

IN LAGUNA SOLO NAVI COMPATIBILI - NOTA NORMATIVA

LEGGI SPECIALI, PIANI, PROTOCOLLO, COMMISSIONE DI SALVAGUARDIA, DECRETO

1) Legge Speciale del 1973 n.171:

- “Tutela dell'equilibrio idraulico” (art. 1);

- “Opere che rispettino i valori idrogeologici, ecologici e ambientali ed in nessun caso possono rendere impossibile o compromettere il mantenimento dell'unità e continuità fisica della laguna” (art. 12).

2) Legge Speciale del 1984 n. 798:

- “Opere volte al riequilibrio idrogeologico della Laguna, all'arresto e inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato ... nel rispetto delle caratteristiche di sperimentalità, reversibilità e gradualità ... ripristinare i livelli di profondità dei canali” (art. 3).

3) La Legge Speciale del 1992 n.139:

- “interventi relativi ... al ripristino della morfologia lagunare” (art.3).

4) “Interventi per il recupero morfologico della Laguna - Piano degli Interventi” (Consorzio Venezia Nuova - Magistrato alle Acque vol.7 – 1992-'93): per “ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia” prevede e progetta in particolare

- La riduzione della profondità del Canale dei Petroli. Nel paragrafo “Modifica dei Canali navigabili a Malamocco” sono studiati gli effetti del ri-escavo con fondale a -12 m ricalcando prevalentemente il canale Fisolo (alternativa A) o della riduzione del canale attuale dei petroli (tra la bocca di Malamocco e San Leonardo) con riempimento a -13 m (alternativa B). Il canale risultava (e risulta ancor oggi) a profondità di -16.90 m /-17.95 m ;

- Nel paragrafo “Lungo il Canale Litoraneo San Leonardo-Marghera” la ricostruzione di sette piccole barene lineari con c.a 750.000 mc (non scogliere di pietrame) che si interrompono alla confluenza con i canali lagunari trasversali.

LE MASSIME NAVI DI PROGETTO RITENUTE COMPATIBILI sono da 88.000 t. di stazza e da 2000 TEU (Container carrier 3^a generazione), lunghezza massima 240-235 m.

5) Il “Protocollo Fanghi” del 1993 elaborato dal Ministero dell'Ambiente, concordato e sottoscritto con il Ministero LL.PP. - Magistrato alle Acque, la Regione, la Provincia e gli EE.LL. prescrive che si deve fare “riferimento alla ricostruzione della forma originaria riportata nella cartografia del 1901 e del 1931”.

6) Il P.A.L.A.V. (Piano ambientale e paesaggistico dell'Area della Laguna e Area Veneziana,1995) norma come segue:

- Laguna viva (art. 5) “Predisposizione di misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della Laguna, innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione”;

- Barene e velme (art. 6) “Sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra e scavi. La formazione di nuove barene è consentita tenendo conto della morfologia storica lagunare”.

7) Le Linee Guida per l'aggiornamento del Piano degli Interventi per il recupero morfologico della Laguna (C.d.M.15.3.2001, Comitato Interministeriale 6.12.2002) per la “realizzazione delle opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna” sanciscono:

- “Il nuovo Piano degli interventi morfologici (ancora in elaborazione) comprende gli interventi già presenti nel Piano del 1992-'93 e le integrazioni oggi richieste”;

- La collocazione delle barene lineari lungo il bordo del Canale Litoraneo interrotte in corrispondenza dei canali trasversali già presenti nel Piano del 1992-'93 per le quali “la conterminazione viene realizzata con burghes ... nelle zone interne ... una volta consolidate saranno tolte in diversi punti lungo le zone di calma per favorire il formarsi di ghebi naturali”;

- “Le misure previste integrano le specialmente in zone soggette ad alta intensità di traffico navale”.

8) L'area del Canale dei Petroli, per tutto il tratto intermedio del Canale Litoraneo in oggetto è inserita nelle aree ambientali dichiarate dall'Europa Sito di Interesse Comunitario (SIC) e Zona a Protezione Speciale (ZPS) soggette alle specifiche normative e Valutazioni di Incidenza

9) La Commissione statale per la Salvaguardia di Venezia il 18 dic. 2003 vota all'unanimità il parere che in particolare prescrive:

- “gli interventi di **riduzione dell'officiosità del Canale dei Petroli** fin dalla bocca di porto”
- “**opere rimovibili e sperimentali** al proseguo degli interventi programmati con il piano programmazione del 1992-'93” (vedi sopra punto 4)
- “le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturalità dell'assetto attuale” (dimensioni e tiraggio del Canale dei Petroli) “e ai passaggi delle navi, vengano ridotte al minimo sulla base di progetti di uso e riassetto dell'area, considerato il programma di riduzione dell'invaso del Canale dei Petroli nel tratto in esame con una profondità massima di 12-13 m”;
- “le energie anomale dovranno essere inglobate nei nuovi assetti funzionali progettati e realizzati in modo da divenire fattori di vivificazione, di rinaturazione e di nuovo equilibrio dinamico”;
- “realizzare le opere di bordo in modo da consentire la circolazione delle acque” (riattivare il tiraggio dei canali trasversali in via di interrimento per il grande tiraggio del Canale dei Petroli);
- “le aperture ai flussi di corrente vanno realizzate in corrispondenza dei canali ... dovranno essere raccordate al Canale dei Petroli in modo da ricevere le onde provocate dal passaggio delle navi trasformandole da elementi di aggressione a elementi di vivificazione delle aree lagunari retrostanti”;
- “innescheranno processi evolutivi di **rimodellamento spontaneo e di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico**”;
- “Sul lato delle casse di colmata creare dei chiari interni per costituire piccole casse di espansione per l'onda prodotta dalla nave ... innescheranno processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico”.
- “rimane convenuto di presentare quanto prima il progetto generale di **riqualificazione del canale dei petroli riducendone l'officiosità idraulica** come indicato nel Piano del Magistrato alle Acque del 1992-'93” (vedi sopra punto 4; progetto a tutt'oggi non presentato).

Con il nuovo Piano Regolatore Portuale occorrerà definire quali sono le funzioni portuali che non superano **i limiti di compatibilità**: è il porto che deve essere compatibile con la conservazione della laguna (e non viceversa).

Il Decreto del M.I.T. di concerto con il M.A.T.T.M. del 2.3.2012 “**VIETA IL TRANSITO NEL CANALE DI S.MARCO E NEL CANALE DELLA GIUDECCA DELLE NAVI** adibite al trasporto di merci e passeggeri **SUPERIORI A 40.000 TONN. DI STAZZA** lorda.” “Il divieto si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative”.

Nelle more le compagnie crocieristiche hanno auto-limitato il passaggio alle navi inferiori a 97.000 tonn. di stazza.

Nel 2014 la Commissione di Salvaguardia di Venezia ha restituito un primo progetto e poi ‘sospeso’ un secondo progetto relativi al **Canale Malamocco-Marghera detto “dei Petroli”**; il primo è un **progetto di allargamento** e il secondo di **arginamento con enormi massi di pietrame**.

Questi progetti violano tutte le norme sopra esposte e seguono indirizzi diametralmente opposti e contrari sia ai piani e progetti vigenti elaborati e approvati dal M.A.V. e prescritti dalla Legge Speciale n.139/1992 (art.3) sia agli impegni approvati all'unanimità dalla Commissione di Salvaguardia (v. sopra punto 9); questi progetti sono connessi e funzionali ai progetti di scavo per un nuovo percorso portuale per le grandi Navi Crocieristiche dalla Bocca di porto di Malamocco sino alla Marittima senza passare per il Bacino di S. Marco.

prof. Stefano Boato, 12 maggio 2017