

Pec Direzione

Da: Ufficio Legale WWF Italia <wwfufficiolegale@pec.wwf.it>
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 09:57
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: invio osservazioni Contorta Sant'Angelo
Allegati: wwf Accompagno_osservazioniContorta.pdf; WWF Osservazioni_Contorta_Fin (3).pdf

Il WWF invia osservazioni ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183, comma 4 del dlgs 163/2006 sulla Valutazione di Impatto Ambientale "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" di cui all'istanza dell'Autorità Portuale di Venezia del 16 settembre 2014.

Per ogni riferimento

Carmelina Pani
Assistente Ufficio Legislativo WWF Italia
06/84497454



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0033730 del 17/10/2014



Clicca sul link per scoprire di più: bit.ly/criminidinatura



Nella prossima Dichiarazione dei Redditi, scegli il WWF per il tuo 5 per mille.

A te non costa nulla, ma la tua firma contribuisce a costruire un risultato più grande, per la Natura e per te.

Info su wwf.it/5permille

codice fiscale del WWF Italia: 80078430586



WWF *for a living planet*[®]

WWF Italia
Sede Nazionale
Via Po, 25/c
00198 Roma

Tel: 06844971
Fax: 0684497236
segreteria generale@wwf.it
sito: www.wwf.it

Spett. le Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Roma, 17 ottobre 2014
Prot.DG309/14-GGAGcp

Oggetto: Osservazioni ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183, comma 4 del D. lgs 163/2006 sulla Valutazione di Impatto Ambientale "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo" di cui all'istanza dell'Autorità Portuale di Venezia del 16 settembre 2014.

La sottoscritta Donatella Bianchi, nella sua qualità di Presidente del WWF Italia ONLUS, ente morale riconosciuto con DPR 04.04.1974 n. 493, individuata quale associazione perseguente finalità ambientale a norma degli articoli 13 e 18 della legge 349/1986, con riferimento all'opera in oggetto inoltra in allegato le proprie Osservazioni.

Il lavoro di analisi svolto dal WWF dimostra, in numerosi passaggi delle Osservazioni allegate, come il progetto preliminare del "nuovo" Canale Contorta non abbia saputo descrivere una coerente e proporzionata attenzione agli impatti relativi agli aspetti ambientali e naturalistici.

Inserito forzatamente e con procedure di dubbia legittimità tra le "infrastrutture strategiche" di cui alla legge 443/2001, il progetto, ritenuto di rilevanza nazionale, si presenta con la qualifica dell'intervento che va realizzato comunque.

Dalle Osservazioni allegate emerge che la mancanza di una completa e credibile valutazione di impatto sul territorio interessato e delle opere connesse che su esso gravano, comporta una sottovalutazione delle ripercussioni negative nell'immediato, nel medio e nel lungo periodo di quest'opera. Sottovalutazione che non potrà che avere come conseguenza un sostanziale peggioramento complessivo del delicato equilibrio naturale e geomorfologico della Laguna di Venezia.

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto



WWF

for a living planet

E' per questa ragione che si chiede l'immediata sospensione dell'iter autorizzativo del progetto che in alcun modo può essere annoverato tra quelli ricompresi nel Programma delle infrastrutture strategiche, ex lege n. 443/2001 .

Con l'occasione si porgono distinti saluti.

Donatella Bianchi
Presidente WWF Italia

Allegato: osservazioni



Allegato

Spett. le Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

Trasmesso via PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Allegato: Osservazioni ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183, comma 4 del D. lgs 163/2006 sulla Valutazione di Impatto Ambientale "Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo" di cui all'istanza dell'Autorità Portuale di Venezia del 16 settembre 2014.

Premessa

L'importanza della diversità biologica non è ormai più in discussione, è stata anzi ribadita in numerosissime occasioni scientifiche e politiche internazionali, nazionali e regionali ed è oggi tradotta, con la *Strategia europea per la biodiversità verso il 2020*, in precisi impegni di tutela e conservazione.

Tuttavia, è un dato di fatto, la pianificazione dell'uso del territorio italiano non è ancora sostanzialmente cambiata: consumo di habitat o avvio della loro trasformazione, disinvolti disturbi e pressioni tra le più diverse, prelievo ed utilizzo massiccio delle risorse sono ancora determinanti nelle scelte. Prevalgono sistematicamente gli interessi economici per i quali, più o meno direttamente, siamo tutti co-responsabili, spesso a partire dalle nostre scelte quotidiane e dai nostri stili di vita.

Il Comitato Economico e Sociale europeo al punto 3.2 del parere reso il 15.02.2007¹ così si esprime: *"Alla base [delle cause della diminuzione delle specie e dei biotopi] vi sono decisioni e misure adottate dagli operatori economici o decisioni politiche prese nel quadro di leggi in vigore, mentre le minacce alla biodiversità dovute a misure illegali sono relativamente limitate. A provocare la perdita di biodiversità sono quindi decisioni politiche, decisioni di fondo e di valore adottate nella piena legalità, spesso appoggiate o sollecitate da decisioni e strumenti di sostegno dell'UE, degli Stati membri e degli enti locali"*.

La proposta di scavo del Canale Contorta costituisce l'ennesimo esempio di tale logica, sostenuta quasi esclusivamente da ragioni economiche, non meglio dimostrate, finalizzate al raggiungimento di risultati immediati, profondamente in contrasto con gli obiettivi di tutela della biodiversità e incapace di considerare i tempi di ritorno e le conseguenze di lungo periodo dell'alterazione ambientale.

1

COM(2006)216 def. - (2007/C/97/03) - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 28.04.2007.

Osservazione 1

Contrasto con la tutela della Laguna di Venezia come sancita dalle norme di salvaguardia

La salvaguardia e la tutela della laguna di Venezia trova fondamento nella legge 5 marzo 1963, n. 366 "Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano - Grado", il cui articolo 1 descrive quale sia *il territorio lagunare nel quale "debbono essere osservate le norme e prescrizioni contenute nella presente legge a salvaguardia della laguna"*. Tale salvaguardia è ripresa anche nella Legge Speciale per Venezia che risale al 1973 e in tutti i provvedimenti che l'hanno seguita ed integrata .

Tali leggi vietano espressamente interventi che non siano gradualmente, sperimentali, reversibili ed indicano come valore da proteggere la laguna e la sua unitarietà di cui la città di Venezia fa strutturalmente parte. Il progetto presentato sembra ignorare la natura e l'entità dei processi erosivi, peraltro ancora in atto, che hanno profondamente alterato la morfologia lagunare. In particolare non trae le dovute indicazioni dagli effetti ben evidenti e scientificamente dimostrati attribuibili al Canale dei petroli, che ha innescato intensi processi erosivi determinando in laguna centrale un aumento della profondità dei fondali e, quindi, l'aumento dell'eutrofizzazione della rete dei canali che la alimentano, con esiti di estrema gravità. Lo scavo del nuovo canale, la sua evidente natura di continuazione del Canale dei petroli, la dichiarata necessità di allargamento e confinamento con barene artificiali di tutto il tracciato, a partire da Malamocco fino alla Marittima, configurano la irrimediabile separazione della laguna in due parti, minando la continuità e unitarietà ecologica, naturalistica e geomorfologica dell'ambiente lagunare. ***Il progetto in esame è dunque vietato dal corpus delle Leggi speciali per Venezia, che prevedono la tutela della laguna nella sua unitarietà fisica ed ecologica.***

Osservazione 2.

Invalutabilità per mancata presentazione delle opere connesse

Le regole della procedura di VIA fanno obbligo di valutare contemporaneamente l'impatto ambientale del progetto proposto e quello delle "opere connesse", ovvero le opere necessarie a consentire il suo funzionamento. Nel caso in esame non è possibile valutare lo scavo del Canale Contorta senza valutare contemporaneamente gli interventi da intraprendere sul Canale Malamocco - Marghera del quale il Contorta costituisce prolungamento e che fa intrinsecamente parte dello stesso progetto, come si evince dallo studio di Impatto Ambientale (SIA, par.3.4, pag 68).

Tali interventi secondo le proposte ad oggi note dagli studi preparatori per l' *Aggiornamento del Piano per il recupero morfologico ed ambientale della Laguna di Venezia* prevedono per l'intero tracciato del Canale dei petroli una risagomatura della cunetta a 90 metri e un confinamento con barene e velme artificiali analogo a quello proposto per il Contorta. Il nuovo Piano Morfologico allo stato delle cose è solo una bozza in fase di Valutazione Ambientale Strategica. A maggior ragione l'impatto degli interventi da realizzare sul canale Malamocco - Marghera e del cumulo dei traffici devono essere approfonditi nello SIA e valutati nella procedura di VIA sul Canale Contorta.

La mancata presentazione del progetto e degli studi di impatto ambientale relativi alle "opere connesse" invalida la procedura VIA.

Osservazione 3

Millantato inserimento del progetto nelle procedure della Legge Obiettivo 443/2001

L'XI Programma delle Infrastrutture Strategiche richiamato dallo SIA come fondamento della legittimità dell'inserimento dell'opera in Legge obiettivo in realtà non individua il progetto oggetto di questa procedura di valutazione. Non risulta essere stata rispettata la procedura vigente che stabilisce l'obbligo di inoltrare eventuali proposte di modifica del "Programma delle Infrastrutture Strategiche" alle Camere del Parlamento. Giova ricordare che proprio il Senato, in occasione dell'Ordine del Giorno del 6 febbraio 2014, nel richiedere la valutazione comparativa parigrado di tutte le alternative di soluzione al problema delle grandi navi fino ad allora presentate, aveva bocciato la richiesta di inserimento del progetto in Legge Obiettivo, ricusando la proposta di qualificazione di "infrastruttura strategica" avanzata in aula dal Sottosegretario alle Infrastrutture.

Il progetto per la complessità dell'ambito in cui viene inserito, e tanto più in forza della Legge Speciale per Venezia del 1973, deve essere valutato in una procedura di VIA ordinaria e non nella procedura di VIA speciale, insufficiente per lo scarso approfondimento progettuale (progetto preliminare), il livello di analisi degli impatti e i ridottissimi tempi di istruttoria .

Osservazione 4.

Incompetenza ad agire dell'Autorità Portuale di Venezia

L'Autorità Portuale di Venezia è legittimata ad intervenire solamente all'interno delle previsioni dei vigenti Piani Regolatori Portuali e nelle aree interne all'Ambito del Demanio Portuale. L'opera oggetto della presente valutazione non è prevista nel Piano Regolatore Portuale di Venezia e non ricade nell'ambito del Demanio portuale. Ne deriva che l'Autorità Portuale di Venezia non ha alcun titolo né ad essere soggetto aggiudicatore dell'opera, né a legittimarsi quale Proponente per attivare la procedura di VIA.

Allo stato attuale, la procedura di VIA strategica per il Canale Contorta è del tutto priva dei necessari presupposti e quindi irregolare e illegittima, e per scongiurare un suo successivo annullamento non può che essere fermata e revocata.

Osservazione 5

Necessità di un nuovo Piano Regolatore Portuale

Per legittimare l'intervento dell'Autorità portuale in un sito, ora esterno al suo ambito demaniale, occorre una Variante Generale al Piano Regolatore Portuale vigente, da elaborare ai sensi della L. 84/1994 e sulla quale ottenere l'intesa della Amministrazione comunale veneziana. L'opera in valutazione dovrebbe successivamente essere considerata nell'ambito di tale nuovo PRG, sviluppata come progetto definitivo e sottoposta a normale Valutazione di Impatto Ambientale. ***L'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) è indispensabile al fine di assicurare la coerenza tra i molti progetti di trasformazione in campo, tanto più per il fatto che il vigente PRP risale al 1965 e risulta ormai profondamente inadeguato ai problemi attuali***

Osservazione 6.

Inadeguate e inefficaci misure di compensazione (le nuove barene)

Quali misure di compensazione lo SIA propone la realizzazione di nuove barene artificiali da collocare in laguna Sud sotto l'azione e il controllo del Magistrato alle Acque (ma non era stato soppresso ?²).

Le «barene» sono una delle formazioni morfologiche caratteristiche della laguna veneta. Esse si contraddistinguono rispetto alle altre forme lagunari per la loro quota superiore, generalmente di 20-40 cm, al livello medio del mare, che le rende sommergibili soltanto durante le fasi di alta marea pronunciata. Le barene sono normalmente ricoperte da vegetazione alofila, la cui specie si differenzia a seconda della quota della superficie.

Lo SIA indica anche che: *Le modalità realizzative saranno quelle già utilizzate da molti anni in laguna di Venezia, che vengono qui riassunte:*

. conterminazione di uno spazio lagunare di ridotta profondità con palificate, reti idrauliche ed eventualmente gabbionate di protezione al piede delle palificate;

. reflimento di sedimenti all'interno delle aree così conterminate;

. taglio delle palificate a livello della superficie della nuova barena, una volta che i sedimenti si siano assestati.

L'esame delle molteplici esperienze di ricostruzione delle barene con le modalità sopradette, condotte a partire dagli anni 90 da parte del Consorzio Venezia Nuova, consente di ritenere del tutto inadeguata tale previsione compensativa.

Si è visto subito che la tecnica impiegata era fallimentare. Una palificazione di contenimento perimetrale con pali di castagno, sottoposta alla forte erosione delle correnti e del moto ondoso, è stata distrutta quasi completamente dopo i primi anni e successivamente sono scomparse le colmate retrostanti. Negli anni successivi le modifiche per il rafforzamento degli argini con l'impiego di palificazioni di altro genere ed attualmente delle burghe (sacchi di pietrame), sembra possano solo rallentare, ma non impedire, l'inarrestabile erosione. Inoltre sono state evidenziate anche altre problematiche. Ad esempio la variazione della quota delle barene artificiali dopo il compattamento del materiale fangoso che viene pompato all'interno: in breve tempo molte isole sono scese molto al di sotto della quota in cui si trovano le barene naturali. Per concludere la realizzazione di questi interventi di ingegneria ambientale dovrebbero essere costantemente monitorati e corretti nel corso degli anni, anche con ulteriori interventi di ripascimento. Di fronte a tali evidenze è lecito ritenere che le barene artificiali siano solo una scusa per smaltire enormi masse di materiale (sabbia, limo, etc.) derivanti dallo scavo del nuovo canale senza doverle trasportare via terra in siti idonei.

Sussistono anche molte perplessità sulla qualità del materiale impiegato per la probabile presenza di inquinanti, anche se in questo caso lo SIA prova a suddividere in classi di qualità i materiali escavati. Vi sono alcune aree lagunari dove sono state ricostruite più volte le barene artificiali. Tuttavia il Consorzio Venezia Nuova non perde occasione di

2

² Articolo 18, comma 3 del D.L.90, "Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari. (G.U. 24.06.2014, n. 144).

magnificare questi lavori e sulla stampa compaiono regolarmente articoli che comunicano la nuova presenza di specie ornitiche che utilizzano le barene artificiali per la sosta, l'alimentazione e, in qualche caso, la nidificazione.

E' abbastanza intuitivo capire che con la scomparsa delle barene naturali, le colonie di Sterna e Fraticello ma anche diverse coppie di Beccaccia di mare, possano trovare una valida alternativa sulle barene artificiali, soprattutto entro i primi anni dalla loro realizzazione. A questo proposito è emblematica la campagna mediatica che è stata fatta nel maggio di quest'anno quando un folto stormo di fenicotteri è stato visto frequentare con assiduità una delle barene del Consorzio Venezia Nuova. Ovviamente c'è una spiegazione, simile alle precedenti, anche a questo: in alcune valli da pesca i fenicotteri vengono allontanati in quanto considerati dannosi per la gestione degli Anatidi.

Gli imponenti lavori di ricostruzione delle barene sono operazioni di forte convenienza economica (enormi costi di movimentazione terra difficilmente quantificabili) e di immagine (ricostruzione di ambienti naturali). Inoltre è una occasione per moltiplicare le cosiddette "opere di compensazione".

Volendo arrestare o quantomeno mitigare i fenomeni erosivi che stanno sconvolgendo la morfologia lagunare, non vi possono essere provvedimenti diversi da quelli rivolti, da una parte a controllare più efficacemente i meccanismi da cui dipende l'intensità del moto ondoso, dall'altra a reintrodurre in laguna maggiori quantità di sedimenti di origine fluviale.

Osservazione 7

Carente analisi di alternative progettuali

Richiamandosi al Decreto Clini-Passera, lo SIA prende in esame i seguenti percorsi alternativi tutti finalizzati al raggiungimento della Marittima:

- Canale della Giudecca
- Canale retro Giudecca
- Canale Vittorio Emanuele da bacino di evoluzione 3
- Canale Contorta

Occorre osservare, tuttavia, che il Decreto ora ricordato si limitava a stabilire la necessità di estromettere dal canale della Giudecca e dal bacino di S. Marco le navi di stazza superiore alle 40 mila tonn. e la necessità di trovare percorsi alternativi, ma non diceva affatto che si trattasse di alternative per arrivare alla Marittima. Nel progetto presentato restano così escluse dalla comparazione le alternative che, pur conservando la Marittima come Terminale, propongono di realizzare strutture di avanporto per l'approdo delle grandi navi. Almeno due delle alternative in campo adottano questa soluzione all'esterno della bocca di Lido e appaiono in grado di mantenere l'attività crocieristica veneziana e di evitare l'ingresso della grandi navi in laguna. Una di esse, il progetto Venice .2, è stata già presentata per la Valutazione di impatto ambientale. Pur con la dovuta cautela e verifica delle metodologie costruttive tali soluzioni appaiono di gran lunga ambientalmente più vantaggiose e anche più rapidamente ed economicamente fattibili.

A questo proposito occorre anche ricordare che nell'Ordine del giorno votato dal Senato il 6 febbraio 2014 era chiaramente richiesto che tutte le alternative proposte,

indipendentemente dal loro grado di approfondimento, fossero preliminarmente e comparativamente analizzate: in primo luogo dal punto di vista dell'impatto ambientale e poi dal punto di vista degli altri profili economici e organizzativi. Cosa che il progetto presentato evita accuratamente di fare.

Per tutte le considerazioni ora svolte si ritiene gravemente carente la comparazione delle alternative sviluppata dallo SIA e del tutto indimostrata la scelta del Canale contorta come alternativa migliore.

Osservazione 8

Mancata considerazione del parere preliminare negativo del Ministero dell'Ambiente sul Canale Contorta

Nella seduta plenaria del 27 settembre 2013 la Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, presieduta dall'Ingegnere Guido Monteforte Specchi, su richiesta del Ministro, ha espresso un preventivo parere VIA sul progetto oggi in valutazione. Tale parere giudica negativamente la proposta relativa al Canale Contorta e mette in evidenza che *"il progetto risulta di particolarità complessità progettuale, sia in riferimento ai significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e, in fase di esercizio, sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari almeno a quattro anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al decreto interministeriale"*. Più che i singoli aspetti progettuali considerati negativi merita sottolineare la constatazione che lo scavo del nuovo Canale avrà effetti rilevanti e complessi sull'intero ecosistema lagunare e che dunque lo SIA di tale rilevanza e di tale complessità dovrà farsi carico.

L'impostazione del progetto presentato e la considerazione pedissequa dei soli effetti rappresentati nello SIA non tengono conto della pesante valutazione contenuta nel parere ministeriale sul progetto del Canale Contorta, ritenuto inadeguato ad affrontare la complessità e la rilevanza degli effetti sull'ecosistema lagunare considerato nella sua unitarietà.

Osservazione 9

Inadeguatezza della Valutazione di Incidenza Ambientale

Si presentano nel dettaglio, nella Osservazione n. 9, i risultati della lettura critica del documento denominato "Valutazione di incidenza ambientale" allegato alla presentazione del progetto. Tale documento pur apparentemente esaustivo in linea con le norme vigenti, afferma che lo scavo del nuovo Canale Contorta e il suo futuro esercizio non presentano incidenze significative sul sito e riconosce poche eccezioni, peraltro sottostimate, come l'incidenza negativa di livello basso per la perdita di habitat prioritario "Laguna costiera" o l'indicazione di incidenza "non significativa" o "nulla" per le singole specie ed habitat.

Si ritengono tali giudizi del tutto privi di fondamento così come si ritiene che, contrariamente a quanto affermato nello studio del proponente, non sia assolutamente obbligatorio individuare una via perché le navi oltre una certa stazza giungano a Venezia, e che non sia vero che non esistono alternative valide al progetto presentato.

Alla luce delle osservazioni critiche sulla "Valutazione di Incidenza Ambientale" e relative determinazioni di seguito illustrate, si chiede sin da ora la bocciatura del progetto.

9.1 Distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave di tali siti

Il progetto prevede: "Il nuovo canale navigabile Contorta S. Angelo collegherà il canale Malamocco - Marghera con il bacino di evoluzione di Marittima; avrà una lunghezza pari a circa 5 Km, una cunetta navigabile di larghezza pari a 100 m, scarpate realizzate con un rapporto 1:3 e una profondità di m -10.50 s.l.m.m. Oltre alle attività di dragaggio sono previste altre attività preventive e accessorie più dettagliatamente descritte di seguito" (pag. 23 della "Valutazione di Incidenza Ambientale").

A proposito della distanza del progetto dai siti della rete Natura 2000 il documento afferma:

"L'area interessata dal progetto di "adeguamento via acquea di accesso alla Stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo" ricade internamente al sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia".

"Va rilevato tuttavia che la modifica del percorso delle navi da crociera in ingresso e in uscita dalla Laguna Veneta conseguente alla realizzazione del nuovo canale interesserà però un'area più vasta; il traffico in ingresso ed uscita delle imbarcazioni attraverso il Canale Malamocco-Marghera ricadrà infatti internamente al sito SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia".

Infine il passaggio delle navi attraverso la bocca di Malamocco coinvolgerà anche il sito SIC-ZPS IT3250023 "Lido di Venezia: biotopi litoranei", che la contorna".

Quindi, un SIC, una ZPS e un SIC - ZPS sono coinvolti, direttamente e indirettamente, dal progetto, al contrario di quanto da quanto documentato dal proponente.

9.2 Troppo screening e troppo poca Valutazione di Incidenza Ambientale

Secondo una prassi purtroppo consolidata, molti dei documenti denominati "Valutazione di Incidenza Ambientale" si limitano invece a presentare uno Screening. Questa procedura, come si è ripetutamente evidenziato anche in merito ad altri progetti, è un semplice suggerimento, derivante da un manuale della Unione Europea, finalizzato a valutare in fase iniziale se il progetto sia o meno da sottoporre a Valutazione di Incidenza (secondo quanto richiesto dall'Allegato G di cui al DPR 357/97 e smi).

E' del tutto ovvio che una procedura di screening può essere ipotizzabile e utile di fronte a progetti dove sussistano incertezze, come una ristrutturazione, un piccolo ampliamento dell'esistente, con tutte le dovute eccezioni in base al sito, alla tipologia di opera che si vuole ampliare ecc. Ma non è ipotizzabile né utile quando la portata del progetto è, come nel caso del Canale Contorta, e il diretto coinvolgimento di ZPS e SIC configurano con certezza la necessità della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

Nel progetto è prevista – tra le altre – la movimentazioni di materiale che supera i 6 milioni di mc, un incremento esponenziale di traffico marittimo anche (e soprattutto) con navi di grande dimensione, la trasformazione irreversibile di ben 196 ettari di Laguna costiera (habitat prioritario).

Sarebbe inevitabile lo stravolgimento dell'intera Laguna, compresi gli ettari di habitat non computati nello Studio, anche alla luce dei fattori di pressione negativi esistenti e citati, ma mai correlati al progetto né considerati come sommatoria eventuale.

Non si tratta certo di un progetto che poteva essere escluso da una corretta procedura di Valutazione di Incidenza sin dall'origine.

Eppure la quasi totalità del documento di 291 pagine dello SIA si occupa dello screening (da pag. 21 a 212). Solo a pag. 213 si giunge alla Valutazione di Incidenza strictu sensu.

Sarebbe stato più corretto disporre direttamente di uno studio che contenesse, sin dal principio, quanto richiesto dall'Allegato G. Si sarebbe avuta (auspicabilmente) una scorrevole esposizione e una conseguente scorrevole lettura e una facile comprensione e non, come accaduto, una faticosa sequenza di concetti scollegati, informazioni spalmate senza criterio logico, ripetizioni infinite.

9.3 I volumi da movimentare e gli impatti non dichiarati

La quantità di volumi da movimentare viene indicata in poco più di 6 milioni di mc suddivisi in diversa classificazione in base alle analisi dei sedimenti mediante carotaggi (A, B e C).

E' facile dedurre che con molta probabilità tali volumi siano destinati ad aumentare, alla luce della necessità di spostare diversi sottoservizi (ENEL, ENI, Terna) che comporteranno ulteriori scavi a profondità maggiori di quelle indicate per il Canale Contorta. Una notevole parte di questi volumi dovrebbe essere destinata alla realizzazione di nuove barene, a "compensazione" della perdita (ritenuta di "incidenza significativa di livello basso") di 196 ettari di habitat prioritario (Lagune costiere), barene da realizzare nella zona sud della ZPS.

Questa proposta, non sviluppata, viene demandata, come si legge in alcune parti dello Screening, ad accordi successivi con il Magistrato per le acque (con formule diverse), mancando peraltro una valutazione oggettiva e congiunta con il resto del progetto. Nella vera e propria Valutazione d'Incidenza la proposta è definita in modo meno generico, ma pur sempre avulso dai dettagli necessari per valutarne la reale fattibilità (a scapito di quali altri habitat e specie verrebbero realizzate le presunte "compensazioni"?). Su questo aspetto si tornerà successivamente.

La torbidità derivante dagli scavi (ingenti) del canale, al fine di consentire alle navi da crociera di giungere presso il terminal di Marittima, viene ritenuta tollerabile. Semplicemente, le specie ittiche si spostano, la torbida si ricompono e tutto torna come prima.

A pag. 170 si legge infatti: *In quanto alle specie di interesse conservazionistico quali il ghiozzetto lagunare (Knipowitschia panizzae) e il ghiozzetto cinerino (Pomatoschistus canestrinii) che conducono l'intero breve ciclo vitale in laguna e la cheppia (Alosa fallax) ed il nono (Aphanius fasciatus) specie migratrici, trovano il loro habitat elettivo principalmente lontane da siti interessati da turbolenza e vivacità idrodinamica quali quelli direttamente collegati all'asse del canale in esame.*

Va inoltre considerato che si tratta di specie che già convivono con condizioni di torbidità medio elevate (20-40 mg/l). La capacità della comunità bentonica (zoo e fito) e di quella ittica di convivere con condizioni di torbidità medio alta si evince anche dall'analisi dei valori dei solidi sospesi che si hanno in condizioni di forte perturbazione da vento (in particolare venti di bora) quando essi tendono ad aumentare in modo significativo (MAG.ACQUE, 2010), con picchi variabili (in funzione dell'evento e delle condizioni locali) tra 100 e 300 mg/l.

E' ragionevole ritenere che le specie ittiche in fase di transito, risentendo degli effetti locali della torbidità indotta dai lavori, possano modificare i loro tragitti. Considerando che il ghiozzetto lagunare, il ghiozzetto cinerino ed il nono conducono l'intero ciclo vitale in laguna e hanno il loro habitat elettivo in aree di gronda, è ragionevole ritenere che possano risentire solo limitatamente dell'incremento di torbidità allontanandosi sino al ritorno delle condizioni iniziali.

(...)In generale si può quindi affermare che la significatività dell'effetto qui considerato è da ritenersi non significativa".

Poiché non viene fornita alcuna informazione sull'etologia delle specie, si potrebbe tendenzialmente credere che sia solo un problema di spostamento in attesa di tempi migliori, e che addirittura, pesci che compiono migrazioni (pesci molto piccoli), siano in grado di trovare altre rotte, con consapevolezza sulla fonte di disturbo. Sfugge a chi non conosce i comportamenti animali, che gli stessi possano comprendere cosa stia accadendo, assumendo conseguenti scelte consapevoli del problema e dirigendosi a vivere "l'intero ciclo vitale" altrove. Inoltre, paragonare la torbidità causata da "forte perturbazione da vento" ad una torbidità pressoché costante per mesi se non per anni è semplicemente privo di presupposto logico ed è inaccettabile. Una perturbazione da venti non dura mesi/anni, dura qualche giorno ed è associata ad altri parametri (pressione atmosferica, ecc) dei quali gli animali sono in grado di tenere conto, associando pertanto il fenomeno a fattori geneticamente noti, adottando di conseguenza i dovuti comportamenti.

In altra parte dello Screening viene fornita una mappa (del 2006) sulla distribuzione di queste specie, e come si evince, diverse sono state rinvenute nell'area di progetto (pag. 128):

In Figura 2.54 viene presentata la distribuzione di queste specie all'interno delle aree SIC d'interesse.

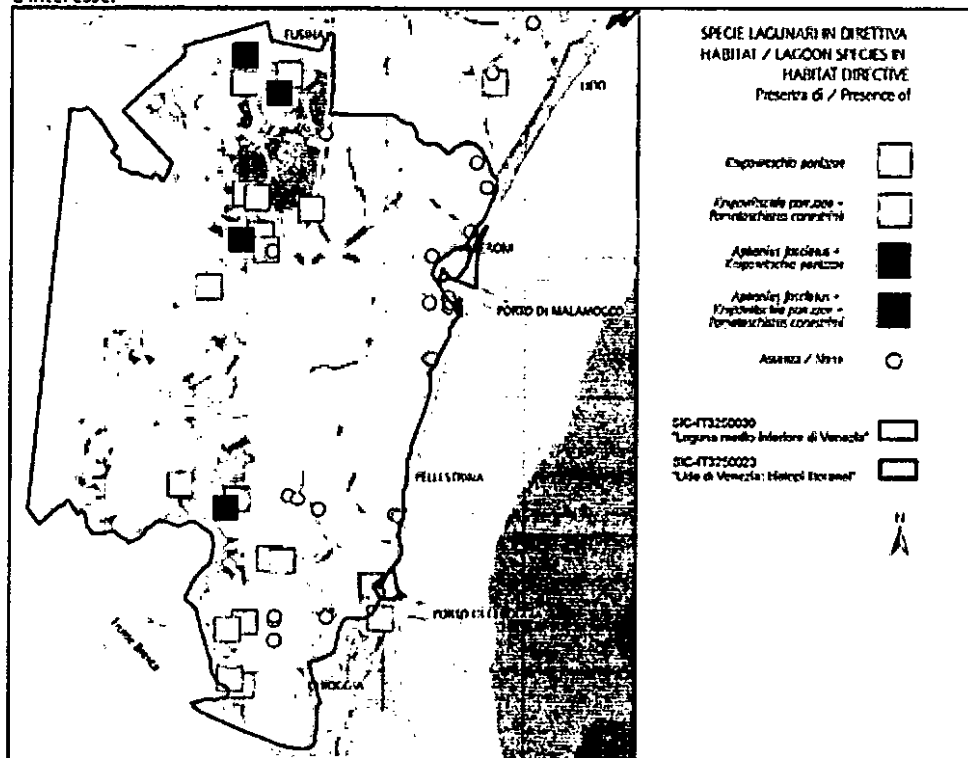


Figura 2.54. Specie ittiche lagunari presenti in direttiva Habitat all'interno del SIC d'interesse (da Guerzoni e

Ritenere, come fa lo studio, che la movimentazione di oltre 6 milioni di mc di materiale di dragaggio sia irrilevante per tali specie, è privo di fondamento logico e scientifico.

La banalizzazione degli effetti di una duratura azione di cantiere di evidente, elevatissimo impatto, conferma, indirettamente, l'incapacità di comprendere come invece si possa avere non lo spostamento delle specie dal sito (in attesa, appunto di "tempi migliori"), ma una banalizzazione della diversità biologica.

Specie di piccole dimensioni, peraltro strettamente connesse ad una tipologia di habitat preciso (laguna costiera, appunto, con precisi parametri chimico – fisici delle acque), non hanno capacità di elusione del rischio né vi è traccia nello "studio" di quelle che siano anche altre attitudini, ovvero, se in grado di occupare – senza conseguenze – territori già occupati, oppure di competere con altre specie in altra porzione della Laguna, senza rischi e con buone probabilità di sopravvivere in attesa che passi la torbida. Torbida che, ricordiamo, non è effetto del vento di tempesta, ma di decine di draghe in azione, per tempi estremamente lunghi.

A tal proposito, per quanto si venga rassicurati sulle cautele che verrebbero adottate per ridurre al massimo lo scuotimento dei fondali e conseguente torbida, questa rassicurazione cozza fortemente con la tempistica del progetto e con il numero di mezzi da utilizzare per il canale Contorta.

E' fuor di dubbio che durante la fase di scavo si metterebbe in sospensione una enorme quantità di sedimento fine che, durante le fasi di marea calante, in parte prenderebbe la strada della bocca di porto di Malamocco, con un'ulteriore perdita di materiale solido difficilmente quantificabile.

Altro aspetto non trattato dallo SIA è quello relativo al sedimento che il passaggio di una nave mette in sospensione lungo il canale Malamocco - Marghera. In pratica sia l'onda di prua che quella di poppa richiamano dai limitrofi bassi fondali un'enorme quantità di fango che si porta sul canale.

Il materiale più fine sembra dimostrato che se ne esce dalla bocca di Malamocco. Ora è abbastanza facile supporre che una cosa simile possa avvenire anche nel Canale Contorta.

Sarebbe bene che ad assunti rassicuranti sul nulla che accade all'ambiente, seguissero, nei vari studi, anche reali intenzioni progettuali e dichiarazioni conformi a quanto affermato in pagine precedenti (o successive).

Nulla inoltre viene detto su quello che sarebbe un effetto negativo indiscutibile, ovvero, la diminuita offerta trofica dell'area, anche a distanza; l'oggettivo disturbo puntuale, come localizzazione, e persistente (in senso temporale) tale da indurre diverse specie di avifauna a non soffermarsi, aspetto questo particolarmente rischioso nel periodo migratorio e per lo svernamento in inverni rigidi.

Non è sufficiente immaginare che gli individui delle X specie si spostino poco più in là e quindi sia irrilevante l'occupazione temporanea prima e definitiva poi (con alterazione irreversibile) di ben 196 ettari di Laguna, per il semplice fatto che:

- a) La diminuita offerta trofica ha effetti negativi indiscutibili con l'aggravante che avverrebbe anche con una contrazione della superficie dell'area, provocando una maggiore competizione alimentare inter/intra specifica sul resto di habitat simili, che avrebbe ulteriori effetti negativi in caso di periodi particolarmente rigidi, o su individui particolarmente esausti per la migrazione sia di andata (autunnale) che di ritorno (primaverile). Lo stesso vale per le specie ittiche.
- b) Il disturbo in entrambe le fasi (cantiere ed esercizio) provocherebbe, insieme al punto a), una concentrazione di specie in altre aree con gli effetti già espressi

sopra, con l'inevitabile conseguenza, per alcune specie, di una contrazione delle popolazioni, fatto questo ancor più grave per le specie ittiche che vivono solo ed esclusivamente nella Laguna.

Inoltre, per quanto possano apparire irrilevanti i volumi individuati nella tipologia B e C (ammesso che quelli individuati come A mantengano tale classificazione e non incrementino i volumi di B e C), sono pur sempre volumi invece importanti, da movimentare in ambiente aperto e di facile e immediata diffusione particellare, con annessi inquinanti.

Ciò significherebbe in sintesi, che fondali al momento relativamente innocui perché con inquinanti addensati, compatti in profondità e comunque non sollecitati, che contengono sostanze inquinanti di vario genere (e quantità), sarebbero invece mossi, diffusi, il tutto in un ambiente con circolazioni a volte difficili di masse d'acqua "pulite", con ridotta capacità di attenuarne le concentrazioni e distribuirle in bacini più ampi (e quindi con effetti presumibilmente meno rischiosi per l'accumulo e conseguente intossicazione e decesso). E' deduttivo che in ogni caso sarebbero messi in circolazione, a prescindere dalla possibile diffusione a distanza o meno, con effetti devastanti per l'ambiente tutto, che sia dentro o fuori la Laguna.

Si ritiene pertanto estremamente sottovalutato e minimizzato l'aspetto dei volumi da movimentare e le prevedibilissime (ma non considerate) molteplici conseguenze negative sulle componenti sia biotiche che abiotiche: inquinamento, perdita di risorse trofiche, allontanamento, disturbo, maggiore competizione trofica e maggiore possibilità di decesso in alcune fasi del ciclo biologico (svernamento e migrazione per l'avifauna) o di tutto il ciclo (specie ittiche), contrazione popolazioni di specie ittiche, variazioni della composizione chimico fisica delle acque, perdita di habitat, ecc.

9.4 La valutazione congiunta ad altri piani e/o progetti

Si considera apprezzabile l'aver sviluppato la valutazione del progetto di Canale Contorta congiuntamente almeno con quella di un altro progetto (piattaforma logistica Fusina) che insiste sulle stesse aree, peraltro come previsto dalla normativa vigente. Manca però in questo caso la valutazione dell'incremento dei traffici navali (e relative conseguenze anche in termini di inquinanti) né possono rassicurare i riporti parziali dallo studio di incidenza della piattaforma logistica Fusina, senza poter conoscere l'intero progetto e relativo studio, si da poter dividerne senza incertezze e dubbi, le rassicurazioni fornite.

Si apprende inoltre che il progetto ha ottenuto il decreto di compatibilità ambientale e che sono previsti 4 anni di lavori.

Non risulta inoltre che sia l'unico progetto che ricade sullo stesso sito, ma esula dalla nostra nota l'elenco dei progetti non considerati congiuntamente a questo, alcuni dei quali in procedura VIA nazionale in corso di svolgimento.

E' invece palese che è completamente mancata la valutazione aggiornata del sito e relativi effetti su di esso a seguito del progetto proposto, rispetto alla data della sua istituzione e relativi interventi realizzati ad oggi, ed in particolare, uno per tutti, il M.oSE.

Nel documento vengono riportati censimenti dell'avifauna, anche recenti, così come viene riportato in alcuni paragrafi, lo stato di pressione antropica esistente, le criticità, gli effetti negativi, ma non si presenta né una valutazione "congiunta" a tali fattori di degrado/pressione, né alcun cenno/informazione su quella che è stata la contrazione/alterazione degli habitat (e correlazione del progetto proposto, con l'incremento dei fattori negativi sul sito), dalla data della sua istituzione ad oggi.

Non può esserci dubbio che da quando l'attuale ZPS è stata dapprima individuata come IBA (important Bird Area), successivamente riconosciuta come ZPS, molte condizioni siano mutate, la gran parte delle quali in peggio.

Quindi, affermare, come è stato fatto, che si tratterebbe di perdere "solo" 196 ettari di habitat prioritario, che rappresentano "solo" lo 0,8% della ZPS, è riduttivo e fuorviante rispetto alla reale perdita di tale habitat, non tenendo conto di quanto ad oggi è stato alterato e di come si esercitino ancora oggi (e più di prima) pressioni negative. Senza considerare tutti gli innumerevoli effetti a seguire precedentemente accennati (ma non affrontati nella "Valutazione di Incidenza Ambientale"). Già solo avere omesso i devastanti effetti del progetto del Mose e le inesistenti "compensazioni", è sintomatico di una rappresentazione avulsa dalla realtà dei luoghi e degli obiettivi di conservazione in relazione anche (e non solo) al progetto presentato.

9.5 Mancata valutazione degli interventi in capo al Magistrato delle Acque

Nella descrizione dei volumi da movimentare, suddivisi, come si è visto, in A, B e C, quelli ricadenti nella classificazione A e B sarebbero destinati a velme e barene. Si legge infatti a pag. 25:

"Predisposizione velme e barene

Le velme saranno utilizzate per il refluitamento del materiale entro "colonna A" e saranno realizzate ai lati del nuovo canale. Invece le barene, nelle quali si prevede di refluire parte del materiale, fanno parte degli interventi di ripristino morfologico a cura del Magistrato alle Acque e tutte le attività saranno preventivamente concordate con lo stesso"

Le barene sarebbero previste come compensazione della perdita di habitat prioritario (ritenuta comunque accettabilissima dagli estensori dello studio), da collocarsi nella zona sud della Laguna. L'affermazione sopra riportata invece non esplicita chiaramente questa proposta formulata in altre parti dello "studio".

Non è dato sapere, in questa fase, dove, come, su quale/i habitat e con quali inevitabili conseguenze nel breve, medio e lungo termine, reversibili o irreversibili che siano, verrebbero realizzate le barene (ammesso che lo siano, e non ci risulta), demandando al Magistrato delle Acque la scelta.

Si tratterebbe (tratto da altra parte dello "studio") di ben 400 ettari da interessare con la realizzazione di barene, con un ingente volume di materiale di dragaggio allo stato attuale classificato come A (ben 4.698.864 mc), ma nulla viene detto su quelle che sarebbero le conseguenze sui siti della Rete Natura 2000, intendendo con essi, tutto ciò che viene tutelato.

A queste brevi considerazioni, occorre aggiungere la destinazione del materiale classificato, al momento, come B (1.609.200 mc) e C (128.736 mc):

"Per quanto riguarda la necessaria rimozione dei materiali, trasporto e conferimento a sito di recapito, i sedimenti classificati "entro colonna C", potranno essere conferiti presso l'isola delle Tresse, i sedimenti classificati entro "colonna A" e "colonna B", saranno destinati ad opere di ricostruzione morfologica in collaborazione con il Magistrato alle Acque di Venezia".

Quindi, a "disposizione" di interventi non valutati in sede di Valutazione di Incidenza, sarebbero i materiali A e B, ovvero, ben 4.698.864 mc più 1.609.200 mc, (totale 6.308.064 mc), riguardo ai quali non vi è alcuna informazione (e conseguente valutazione) circa utilizzo, modalità, collocazione, temporalità, in tutte le 291 pagine dello Studio. Anzi, si ha in diverse pagine, diversa denominazione: barene, ricostruzione morfologica. Quando, dove, come, a scapito di cosa, non si sa.

9.6 Il dragaggio e i viaggi per lo smaltimento

Come si è evidenziato nel paragrafo precedente, vengono riportate informazioni sulla destinazione dei materiali classificati in A, B e C. Qui si intende verificare le modalità di dragaggio dell'immane volume di materiale proveniente dagli scavi.

A pag. 29 si apprende che: *"I mezzi che saranno utilizzati avranno una capacità variabile tra 600 e 1.000 mc per viaggio e si prevede che ciascun mezzo possa effettuare due viaggi al giorno. Al fine del calcolo dei tempi si ipotizzano barche con una capacità media di 800 mc. Tenendo conto della capacità di carico, dei quantitativi del materiale da scavare (pari a circa 4.400.000 mc) e del numero di mezzi a disposizione e della distanza dei siti di conferimento, si stima che per completare il lavoro di scavo a -10,5 m e refluimento in barena siano necessari circa 9 mesi. Per soddisfare la produzione giornaliera stimata in 28.800 mc, presso i siti di conferimento devono essere allestite almeno 6 fosse in grado di refluire circa 5.000 mc di materiale ciascuna"*

Si viene quindi a conoscenza di una – seppur assai confusa – indicazione di volumi, diversa da quella indicata in precedenza, ma nulla si viene a sapere di dove siano previste le *"almeno 6 fosse"*. L'intero paragrafo ingenera confusione, alla quale si aggiunge la suddivisione di mezzi diversi per le diverse profondità, senza riuscire ad avere un quadro chiaro del reale immane intervento di movimentazione in acqua. Si parte tra l'altro da una profondità di circa 1 m o poco più (dato trovato con fatica) per ottenere un canale profondo 10,5 m. Si legge di 3 fasi (pag. 29), con tre draghe (240.000 mc di sedimento, da refluire nelle barene), poi di una seconda fase con 18 draghe con turni di sei ore per un totale ciascuno, di 12 ore al giorno; infine una terza fase, con 18 draghe, in 7 ore e un totale di 14 ore al giorno.

Ci si consenta di considerare l'intera previsione di scavo, avvolta da scarsissima chiarezza su tutto, comprese le destinazioni dei materiali e loro eventuale riciclo in barene, ma non solo.

Ovviamente nulla viene detto sugli effetti reali di movimentazione per 12/14 ore al giorno, per 18 draghe (seppur a turno), né sui tracciati da percorrere, né sul rischio di sversamento lungo il percorso (impossibile affermare che non esistano tali rischi) né con quali condizioni meteorologiche verrebbe sospesa la lavorazione per, appunto, il rischio ulteriore di sversamento accidentale.

I documenti riportano solo affermazioni generiche circa il nulla che accadrebbe a fauna e flora acquatica.

Una tale superficialità di trattazione, a fronte di così ingenti lavorazioni in area ad altissima vulnerabilità non è assolutamente ammissibile.

9.7 Scarsa chiarezza e dati contraddittori

A pag 77 si legge: "2.2.8.A SUOLO

"La realizzazione del progetto prevede l'utilizzo di suolo appartenente ai siti di rete Natura 2000 inteso sia come superficie di fondale di laguna interessata dagli interventi di dragaggio, escavazione e realizzazione di velme e barene, sia come volumi di sedimenti movimentati. Come si evince dalla tabella seguente, dalle operazioni di risagomatura ed escavo dei fondali, si genereranno grossi quantitativi di materiali il cui utilizzo sarà deciso, però, in funzione delle loro qualità chimico-fisiche.

Segue la tabella:

Tabella 2.19. Caratteristiche dimensionali dell'area di progetto

Elemento progettuale	Superficie interessata	Volume movimentati
Canale Contorta-S. Angelo e raccordi	~92 ha	6.436.800 m ³
Velme (a protezione del canale)	~128 ha	1.962.283 m ³
Barene	~ 400 ha	4.400.000 m ³

Vengono poi riportate le stesse frasi di paragrafi precedenti, e la classificazione finale di cui si è già detto, in A, B e C. E' palese che l'esposizione di questo importante aspetto del progetto, continua ad essere molto poco chiara. La tabella sopra riportata, per come formulata, confonde ulteriormente e pone numerosi interrogativi, peraltro rafforzati dalle affermazioni sulla vaga destinazione dei volumi, di cui abbiamo già detto in precedenza. Cosa significherebbe questa tabella? Secondo il documento (e non la tabella), del tutto teoricamente gli oltre 4 milioni di mc per le Barene sarebbero parte dei circa 6 milioni di mc derivanti dal dragaggio del Canale, e se così fosse, come si concilierebbe tale quantificazione, con le affermazioni che demandano al Magistrato delle acque gli utilizzi/destinazioni/ripristinanti morfologici?

Del resto, a pag. 79 si ha l'ulteriore conferma che vi è una inammissibile vaghezza su tali materiali:

"Come anticipato al precedente paragrafo 2.2.8.A, i sedimenti che rispetteranno i limiti per i parametri chimici di colonna A in base al Protocollo '93, saranno riutilizzati per la creazione di velme in fregio al Canale Contorta dopo sua risagomatura e ricalibratura. Inoltre concorreranno i materiali in Classe B alla realizzazione di barene in Laguna sud, in area che sarà opportunamente individuata prima dell'inizio delle attività di dragaggio, in accordo con il Magistrato alle Acque nell'ambito delle previsioni del Piano Morfologico per la Laguna di Venezia". Quindi, una volta vengono considerati materiali per le "compensazioni", un'altra volta per il piano morfologico della Laguna di Venezia.

Materiale in classe A e B, da utilizzare forse per le Barene (considerate come "compensazione", 400 ettari, come vedremo) senza minimamente sapere in questa fase, dove, come, il tutto in ZPS probabilmente a scapito di altri ambienti di importanza fondamentale per le specie protette. **Tutto ciò è inammissibile.**

Sempre in relazione alla scarsa chiarezza e del progetto (e sua realizzazione) e degli effetti negativi (notevoli) sull'ambiente tutto, leggiamo, a pag. 91, quanto si afferma sulla torbidità dell'acqua:

"2.2.11.A ACQUA

Le alterazioni qualitative dirette alla componente acqua sono legate a fenomeni di torbidità riferibili alle attività di cantiere, per la movimentazione dei sedimenti durante la fase di escavazione e dragaggio delle aree di progetto. Si potranno verificare localmente e, comunque, per un periodo di tempo limitato in base al cronoprogramma delle attività di cantiere dei fenomeni di aumento della torbidità dell'acqua. Attualmente non si dispone di dati di dettaglio relativamente alle modalità di esecuzione dei lavori e pertanto è possibile preliminarmente effettuare esclusivamente valutazioni di tipo qualitativo.

In generale, comunque, il fenomeno della torbidità nella laguna di Venezia è circostanza nota a causa del verificarsi di condizioni naturali che fanno assumere a tale parametro valori elevati"

Intanto l'affermazione che non si dispone di dati di dettaglio non è corretta. Si è visto come lo SIA indichi le tre fasi di scavo e il relativo numero di draghe, incluse le ore di lavorazione giornaliera (12/14). Inoltre, affermare che la torbidità sia frutto di condizioni naturali, non contemplando il forte traffico navale (cui si sommerebbe la lavorazione del canale), significa minimizzare un problema che ha già oggi ripercussioni gravissime sul sistema lagunare.

A seguire la frase di cui sopra, nello studio si riportano i risultati di altri elaborati, sull'effetto delle maree, diffusione della torbidità ecc, incluso il calcolo dell'erosione a seguito del passaggio delle navi. Per brevità riportiamo solo le conclusioni (pag. 94):

"Si può concludere dunque che il transito dei natanti apporta leggere variazioni al regime idrodinamico e comunque sempre contenute all'interno delle due serie di velme. Le variazioni inoltre diminuiscono di intensità al diminuire del livello idrico e dunque risultano più accentuate in caso di bassa marea".

Sembra necessario soffermarsi solo su una considerazione che non è stata effettuata: le velme sarebbero realizzate per la costruzione (e manutenzione) del canale in progetto. Allo stato attuale non esistono, né è stata valutato l'effetto barriera sulla movimentazione, questa sì naturale, delle acque, in condizioni normali. **Lo SIA e la Valutazione di incidenza non considerano la modifica assolutamente sostanziale della laguna, a seguito della realizzazione (anche) delle velme.**

9.8 Il sottoservizi da "spostare"

Viene affermato che per la realizzazione del progetto si dovranno spostare diversi sottoservizi esistenti, ma dove, come e a scapito di cosa, e con quali conseguenze, non è dato saperlo. Manca quindi, oltre al resto, anche questa valutazione nello "studio di Incidenza". Si legge infatti, a pag. 25 dello "studio":

"Spostamento sottoservizi

Nelle aree interessate dall'opera insistono dei sottoservizi per i quali dovranno essere risolte le interferenze mediante interventi di spostamento o di interramento.

L'attività prevede lo spostamento dell'oleodotto ENI, del PIF, di una linea Enel, di una linea Terna, di due gasdotti e l'interramento di un elettrodotto Enel. Si prevede di effettuare delle trivellazioni orizzontali controllate (TOC) in modo da riposizionare le suddette linee ad una profondità che non interferisca con il canale".

Ma a pag. 31, la soluzione tecnica (scavi in profondità maggiore del canale in progetto) viene omessa, demandata ad accordi con il gestore coinvolto, e la valutazione di compatibilità ambientale e urbanistica viene rimandata:

"Per quanto attiene lo spostamento dei sottoservizi, dato che al momento non è possibile quantificare nel dettaglio le tempistiche necessarie per la realizzazione delle attività che riguardano tale fase, seppur imprescindibile, la voce ad essa relativa non è stata inserita nel cronoprogramma. Si precisa che per procedere allo spostamento di ciascun sottoservizio interferito, dovrà essere attivato il confronto preventivo con l'Ente gestore coinvolto nonché inaugurata la procedura volta ad autorizzarne la realizzazione sotto i profili urbanistico ed ambientale".

Quindi, lo spostamento di "oleodotto ENI, del PIF, di una linea Enel, di una linea Terna, di due gasdotti e l'interramento di un elettrodotto Enel" non solo non è contemplato come sommatoria di impatti congiunti al progetto presentato, anche solo come ipotesi (e con

certezza per nulla privi di ulteriori possibili effetti negativi), ma non si conoscono neanche le soluzioni tecniche e i loro potenziali impatti.

Tra i sottoservizi da spostare non si fa cenno neppure alla condotta esistente che partendo dalla fitodepurazione della Cassa A porta l'acqua in eccesso in mare di fronte al Lido.

9.9 Lo stato di degrado non giustifica ulteriore degrado

A pag. 177 si legge:

"Le condizioni naturali di torbidità indotta da vento o dall'azione del moto ondoso dovuto al traffico marino ed in alcune zone dalle attività di pesca dei molluschi hanno da molti anni necessariamente selezionato una comunità bentonica tollerante questo tipo di disturbo. Sulla base di queste considerazioni e delle proposte di valutazione ed indagini sulla torbidità (MAG. ACQUE - CORILA, 2005) si può confermare la ridotta azione nello spazio e nel tempo di questo impatto sulle comunità bentoniche per azione della torbidità indotta da dragaggi o da transiti di mezzi navali" ..

Che attività umane, probabilmente incrementate negli anni, abbiano provocato degrado o banalizzazione della diversità biologica, non è una giustificazione accettabile per affermare che gli ingenti lavori di dragaggio siano tollerabili, né quelli dovuti all'incremento esponenziale del transito delle navi. Inoltre, tale affermazione è assolutamente generica, non fornisce informazioni sul tratto oggetto del progetto (se sia o meno interessato da torbide oltre quelle naturali) e mal si concilia con la mappa delle specie di interesse comunitario che abbiamo riportato. Né può neanche lontanamente paragonarsi la torbida per effetto del vento, con quelle prodotte dalla fase cantieristica del progetto.

Il degrado di un sito non può consentire ulteriore degrado: è un principio di base della Direttiva Habitat, peraltro confermato anche da sentenze della CGE, **Laddove vi sono attività/cause che hanno provocato alterazioni del sito, vanno rimosse, non incrementate o utilizzate per giustificare ulteriore degrado !**

Appare inoltre inverosimile paragonare la torbidità derivante dalla pesca dei molluschi (auspicabilmente regolamentata/vietata), alla manovra di 18 draghe per mesi e mesi, 12/14 ore al giorno, e all'alterazione irreversibile di fondali (con realizzazione di argini, alias, velme) e transito di grossi mezzi nautici, che si andrebbero a sommare a tutti gli altri.

9.10 L'incidenza "non significativa" o "significativa di livello negativo basso"

Sfugge ad ogni comprensione come sia stato possibile affermare, per diversi habitat, in primis quello prioritario delle "Lagune costiere", che l'incidenza non sia significativa (risultati dello Screening, pag. 193) così come viene ritenuta ugualmente "non significativa" per la quasi totalità delle specie del formulario Natura 2000 (per le rimanenti, l'incidenza viene considerata "nulla").

Forse è stato sufficiente non considerare alcuni prevedibili impatti, non coniugare le affermazioni delle diverse parti dello studio (draghe/ore/mesi), non valutare le condizioni attuali del sito (fattori di pressione, superfici già alterate, distrutte), non inserire dove, come e a scapito di cosa, si andrebbero a realizzare le "compensazioni" (le barene), subordinando il tutto, a decisioni del Magistrato delle Acque, privando l'intero studio di una reale, complessa e completa (e logica) analisi delle incidenze

E' del tutto palese che il progetto in oggetto non può né ora né mai essere considerato con incidenza "non significativa" e quel poco di "incidenza negativa di livello basso",

ammesso nella parte successiva (Valutazione Appropriata), "compensato" con barene delle quali nulla viene detto.

Quindi, approdando alla "Valutazione Appropriata" (pag. 213) si apprende quanto già scritto nello "Screening" (pag. 204) ovvero:

" Con riferimento alla perdita di superficie di habitat o di habitat di specie, il previsto allargamento del canale Contorta porta ad una perdita netta di quasi 44 ettari di habitat 1150 "Lagune costiere" a carico del sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". A quest'area va aggiunta quella corrispondente alla prevista realizzazione di velme in fregio e a protezione del canale Contorta S. Angelo che incide su una superficie di fondo lagunare pari a quasi 126 ettari attualmente interessati dall'habitat 1150*. Infine a tali aree va aggiunta la superficie interessata dagli interventi di sagomatura tra la gengiva del nuovo canale ed i bassifondi contigui, per una superficie di habitat naturale pari a circa 26 ettari. La superficie di progetto ammonta complessivamente a **223,37 ettari di cui 196,08** ha sono interessati dall'habitat prioritario 1150*, pari allo 0,8% della superficie complessiva di tale habitat presente nell'intero sito IT3250046. Ciò ha portato ad affermare che l'incidenza della perdita di superficie di habitat comunitari sia da considerarsi **significativa di livello negativo basso**".*

Quindi, è bastevole omettere lo status dell'arte del sito protetto, sua evoluzione (o involuzione), e molto altro, per sostenere che la perdita di un totale di 223, 37 ha, di cui 196 di habitat prioritario, sono un'incidenza negativa bassa, quando non direttamente "nulla". Senza considerare cosa verrebbe distrutto dalla presunta "compensazione" con ben 400 (400 !!) ettari di barene.

Si dissente completamente da tale assunto e dalla procedura adottata per giungervi.

Leggiamo infatti, a pag 217, l'elenco estremamente preoccupante dei fattori di stress della Laguna. Per brevità riportiamo solo una parte, invitando chi legge ad approfondire dal documento originario:

*"Numerose fonti bibliografiche, corrispondenti a studi e ricerche degli ultimi decenni (Molinaroli et al. 2009) concorrono nell'affermare che **il bacino centrale lagunare si trova in una condizione di forte stress erosivo**.*

*I fondali e le velme della laguna di Venezia sono globalmente interessati da una generale tendenza alla marinizzazione e da un'articolata serie di processi erosivi dipendenti da impatti di tipo meteomarinico, che nelle ultime decadi sono progressivamente aumentati di intensità, e da impatti di ordine fisico morfologico, **ricongducibili alla intensa antropizzazione e in particolare al traffico, alla pesca, al turismo**. Il bacino centrale lagunare, particolarmente aggredito nel senso qui descritto, risente di una serie di fattori agenti quali: il bilancio negativo di sedimenti che in laguna entrano attraverso gli apporti solidi dal bacino scolante e quelli scambiati con il mare; le variazioni di livello del mare, dovute a fenomeni di subsidenza ed eustatismo che hanno indotto e inducono un aumento del battente idrico e del prisma tidale in laguna, le pressioni derivanti da forzanti meteomarine (vento, moto ondoso, correnti di marea), ed infine **le attività antropiche (es. navigazione, traffico diportistico a motore, pesca)**. Si è quindi passati da condizioni definibili "stabili, in grado di assicurare l'equilibrio dei dinamismi" dove le gengive dei canali e tutto il continuo morfologico di bordo e di velma sono stati in grado di separare e difendere i bassifondi dai canali, a condizioni di degrado caratterizzate da generalizzati processi erosivi cui corrisponde livellamento delle quote, aumento del moto ondoso, aumentata monotonia altimetrica dei fondali e, in particolari aree lagunari, indiscriminata fruizione dei bassifondi per la raccolta dei Tapes con conseguente alterazione della stabilità del piano sedimentario e accelerazione dei*

processi erosivi e di allontanamento e perdita dei sedimenti (Sfriso, 1996; Biotecnica, 1998a; Protecno, 1998; Risondo, 2000; Risondo et al., 2005b).

Questo importante riporto, insieme al successivo, sarebbe dovuto essere sufficiente per indurre ad affermare, senza alcuna esitazione, che vi era incidenza negativa, non bassa, ma elevata. Leggiamo quindi la frase successiva:

"Il problema dell'erosione dei fondali, soprattutto in conseguenza della generale "marinizzazione" della laguna, è legato alle trasformazioni antropiche dei fondali che, assieme all'abbassamento delle quote e all'innalzamento del livello mare ha portato all'incremento del prisma tidale. In conseguenza di tutto ciò e in presenza di un deficit sedimentario per mancato apporto dal bacino scolante e per scarso input dal mare, i bassifondi e gli apparati intertidali lagunari, in alcuni settori più che in altri, soffrono di erosione che si materializza, sui fondi lagunari, in un abbassamento continuo della quota di fondo. Questo processo, come è noto, è valutato mediamente in alcuni mm all'anno, con la conseguenza di un allontanamento a canale e, parzialmente, a mare, di molte centinaia di migliaia di m³/anno (Consorzio Venezia Nuova, 1993; Molinaroli et al., 2009)".

Così come, a pag. 286 troviamo, tra i fattori di pressione, al punto d),

d. le attività antropiche (es. escavo dei canali, navigazione, traffico diportistico a motore, pesca).

Senza addentrarci ulteriormente nei meandri (è il caso di dirlo) dell'intero studio, dove le informazioni vengono frammentate, slegate, in parte omesse privando di un'interesse fondamentale per comprendere il reale impatto del progetto sul sito, colpisce negativamente che si affermi – correttamente – che l'erosione è imputabile anche alle trasformazioni antropiche dei fondali, ma che un canale di 5 km di lunghezza, 10,5 di profondità e 100 m di larghezza non contribuisca in alcun modo a ciò.

Del nulla che accade e di quel poco di incidenza negativa solo accennata nello Screening di ben 212 pagine, si apprende, non senza stupore, che si passa al livello successivo, in nome del principio di precauzione:

"In base al principio di precauzione si ritiene opportuno approfondire lo studio di incidenza attivando la procedura di valutazione appropriata".

Si plaude all'applicazione del principio di precauzione, ma si stigmatizza sia la procedura di Screening che il non avere fornito tutti gli elementi di conoscenza e di valutazione a seguire, per stabilire che vi è – **indiscutibilmente** – **incidenza negativa**, senza invece minimizzarla a "bassa" o addirittura considerarla inesistente, come è stato fatto a profusione.

9.11 La presunta mancanza di alternative valide e l'imperativo interesse pubblico

Nello "Screening" e nella successiva Valutazione appropriata, vengono approfondite le alternative al progetto. Ognuna delle alternative citate viene scartata, inclusa l'opzione zero, basandosi sul decreto ministeriale che vieta l'accesso delle grandi navi a Venezia, e contestualmente, si afferma, inviterebbe a trovare *comunque* soluzioni alternative.

L'aspetto sulla presunta "obbligatorietà" a procedere comunque con il progetto in oggetto (visto che le alternative inclusa l'opzione zero, sono state tutte scartate) sarà trattata in apposito capitolo, limitandoci in questo a sostenere che nulla obbliga a dover far giungere le navi di grossa stazza, a Venezia, se non **meri interessi commerciali**, a scapito della sopravvivenza della laguna stessa. Non può quindi essere addotto come motivazione, in presenza di possibili incidenze negative (finalmente ammesse) l'imperante motivo di interesse pubblico, sentita l'Unione Europea.

Corre l'obbligo di ricordare che vi è un'alternativa decisamente meno impattante, dall'effetto positivo per turisti attenti agli aspetti ambientali (tanti, soprattutto stranieri), lo stesso metodo che si adottava un tempo presso le isole minori, quando non attraccavano le navi in porto.

Fino alla fine degli anni '60, inizio anni '70, chi si recava alle isole minori (tra queste, l'arcipelago eoliano, in Sicilia, ma non l'unico), scendeva dalla nave in rada, per salire su piccole barche (con tutti i bagagli) per giungere sull'isola. Indubbiamente i tempi di sosta previsti in caso di crocieristi potrebbero non essere congrui con un sistema del genere, ma è pur vero che il turismo consapevole sa cogliere la necessità di tutelare beni ambientali e architettonici (nel caso, coincidenti in parte) e accettare con spirito di adattamento e di positivo contributo alla salvaguardia di entrambi, una soluzione del genere.

Le società di navigazione si possono adattare alle esigenze di tutela ambientale, come del resto fanno su altre tratte in altre parti del pianeta.

Inoltre, risulta che il carico antropico di Venezia sia ben oltre le sue capacità e sarebbe quanto mai opportuno che non si cercassero progettualità (gravose) che incrementerebbero tale carico, quale appunto, il far arrivare direttamente a Venezia decine di migliaia di persone in più al giorno, oltre quelle che già pervengono in altro modo.

Ma al di là dell'esistenza di alternative, inclusa l'opzione zero forzosamente scartata basandosi sul decreto ministeriale, è fuor di dubbio che l'intero studio è privo di corretta valutazione sui reali effetti sui siti protetti.

E' del tutto evidente che un canale di tale lunghezza, larghezza e profondità potrà causare uno stravolgimento irreversibile della stessa laguna per come essa si è formata e per come essa sopravvive, stravolgimento invece considerato non significativo, anzi, nello Screening ripetutamente negato, incluse le singole specie per le quali viene indicato un impatto "nullo" o "non significativo".

E' sufficiente del resto non considerare i possibili, probabili e/o certi effetti negativi da noi accennati in precedenza, per far credere che nessuna specie né habitat (protetta da più norme nazionali ed internazionali), subirebbero conseguenze di alcun genere con il progetto proposto, dimenticandosi pienamente del principio di precauzione e del principio di prevenzione.

Il tutto, senza considerare le alterazioni gravi che ha subito la laguna sin dal 1989 (anno in cui si è ufficialmente iniziato a parlare di IBA, Important Bird Area).

Attività antropiche di ogni genere, anche ludico/sportivo, nuove opere di ogni genere (Mose in primis), incremento esponenziale della nautica (con diverse modalità e mezzi e fini), nuove modalità di pesca, incremento di scarichi, di viaggi aerei (l'aeroporto è a ridosso della Laguna), incremento delle illuminazioni (previste anche per il canale), la somma di tutto ciò e di molto altro che non si accenna, è con certezza un fattore di pressione negativa enorme, cui si aggiungerebbe il progetto in oggetto (e suo esercizio), per il quale nell'intero studio, non si è tenuto conto della sommatoria di tutto ciò.

Di contro, nello "studio" si ha invece un dato recente, ma ad uso e consumo del concetto che è alla base di esso, ovvero che non è previsto un peggioramento del sito alla luce del progetto proposto. Infatti la comparazione con il traffico di navi, viene fatta su anni recenti, non con il pregresso che non vedeva tale movimentazione di navi da crociera che con certezza hanno avuto effetti negativi sul sito protetto (pag. 30), senza contare quelle da movimentare presso il Fusina di cui si è accennato prima.

9.12 Le compensazioni

Affermare che vi potrebbe essere incidenza (ancorchè bassa), porta alla formulazione delle compensazioni, sul presupposto per noi assolutamente non condivisibile (e crediamo, neanche dall'Unione Europea) che l'opera si debba fare, per imperanti motivi di interesse pubblico.

Le compensazioni sarebbero 400 ettari di barene, nella zona sud della ZPS.

Non è dato sapere a scapito di cosa si realizzerebbero tali barene (al posto di cosa ? quale habitat ?). Abbiamo anche visto come la proposta inoltre sia vaga, essendo demandata al Magistrato delle Acque la scelta degli interventi a volte citando solo il Piano Morfologico.

Certamente sarebbe una soluzione ottimale per il proponente, per risolvere il problema non da poco del materiale di dragaggio e sua destinazione finale, che verrebbe "riciclato" anziché destinato ad altra soluzione con inevitabile incremento dei costi.

Non si condivide affatto la presunzione di dare per certo che si debba ad ogni costo far giungere a Venezia decine, centinaia di navi di grossa stazza, in nome e per conto del turismo/economia, proponendo compensazioni a supporto di tale tesi, né si condividono le proposte "compensazioni". Non vi è alcun motivo per procedere con il progetto, né viene comunque fornita alcuna informazione utile per comprendere quale sia la portata reale della "compensazione" che avrebbe dovuto avere una seria, serissima valutazione in questa stessa fase (e congiuntamente con il progetto), sugli effetti sul sito, certamente non positivi mentre non vi è alcuna traccia di ciò.

Vedremo ora come si rinvenga solo nello Studio di Impatto Ambientale, qualche informazione in più su dove si collocherebbero le "compensazioni".

9.13 Lo Studio di Impatto Ambientale

Solo in questo studio (pag. 177) si apprende, seppur con una mappa molto poco chiara (e priva di Legenda) dove si collocherebbero le presunte opere di compensazione, da realizzarsi, ricordiamo, con nuove barene (ben 400 ettari !!!):

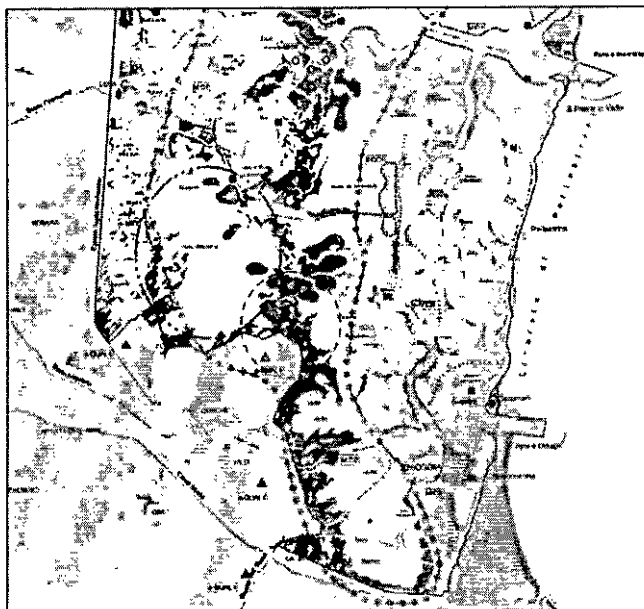
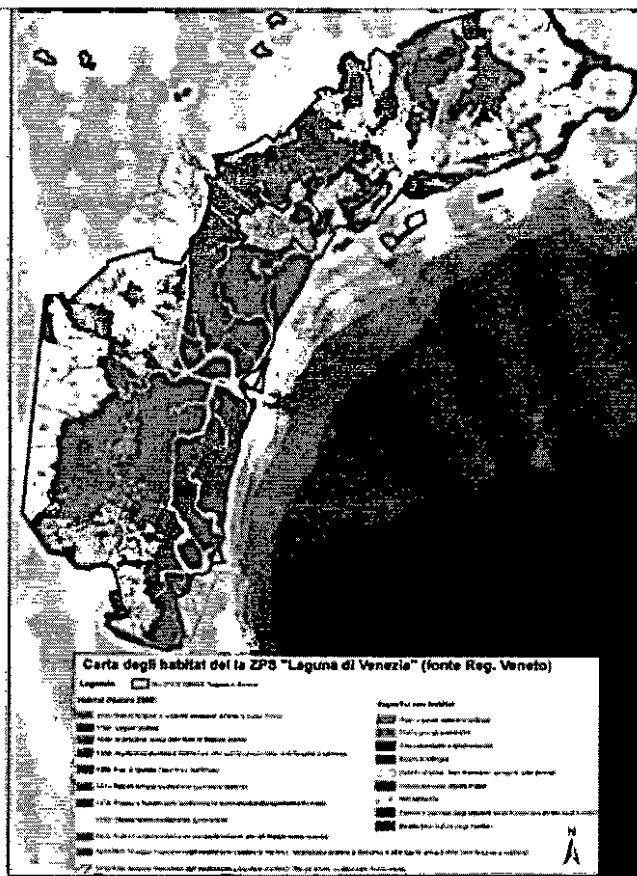


Figura 6.2. Area all'interno della quale verranno realizzate le nuove barene artificiali

Nello Screening e successiva "Valutazione Appropriata" non vi era alcuna informazione sulla localizzazione delle presunte opere compensative, se non una indicazione generica o addirittura un rimando al Piano Morfologico.
 Per completezza di informazione, riportiamo la mappa degli habitat, di pag. 120 dello "Screening" dal quale – seppur con immani difficoltà – si evince che la creazione delle barene avverrebbe (se si è compresa la mappa di cui sopra), a scapito di ulteriore superficie dell'habitat prioritario Lagune Costiere, di altri habitat non identificabili dalla legenda (estremamente poco leggibile) e a scapito di valli salmastre.



10. Conclusioni

Ci si è limitati a segnalare le parti più macroscopiche in termini di contraddizioni, carenze, considerazioni avulse da analisi corretta dell'intero "studio" suddiviso impropriamente in Screening e Valutazione Appropriata: non si ritiene necessario infatti analizzare ogni singola voce di esso, per rimarcare ulteriormente l'infattibilità del progetto in un sito di tale importanza naturalistica e di pari vulnerabilità e fragilità.

Si dissente dal basarsi sull'imperante motivo di interesse pubblico addotto, perché si è di fronte a siti con specie e habitat prioritari, già in sofferenza, e non è certo l'approdo dei croceristi, con qualunque progetto si intenda realizzare, a poter essere classificato come imperante motivo di interesse pubblico (inutile citare la sentenza della CGE, come è stato fatto a pag. 256, estrapolata dal contesto del caso, ben lungi dall'essere paragonabile a questo progetto).

Non può, questa motivazione presunta (imperante motivo di interesse pubblico), superare in alcun modo l'interesse primario della tutela ambientale, soprattutto di un sito che ha visto, anno dopo anno, l'incremento dei fattori di pressione negativi e la realizzazione di progetti devastanti, ancora in corso (il Mose, giusto per citarne uno), non contemplati minimamente nello "Studio di Incidenza".

Alla luce di quanto sopra segnalato, si chiede di respingere il progetto in oggetto per palese incompatibilità con i siti protetti dalla Direttiva Uccelli e Habitat, non rientrando minimamente in alcuna tipologia di opera per la quale richiedere l'approvazione alla Comunità Europea, anche in presenza di incidenza negativa (ammessa solo alla fine e solo in minima parte).

Si rammenta inoltre che è in corso una procedura EU -Pilot sulla non corretta applicazione della Direttiva Habitat art. 6 paragrafo 4 e che la "Valutazione di Incidenza ambientale" del progetto in oggetto rientra pienamente nei casi attenzionati dalla suddetta procedura, non essendo conforme a quanto richiesto dall'Allegato G, arrivando a negare l'evidenza oltre ogni logica e omettendo aspetti progettuali sia singolarmente che congiuntamente ad altri piani e/o progetti.

In ragione di quanto espresso e motivato nelle presenti Osservazioni, nel ribadire come *"La tutela della biodiversità è una priorità per l'Unione europea e il successo delle sue politiche richiede una misura globale e affidabile dello stato della biodiversità"*

Il WWF Italia chiede che venga interrotto l'iter autorizzativo relativo al progetto preliminare di "Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo", in quanto inquadrato forzosamente e con dubbia legittimità nel Programma delle infrastrutture strategiche, e chiede altresì, di conseguenza, che tale progetto venga respinto.