

SBAGLIARE È UMANO PERSEVERARE SAREBBE DIABOLICO

Proviamo a fare il punto sul MOTO ONDOSO – Problema irrisolto da più di 50 anni:

1975 prima Vogalonga pensata 48 anni fa come protesta contro il degrado della città ed il moto ondoso.

1993 Commissione per lo studio del moto ondoso promossa dal Comune di Venezia. Effettua una campagna di misurazione delle onde provocate da 25 tipologie di barche allora in uso misurando le altezze d'onda provocate dalle stesse alle varie velocità.

2003 "Studio ed ottimizzazione delle carene delle imbarcazioni Lagunari". Attività condotta per II Commissario Straordinario del Governo per il traffico acqueo nella Laguna di Venezia.

2023 Convegno Tecnico Marittimo "ONDA ALTA - Il problema del moto ondoso affrontato dai Comandanti" Salone Nautico Internazionale di Venezia giugno 2023.

anno	unità a motore	ore moto/anno	km percorsi / anno	giri intorno alla terra	h onda min a 20 km/h (cm)	h onda max a 20 km/h (cm)	h onda media a 20 km/h (cm)
1993					13 ¹	50.5 ¹	32 ¹
2003	31650 ²	3 965 000 ²	18 037 500 ²	450			
2023	34497 ³	9 440 360 ³	58 311 430 ³	1455	25	>100	70

Ci preme segnalare che, tranne i dati riferiti al 1993, quelli presi in considerazione sono dati stimati non esistendo nessuna banca dati relativa alle imbarcazioni a motore circolanti nella Laguna di Venezia. In particolare le unità a motore stimate nel 2003 comprendono anche 26 000 natanti con motore sotto i 10 HP, non considerate invece nei dati del 2023. Questo comporta che negli ultimi 20 anni le imbarcazioni con targa siano aumentate di 6 volte.

1 Commissione per lo studio del moto ondoso – Relazione finale del maggio 1994

2 Dati ricavati dalla relazione del maggio 2003 di Canestrelli, Vazzoler e Zotti.

3 Dati ricavati dagli interventi della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Venezia e dalla Capitaneria di Porto di Venezia

Un altro dato che riteniamo importante, evidenziato nel Convegno del 2023, è che l'Autorità Portuale di Venezia,—a fronte di una stima di 4 650 ore di moto/anno prodotte dalle navi nel canale di Malamocco-Marghera, ha portato a termine uno studio (Progetto Channeling), finanziato dalla comunità europea, per valutare gli interventi di mitigazione da mettere in atto, atti a ridurre l'impatto del passaggio dei mezzi. Se rapportiamo il dato delle 4 650 ore con la valutazione stimata dal Porto di 9 440 360 ore di moto/anno, corrispondenti alla navigazione delle altre imbarcazioni circolanti in Laguna, appare del tutto evidente l'urgenza di avviare uno studio specifico che definisca in maniera scientifica l'altezza d'onda massima prevista per ogni tipologia di canale. Riteniamo altresì che oggi sussistano gli strumenti di analisi e di calcolo che sicuramente non esistevano trent'anni fa quando è stata prodotta l'ultima indagine del Comune di Venezia.

Come riportato nella relazione del 2003 "La densità energetica liberata dai natanti in Laguna è la principale causa del danno generato dal moto ondoso, dovuto al notevole numero di natanti in navigazione in Laguna" e i km percorsi dai natanti a motore sono stimati, nel 2023, in più di 58 milioni equivalenti a circa 1455 volte la circonferenza della terra!!! Un aereo impiegherebbe 6.6 anni viaggiando ad una velocità di 1000 km/h per 24 ore al giorno!!!. Pure un errore nella stima non modificherebbe sostanzialmente le dimensioni del fenomeno.

"È quindi ovvio che se tutti i natanti rispettassero i limiti di velocità imposti e le loro linee fossero tali da ridurre, almeno parzialmente il moto ondoso, ne deriverebbe un apprezzabile beneficio, che ricadrebbe positivamente sull'ambiente lagunare. Nasce quindi la necessità di ridurre, per quanto possibile, i natanti naviganti in laguna, autorizzando la navigazione solo a quelli che rispettano le norme richieste dall'ambiente."

La stima delle altezze d'onda è stata da noi valutata essenzialmente osservando le onde prodotte dalle barche mentre la stima dell'altezza media è stata determinata tramite il raffronto della fascia verde che si forma lungo le rive, e in particolare del canale della Giudecca e del rio Novo, essiccatasi nel periodo di lockdown per mancanza di passaggio di mezzi a motore e oggi giorno ritornata rigogliosa. È necessario premettere che le imbarcazioni da diporto per essere immesse sul mercato devono essere certificate in base alle regole definite nel DLgs 18 luglio 2005, n. 171⁴ secondo le quali i natanti, per poter

⁴ Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, art. 22 comma 3 punto 4 (Categoria di progettazione D)

navigare in acque protette quali quelle della nostra Laguna, devono essere in grado di sopportare **onde di altezza NON superiore ai 30 cm**. Possiamo affermare pertanto, in base alle stime delle altezze d'onda media prodotte dai mezzi a motore attualmente circolanti in laguna, che qualora non dovessero essere presi provvedimenti in merito si dovrà prendere atto che l'Italia non considererà più le acque della Laguna di Venezia come acque protette assumendosi altresì la responsabilità di reputarle un braccio di mare. Posizione questa in netto conflitto con la tanto sbandierata salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO.

In assenza di nuove normative sulla tipologia delle carene e controlli della velocità, Venezia continuerà a sperperare i contributi elargiti dallo Stato per la "manutenzione" delle rive che vengono sistematicamente distrutte dalle onde dei natanti. Per esemplificare la gravità dell'onere economico dovuto ai danni prodotti dal moto ondoso basti pensare che quest'anno sono stati avviati lavori di ripristino di 1 480 m di rive per una spesa prevista di € 17 080 000.00 (€ 11 474.42 per ogni metro).

Ipotizzando interventi relativi ai soli 21 canali di maggior traffico, nei prossimi anni si dovrà prevedere, e con tempi sempre più ravvicinati, una spesa, basata sui costi attuali, di 387 milioni di € per "riparare" i circa 34 km di rive e fondamente.

In sintesi:

- è necessario ed urgente attivare sistemi di controllo da remoto della velocità ai fini della sicurezza della navigazione (AIS, SISA, GPS).

Il tributo di 6 incidenti gravi in laguna in 6 mesi è un prezzo inaccettabile per l'immobilismo politicoamministrativo.

- È urgente ed improcrastinabile prevedere al più presto lo sviluppo di uno studio per valutare le altezze d'onda massime che possono essere prodotte dalle imbarcazioni rispetto alla caratteristica dei canali lagunari e al dislocamento delle singole tipologie di imbarcazione.
- È essenziale, onde evitare uno spreco inutile di pubblico denaro, che le nuove imbarcazioni e in particolar modo quelle del servizio pubblico di linea e non di linea, vengano realizzate rispettando l'altezza d'onda limite di 30 cm.

Pensiamo che questo sia un momento storico propizio e forse irripetibile: PNRR, Agenzia per la Laguna, Venezia Capitale della Sostenibilità potrebbero essere le leve per emanare finalmente una nuova Legge Speciale che oltre a finanziare le opere di manutenzione e ripristino ritorni a considerare anche la SPECIFICITÀ di VENEZIA introducendo REGOLE, LINEE GUIDA e DIRETTIVE ai fini di una vera SALVAGUARDIA della CITTÀ e della sua LAGUNA.

Disponibili per qualsiasi chiarimento.

I 5 portavoce nominati dalle 41 associazioni:

- **Associazione Canottieri Giudecca**, Lucio Conz,
info@canottierigiudecca.it
- **Associazione Vela al Terzo**, Massimo Brunzin, info@velaalterzo.it
- **Gruppo Sportivo Voga Veneta Mestre**, Daniela Costantini,
sede@vogavenetamestre.it
- **Reale Società Canottieri Bucintoro**, Francesco Casellati,
segreteria@bucintoro.org Reale
- **Società Canottieri Francesco Querini**, Marco Ghinami,
info@canottieriquerini.it