utilizzate per la movimentazione delle stesse.

Sono state descritte le produzioni inerenti gli impianti a rischio di incidente rilevante ed è stata effettuata la georeferenziazione dei medesimi. Si è provveduto al censimento delle banchine utilizzate per la movimentazione di merci pericolose sfuse ed in container. Inoltre sono state descritte le attrezzature a disposizione, come manichette e bracci di carico, per la movimentazione delle sostanze e tutti gli impianti ausiliari utilizzati per l'abbattimento degli inquinanti durante le fasi di travaso. Sono state descritte anche le attività eseguite dalle aziende che effettuano operazioni portuali ai sensi della legge 84/1994.

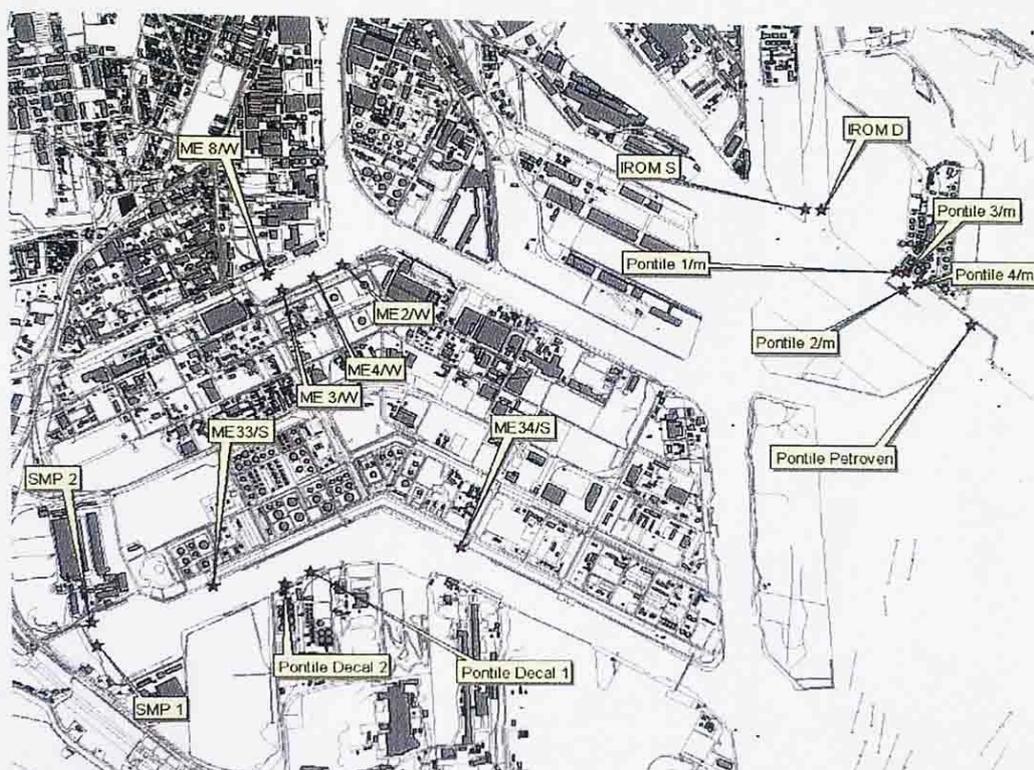


Figura 2. Pontili per la movimentazione di merci pericolose sfuse

3.4 Descrizione dei servizi portuali e delle imprese portuali

Vista la molteplicità dei soggetti presenti all'interno dell'area, sono stati descritti i servizi portuali quali: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, avvisatore marittimo, guardie ai fuochi, sanità marittima e presidi sanitari, servizio chimico di porto individuando le rispettive competenze.

3.5 Traffico di merci pericolose

Per quanto concerne il traffico è stato creato un apposito data base che identifica per ogni pontile: data di carico/scarico, identificazione sostanza pericolosa, identificazione nave, quantità movimentata relativamente al triennio 2004-2006. Questo data base ha permesso di avere a disposizione i dati per l'analisi del rischio.

3.6 Caratterizzazione meteo climatica della zona

La caratterizzazione meteo climatica è stata effettuata reperendo i dati forniti dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera relativi alla media della distribuzione percentuale annua delle classi di stabilità atmosferica (classi di Pasquill) nonché la media della distribuzione della direzione e dell'intensità del vento per ogni