

Pec Direzione

Da: FAIFONDOPERLAMBIENTEITALIANO <80102030154ri@legalmail.it>
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 15:39
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare di Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo
Allegati: osservazioni_FAI_CanaleContorta.pdf

In allegato il testo delle osservazioni presentate dal FAI – Fondo Ambiente Italiano alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare di Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo.

ATTENZIONE: Messaggio spedito/inoltrato dalla casella di posta certificata del FAI Fondo Ambiente Italiano.



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

E.prot DVA – 2014 – 0033853 del 20/10/2014





Direzione e Uffici

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

PEC: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Milano, 17 ottobre 2014

Osservazioni alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare di Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo

PREMESSA

Venezia e la sua laguna sono Patrimonio dell'Umanità UNESCO dal 1987. Questo pregiato e ambitissimo *status*, che pochi possono vantare a livello planetario, è messo oggi sotto forte pressione dalla crescita esponenziale del turismo di massa e dal conseguente aumento della portualità turistica. Gli effetti sulla città e la sua laguna sono pesanti: da un lato, un numero sempre più critico di grandi navi oltre le 96.000 tonnellate che transitano per il bacino di San Marco e per il canale della Giudecca, in pieno centro storico; dall'altro, migliaia di turisti, che snaturano il valore culturale di Venezia, appiattendolo al commercio al dettaglio e l'offerta turistica sui ritmi del "mordi e fuggi".

L'insostenibilità dell'impatto paesaggistico e ambientale di questi transiti in pieno centro storico non è in discussione, proprio perché è lo stesso Governo italiano che è intervenuto a più riprese per trovare una soluzione alternativa, seppur ad oggi con risultati piuttosto scarsi.

Infatti, dopo oltre due anni e mezzo dall'emanazione del Decreto Clini – Passera (che aveva formalizzato per la prima volta la necessità di modificare la rotta delle Grandi Navi) queste continuano a transitare davanti piazza San Marco e canale della Giudecca e lo faranno fino all'1 gennaio 2015, quando scatteranno gli effetti del blocco al transito.

FAI - Fondo Ambiente Italiano

La Cavallerizza - via Carlo Foldi, 2 - 20135 Milano - Tel. 02 4676 151 - Fax 02 4819 3631
info@fondoambiente.it - PEC (posta elettronica certificata) 80102030154ri@legalmail.it - www.fondoambiente.it

Fondazione nazionale senza scopo di lucro per la tutela e la valorizzazione dell'arte, della natura e del paesaggio italiani.
Riconosciuta con DPR n. 941 del 3.12.1975 - Reg. Persone Giuridiche Prefettura MI n. 186 Vol. 6 - C.F. 80102030154 - P.IVA 04358650150

Attraverso la struttura del Comitato l'8 agosto 2014 il Governo, ha scelto di sottoporre il progetto alla procedura di VIA semplificata ai sensi della Legge Obiettivo, il progetto del canale Contorta - Sant'Angelo, oggetto di queste osservazioni. Inoltre il Governo, con questa scelta di VIA semplificata, ha reso impossibile qualsiasi comparazione tra progetti diversi, come era stato invece previsto in precedenza.

Pur non essendo questa la sede, vogliamo far notare anche che risulta incompleta ad oggi la procedura amministrativa per includere il progetto qui osservato nell'elenco delle opere di cui alla legge 443/01 (legge Obiettivo) e di conseguenza ci chiediamo come sia possibile che su questo stesso progetto si applichi la procedura di VIA accelerata della legge obiettivo.

L'impatto sulla Laguna di Venezia

Il progetto prevede lo scavo di un canale lungo circa 5 Km, con una cunetta navigabile larga 100 m e una profondità di 10.50 metri; quest'opera aumenterà i fenomeni di erosione, determinerà uno squilibrio sedimentario e, sul lungo periodo, genererà l'appiattimento dei fondali, la perdita della variabilità morfologica e la riduzione delle zone barenali. Fenomeni che sono già oggi un elemento critico che desta grande apprensione: perdere le barene significa perdere un habitat fondamentale per l'avifauna e l'ittiofauna. Inoltre, il fenomeno erosivo determina la perdita di elementi che offrono resistenza alle correnti e dunque significa permettere la propagazione dei sedimenti.

Canali artificiali di questo tipo, oltre a modificare il delicatissimo equilibrio idraulico provocano un progressivo interrimento dei canali e l'erosione delle barene. Inoltre con gli oltre 6.5 milioni di metri cubi di fanghi scavati si realizzeranno nuove barene artificiali con l'ulteriore effetto di alterare l'elemento naturale della laguna. Per quanto questo intervento sia mitigabile a parole tramite diversi interventi di progetto, che rimodulano anche artificialmente il sistema delle barene, a nostro avviso il rischio di alterare ulteriormente l'equilibrio morfologico e idrogeologico lagunare resta altissimo.

Il progetto, come verrà approfondito successivamente, contrasta con tutti gli strumenti di pianificazione vigenti sull'area, sia di tipo urbanistico che ambientale.

Inoltre per l'impatto che il progetto produce direttamente sulle aree SIC/ZPS (oltre 239 ettari di laguna compromessi), citando direttamente i documenti tecnici dello studio di impatto ambientale *L'analisi effettuata nello Studio di Incidenza Ambientale ha evidenziato la possibile incidenza negativa determinata dalla perdita, causa allargamento dell'attuale Canale Contorta e realizzazione delle velme artificiali poste in fregio allo stesso, di circa 239 ettari di habitat comunitario prioritario 1150 Lagune costiere.*¹

¹ Pag. 92, Elaborato B, Sintesi non tecnica.



Le richieste del FAI

Rimandando ai paragrafi successivi per gli approfondimenti, si richiamano qui gli esiti di una prima valutazione della Commissione Tecnica di VIA del settembre 2013 che definiva il progetto in questione di particolare complessità progettuale, con significativi impatti ambientali dell'opera sull'intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio. Si ritengono tali considerazioni ancora pienamente valide e rendono ancora più criticabile la scelta di puntare, tra le varie proposte, allo scavo del canale Contorta Sant'Angelo come l'unica soluzione plausibile per risolvere il problema del transito delle Grandi Navi.

Questo principalmente per due motivi.

Il primo è connesso alla procedura che l'UNESCO ha aperto nei confronti del Governo italiano proprio su Venezia e la sua Laguna e, quindi, sugli elementi oggetto del riconoscimento di Patrimonio dell'Umanità². A Doha, nel giugno 2014, l'UNESCO nella sua 38a sessione ha infatti attivato una procedura di monitoraggio che prevede la produzione da parte del Governo italiano entro l'1 febbraio 2015 di un report intermedio sullo stato di conservazione di Venezia e della sua Laguna ed entro l'1 dicembre 2015 un report finale. Sono procedure che prevedono nelle loro estreme conseguenze la cancellazione dall'elenco dei siti protetti.

L'UNESCO aggiunge nella sua delibera la richiesta che vengano attivate valutazioni di impatto sull'ambiente e il patrimonio, per determinare che non ci siano impatti negativi sull'OUV (Outstanding Universal Value - Eccezionale Valore Universale) di Venezia e della sua Laguna³. Al riguardo esprime infatti preoccupazione per l'entità e la portata delle proposte di progetti di grandi infrastrutture in Laguna che possono potenzialmente generare trasformazioni irreversibili sul paesaggio terrestre e marino e della città. Infine esorta il Governo a vietare l'ingresso in laguna alle grandi navi e chiede di adottare un provvedimento urgente in questo senso.

Venezia e la sua laguna costituiscono giustamente per l'UNESCO un tutto inscindibile. L'interesse e il valore della laguna costituiscono uno dei sei criteri alla base della definizione dell'OUV che ha portato al riconoscimento di patrimonio dell'umanità: *Per le loro caratteristiche geografiche, la città di Venezia e gli insediamenti lagunari hanno conservato la loro integrità originaria del patrimonio costruito, la struttura insediativa e la sua interrelazione nella laguna. I confini della città e altri insediamenti lagunari sono ben circoscritti e delimitati dall'acqua. Venezia ha mantenuto i suoi confini, le caratteristiche paesaggistiche e le relazioni fisiche e funzionali con l'ambiente lagunare. La struttura e la forma morfologica urbana di Venezia è rimasta sostanzialmente simile a quella che la città aveva nel Medioevo e nel Rinascimento.*

² UNESCO, Decisione 38 COM 7B.27

³ (UNESCO) Further encourages financial institutions and agencies to ensure that Heritage and/or Environmental Impact Assessments are carried out to determine that there are no negative impacts on the OUV, before planning investment in large-scale developments within the property and its setting;



Quindi ci sembra particolarmente grave che oltre 239 ettari di laguna e barene, tutelati dalla direttiva europea sui SIC e ZPS, vengano compromessi dal progetto, in netto contrasto con le premesse fondative del riconoscimento UNESCO.

La seconda riflessione è relativa al confronto tra le varie proposte progettuali. A più riprese si è affermato, data la sensibilità ambientale, paesaggistica, archeologica e architettonica in cui si opera, che il progetto prescelto sarebbe stato il frutto di una comparazione tra diverse proposte, proprio per poter scegliere la più opportuna. La necessità viene indicata nel già citato decreto Clini – Passera, ripresa nel febbraio 2014 da un ordine del giorno del Senato votato all'unanimità da tutti i gruppi parlamentari, ribadito nel Decreto della Capitaneria di Porto n. 472 del 5 dicembre 2013. La decisione del Comitato dell'8 agosto stabilisce infine che *“nell'ambito del medesimo percorso potranno altresì essere sottoposti a VIA altri progetti tra quelli già presentati che raggiungano un adeguato livello di definizione”*.

Nella Relazione Tecnica, appendice A: *Analisi delle alternative*, queste cautele per la selezione del progetto migliore, ci paiono scomparire, dato che vengono analizzate solo due opzioni alternative (il canale Vittorio Emanuele III da Bacino 3 e il Canale “Retrogioiudecca”) mentre si esclude ad esempio l'analisi dell'ipotesi da tempo in discussione di porto extra-lagunare.

In realtà, al di là della valutazione di soluzioni alternative all'interno dello studio di VIA qui osservato, manca ad oggi una comparazione vera tra più progetti, che solo il Governo è corretto che compia.

Pur non essendo il FAI lo sponsor di un progetto specifico, perché è proprio la sede di VIA quella più opportuna per una valutazione delle criticità e delle opportunità di una proposta tecnica, ad oggi esiste un altro progetto che risponde ai requisiti del decreto Clini – Passera, cioè quello relativo alla soluzione portuale extra-lagunare. Si tratta di una infrastruttura che mantiene infatti la Marittima come origine/destinazione degli imbarchi e che modifica il transito delle grandi navi spostandole dalla rotta attuale.

Questo progetto ci risulta ad oggi nella fase di pre-valutazione presso il comitato tecnico di VIA, con riferimento però alla procedura ordinaria, non quella accelerata della legge Obiettivo.



Con in premessa queste due riflessioni, data la peculiarità e la delicatezza dei luoghi, il FAI chiede di bloccare la procedura di VIA sul progetto del canale Contorta Sant'Angelo e di garantire la comparazione tra i due (o più) progetti all'interno della medesima procedura di VIA ordinaria ai sensi del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Il legale rappresentante
FAI – Fondo Ambiente Italiano

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Angelo Maramai'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Dottor Angelo Maramai
Direttore Generale

Segue analisi di dettaglio



ANALISI DI DETTAGLIO

1) I PASSAGGI NORMATIVI CHE HANNO PRECEDUTO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

Di seguito si analizzano i passi che sono stati fatti dopo la sottoscrizione del Decreto Clini-Passera che ha vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda (Art. XX del decreto Clini – Passera). Questi passaggi normativi e procedurali sembravano presagire una ricerca della soluzione più sostenibile per la Laguna e per Venezia, una soluzione cioè che prendesse in considerazione più progetti nel medesimo procedimento e valutasse il consistente impatto ambientale di un passaggio nella laguna. Vedremo poi che tali premesse non sono state rispettate.

1.1) Parere del Comitato Tecnico di VIA del 27 settembre 2013

In merito al Progetto di "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta – S. Angelo" il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si era già espresso su un elaborato preliminare.

Nonostante la valutazione si riferisca ad una fase embrionale del progetto, si ritiene che il Comitato Tecnico di VIA abbia individuato in questa fase gli elementi che spingono a dubitare della correttezza delle scelte progettuali effettuate: "Il progetto preliminare ... risulta di particolare complessità progettuale, sia con 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 4 anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al DM 02/03/2012"⁴

1.2) Decreto della Capitaneria di Porto n. 472 del 5 dicembre 2013:

Sempre in merito alla corretta valutazione della sostenibilità del progetto, si ricorda il decreto della Capitaneria di Porto del dicembre 2013 che stabiliva quanto segue: "Il progetto del Canale Contorta – Sant'Angelo, in sede di valutazione di impatto ambientale, dovrà essere oggetto di comparazione circa la sostenibilità ambientale e socio economica con le altre ipotizzate vie di accesso alla attuale Stazione Marittima". Risulta dunque fondamentale, così come insito nella natura stessa della Valutazione di Impatto Ambientale, valutare attentamente tutte le possibili soluzioni alternative per poter scegliere quella meno impattante per l'ecosistema lagunare. Si ritiene che la VIA risulti carente da questo punto di vista e che la procedura semplificata prevista

⁴ Decreto interministeriale n. 79, 2 marzo 2012 Clini - Passera

dalla Legge Obiettivo per questo progetto non consenta una corretta comparazione tra diverse soluzioni di pari valore progettuale.

1.3) Ordine del giorno del 6 febbraio 2014 dell'assemblea del Senato

Il **6 Febbraio 2014** l'assemblea del Senato ha votato all'unanimità un **ordine del giorno che impegna il Governo:** (...) ad assicurare che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano preliminarmente e contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione ambientale, a prescindere dallo stato di avanzamento progettuale...

Il Senato impegna inoltre il Governo a porre al centro della valutazione comparativa la rispondenza degli scenari prospettati alle condizioni progettuali:

- 1) compatibilità ed impatto ambientale;
- 2) rapidità di esecuzione;
- 3) gradualità e reversibilità;
- 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica;
- 5) entità delle risorse da impiegare;
- 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo;
- 7) rispetto delle normative vigenti;

Tale direttiva rafforza quanto da noi rilevato al punto precedente e riteniamo che non possa essere ignorata ma debba anzi essere valutata attentamente per poter approdare ad una decisione che sia frutto di un confronto e che sia, sotto ogni punto di vista, sostenibile.

2. LA DECISIONE 38 COM 7B.27 DELL'UNESCO

La Laguna di Venezia è stata designata dall'UNESCO come Sito Patrimonio dell'Umanità e registrata nel 1987 nella lista del Patrimonio dell'Umanità (World Heritage List). Si rileva che, all'interno della documentazione depositata per la partecipazione del pubblico alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, non compare nessun riferimento al riconoscimento UNESCO e alle tutele che ne derivano.

Tra i criteri individuati dall'UNESCO per l'inserimento di Venezia e della sua Laguna tra i siti tutelati c'è il seguente:

Criterion: La Laguna di Venezia rappresenta un notevole esempio di un habitat semi-lacustre che è diventato vulnerabile in seguito a cambiamenti naturali e climatici irreversibili. In questo ecosistema coerente dove le barene (in modo alternato sotto e sopra il livello del mare) sono importanti come le isole, le palafitte, i villaggi di pescatori e le risaie devono essere protetti non meno dei palazzi e delle chiese⁵.

⁵ *Criterion (v): In the Mediterranean area, the lagoon of Venice represents an outstanding example of a semi-lacustral habitat which has become vulnerable as a result of irreversible natural and climate changes. In this coherent ecosystem where the muddy shelves (alternately above and below water level) are as*



L'importanza attribuita dall'UNESCO all'ecosistema della laguna e alla sua tutela, da non considerarsi come secondaria rispetto alla tutela di palazzi e chiese, ci offre un'ulteriore spunto per chiedere che venga riconsiderato attentamente l'intervento sulla laguna di Venezia con un progetto così impattante e devastante per un ecosistema già così "vulnerabile".

A tal proposito l'UNESCO, in occasione della 38° World Heritage Committee tenutosi quest'estate a Doha, ha discusso approfonditamente sulla situazione della laguna di Venezia, preoccupata delle numerose "potenziali modificazioni" che interessano la laguna e ha richiamato lo stato italiano a intraprendere una valutazione che consenta di "prevenire qualsiasi trasformazione irreversibile" e a escludere eventuali elementi di minaccia al Outstanding Universal Value che consente a Venezia di rientrare tra i siti protetti dall'UNESCO. L'UNESCO inoltre incoraggia l'Italia a prevedere un coordinamento tra tutti gli stakeholders al fine di assicurare l'equilibrio idro-geologico della laguna. Se non dovessero essere rispettate queste richieste, insieme all'obbligo di redazione entro il 1° febbraio 2015 di un report sullo stato di conservazione di Venezia e della sua laguna, il sito potrebbe essere iscritto nell'elenco dei beni in pericolo e quindi rischiare di perdere lo status di Patrimonio dell'Umanità.

3. INTERFERENZA CON AREE NATURALI PROTETTE

L'area interessata dal progetto è una zona umida classificata ai sensi della Convenzione internazionale di Ramsar del 1971. Le zone umide inserite nell'elenco d'interesse della Convenzione sono ad oggi circa 50 in Italia. La loro definizione è la seguente: sono zone umide "le paludi e gli acquitrini, le torbe oppure i bacini, naturali o artificiali, permanenti o temporanei, con acqua stagnante o corrente, dolce, salmastra, o salata, ivi comprese le distese di acqua marina la cui profondità, durante la bassa marea, non superi i sei metri".

Queste aree sono particolarmente importanti perché svolgono delle funzioni ecologiche fondamentali come regolatori del regime delle acque e come habitat di una flora e di una fauna caratteristiche (in particolare uccelli acquatici). Le zone umide sono inoltre, sempre secondo la convenzione, una risorsa di grande valore economico, culturale, scientifico e ricreativo, la cui perdita sarebbe irreparabile. A questo proposito la Convenzione ha come obiettivo la tutela internazionale delle zone "umide" mediante l'individuazione e delimitazione, lo studio degli aspetti caratteristici, la realizzazione di programmi che ne consentano la conservazione e la valorizzazione.

Anche il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento all'art. 21 "Norme Tecniche di Attuazione" definisce le "zone umide" come aree costituite da particolari ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici rientranti nella più ampia definizione del D.P.R. 448 del 13 marzo 1976 (D.P.R. che ha ratificato e resa esecutiva la Convenzione di Ramsar). Tali aree, che non sono ufficialmente catalogate quali aree protette ma che restano sottoposte a tutela da parte dei Piani

important as the islands, pile-dwellings, fishing villages and rice-fields need to be protected no less than the palazzi and churches.



regionali d'area, di bonifica o di settore, comprendono anche la Laguna di Venezia, in cui si colloca il progetto di escavazione del Canale Contorta Sant'Angelo.

Per la Laguna valgono dunque le considerazioni fatte sopra per cui le zone umide sono di fondamentale importanza per l'equilibrio del sistema ambientale entro cui sono inserite, regolando il regime delle acque e essendo l'habitat per specie protette di flora e fauna.

Rispetto alla presenza di specie protette di flora e fauna non si può non considerare che l'area oggetto dell'intervento coinvolge direttamente i seguenti siti Natura 2000:

- **SIC IT3250023 Lido di Venezia Biotopi Litoranei**

Il sito è caratterizzato da un paesaggio composto da dune consolidate e dalla presenza di impianti artificiali di pino domestico e marittimo. Costituisce un'area di importanza nazionale per la nidificazione di Frattino e Fraticello ed un'area di svernamento per passeriformi e caradriformi.

Il traffico in entrata e in uscita delle imbarcazioni attraverso il Canale Malamocco-Marghera ricadrà interamente su quest'area. Dalla relazione di Valutazione di Incidenza si evince che 50 specie di interesse comunitario (all. 1 Direttiva Uccelli e all. II e IV Direttiva Habitat) risultano essere potenzialmente vulnerabili ai fattori di pressione generati dalle previste attività di progetto. Questo aspetto è estremamente rilevante, ancor più se si considera la già consistente vulnerabilità dell'area in seguito all'elevata pressione antropica dovuta all'attività turistico-balneare.

- **SIC-ZPS IT3250046 Laguna di Venezia**

La prevista escavazione del canale Contorta ricadrà interamente all'interno di questo ZPS e determinerà una perdita netta di quasi 44 ettari di habitat a carico del sito. A questa porzione va aggiunta quella che verrà persa in seguito alla realizzazione di velme a protezione del canale Contorta S. Angelo che incide su una superficie di fondo lagunare pari a circa 126 ettari, anch'essi relativi a questo sito protetto. 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 pari a circa 26 ettari. In totale si verificherà una perdita di quasi 200 ettari di territorio lagunare considerato habitat prioritario. Ne consegue che la configurazione del sito in conseguenza alla realizzazione del canale Contorta Sant'Angelo sarà quella di un habitat fortemente frammentato e compromesso in modo irrimediabile.

Il proponente nella sintesi non tecnica riporta quanto previsto dalla Direttiva Habitat in caso di esito negativo della valutazione di incidenza:

"Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.



Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo o la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente, ovvero previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”.

Si ritiene importante sottolineare come non si possa affermare in questo caso di non avere soluzioni alternative per cui sia necessario sacrificare all'interesse pubblico 239 ettari di habitat comunitario prioritario; è dunque fondamentale la valutazione di progetti alternativi che consentano di far fronte, da un lato agli obblighi imposti dal D.M. del 2 marzo 2012, dall'altro, all'obbligo stabilito dalla Direttiva comunitaria di non compromettere irrimediabilmente ampi tratti di un habitat unico e necessario per la sopravvivenza di numerose specie.

Si deve ricordare infine che tali normative, che impongono limiti a tutela della Laguna di Venezia, sono leggi dello stato italiano e come tali devono essere rispettate. Per questo si auspica che qualsiasi intervento sia messo in campo sia graduale e reversibile e non comporti degli squilibri e delle alterazioni alla morfodinamica lagunare conseguente all'acutizzarsi del trasporto di grandi quantitativi di sedimenti con inevitabili ripercussioni di carattere ambientale.

4) ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE NELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

L'analisi degli strumenti di pianificazione a livello regionale, provinciale, comunale e d'area ha messo in evidenza una preoccupante contraddizione tra gli obiettivi di tutela previsti dai piani e la realizzazione dell'escavazione del canale nella Laguna di Venezia. Tale considerazione non può essere messa in secondo piano in quanto, una corretta gestione del territorio e delle risorse, deve passare da un'attenta valutazione del quadro di riferimento programmatico.

4.1) Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

IL PTRC individua il Sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale e li articola in: ambiti naturalistici di livello regionale, aree di tutela paesaggistica, zone selvagge e zone umide. Tutte le aree così individuate costituiscono *zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico* per questo la Regione in relazione a queste aree deve orientare la propria azione verso *obiettivi di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti*. La Laguna di Venezia è classificata come “zona umida” e per questo soggetta a tutela stringente a causa della sua estrema fragilità. Inoltre la bocca di Malamocco e, per una parte, il canale Malamocco-Marghera rientrano nelle aree di tutela paesaggistica vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497.

Le risorse che caratterizzano questi ambiti, contraddistinte da un grave rischio di compromissione per la loro sensibilità ambientale, non vengono né ripristinate né valorizzate da questo intervento e, anzi, rischiano la definitiva compromissione.



4.2) Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.)

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana costituisce uno strumento al servizio della Giunta Regionale per gestire il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, di particolare importanza e delicatezza per la Regione Veneto.

L'area interessata dalla realizzazione del canale Contorta-Sant'Angelo è classificata come "laguna viva". Le Norme Tecniche di Attuazione normano questa specifica area all'articolo 5 definendo le seguenti direttive:

gli enti locali e le autorità competenti, attraverso gli opportuni strumenti, concorrono a programmare ed effettuare interventi volti alla conservazione, alla tutela, alla rivitalizzazione e alla valorizzazione dell'ambiente lagunare, inteso come patrimonio naturalistico, archeologico e storico ambientale.

In particolare prevedono l'eliminazione del processo di degrado del bacino lagunare, mediante la predisposizione di misure per:

- *la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale, con particolare riguardo all'equilibrio idraulico ed idrogeologico ed all'unità fisica ed ecologica della laguna;*
- *l'innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per erosione presso le bocche di porte e nei canali di navigazione;*
- *la mitigazione dei livelli di marea attraverso interventi che rispettino gli equilibri idrogeologici, ecologici ed ambientali;*
 - *il controllo e la mitigazione del moto ondoso;*
 - *la regolamentazione del traffico lungo i percorsi acquei.*

E' evidente come l'equilibrio idraulico ed idrogeologico e l'unità fisica ed ecologica della laguna non possano essere "protetti e valorizzati" da questo intervento che comporterà una modificazione del regime erosivo e di trasporto dei sedimenti conseguenti all'alterazione del regime idrodinamico legato alla nuova batimetria dei fondali.

4.3) Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP riconosce gli aspetti morfologici, idrologici, idraulici e floro-faunistici caratteristici delle zone umide presenti all'interno del territorio provinciale e li disciplina ai sensi dell'art. 21 NTA del PTRC (Direttive e prescrizioni per le zone umide), *mirando in particolare alla:*

- *conservazione dell'ecosistema rappresentato dall'insieme delle biocenosi, dai processi ecologici essenziali e dai sistemi che sostengono l'equilibrio naturale;*
- *salvaguardia delle diversità genetiche presenti.*

Per il perseguimento dei suddetti obiettivi la Provincia, di concerto con gli altri enti interessati, promuove:

- *la gestione di specie animali e vegetali in modo tale che l'utilizzo delle stesse, se necessario, avvenga con forme e modi che ne garantiscano la conservazione, la riproduzione e la densità biologica ottimale;*

(...)



In queste aree sono vietati:

- le attività o gli interventi che possano provocare distruzione, danneggiamento, compromissione o modificazione della consistenza e dello stato dei luoghi, fatta eccezione per i soli interventi finalizzati alla migliore gestione dell'ambiente ed alla attività di studi e ricerca scientifica e all'esercizio delle tradizionali attività e utilizzazioni compatibili;

- gli interventi di bonifica idraulica;

- i movimenti di terra e gli scavi, fatta eccezione esclusivamente per le operazioni di manutenzione dei canali esistenti per fini idraulici;

(...)

- la navigazione a motore al di fuori delle acque classificate navigabili;

(...)

Il PTCP identifica la struttura della rete ecologica di area vasta in coerenza col progetto della Rete Ecologica Regionale (REV) e sulla base delle conoscenze dei valori e delle strategie di conservazione presenti nei territori limitrofi. *La rete ecologica di area vasta è strutturata nei seguenti elementi:*

Area nucleo: aree che presentano i maggiori valori di biodiversità regionale - esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e dalle Aree Naturali Protette ai sensi della Legge 394/91;

Corridoi ecologici: ambiti di sufficiente estensione e naturalità, aventi struttura lineare continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione.

L'intera Laguna Veneta rappresenta un'area nucleo e un corridoio ecologico di area vasta

Nelle Aree Nucleo si devono evitare interventi che possano frammentare e compromettere la funzionalità ecologica di tali ambiti, limitando il più possibile le interferenze.

Nei corsi d'acqua interessati dai corridoi ecologici, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 25 delle NTA del PTCP, tutti gli interventi di gestione e di manutenzione ordinari e straordinari dovranno essere svolti prestando attenzione al loro ruolo ecologico, in coerenza con gli obiettivi e in sinergia con i progetti d'attuazione delle reti ecologiche.

E' evidente come un intervento di escavazione, quale l'ampliamento del canale Contorta Sant'Angelo, possa determinare "distruzione, danneggiamento, compromissione o modificazione della consistenza e dello stato dei luoghi" e per questo motivo dovrebbe essere vietato, così come normato dal PTCP e dalla Direttiva Habitat recepita in Italia con Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357.

4.4) Piano Regolatore Generale comunale della città di Venezia

Il PRGC prevede, all'interno della Laguna aperta, l'individuazione di ambiti lagunari e canali: tra questi gli ambiti interessati dal progetto sono il 12 – Canale di Fusina, il 13 - Lido e il 14 – Malamocco – Alberoni. Per tutti questi ambiti ci sono delle specifiche disposizioni che, a partire da una fragilità generale della morfologia dei bassifondi minacciata da fenomeni erosivi e distruttivi, prescrivono interventi volti al riequilibrio idrodinamico e morfologico dei bassifondi e



individuano degli usi antropici che non sono compatibili con gli obiettivi di tutela, ad esempio quelli legati al traffico acqueo e alla pesca con mezzi meccanici.

I canali interessati dal progetto sono invece il Canale n. 4 Malamocco-Marghera e il Canale n. 23 Sant'Angelo-Contorta. Il primo è un canale artificiale, il secondo naturale con tratti artificiali. Per entrambi gli indirizzi normativi prevedono interventi volti a mantenere la stabilità dei fondali e la tutela del sistema ambientale che rappresentano. Per questi motivi gli unici interventi permessi sono interventi di tipo conservativo per la protezione delle sponde. A ciò si aggiunga che tali interventi devono avere natura di reversibilità e devono utilizzare materiali eco-compatibili, a testimoniare l'estrema labilità dell'equilibrio di questo sistema ambientale, equilibrio che l'escavazione del canale Contorta San'Angelo comprometterebbe irrimediabilmente.

Si riscontra dunque un'assoluta incompatibilità degli interventi in progetto con gli obiettivi di tutela fissati dallo strumento che regola, nel dettaglio, le trasformazioni e gli usi del territorio del comune di Venezia.

4.5) Piano degli interventi di recupero morfologico della laguna

Il "Piano per il recupero morfologico e ambientale della Laguna di Venezia", attuato dal Magistrato alle Acque attraverso il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova a partire dal 1993, si pone l'obiettivo di contrastare e, dove possibile, ridurre l'erosione delle forme lagunari intertidali e di conservare l'ecosistema lagunare consentendone un uso sostenibile.

Nell'area interessata dall'intervento, il Piano ha previsto un intervento prioritario (MID1) e cioè la ricostruzione di strutture morfologiche per limitare il trasporto di sedimenti verso i canali principali. L'ampliamento del canale Contorta Sant'Angelo comporterà lo stravolgimento del tratto di laguna interessato da questo intervento conservativo.