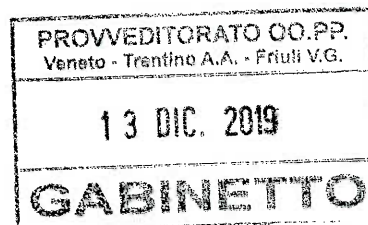


Ai signori componenti del

Comitato per la Salvaguardia di Venezia (art. 4, Legge 798/1984)

per il cortese tramite del **Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche**
per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia
Palazzo dei X Savi - Venezia



Oggetto: appello alle Istituzioni rappresentate nel Comitato per la Salvaguardia di Venezia.

Le riunioni del Comitato (Comitato di Indirizzo, coordinamento e controllo istituito dalla legge n. 798 del 1984) e le decisioni relative alla Laguna e ai comuni della conterminazione lagunare debbono essere tenute a Venezia e preparate con il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini e delle associazioni attive sui temi in oggetto.

Il Comitato per legge è tenuto alla tutela prioritaria della Città e della Laguna, può licenziare solo azioni a questo conformi e coerenti con le esigenze che i mutamenti climatici pongono nel medio/lungo periodo:

1. non vanno consentiti approfondimenti e allargamenti dei canali portuali e tanto meno nuovi canali;
2. si deve esigere con urgenza la pianificazione portuale in una prospettiva di sinergie con gli altri porti alto adriatici;
3. occorre definire la "Classe Venezia" per navi da crociera effettivamente compatibili con l'attraversamento del Bacino di S. Marco (di ridotto tonnello, senza emissioni, con la massima sicurezza di navigazione);
4. non si può compromettere l'operatività del porto commerciale con le grandi navi da crociera;
5. va fatta una pubblica e trasparente valutazione tecnica comparativa delle soluzioni per attracchi crocieristici per le grandi navi extra Laguna in una prospettiva di contingentazione degli attracchi contemporanei (inizialmente 2 o al massimo 3);
6. va riattivato il Magistrato alle Acque come autorità tecnica indipendente per la gestione della Laguna (MOSE compreso) e del suo bacino scolante, incardinata nel sistema nazionale delle autorità di bacino distrettuale e riferita ai ministeri dell'ambiente e dei beni culturali;
7. occorre accelerare l'aggiornamento del Piano Morfologico della Laguna, anche per parti, a cominciare da quelle, autonome, con più avanzata elaborazione dei materiali, come ad es. il piano delle azioni per il riequilibrio e riduzione dell'officiosità idraulica alle bocche e nel tratto iniziale del Canale dei Petroli e per il contrasto al moto ondoso.

Preoccupano moltissimo invece le posizioni opposte che si prospettano in questi giorni sui giornali:

1. l'Autorità portuale chiede possibilità di accesso in laguna di navi sempre più grandi:
 - navi porta container da 8.500 Teu e oceaniche (molto oltre i limiti prospettati nel Piano Morfologico del Magistrato alle Acque approvato nel 1993 e richiesti dalla Commissione di Salvaguardia ancora nel 2003);
 - navi da crociera a Marghera in prima zona industriale (percorrendo il Canale dei Petroli) molto oltre i limiti attuali: fino a 100.000 - 150.000 t. (con scavo e ampliamento canale e bacini di evoluzione); a seguire si chiede di tornare in Stazione Marittima a Venezia con grande scavo del Canale Vittorio Emanuele;con questa linea negli anni sono già state via via aumentate le profondità alle bocche di porto e nei canali portuali stravolgendo (anche dopo l'alluvione del 1966) gli equilibri idraulici, la morfologia e la funzionalità ecosistemica lagunare.
2. il Ministero delle infrastrutture si prepara ad apprestare lungo il Canale dei Petroli nuovi terminal per le grandi navi crocieristiche con banchine e strutture di servizio definite "provvisorie":
 - ampliando il terminal dei traghetti ro ro presso Fusina;
 - attrezzando la banchina MSC nell'isola del porto commerciale.

Tutto ciò è l'esatto opposto di quanto succede nel Mediterraneo e in tutto il mondo dove le grandi navi incompatibili escono dai vecchi porti storici e approdano in nuovi terminal a mare. A maggior ragione, per la gravità della situazione a Venezia occorre uscire dalla Laguna. In particolare:

1. per riequilibrare la Laguna (secondo le leggi speciali, il Piano Morfologico e il PALAV vigenti) le bocche di porto e il canale dei petroli vanno mitigati;
2. vanno progettati nuovi terminal a mare senza alcun nuovo scavo di sedimenti: usando i canali e i fondali esistenti sia per le navi crocieristiche che per le porta container;
3. anche i nuovi approdi realmente provvisori per le grandi navi devono essere portati fuori dalla Laguna con progetti "graduali, sperimentali, reversibili" (secondo le prassi della Serenissima riprescritte dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e riprese dalla Legge Speciale.); i primi moduli provvisori si devono realizzare in tempi brevi.

Nell'occasione si rinnova la richiesta di istituire una commissione di esperti internazionali indipendenti sulle criticità e sui rischi del MOSE e si saluta distintamente.

13 dicembre 2019

associazione **Venezia Cambia** - Marco Zanetti

Eco Istituto del Veneto 'Alex Langer' - Michele Boato

associazione **Comitato Ambientalista Altro Lido** - Salvatore Lihard