

Al MATTM  
Commissione VIA-VAS  
Sede

OSSERVAZIONI  
sull' **AGGIORNAMENTO del PIANO**  
**per il RECUPERO MORFOLOGICO**  
**e AMBIENTALE della LAGUNA DI VENEZIA**

## 1. OSSERVAZIONI PRELIMINARI E PREGIUDIZIALI

Tutte le prime Leggi Speciali per Venezia e la Laguna hanno posto come obbiettivi primari il RIEQUILIBRIO IDROGEOLOGICO e l'ARRESTO E INVERSIONE DEL PROCESSO DI DEGRADO E L'ELIMINAZIONE DELLE CAUSE CHE LO HANNO PROVOCATO (l. n. 171 del 1973, L. n.798 del 1984, L. n. 360 del 1991).

Dopo quasi 20 anni senza alcun risultato di un qualche rilievo (per le resistenze dell'Autorità Portuale, del sistema dei natanti pubblici e privati e dell'insieme dei vongolari a interventi di reale riequilibrio e riqualificazione) il parlamento all'unanimità ha imposto con una nuova legge speciale (n. 139 del 5.2.1992 art. 3) il rispetto del Piano Generale degli Interventi (comma 1) e la predisposizione dei Piani degli Interventi per il "RIPRISTINO DELLA MORFOLOGIA LAGUNARE" e per "L'ARRESTO DEL PROCESSO DI DEGRADO" (comma 2) vincolando alla loro elaborazione e attuazione "una quota non inferiore al 25% dei fondi".

Sotto il condizionamento economico si sono prodotti i due piani in meno di un anno.

Il Piano degli interventi per il recupero morfologico in 11 volumi del 30 nov. 1992, approvato dal Comitato Tecnico del M.A.V. nel luglio 1993, non è mai stato pubblicato ed ancor oggi non è disponibile per il pubblico (il sottoscritto lo ha consultato presso la Commissione di Salvaguardia).

Per valutare la proposta di 'Aggiornamento' è necessario che il piano sia reso pubblico integralmente prima possibile per informazione essenziale degli osservanti.

Dopo otto anni il Consiglio dei Ministri in data 15 marzo 2001 ha prescritto lo "Aggiornamento del Piano degli Interventi per il Recupero Morfologico della laguna" per interventi "tendenti al ripristino delle condizioni esistenti prima dei moli e dei grandi canali di navigazione" di "ottimizzazione del ricambio mare-laguna", "riattivazione dei dinamismi naturali", "contrasto delle azioni distruttive dell'ambiente lagunare", "riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna".

La proposta di Aggiornamento, presentata ora dopo oltre 15 anni (dopo numerosi solleciti del MATTM), nella breve citazione del Piano originario del 1992 (vedi allegato n. 2, pgg. 1-8) ignora persino i più importanti e prioritari interventi strutturali (già con progetto di massima) per il riequilibrio come l'interramento del Can Valleselle alla bocca di Chioggia e la riconfigurazione del Canale dei Petroli Malamocco-Marghera (vedasi il Piano del 1992 volume 7B, in particolare alle pgg. 68 e seguenti), omette la verifica di quanto è stato attuato in oltre 23 anni dal Piano del '92 e di quanto non è stato realizzato e il perché; presenta solamente proposte che non puntano ad un riequilibrio, non affrontano le cause dei dissesti e dei degradi, eludono le prescrizioni del Consiglio dei Ministri e teorizzano la necessità di doversi "realisticamente" limitare a mitigare gli effetti.

Tutto ciò è ancor più grave dato che già nel 2012 il Parere della Commissione VIA-VAS (n. 901 del 30.3.2012) sul Rapporto Preliminare dell'Aggiornamento del Piano aveva chiesto di "integrare la descrizione dei risultati ottenuti dal 1992 ad oggi con una valutazione dell'efficacia degli interventi in relazione all'azione di contrasto che tali interventi hanno assicurato nei riguardi delle principali cause del degrado morfologico lagunare, tenuto anche conto degli obiettivi fissati dall'Aggiornamento del PMLV, come richiesto dal Consiglio dei Ministri nell'anno 2001".

## 2. GLI INTERVENTI STRUTTURALI PER IL RIEQUILIBRIO IDROGEOLOGICO

L'Aggiornamento del PMLV evita di affrontare la principale causa dell'erosione e distruzione della morfologia lagunare (con l'abbassamento e appiattimento dei bassifondi, la scomparsa dei canali secondari, la progressiva trasformazione della laguna in un braccio di mare) documentata nelle

carte batimetriche del 1973 e del 2000 del M.A.V. e negli studi dell'ICRAM 2001-'03, riconosciuta in tutti gli studi di idraulica lagunare.

Dagli anni '60 la causa riconosciuta e denunciata come principale è stata lo scavo e l'approfondimento progressivo sempre maggiore (particolarmente dagli anni '50 e '60 in poi) delle bocche di porto e dei canali portuali per consentire l'accesso in laguna di navi sempre più grandi per merci e petroli prima, per passeggeri poi.

La legge speciale n. 171 del 1973 già chiedeva "la tutela dell'equilibrio idraulico". La legge n.798 del 1984 per il "riequilibrio idrogeologico" ha prescritto il "ripristino dei livelli di profondità dei canali". Il PALAV (Piano Ambientale della laguna) già dall'adozione del 1989 prescrive "l'innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione".

Il Piano degli Interventi per il Recupero Morfologico del 1992 del Magistrato alle Acque (vedi vol. 1 e vol. 7B cap. 2 e 3) negli "Interventi per ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia", prevede e progetta in particolare

- l'interramento del canale Valleselle alla Bocca portuale di Chioggia
- la riconfigurazione e riduzione della profondità del Canale dei Petroli.

Nel paragrafo "Modifica dei Canali navigabili a Malamocco" sono studiati gli effetti del ri-scavo con fondale a - 12 m ricalcando prevalentemente il canale Fisolo (alternativa A) o la riduzione del canale dei petroli attuale (tra la bocca di Malamocco e S.Leonardo) con riempimento a - 13 m. (alternativa B), e una terza proposta intermedia tra le due.

Il canale dei Petroli nel tratto tra la bocca di Malamocco e porto S.Leonardo risultava (e risulta ancor oggi) a profondità di -16.90 m /-17.95 m . (v. Allegato 1).

Gli interventi strutturali sono stati riproposti e specificati nelle elaborazioni commissionate dal MATTM all'ICRAM nel 2001-2003 (v. Allegato 2).

Recentemente Italia Nostra in una mostra per il 50° dell'alluvione (Venezia 1966-2016, Dall'emergenza al recupero del patrimonio) ha esposto alcuni studi che riprendono le elaborazioni progettuali delle configurazioni e delle morfologie in grado di eliminare le principali cause dei dissesti e delle erosioni (v. Allegato 3).

Dei prioritari progetti di interventi strutturali del 1992 , del 2001-03 e delle riproposte del 2016 nell'Aggiornamento del PML non vi è il minimo accenno.

### 3. LE NAVI COMPATIBILI CON LA LAGUNA E LA GESTIONE SOSTENIBILE

Il P.M.L. del 1992 si è fatto carico di definire le dimensioni navali sostenibili con la riconfigurazione morfologica dei canali portuali lagunari: "le massime navi di progetto ritenute compatibili con il progetto sono da 65.000 DWT (c.a 88.000 tonn. di stazza) e da 2.000 TEU (Container carrier 3<sup>a</sup> generazione), lunghezza massima 240-235 m" (vol. 7A, cap 3.2.1. pg. 134 Nave di progetto).

Invece senza alcun controllo le navi negli anni diventano sempre più grandi, in un progressivo gigantismo senza limiti.

Le Linee Guida del 2004 per l'Aggiornamento del Piano degli Interventi per il recupero morfologico della laguna (richiesto dal C.d.M.15.3.2001 e dal Comitato Interministeriale di indirizzo del 6.12.2002) integrano gli interventi strutturali con "iniziative di carattere gestionale volte a controllare il numero dei passaggi navali ed a ridurre la velocità dei natanti specialmente in zone soggette ad alta intensità di traffico navale".

Ora l'Aggiornamento del PML evita di citare e confermare i limiti dimensionali di compatibilità ed elude gli indirizzi gestionali.

L'Aggiornamento del PML nel paragrafo MIDG3 (Regolazione e gestione della navigazione portuale, pgg. 180-181), ritiene "non utile" istituire vincoli restrittivi sulla velocità massima in laguna che ora è di 20 km/ora (già da molti anni oggetto di reiterate contestazioni).

Questa velocità produce onde e risacche altissime documentate anche nel Dossier di Ambiente Venezia del gennaio 2016 “Salviamo Venezia e la sua laguna” (consultabile nel sito dell’associazione) con enormi sconvolgimenti erosivi e morfologici.

L’Aggiornamento del PML però prevede solo “difese passive” (pg. 180) e che “il controllo e la valutazione di tali velocità spetta ai diversi soggetti istituzionali” (pg.181) evitando di definire direttive e fissare limiti di compatibilità sovraordinati rispetto ai piani e alle regolamentazioni del Porto e della Capitaneria di Porto.

#### 4. L’APPORTO DI SEDIMENTI PER IL RIEQUILIBRIO IDROGEOLOGICO

##### A) SEDIMENTI SABBIOSI DAI LITORALI

Già negli anni ’90 del secolo scorso il Magistrato alle Acque aveva fatto predisporre alcuni progetti di massima per favorire l’ingresso in laguna dei sedimenti apportati dai fiumi nei litorali del Cavallino e di Sottomarina (che sono in particolare progressivo ripascimento).

Invece il solo parziale ingresso spontaneo di sedimenti dalla bocca di porto del Lido è stato negli anni annullato dagli scavi “di manutenzione” fatti dall’Autorità Portuale per garantire il passaggio di navi di sempre maggior dimensione.

Ma, in attuazione al Decreto Clini-Passera che prevede l’arrivo in bacino di S.Marco dalla bocca di porto del Lido di navi non superiori a 40.000 ton. di stazza si possono riprogettare modalità di riporto in laguna dei sedimenti dai litorali e si può programmare il rialzo del canale portuale di S.Nicolò fino alla profondità originaria di -8 m. (quota in equilibrio spontaneo creatasi dopo la costruzione dei moli foranei, prima degli scavi successivi).

##### B) SEDIMENTI ORGANICI DALLE AREE DI TRANSIZIONE

Per proporre interventi di compensazione agli impatti del Mose (per superare l’infrazione U.E. imposta all’Italia) oltre una decina di anni fa il Ministero dell’Ambiente ha elaborato e predisposto per il M.A.V.-C.V.N. e per la Regione un articolato progetto di massima con l’individuazione lungo la gronda interna della laguna di molte e diverse aree (per centinaia di ettari) che per la loro collocazione e morfologia sono particolarmente vocate per la predisposizione di fitodepurazione e lagunaggio delle acque dei canali minori sfocianti in laguna dalla terraferma.

Non risulta che questo progetto sia stato poi avviato a realizzazione.

Queste opere, e la modifica del sistema irriguo delle aree agricole del bacino scolante, possono consentire di predisporre un maggior afflusso di acque dolci non inquinate in laguna.

Qualche anno dopo dal M.A.V. – C.V.N. fu attuato un primo e controllato varco nell’argine del Taglio di Sile lungo la gronda lagunare settentrionale per sperimentare un (limitato) maggior apporto di acqua dolce in laguna. Non si hanno notizie pubbliche dei risultati ottenuti. Analoga operazione doveva seguire sul Taglio del Brenta Novissimo lungo la gronda della laguna meridionale (ma dopo l’avvio del Mose il progetto fu abbandonato).

Un maggior apporto di acqua dolce in laguna dai corsi d’acqua da risorgive, è stato più volte discusso; può essere rafforzato coinvolgendo nell’operazione anche le valli da pesca e i corsi d’acqua a loro afferenti o con esse confinanti (si veda il Piano degli Interventi per il Recupero Morfologico del 1992 e i progetti di massima del CVN-MAV predisposti ma successivamente abbandonati).

Questa riconfigurazione di una ampia fascia di transizione può ricostituire le originarie ampie aree a canneto ora ridotte ai minimi termini. La caduta dei canneti è stata la base per secoli, prima dell’irrigidimento della gronda, che ha costruito con materiale organico il terreno dei bassifondi e delle barene della fascia più interna della laguna. Questo processo può essere riavviato ed esteso per ricostruire la morfologia degradata ed erosa con materiali organici com’era storicamente.

Temi ripresi nelle elaborazioni di ICRAM per il MATTM del 2001-2003 (vedi Allegato 2).

Degli interventi e delle elaborazioni ricordate non vi è né conoscenza né consapevolezza nell'Aggiornamento del PML che si limita nell'intervento pECO3 (pg. 168 del Documento di Piano) ad accennare al "Ristabilimento dei gradienti di salinità" e a rinviare al Piano Direttore regionale per il disinquinamento delle acque.

## 5. LA CONFIGURAZIONE MORFOLOGICA ALLA QUALE TENDERE

Sulla configurazione di riferimento per il "Ripristino della Morfologia Lagunare" (in attuazione dell'art.3 d della Legge Speciale n.39 del 1992) il "Protocollo Fanghi" promulgato dal Ministro dell'Ambiente in data 8.4.1993 (in applicazione dell'art. 4 c.6 della legge n.360 del 1991), dopo aver raggiunto l'intesa con il Magistrato alle Acque, la Regione, il Provveditorato al Porto, la Provincia e gli EE.LL., prescrive che "per la ricostruzione si deve fare riferimento alla forma originaria riportata nella cartografia del 1901 e del 1931 ... le barene da ricostruire sono inquadrare nel progetto generale di ricostruzione morfologica elaborato dal CVN nel 1992 per il Magistrato alle Acque".

L'obiettivo individuato nelle morfologie riportate dalle carte batimetriche del 1901 e 1931 è stato allora concordemente fissato tenendo conto che gli sconvolgimenti più gravi alle morfologie lagunari alle bocche di porto e nei canali portuali sono stati fatti negli anni '50 e ancor più negli anni '60.

Ma di tutto questo non vi è traccia nell'attuale Aggiornamento del PML. che fissa assurdamente uno "stato zero" della morfologia lagunare allo stato di fatto al momento dell'Aggiornamento (completamente fuori da qualsiasi equilibrio).

All'atto della presentazione al pubblico (a Venezia il 15.12.2016) il Corila ha teorizzato che non si può definire una configurazione della laguna a cui tendere.

Invece questa necessità era già ben ricordata e richiesta anche nel documento di indirizzo per l'Aggiornamento del PML (1.7.2005) dell'Ufficio di Piano (con interventi strutturali e gestione di processi da innescare per ottenere risultati anche con tempi lunghi).

Successivamente il Parere della Commissione di Verifica Ambientale VIA- e VAS del MATTM (n. 901 del 2012) sul Rapporto Preliminare ha rilevato che lo "stato zero che corrisponde alla situazione attuale... è il risultato di quasi 20 anni di interventi con la realizzazione di di 13,2 Km<sup>2</sup> di barene artificiali ... le attuali previsioni indicano un degrado morfologico ancora in corso ..appare imprescindibile confrontare le possibili alternative di intervento e la relativa efficacia" (pgg. 36-38).

Per fissare uno stato morfologico di riferimento (stato zero) anche nelle decisioni del Consiglio dei Ministri del 15.3.2001 ci sono chiare indicazioni: "tendere al ripristino delle condizioni esistenti prima dei moli e dei grandi canali di navigazione"; le valutazioni e decisioni sono state definite e concordate già nel 1993 nell'atto di promulgazione del "Protocollo Fanghi": si deve fare riferimento alla forma originaria della morfologia riportata nelle cartografie batimetriche del 1901 e del 1931.

E si deve iniziare a rimuovere le cause principali dei dissesti e ad innescare processi di ricostruzione che invertano le tendenze in atto.

## 6. BARENE E MORFOLOGIE ARTIFICIALI

L'Aggiornamento del PMLV elude la necessità di puntare ad un equilibrio da raggiungere sia pure in tempi lunghi invertendo i processi di dissesto e degrado in corso, ignora gli interventi strutturali e ripropone una ampia gamma di barene o altre morfologie artificiali (vedi pMID 1 - 4).

Il primo intervento di maggior rilievo e consistenza (pMID1- fig. 51 pag 157) contraddice le proposte strutturali del Piano degli Interventi per il Recupero Morfologico del 1992, elude le indicazioni per il controllo Gestionale del traffico navale e i limiti di compatibilità per le navi.

Ripropone e conferma invece le morfologie attuali con grandissime forme di barene artificiali che hanno forme traslate di altre barene in aree più a ovest, decuplicate e con equilibri di formazione e tenuta insostenibili; queste proposte sono già state fermate dalla Commissione di Salvaguardia e ritirate dallo stesso Magistrato alle Acque nel 2013 nell'analogo progetto lungo il Canale dei Petroli qui ora riproposto.

Il principale progetto pMID1 è inaccettabile ma è avvallato anche dalla VINCA (2.1.3.1. pgg 12-14 ) che parla di “contenere il moto ondoso ... limitare il trasporto del sedimento ... numerose analisi modellistiche” senza la consapevolezza dell'assurdità dell'insieme del progetto.

Nel Piano degli Interventi per il Recupero Morfologico della laguna del 1992, per “ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia”, oltre a progettare la riconfigurazione e riduzione della profondità del Canale dei Petroli tra la bocca di Malamocco e Porto S.Leonardo, lungo il Canale Litoraneo S. Leonardo-Marghera si prevede (con ben altra compatibilità e sostenibilità) solo la “ricostruzione di sette piccole barene lineari con c.a 750.000 mc di sedimenti, barene che si interrompono alla confluenza con i canali lagunari minori trasversali”.

Confermando e articolando questo indirizzo la Commissione di Salvaguardia di Venezia (composta dai rappresentanti dei Ministeri tra cui il MIT e il MATTM, del Mav e delle Soprintendenze, della regione e degli enti locali) sul progetto per il Canale dei Petroli il 18 dic. 2003 ha votato all'unanimità il parere che in particolare prescrive:

- “gli interventi di riduzione dell'officiosità del Canale fin dalla bocca di porto”
- “opere rimovibili e sperimentali a proseguo degli interventi programmati con il Piano del 1992”
- “le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturalità dell'assetto attuale” (dimensioni e tiraggio del Canale) “ 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 (Malamocco-S.Leonardo) con una profondità massima di 12 o 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”
- “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”.

Analoghe indicazioni progettuali sono state articolate su incarico del MATTM dall'ICRAM nelle elaborazioni di 52 esperti nel 2001-2003 (vedi allegato 2, in particolare volume II cap. 1.3, ripristino della morfologia, pgg. 26 -144).

Le stesse indicazioni sono state recentemente riproposte dalla Società Veneziana di Scienze Naturali e da Italia Nostra nelle osservazioni all'Aggiornamento del PML che ripropongono le elaborazioni esposte in occasione della mostra per il cinquantenario dell'alluvione del 1966 (vedi allegato 3).

Non è possibile in questa sede esaminare criticamente tutte le varie proposte di nuove morfologie artificiali degli interventi pMID 2 - 4.

Si segnala però che nell'Aggiornamento del PML manca la preliminare verifica di qualità sulle molte barene artificiali costruite in tutta la laguna e sui risultati funzionali ed ecologici ottenuti.

L'argomento negli anni è stato oggetto più volte di notevoli e formali contestazioni da parte del MATTM e della Commissione di Salvaguardia per composizione granulometrica dei sedimenti e morfologie incompatibili con i luoghi (tra Chioggia e tra Murano-S.Erasmo verso le bocche di porto) con lo scarico di sedimenti in luoghi di comodo senza riferimenti alle morfologie preesistenti, per la formazione di complessi anossici (senza la crescita di vegetazione alcuna) e in contrasto con la storia e la funzionalità idraulica ed ecologica dei luoghi (in laguna centrale, meridionale, e settentrionale), per lo scarico in laguna di sedimenti inquinati (ricoperti con morfologia non funzionale a sarcofago).

Questo difetto di conoscenze si constata anche nelle VINCA che analizzano i dettagli dei singoli interventi con una serie di indicatori e parametri ma non hanno la conoscenza e consapevolezza d'insieme necessaria per esaminare i singoli interventi; manca una visione complessiva del contesto che consenta di valutare le particolari modalità di intervento.

## 7. FANEROGAME

Le indicazioni per la tutela e lo sviluppo delle fanerogame e sui costi per i trapianti sono troppo generiche e non verificate.

Si deve fare riferimento alle attività molto positive sviluppate nel progetto Life-Natura 2000 SERESTO sviluppato in particolare con la collaborazione di ISPRA.

L'esperienza sviluppatasi negli ultimi anni sta dando ottimi risultati e consolida le conoscenze e le modalità per scegliere le localizzazioni che hanno maggior possibilità di riuscita e consolidamento a partire dai primi trapianti di singoli innesti.

Anche i costi delle operazioni sono ormai verificati e consolidati, e consentono di estrapolare programmi di intervento credibili.

## 8. IDROVIA PADOVA-VENEZIA

L'Aggiornamento del PML nell'intervento sMID8 prevede la possibilità di completare l'idrovia Padova-Venezia "per il trasporto merci e come scolmatore di piena" "con evidenti vantaggi anche dal punto di vista dell'impegno economico" salvo verificare lo stato di qualità delle acque e dei sedimenti e "una opportuna redistribuzione dei sedimenti depositati in prossimità dello sbocco".

Senonchè già dagli anni '80 (relazioni del prof. G. Zambrini) è stata ampiamente dimostrata, e ora viene ribadita (vedi Allegato 4), la non funzionalità e utilità dell'idrovia dal punto di vista trasportistico.

Si ignora inoltre che il Piano Direttore Regionale delle acque sversanti in laguna prescrive nelle linee principali e strategiche che le piene siano drenate a monte e non sversate a valle.

Già il Magistrato alle Acque negli anni trascorsi aveva criticato la proposta dell'idrovia, per l'inquinamento delle acque e per lo sconvolgimento delle morfologie lagunari con il marginamento delle acque nel tratto tra la gronda lagunare e le casse di colmata (zona lago Teneri).

Il recente parere (1994) della Commissione di Salvaguardia sull'Idrovora di Lova ha prescritto il non aumento della portata, per i momenti di piena, per non aumentare il carico inquinante in laguna.

Lo stesso Aggiornamento del PML a pg. 177 ricorda che i fiumi del bacino scolante superano quasi sempre gli obiettivi di qualità del D.M. 23/4/98, e che i sedimenti risultano gravemente inquinati (classe C secondo il Protocollo Fanghi).

L'Aggiornamento evita di ricordare come in pochi decenni la re-immissione del Brenta in laguna nell'800 portò all'enorme interrimento di Valli a Chioggia ed elude il problema limitandosi a dire che "dovrà essere progettato nel dettaglio il confinamento dei sedimenti reimmessi in laguna".

## 9. REGOLAMENTAZIONE DELLA PESCA

L'Aggiornamento del PML nell'intervento MIDG2 si limita ad avvallare quanto normato e gestito dal Piano Pesca.

La situazione invece ha notevolissime criticità per lo sconvolgimento dei fondali lagunari e persino per la compromissione di aree a fanerogame.

Su incarico del MATTM l'ICRAM già nelle elaborazioni del 2001-'02 (All. 2 vol. I cap.5) ulteriormente approfondite nel 2003 (Allegato 2 vol. II cap.4) ha evidenziato i problemi e indicato le possibili soluzioni.

L'Aggiornamento del PML ignora la gravità della situazione.

### NOTA CONCLUSIVA

Questo AGGIORNAMENTO del PML non è accettabile.

Va rielaborato da esperti che non eludano gli obiettivi delle Leggi Speciali, del Consiglio dei Ministri, le stesse elaborazioni del Piano del 1992, il parere dell'Ufficio di Piano e il parere sul Rapporto Preliminare della Commissione VIA-VAS del 30.3. 2012.



Prof. Stefano Boato  
Rappresentante MATTM in Commissione di Salvaguardia

Venezia 15.2.2017

CELL. 346-5730342, TEL. 041-719725

### Allegati

- 1 M.A.V. PIANO DEGLI INTERVENTI PER IL RECUPERO MORFOLOGICO 30 nov. 1992  
Indice del vol. 7B ; fig. 2.5.1 : Interventi per ridurre gli effetti delle portualità sulla morfologia
- 2 ICRAM TUTELA, SALVAGUARDIA e RIQUALIFICAZIONE di TERRITORIO e LAGUNA  
Indice del volume I 2001-2002  
Indice del volume II 2003
- 3 Società Veneziana di Scienze Sociali - Italia Nostra STUDIO PROGETTUALE 2016
- 4 Il completamento dell'IDROVIA Venezia Padova  
UN PROGETTO INUTILE E DANNOSO gennaio 2017

ALLEGATO I

REVISIONE

DESCRIZIONE

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
MAGISTRATO ALLE ACQUE

NUOVI INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA  
DI VENEZIA

CONVENZIONE REP. 7138 DEL 21 - 12 - 1991  
LEGGE 29-11-1984 N. 798

INTERVENTI PER IL RECUPERO MORFOLOGICO  
DELLA LAGUNA

PROGETTO DI MASSIMA

FASE PROGETTUALE FINANZIATA CON LA  
CONVENZIONE 7138

RAPPORTO FINALE - VOLUME 7B  
PIANO DEGLI INTERVENTI

ELABORATO

CONTROLLATO

APPROVATO

N. ELABORATO

DATA

30 Novembre 1992

CONSORZIO "VENEZIA NUOVA"

IL PRESIDENTE  
Dr. L. ZANDA

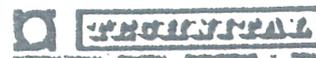
COORDINAMENTO PROGETTAZIONE



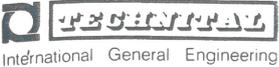
CONSORZIO VENEZIA NUOVA

IL DIRETTORE : Ing. G. MAZZACURATI

PROGETTAZIONE



IL RESPONSABILE : Ing. A. SCOTTI

 International General Engineering	Rev. 0	30/11/92	El.	VE4910 - PMRF7B	Pag. 2 di
	Rev.				

VOLUME 7B: INDICE

1. INTRODUZIONE
2. RICOSTRUZIONE DI STRUTTURE MORFOLOGICHE
  - 2.1. Introduzione
    - A. Gli interventi
  - 2.2. Ricostruzione di barene nelle zone di foce
    - 2.2.1. Introduzione: gli obiettivi
    - 2.2.2. Descrizione degli interventi
    - 2.2.3. Effetti sul sistema fisico e sul sistema socio-economico
    - 2.2.4. Fasi di realizzazione
    - 2.2.5. Stima dei costi
  - 2.3. Ricostruzione di barene tra laguna viva e bacini interni
    - 2.3.1. Introduzione: gli obiettivi
    - 2.3.2. Descrizione degli interventi
    - 2.3.3. Effetti sul sistema fisico e sul sistema socio-economico
    - 2.3.4. Fasi di realizzazione
    - 2.3.5. Stima dei costi
  - 2.4. Ricostruzione di velme nelle zone di bocca
    - 2.4.1. Introduzione: gli obiettivi
    - 2.4.2. Descrizione degli interventi
    - 2.4.3. Effetti sul sistema fisico e sul sistema socio-economico
    - 2.4.4. Fasi di realizzazione
    - 2.4.5. Stima dei costi
  - 2.5. Interventi per ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia
    - 2.5.1. Introduzione: gli obiettivi
    - 2.5.2. Ricostruzione di barene lungo il canale S.Leonardo-Marghera
      - a) Effetti sul sistema fisico e socio-economico
      - b) Fasi di realizzazione
      - c) Stima dei costi
    - 2.5.3. Ridefinizione della profondità del canale Malamocco-Marghera
      - a) Effetti sul sistema fisico e socio-economico
      - b) Fasi di realizzazione
      - c) Stima dei costi
    - 2.5.4. Stima dei costi dell'intervento sul canale Valleselle

B. Modalità costruttive

2.6. Le conterminazioni

2.6.1. Introduzione

2.6.2. Criteri di progettazione e parametri di dimensionamento

2.6.3. Gli interventi sperimentali realizzati o in corso di realizzazione

2.6.4. Nuove tipologie di conterminazione da sperimentare

2.6.5. Sintesi

2.7. I metodi di dragaggio e di reflimento dei materiali

2.7.1. Introduzione

2.7.2. Tecniche e metodologie di dragaggio e scarico

C. Il programma d'intervento

2.8. I criteri: il bilancio dei materiali

2.9. Il programma degli interventi della Convenzione 7138

3. STUDIO DEGLI EFFETTI DI UNA MODIFICA DELLA RETE DEI CANALI NAVIGABILI A MALAMOCCO

3.1. Introduzione

3.2. Studio degli aspetti navigazionali

3.2.1. Nave di progetto

3.2.2. Caratteristiche dimensionali del canale

3.2.3. Identificazione delle alternative

3.2.4. Analisi con il modello SHIPMA

3.3. Effetti sull'idrodinamica e il moto ondoso

3.4. Effetti sulla dispersione degli inquinanti

3.5. Effetti sulla morfologia

3.6. Conclusioni

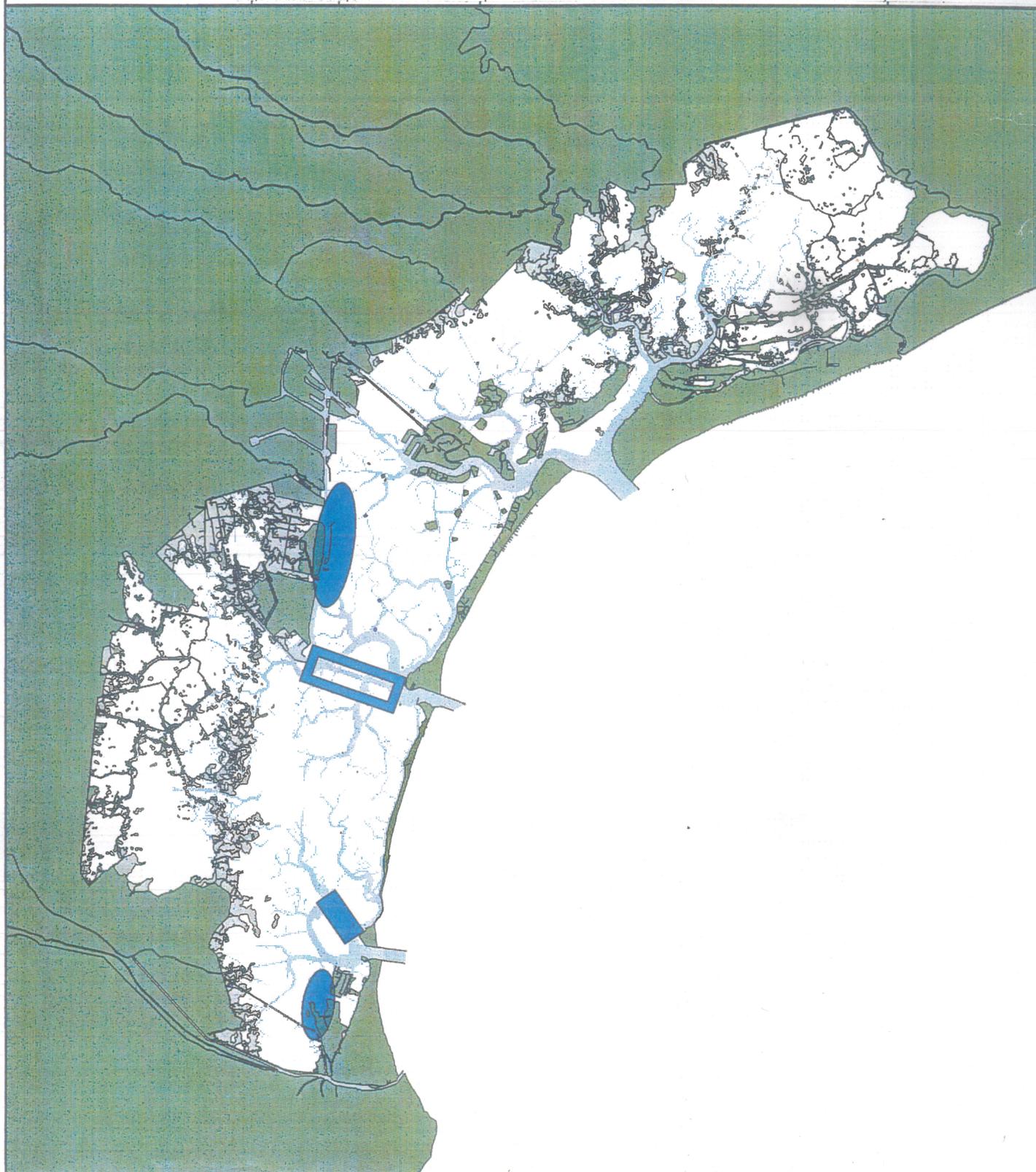
4. STUDIO DEGLI EFFETTI SUL SISTEMA FISICO LAGUNARE DELL'APERTURA DELLE VALLI DA PESCA

4.1. Introduzione

4.2. Effetti sull'idrodinamica

4.2.1. Risultati già disponibili

4.2.2. Nuove simulazioni



**Fig. 2.5.1 INTERVENTI PER RIDURRE GLI EFFETTI DELLA PORTUALITA' SULLA MORFOLOGIA**

LEGENDA



COSTRUZIONE DI BARENE  
 ⊙) ATTORNO AL BACINO PORTUALE DI VAL DI RIO (CONVENZIONE 7025)  
 ⊙) LUNGO IL CANALE LITORANEO (CONVENZIONE 7138)



INTERRAMENTO CANALE VALLESELLE NUOVO (CONVENZIONE 7025)



RIDUZIONE PROFONDITA' CANALE PETROLI

0 2000 4000 6000 8000 10000 m.

