



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

E.prot DVA - 2014 - 0034012 del 20/10/2014

Pec Direzione

Da: cristiano.gasparetto@archiworldpec.it
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 20:54
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; mbac-
dgpbaac@mailcert.beniculturali.it; protocollo.generale@pec.regione.veneto.it;
protocollo@pec.comune.venezia.it; ambiente@pec.provincia.ve.it
Oggetto: OSSERVAZIONI VIA SCAVO CANALE CONTORTA SANT'ANGELO
Allegati: Osserv. 2 aspetti ambientali.pdf; 1. OSSERV. 1 quadro programmatico Contorta.pdf
Priorità: Alta

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le
valutazioni ambientali**

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

**Al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo Direzione Generale per il paesaggio, le belle
arti, l'architettura e l'arte contemporanee**

via di San Michele , 22 - 00153 - Roma

mbac-dgpbaac@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A.

Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it



Al Commissario di Governo della Città di Venezia

Ca' Farsetti - Venezia

Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali

Campo Manin, San Marco 4023 30173 Venezia

protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali

via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia

ambiente@pec.provincia.ve.it

Alla Commissione di Salvaguardia per Venezia

Calle Priuli 99

30100 Venezia

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Per conto delle Associazioni:

Italia Nostra, sezione di Venezia_Lidia Fersuoch, via S. Giovanni d'Acri 11, 30126 Venezia Lido_cell. 349/
8146660, fisso 041 5261869

Ecoistituto del Veneto Alex Langer_Michele Boato, viale Venezia 7, 30171 Venezia Mestre_fisso 041 935666

(recapito unico per comunicazioni urgenti 380/ 7094431)

si allega in allegato, per un invio certificato:

**OSSERVAZIONE allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) /QUADRO DI RIFERIMENTO
PROGRAMMATICO**

OSSERVAZIONE sugli aspetti morfologici e ambientali

sul progetto sottoposto a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) denominato Adeguamento via acqua di
accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo,
(codice ID_VIP 2842)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le valutazioni ambientali Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee via di San Michele , 22 - 00153 – Roma mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A. Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Al Commissario di Governo della Città di Venezia Ca' Farsetti - Venezia Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali Campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Oggetto: Osservazioni sul progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato “Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo” – codice ID_VIP 2842.

Premessa: con altra osservazione (Atto di intervento) datata 23 sett. 2014 si è già contestata la procedibilità della V.I.A. a norma della “Legge Obiettivo” (n. 443/2001).

In attesa degli accertamenti e del superamento definitivo del contenzioso giuridico si presenta comunque la presente osservazione riservandosi ogni ulteriore contestazione giuridica successiva e ogni integrazione al presente atto che si è dovuto elaborare con tempi estremamente ristretti non consoni alla complessità dei problemi da esaminare.

OSSERVAZIONI ALLO Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

L'analisi compiuta nel SIA conclude (p. 62) che il progetto in esame è coerente con gli strumenti di pianificazione. L'analisi però è gravemente carente e con interpretazioni evasive o deformanti ed elusive, per cui arriva a conclusioni opposte del Consiglio Comunale di Venezia e del Senato: **IL PROGETTO NON È COMPATIBILE CON LE NORMATIVE VIGENTI.**

Si espongono di seguito sinteticamente gli elementi principali delle norme delle leggi speciali, degli strumenti di piano e delle prescrizioni che rendono tale **PROGETTO NON APPROVABILE.**

In premessa si evidenzia in particolare che le LEGGI SPECIALI, in quanto tali, sono giuridicamente SOVRAORDINATE a tutte le leggi ordinarie, compresa in particolare la “legge Obiettivo” relativa alle infrastrutture strategiche (n. 443/2001).

1. La Legge Speciale del 1973 (n. 171) prescrive in particolare:
 - la «Tutela dell'equilibrio idraulico» (art. 1); l'equilibrio idraulico viene invece ulteriormente sconvolto anziché riequilibrato e il partiacque viene spostato verso nord;
 - che le «Opere rispettino i valori idrogeologici, ecologici e ambientali ed in nessun caso possono rendere impossibile o compromettere il mantenimento dell'unità e continuità fisica della laguna» (art. 12); al contrario il progetto del nuovo grande Canale Portuale e le sue opere laterali ai margini tagliano l'ambito lagunare e separano il regime lagunare degli ambiti ai due lati;
2. La Legge Speciale del 1984 (n. 798) prescrive in particolare la realizzazione di «Opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e inversione del processo di degrado del bacino

lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato ... nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità ...» di «ripristinare i livelli di profondità dei canali» (art. 3); il progetto invece non inverte il processo di squilibrio e degrado, non combatte le cause ma le aggrava, non è né sperimentale, né reversibile, né graduale.

3. La Legge Speciale del 1992 (n. 139) prescrive in particolare di attuare «interventi relativi ... al ripristino della morfologia lagunare» (art.3); il progetto invece sconvolge e devasta la morfologia di uno dei pochi ambiti della Laguna centrale sino ad oggi non sconvolti, non ripristina alcuna morfologia ma inserisce morfologie mai esistite, con un equilibrio sedimentologico e di funzionalità ecologica non sostenibile.

4. IL «Piano Generale degli Interventi - Interventi per il recupero morfologico della laguna» (prescritto dalla Legge Speciale 139 del 1992, approvato nel 1993, vigente ma a tutt'oggi non attuato) prescrive (vol. 7) di «ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia»; prevede e progetta in particolare la riduzione della profondità del Canale dei Petroli che dalla bocca di porto di Malamocco si inserirebbe nel nuovo grande canale portuale Contorta Sant'Angelo.

Le massime navi di progetto ritenute compatibili sono da 65.000 DWT (*Bulk carrier*) e da 2000 TEU (*Container carrier* 3^a generazione) lunghezza massima 240-235 m.

5. Il «Protocollo Fanghi» (approvato nel 1993, vigente) elaborato dal Ministero dell'Ambiente, concordato e sottoscritto con il Ministero LL.PP. - Magistrato alle Acque, la Regione, la Provincia e gli EE.LL. per l'attuazione delle Leggi Speciali, prescrive che si deve fare «riferimento alla ricostruzione della forma originaria riportata nella cartografia del 1901 e del 1931». Il progetto in esame invece sconvolge completamente la morfologia di uno dei pochi ambiti della Laguna centrale che non sono stati stravolti nel '900 dai grandi canali portuali.

6. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato nel 1992 e **vigente**, con valenza ambientale e paesaggistica in attuazione alla legge n. 431 del 1985 («legge Galasso») nella relazione (al punto 5.6.2.2.) e nelle Norme di Attuazione (art. 33) individua tra i «Parchi e riserve naturali regionali» in particolare la «Laguna di Venezia»; nelle tavole di dettaglio 23 a,b,c relative all'ambito «Laguna di Venezia» sopra la Laguna compare la scritta «Area del Parco della Laguna di Venezia normata dal relativo Piano di Area» (PALAV).

Si evidenzia che tutte le norme del nuovo PTRC adottato dalla Giunta Regionale nel febbraio 2009 (e riportato nel SIA, p. 21 e 22) per la mancata approvazione da parte del Consiglio Regionale Veneto sono decadute nel febbraio 2014.

7. Il PALAV (Piano ambientale e paesaggistico dell'Area della Laguna e Area Veneziana; approvato dal Consiglio Regionale del Veneto nel 1995, Variante approvata dal C.R.V. nel 1999) in attuazione dello specifico Decreto Ministeriale 1.8.1985 («Galassino», ai sensi della legge n.431/1985) e della Legge Speciale n. 171 del 1973 (art. 3, Piano Comprensoriale) detta le seguenti norme non riportate nel SIA:

- Laguna viva (art. 5) «Predisposizione di misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della laguna; innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per l'erosione presso le bocche di porto e nei canali di navigazione.»

- Barene e velme (art. 6) «conservazione e ripristino delle caratteristiche fisico-morfologiche e ambientali ... Sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra e scavi. La formazione di nuove barene è consentita tenendo conto della morfologia storica lagunare.»

Queste norme del PALAV sono sovraordinate per legge ad ogni altro piano (lo stesso Piano del Porto vi si doveva adeguare entro un anno dalla sua approvazione - termine ordinatorio - adeguamento ancora oggi atteso) ma il progetto in esame le contraddice totalmente.

8. Le Linee Guida per l'aggiornamento del Piano degli Interventi per il recupero morfologico della laguna (approvate dal Consiglio dei Ministri 15.3.2001 e dal Comitato Interministeriale 6.12.2002) per la «realizzazione delle opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna» sanciscono:

- «Il nuovo Piano degli interventi morfologici (ancora in elaborazione) comprende gli interventi già presenti nel Piano del 1992 e le integrazioni oggi richieste».

- «Collocazione delle barene lineari lungo il bordo del Canale Litoraneo Malamocco-Marghera (Canale dei Petroli) interrotte in corrispondenza dei canali trasversali già presenti nel Piano del 1992-93».

- «Le misure previste integrano le iniziative di carattere gestionale volte a controllare il numero dei passaggi ed a ridurre la velocità dei natanti specialmente in zone soggette ad alta intensità di traffico navale».

Il progetto in esame invece non riduce il numero, la stazza (vedi sopra n. 4) e la velocità dei natanti ma li aumenta fino a prevedere «sia la realizzazione di nuovi tratti navigabili sia l'adeguamento di tratti esistenti e l'allargamento dei bacini di evoluzione» (SIA, Quadro Progettuale p. 68, punto 3.4).

L'adeguamento del canale dei petroli è opera inevitabilmente connessa come riconosciuto non solo nel SIA ma anche nel Parere della Commissione Nazionale VIA (del 27 settembre 2013 n. 1346 sul progetto Contorta - 4 ° punto della p. 5, compresa copertina), che **va quindi integrata in questo progetto redigendo una nuova integrale valutazione di impatto sinergico.**

È comunque necessario valutare sin d'ora (anche nel semplice progetto come ora configurato in modo parziale) già in questa procedura, rischi e impatti dell'intera sommatoria dei traffici navali sul Canale dei Petroli come risulterebbe incrementata dal progetto in questione (indipendentemente dalla previsione del suo allargamento o di qualsiasi altra opera di suo adeguamento/marginamento).

9. La Commissione per la Salvaguardia di Venezia che a norma della legge Speciale 171/1973 esprime pareri vincolanti sui progetti in Laguna di Venezia, il 18 dic. 2003 ha prescritto all'unanimità:

- «interventi di riduzione dell'officiosità del Canale Litoraneo (dei Petroli) fin dalla bocca di porto»;
- «opere rimovibili e sperimentali al proseguo degli interventi programmati con il piano programmazione del '92-'93» (vedasi sopra al punto 4);
- «le energie anomale ed eccessive dovute alla innaturalità dell'assetto attuale» (dimensioni e tiraggio del Canale dei Petroli) «e ai passaggi delle navi, vengano ridotte al minimo sulla base di progetti di uso e riassetto dell'area, considerato il programma di riduzione dell'invaso del Canale dei Petroli nel tratto in esame (primo tratto del Canale dalla bocca di porto al terminal petrolifero di S. Leonardo) con una profondità massima di 12-13 m»;
- «le energie anomale dovranno essere inglobate nei nuovi assetti funzionali progettati e realizzati in modo da divenire fattori di vivificazione, di rinaturazione e di nuovo equilibrio dinamico»;
- «realizzare le opere di bordo in modo da consentire la circolazione delle acque» (riattivare il tiraggio dei canali trasversali in via di interrimento per il grande tiraggio del Canale dei Petroli);
- «le aperture ai flussi di corrente vanno realizzate in corrispondenza dei canali ... dovranno essere raccordate al Canale dei Petroli in modo da ricevere le onde provocate dal passaggio delle navi trasformandole da elementi di aggressione a elementi di vivificazione delle aree lagunari retrostanti»;
- «innescheranno processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico»;
- «rimane convenuto di presentare quanto prima il progetto generale di riqualificazione del canale dei petroli riducendone l'officiosità idraulica come indicato nel Piano del Magistrato alle Acque del 1992-1993» (vedi sopra punto 4; progetto a tutt'oggi non presentato).

Queste prescrizioni configurano criteri progettuali compatibili con la Laguna e con le norme vigenti e confliggono però totalmente con il progetto in esame.

10. Il Piano Territoriale Provinciale evidenzia la «elevata vulnerabilità degli acquiferi» (tav. 2, art. 30), prescrive di «evitare la frammentazione del territorio», «realizzare una adeguata permeabilità ecologica, continuità e ricchezza biologica» (art 28), «tutelare i caratteri ambientali del sistema lagunare» (art. 25).

Il progetto invece interseca gli acquiferi, frammenta il territorio e impedisce la permeabilità ecologica e la continuità biologica separando le aree a sud est del Canale dalle aree a nord-ovest, sconvolge i caratteri ambientali del sistema lagunare in uno dei pochi ambiti della Laguna centrale (proprio vicino a Venezia) i cui caratteri ambientali sino ad oggi non sono stati sconvolti da canali portuali.

11. La Variante al PRG per la Laguna e le isole minori auspica «interventi di riequilibrio idrodinamico per contenere gli effetti del Canale dei Petroli», prescrive un preventivo parere favorevole della Soprintendenza ai Beni Archeologici e vieta «tutti quegli interventi che producono irrigidimenti non reversibili dei margini degli elementi naturali».

Al contrario il progetto rafforza il tiraggio idrodinamico del Canale dei Petroli portandolo sino al Canale della Giudecca, ai margini del centro storico. Il SIA inoltre non riporta alcuna verifica diretta dei caratteri archeologici del sottosuolo lagunare nell'ambito del progetto: L'intervento del nuovo grande canale portuale sconvolge completamente tutti i caratteri e i margini, secolarmente consolidati, del piccolo canale lagunare Contorta.

12. Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) per la Laguna prescrive il «rispetto degli equilibri idrogeologici, ecologici ed ambientali» (art. 12), «tutela, riqualificazione e valorizzazione» (tav. 4.a, art. 36), per gli aspetti di «interesse ambientale-paesaggistico» identifica «i sistemi morfologici in quanto elementi identitari» «i fondali presidi fondamentali contro l'erosione dei sedimenti», per le «parti degradate da recuperare» «i canali scavati artificialmente così da provocare variazioni degli stessi bacini

idrografici» e chiede al futuro Piano degli Interventi di definire le strutture, gli ambiti e le tipologie delle stesse imbarcazioni lagunari (Scheda 7, Ambito "Laguna di Venezia").

Il progetto in esame invece non rispetta ma sconvolge gli equilibri, non tutela i sistemi morfologici e i fondali ma li stravolge con un nuovo enorme scavo artificiale per un nuovo grande canale portuale che varia lo stesso bacino idrografico spostando verso nord il partiacque.

E' però soprattutto inconcepibile e inaccettabile che il Quadro Programmatico del SIA volutamente ignori quanto prescritto dal Consiglio Comunale, nell'art. seguente del PAT:

«Art. 35 bis. Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'A.T.O. 1 - Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il PAT assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare.

A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo "P.I." (Piano degli Interventi)».

Questa "svista" cerca di evitare un serio confronto sulla strategia a lungo termine e sulle alternative progettuali di terminal passeggeri all'esterno della Laguna presso la bocca di porto del Lido (già formalmente presentate alla Capitaneria di Porto e ai Ministeri).

13. Piano Regolatore del Porto: il Progetto del nuovo grande Canale Portuale Contorta non rientra nelle Aree Demaniali Portuali di Venezia né nell'Ambito Portuale dei Piani Regolatori Portuali di Venezia e quindi non è approvabile.

Per essere valutato e approvato deve prima entrare a far parte di un nuovo Piano Regolatore Portuale atteso dal 1994 (legge n. 84/1994) e nuovamente dal 1995 (adeguamento al PALAV entro un anno dalla sua approvazione).

Il nuovo Piano Regolatore Portuale deve essere elaborato «d'intesa» con i Comuni di Venezia, Mira e Cavallino.

E' comunque necessario valutare assieme al nuovo percorso per le grandi navi tutta la questione della navigazione lagunare delle grandi navi da crociera, e della localizzazione del punto di sbarco/imbarco delle stesse, funzionalità non prevista (per quelle dimensioni navali) nel Piano Regolatore Portuale vigente, Piano peraltro nell'intero complesso mai sottoposto a valutazione.

Si consideri, al riguardo, che nemmeno il Decreto Interministeriale 2.3. 2012 Clini-Passera pone come vincolo l'ubicazione del terminal all'attuale sito della stazione Marittima, e lascia del tutto impregiudicata la questione di assetto delle funzionalità croceristiche entro l'ambito del Porto di Venezia, senza pregiudicare altra ubicazione dello sbarco/imbarco delle grandi navi (che può quindi legittimamente cercarsi, in attuazione di quel decreto, almeno in qualsiasi ambito già ora di competenza e afferenza portuale - come è per esempio l'interno canale di Bocca del Lido), mentre non contempla la modificazione dell'attuale perimetrazione dell'ambito portuale. Infatti il Decreto intendeva regolare traffico e percorsi entro le attuali disponibilità portuali, non certo disegnare un nuovo porto o nuovi canali, interventi per i quali non delinea alcuna specifica o speciale procedura, lasciando nella sua piena efficacia la normativa portuale ordinaria.

Il decreto Clini-Passera non costituisce quindi deroga o sanatoria di alcun assetto portuale o di alcun Piano (o mancato Piano, o mancata VIA) portuale.

Il porto rimane quindi in grave debito di piano e di valutazione ambientale per la questione della navigazione lagunare delle grandi navi, attività introdotta dopo l'entrata in vigore della normativa VIA. La navigazione lagunare delle grandi navi infatti è in sostanziale modifica (di incremento, di funzionalità, di traffico e di impatto) dell'assetto portuale (e del relativo carico ambientale) previsto dal Piano in vigore al momento dell'introduzione della detta normativa VIA.

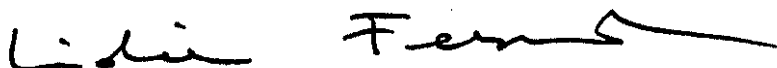
Un intervento e valutazione del genere chiede la valutazione complessiva dell'intera attività - esercitata sinora in modo di fatto abusivo rispetto ai propri già previgenti obblighi di valutazione-, quanto meno con una Variante parziale del Piano Regolatore portuale (per la sola crocieristica).

Per quanto complessivamente esposto e specificatamente articolato nelle 13 osservazioni

SI CHIEDE ALLA COMMISSIONE VIA

DI ESPRIMERE UN PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE NEGATIVO

Italia Nostra: Lidia Fersuoch presidente sezione Venezia



Ecoistituto del Veneto Alex Langer: Michele Boato presidente



Italia Nostra sezione Venezia: via San Giovanni d'Acri 11, 30126 Venezia-Lido, 041-5261869
Ecoistituto del Veneto Alex Langer: viale Venezia 7, 30171 Venezia-Mestre, 041-935666
Recapito unico per comunicazioni urgenti: 380-7094431

Venezia 17 10 2014

Al Ministero dell' 'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le valutazioni ambientali Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero dei Beni Culturali e del Turismo Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea via di San Michele , 22 - 00153 - Roma mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A. Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Al Commissario di Governo della Città di Venezia Ca' Farsetti - Venezia Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali Campo Manin, San Marco 4023 30173 Venezia protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia ambiente@pec.provincia.ve.it

Oggetto: Osservazioni sul progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato «Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant 'Angelo» - codice ID_VIP 2842.

Premessa: con altra osservazione (Atto di intervento) datata 23 sett. 2014 si è già contestata la procedibilità della V.I.A. a norma della "Legge Obiettivo" (n. 443/2001).

In attesa degli accertamenti e del superamento definitivo del contenzioso giuridico si presenta comunque la presente osservazione riservandosi ogni ulteriore contestazione giuridica successiva e ogni integrazione al presente atto che si è dovuto elaborare con tempi estremamente ristretti non consoni alla complessità dei problemi da esaminare.

1) OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI MORFOLOGICI E AMBIENTALI

Premessa

L'esame della documentazione è evidentemente impegnativo, trattandosi di un corposo lavoro che costringe a sfogliare con attenzione centinaia di pagine per scoprire che le stesse cose sono ripetute per tre volte, con copia-incolla, con le stesse affermazioni ed omissioni e con le stesse valutazioni di parte. Per questo motivo le presenti osservazioni, che contengono **puntuali riferimenti a quanto scritto nella *Relazione Tecnica* e nella *Relazione Ambientale***, sono **estendibili anche ai due elaborati dello Studio di Impatto Ambientale (A; B-Sintesi Non Tecnica)**, oltre che, con alcune specificazioni aggiuntive, alla Valutazione di Incidenza Ambientale.

Nel complesso, l'intera opera deriva da un approccio filosofico e culturale posto come assioma, esposto citando le parole dell'ing. Rinaldo (*Relazione Ambientale*, p. 43): «Non esiste una laguna preferenziale o preferibile. Se desideriamo dei servizi da questi ecosistemi dobbiamo costruirli ... cioè, è l'intervento dell'uomo che ci consente di conservarli ... Quindi sono contrario di principio all'idea che non si debba manomettere la Laguna». Quanto scrive Rinaldo è parzialmente accettabile se limitato alla Laguna Centrale per come è stata stravolta da oltre quarant'anni proprio dal Canale dei Petroli, non certo se riferito alla Laguna come bene unitario, la cui articolazione richiede filosofie di approccio profondamente diversificare nelle diverse aree; con un'attenta e fattiva difesa dei valori e dei dinamismi

originari nelle aree più integre della Laguna Nord; con criteri gestionali orientati a contrastare e compensare il disfacimento nella Laguna Sud; col disegno di un assetto nuovo e complessivo nella Laguna Centrale, che restituisca a questa un'identità e una funzionalità lagunare sulla base di una progettualità non certo strumentale a ulteriori stravolgimenti portuali ma capace di invertire i processi in corso e tendere a realizzare nel tempo un nuovo equilibrio sostenibile. Ciò è stato scritto e ribadito ripetutamente in studi e pubblicazioni indipendenti e per questo sempre elusi, così come sono stati sempre e sistematicamente elusi (e anche occultati) gli studi non allineati sulle soluzioni progettuali e tecniche di tutela attiva e di restauro ambientale¹.

Serve un grande disegno, confrontato e il più possibile condiviso, che delinei un futuro assetto ed equilibrio strategico della Laguna Centrale: ben altro che un'opera di comodo, indotta da interessi ed esigenze portuali contingenti, con cui si contrabbanda come riqualificazione e ripristino morfologico la distruzione di valori irripetibili.

Il Piano Morfologico, ripetutamente citato come acquisito ma ancora in elaborazione, sconosciuto e non condiviso, nell'auspicare, a quanto scritto nella *Relazione Ambientale* (p. 42), un «progetto integrato di ingegneria naturalistica ... inteso al recupero delle quote e della variabilità morfologico-altimetrica tipica della Laguna», certamente andrà valutato se in grado di realizzare nel tempo una strategia di riassetto e riequilibrio ecologico e geomorfologico; anche se recenti forzature, rese note dalla stampa, vogliono farlo apparire come legittimazione dello scavo del Contorta.

Infine, sempre come premessa, salta agli occhi il ruolo centrale del Magistrato alle Acque. È scritto (*Relazione Tecnica*, punto 5.2, p. 20) che «le barene ... fanno parte degli interventi di ripristino morfologico a cura del Magistrato alle Acque, e tutte le attività saranno preventivamente concordate con lo stesso»; analogamente nella *Relazione Ambientale* (p. 35) si afferma che «le opere di ricostruzione morfologica saranno individuate in collaborazione con il Magistrato alle Acque di Venezia (MAV) prima dell'inizio delle attività di dragaggio».

Auspichiamo che venga ripristinato il MAV, con l'autorevolezza istituzionale e scientifica che l'ha caratterizzato nei secoli e svincolato dal sistema di corruzione intaccato dalle note azioni della magistratura. Nel frattempo però questo soggetto tecnico e istituzionale non esiste; ed è tutt'altro che scontato che possa essere surrogato con soluzioni di emergenza, che comunque dovranno essere autonome e tecnicamente all'altezza oltre che del tutto indipendenti rispetto alle alleanze tecniche, politiche e amministrative implicate nel sistema corruttivo realizzato all'ombra della concessione unica tuttora attiva.

Vengono di seguito esaminati, per punti, gli aspetti che evidenziano le criticità, alcune delle quali molto importanti.

1.a) Piano Morfologico e Progetto morfologico

In merito alla realizzazione di barene, a parte alcune indicazioni sommarie sulle modalità esecutive, il progetto in esame rimanda tutto alle indicazioni del Piano Morfologico (ancora in elaborazione e sconosciuto). La *Relazione Tecnica* (p. 20) cita questo Piano come riferimento ufficiale predisposto dal MAV; la *Relazione Ambientale* (p. 41) stabilisce che lo scavo del Contorta «deve essere inquadrato nell'ambito del recupero della Laguna previsto dal Piano Morfologico; le localizzazioni delle barene da ricostruire non sono individuate, se non con assoluta genericità, e sono rimandate alle indicazioni del Piano stesso. **Il Piano Morfologico è dunque l'essenza del progetto; ma non c'è.** Quello in

¹ Vedansi ad esempio: L. BONOMETTO, 2003: *Analisi e classificazione funzionale delle barene e delle tipologie di intervento sulle barene*, Studio per l'ICRAM diffuso a cura del Comune di Venezia; L. BONOMETTO, 2005: *Functional characteristics of salt marshes (barene) in the Venice Lagoon and environmental restoration scenarios*, in *Flooding and Environmental Challenges for Venice and its Lagoon. State of Knowledge*, a cura di C.A. FLETCHER e T. SPENCER, Cambridge 2005; L. BONOMETTO, 2014, *Il respiro della Laguna*, Corte del Fontego ed., Venezia.

elaborazione non viene documentato; quindi il progetto preliminare sottoposto a SIA è privo del principale riferimento tecnico-progettuale.

Questo Piano, atteso da oltre un decennio, in rielaborazione per la quarta volta, sempre palleggiato e rinviato per continuare ad avere le mani libere, è sconosciuto e in procedura di approvazione riservata appena iniziata. Invece è stato assunto, nel progetto in esame, come riferimento compiuto per i ripristini morfologici (la *Relazione Ambientale* ne cita i passi e addirittura - vedasi p. 42 - i numeri delle pagine; rimandando anche ad una «Carta degli interventi prioritari e subordinati previsti dal Piano»...); ma si sa, anche dalla stampa, che è tuttora al centro di pesanti conflitti per il tentativo di forzarne i contenuti inserendo una legittimazione dello scavo del canale Contorta (cosa che ha provocato prese di distanze e diffide da parte di più estensori del piano stesso).

Va chiarito che il problema al momento attuale non è dato dalle indicazioni del Piano (sconosciute) ma dall'uso disinvolto e scorretto con cui queste sono proposte. Il fatto, ad esempio, che le disponibilità di sedimenti, quali che ne siano le provenienze, vadano destinati ad interventi conformi ad un disegno complessivo che definisca priorità e modalità, è ineccepibile e doveroso, ma è scandaloso che ciò non sia sino ad oggi avvenuto (anche in tempi recenti); l'inesistenza del Piano Morfologico (anche questa scandalosa dopo un decennio di rimandi) rende **formalmente inesistenti le parti del progetto delegate a questo**. Anche in presenza di un Piano ufficiale un progetto, per essere tale, dovrebbe articolare la definizione degli interventi indicando luoghi e criteri non generici, soluzioni tecniche differenziate in ragione delle situazioni e degli obiettivi e modalità esecutive altrettanto differenziate; cosa che qui manca. Di fatto **il progetto oggetto di SIA risulta monco, invalidato per mancanza di definizioni fondamentali**.

In più si ravvisa un vizio di forma e di merito : il fatto stesso che venga citato come acquisito un progetto che acquisito non è (né adottato né approvato) e che è tuttora riservato è un vizio di sostanza sul piano partecipativo (**il Piano**, ripetutamente citato come basilare, **non è nelle disponibilità dei cittadini**) e nel merito le sue implicazioni per il progetto oggetto di SIA non sono **né esaminabili né valutabili**.

In questo quadro di ambiguità una puntualizzazione è richiesta da un passo della *Relazione Tecnica*, che richiede quantomeno un chiarimento.

È scritto (punto 5.2, p. 20) che «Nell'ambito del Piano Morfologico predisposto dal Magistrato alle Acque si ipotizza che gli interventi prioritari da realizzare siano quelli relativi alla protezione del Malamocco-Marghera denominati MID1, per un totale di 2 milioni di mc di sedimenti». Di cosa si tratta? Viene forse dato per acquisito, sotto altro nome, l'intervento sul Canale dei Petroli già frettolosamente ritirato dall'esame della Commissione di Salvaguardia per l'improponibilità che anche al Magistrato alle Acque, dopo la discussione in quella sede, è apparsa evidente?

1.b) Predisposizione di velme e barene

Questo tema, presentato nella *Relazione Tecnica* (punto 5.2, p. 20) ed ampiamente esaminato nella *Relazione Ambientale* (p. 27-44), evidenzia nel progetto gravi **criticità sostanziali che ne inficiano la credibilità**. Vi sono semplificazioni ed errori non accettabili; è ignorata la vasta articolazione di conoscenze esistente, conforme all'articolazione della realtà (mentre vengono enfatizzate come esempi di eccellenza le opere discutibilissime finora realizzate); sono liquidati senza approfondimenti gli aspetti ecosistemici. Come non bastasse l'intero progetto delega al Piano Morfologico aspetti decisivi in merito ai ripristini di barene, eludendoli e limitandosi ad indicare l'intera area della Laguna Sud occupata da barene come luogo interessato agli interventi.

Essendo diversi i problemi relativi alle barene e alle velme, questi vengono di seguito esaminati separatamente.

Ripristino morfologico delle barene

Il progetto morfologico, come visto, è delegato al Piano Morfologico ancora non esistente. Le relazioni (tecnica e ambientale) e il SIA si limitano a fornire alcune indicazioni minime ed equivoche.

È scritto, evidenziando questo carattere come peculiare, che le barene sono «...soggette a sommersione solo in occasione di alte maree sostenute» (*Relazione Ambientale*, punto 3.3., p. 27).

È un'affermazione errata di particolare gravità, perché l'elusione delle conoscenze sulle barene ha implicato, nella realizzazione delle cosiddette "barene artificiali", modalità progettuali e realizzative sbagliate con perdita di identità e di funzionalità rispetto a quanto ottenibile con interventi corretti.

Dare questa indicazione equivale a perpetrare gli errori fatti fino ad oggi.

I suoli delle barene, in realtà, vengono sommersi ad ogni "normale" alta marea, due volte al giorno tutti i giorni tranne che nei brevi periodi di "quadratura" (nei quali non si sommano gli effetti gravitazionali di sole e luna). Proprio le regolari sommersioni ne definiscono e mantengono le morfologie e le strutture, e soprattutto la funzionalità ecosistemica e idraulica (*in primis* rallentando la diffusione delle acque e l'espansione di marea, e filtrando e depurando le acque) grazie alla quale le barene sono organi vitali per la salute della Laguna. Solo i margini delle barene, leggermente più elevati e che assicurano in natura funzioni diverse, sono soggetti a sommersioni discontinue. Continuate ad **ignorare questo carattere primario della geomorfologia lagunare**, dopo tutti gli studi realizzati e con tutte le pubblicazioni disponibili **getta un pesante discredito** sulla credibilità di quanto proposto.

Tra le scarse indicazioni tecniche è precisato che le barene saranno realizzate mediante pali, infissi da pontoni, reggenti reti con eventuali "burghe e materassi". Questo, implicitamente, per tutta la Laguna Sud (*Relazione Ambientale*, tabella p. 31; punto 4.2, p. 37).

È un'indicazione sommaria che prefigura il ricorso generalizzato a soluzioni grossolane, invece che fornire criteri articolati per soluzioni differenziate quanto lo sono le condizioni in cui si dovrà operare. Oltretutto l'uso di pontoni obbliga ad intervenire solo dove i pontoni possono accedere, anziché dove gli interventi sono prioritari ai fini del riequilibrio e ripristino; o in alternativa obbliga ad aprire canali di accesso. Questo limite è stato esplicitamente assunto come criterio di scelta per gli interventi e ha portato a realizzare ripetutamente "barene artificiali" in luoghi del tutto impropri (vedi ad esempio *MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA, 2000. Realizzazione di barene per il recapito di materiali di classe "A" e "B" provenienti dal dragaggio dei canali lagunari. Barena Otregan*, progetto definitivo). Quanto alle "burghe" e "ai materassi", questi possono essere in materiali che si integrano con i siti, o che non si integrano affatto rimanendo per tempi lunghissimi come corpi estranei (nella realtà si è fatto e si sta facendo tuttora ricorso quasi esclusivo a contenitori resistentissimi e non bio-degradabili in poliestere riempiti di pietrame).

Queste scarse indicazioni danno via libera alla prosecuzione delle opere, sbandierate come ripristini ambientali, che hanno invaso la Laguna costellandola di colmata (le cosiddette "barene artificiali") in gran parte prive dei caratteri morfologici, altimetrici, strutturali e funzionali delle vere barene, localizzate dove era più conveniente per gli esecutori scaricare fanghi (ignorando la geografia stessa delle aree) e contornate da elementi rigidi opposti alla natura plastica e dinamica delle barene. **Esiste oggi una vasta gamma di soluzioni tecniche ben più evolute e differenziate per le diverse esigenze; e invece si persiste in indicazioni grossolane e errate.**

A tale proposito va tenuto presente che nel progetto di Marginamento del Canale dei Petroli inviato alla Commissione di Salvaguardia di Venezia il 3.9.2013 (progetto prima rinviato e, dopo un approfondito esame di merito, "sospeso" a data da destinarsi su richiesta del Ministero dell'Ambiente del 27.11.2013 e del Magistrato alle Acque del 28.11.2013) si propone lo scarico di 5.600.000 mc. di fanghi (*Relazione generale*, tab. pag. 25) nella Laguna centrale ai margini di una nuova grande scogliera lunga 7,5 km. I fanghi vengono collocati in cinque enormi "barene artificiali", in realtà cinque enormi discariche di fanghi, vere casse di colmata, collocate dove nei secoli scorsi non sono mai esistite barene naturali (vedi cartografie storiche batimetriche e morfologiche). Le nuove enormi pseudo "barene artificiali" non potrebbero restare in equilibrio mancando il rapporto con l'ambiente circostante.

Nella *Relazione Ambientale* del progetto in esame è scritto (p. 42-43) che «Le strutture barenali realizzate possono sviluppare aspetti ecologici strutturali e funzionali comparabili con le barene naturali, e sviluppare habitat di interesse comunitario». Citando studi prodotti dal Consorzio Venezia Nuova, o a questo afferenti, si afferma con enfasi, come «dimostrato e confermato», che «de strutture morfologiche artificiali realizzate garantiscono non solo obiettivi di carattere idro-morfologico, ma soprattutto inducono la creazione di numerose e diversificate nicchie ecologiche». Il tutto evitando con cura di citare le opere, ben note, che portano testimonianze opposte. In realtà **la maggior parte delle "barene artificiali" realizzate non sono barene**, nemmeno come ambienti secondari, ma corpi estranei localizzati, progettati e realizzati con soluzioni vantaggiose per gli esecutori anziché per la Laguna.

È vero che sulle colmate artificiali si è sviluppata talvolta della vegetazione alofila, la sola resistente, e quindi ubiquitaria in condizioni di salinità (e comunque non sempre: non si è sviluppata sulle recenti colmate di sabbie tra Murano e le Vignole e antistanti l'Arsenale e le Fondamente Nuove, fortemente contestate dal Ministero dell'Ambiente), ma le barene sono altra cosa.

È vero che su queste colmate artificiali hanno trovato siti di nidificazione molti uccelli (cosa che sarebbe avvenuta anche realizzando gli elementi morfologici nei luoghi e modi giusti), ma è altrettanto vero che le colmate anomale hanno favorito a dismisura i gabbiani, oggi invasivi non solo in città ma anche in Laguna, ove divorano, facendone strage, i nidiacei delle altre specie più pregiate.

Le frasi sopra riportate, citate nel progetto, sono **autoincensamenti, usuali nelle pubblicazioni del Consorzio Venezia Nuova ma inammissibili in un vero progetto**.

Le "barene artificiali", con poche eccezioni, sono l'esempio di come e dove le cose non dovevano essere fatte; rappresentano **venti anni di occasioni buttate via** che avrebbero consentito di fare le cose bene secondo conoscenza, invece che male secondo convenienza. Col monopolio anche nell'informazione, con cui si è fatto sempre credere che tutto era ottimale.

Nel quadro di **sistematico occultamento delle conoscenze** spicca uno studio sulle barene commissionato nel 2008 dall'Università di Padova, dipartimento IMAGE, nell'ambito dell'incarico che l'Università aveva avuto da CORILA per la redazione del Piano Morfologico. Lo studio (*Modalità di deposito di sedimenti, di conterminazione delle strutture artificiali e di difesa delle barene naturali nella Laguna di Venezia*) doveva confrontare tutte le esperienze e tutti gli aspetti, per fare il punto sulle soluzioni realizzative delle "barene artificiali" e sulle protezioni di quelle naturali: una rassegna analitica e ragionata delle conoscenze e delle conseguenze di queste in termini di pianificazione, progettazione e tecniche esecutive, in coerenza con i valori e con i dinamismi in gioco. Lo studio, basilare, realizzato per il Piano Morfologico in autonomia scientifica, garantito da un prestigioso istituto universitario e pagato con soldi pubblici, e ricevuto con apprezzamento dall'Università, è stato poi occultato. Il Tribunale di Venezia, venuto a conoscenza dell'esistenza di questo studio, ne ha requisito una copia con atto formale, quale materiale conoscitivo nelle indagini della Magistratura.

Un'ultima osservazione sulle barene da ricostruire riguarda le localizzazioni previste. La sola indicazione al riguardo è data da una cartina (*Relazione Ambientale*, p. 43) e da una brevissima descrizione nel SIA che identifica detta area con l'intera Laguna Sud ove vi sono barene, comprese le artificiali ed esclusa solo la piccolissima e atipica barena di Ca' Manzo. Ancora una volta si è in presenza di **una assoluta genericità che lascia le mani libere a tutto**.

Le soluzioni previste per il trasporto dei sedimenti avverranno con interruzione di carico e stoccaggio temporaneo in apposite, non meglio definite, vasche (*Relazione Ambientale*, tabella p. 32, e punto 4.2 p. 36). Il che può consentire di dilazionare nel tempo gli interventi di ripristino morfologico, evitando quella fretta che contrasterebbe con l'ottimizzazione. Con un'avvertenza: è scritto che le vasche saranno predisposte «nelle immediate vicinanze delle barene». Di quali barene, visto che non ne è nemmeno ipotizzata l'individuazione? (Le aree di stoccaggio, inoltre, devono essere localizzate o in siti funzionali ad aree di intervento già definite nei dettagli progettuali e debitamente approvate, o in siti che si prestino a riusi flessibili e polivalenti).

Realizzazione di sistemi di "velme"

Va detto chiaramente che **quelle definite dal progetto come "velme", velme non sono**. Equivocare sui nomi non è casuale: se fossero davvero velme vi sarebbe una corrispondenza, al di là delle localizzazioni improprie, con elementi naturali. In realtà sono solo dossi artificiali (o barriere soffolte); non si può far passare un'artificializzazione per rinaturazione.

L'equivoco sui nomi si accompagna a quello sulla natura di questi dossi. Nel descrivere gli «elementi morfologici peculiari che caratterizzano l'ambiente lagunare» le velme sono definite «aree tabulari... che emergono solo in occasione delle basse maree sostenute», «popolate per lo più da popolamenti algali» (*Relazione Ambientale*, punti 3.3. p. 27 e 4.6 p. 41). Non è così. Innanzitutto, buona parte delle velme, a differenza di quanto scritto, emergono quotidianamente nei momenti di normale bassa marea (carattere analogo e inverso a quello visto per le barene, tipico della "fascia intertidale", soggetta ad alterne emersioni e sommersioni con la normale escursione di marea, che include appunto velme e barene). Solo le velme più profonde emergono solamente nelle basse maree sostenute: da precisare al riguardo che, a differenza delle superfici tabulari delle barene, che sono orizzontali, le velme sono di regola leggermente inclinate; per cui la loro emersione varia secondo gradiente al variare della marea. Oltre a questo, va ricordato che le velme non sono affatto «popolate per lo più da popolamenti algali». Sono notoriamente e tipicamente nude, prive di vegetazione: la presenza di masse algali (non di «popolamenti» ma di cumuli fluitati) indica semmai, se consistente, processi alterativi in atto nelle acque da cui queste provengono.

Le velme naturali sono di regola annesse a sistemi di barene, facendone parte sia come geografia che come funzionalità; e sono elementi dinamici, **relazionati alle forzanti e in equilibrio evolutivo con queste**. Le "velme" artificiali di progetto sono invece orizzontali anziché degradanti, sono fisse anziché evolutive (volutamente, grazie alle protezioni artificiali entro cui sono contenute), non sono relazionate a sistemi di barene. Semplicemente, come detto, non sono velme.

Il progetto propone oltre 120 ettari di presunte velme, ma sembra essere stato steso non sapendo cosa sono, o volendolo ignorare.

Un ultimo aspetto va ripreso in merito alle morfologie a quote di velme. Sempre tra gli «elementi morfologici peculiari» la *Relazione Ambientale*, p. 27, individua i «chiari» come stagni d'acqua «salmastra» interna alle barene. Ciò può esser vero solo in superfici molto limitate di gronda che ricevono acque fluviali; nei chiari la salinità varia di regola, tranne rari momenti successivi a piogge torrenziali, da condizioni analoghe a quelle delle acque limitrofe fino a concentrazioni ipersaline (per effetto dell'evaporazione in corpi acquei confinati); e proprio questa variabilità ne determina i caratteri tipici.

Oltre agli equivoci sopra evidenziati, **non è per nulla chiara la quota alla quale è prevista la realizzazione delle «velme» (dossi) ai lati dello scavo**. Si legge (*Relazione Ambientale*, p. 38) che queste avranno «quota sommitale di -0,10 m slmm». Ma la *Relazione Tecnica* (p. 21 fig. 9) indica inequivocabilmente quote fino a +0,25 m in fase di refluitamento, con previsione da +0,05 a +0,10 m ad assestamento avvenuto. Ma allora saranno a quota prevalentemente sommersa o prevalentemente emersa? Il solo dato certo è che le superfici saranno orizzontali, diversamente dalle velme vere. Per le criticità inerenti l'utilizzo di pali e reti idrauliche e l'"eventuale" utilizzo di burghie e materassi vale quanto scritto in precedenza riguardo alle barene, e a quello si rimanda.

Anche la realizzazione di dette "velme" (dossi) evidenzia criticità e problemi non definiti. La loro predisposizione dovrà anticipare lo scavo, e il loro riempimento dovrà recepire "tutto" il materiale proveniente dal primo scavo fino a quota -4 m (*Relazione Ambientale*, p. 36). Inaccettabile: **lo strato superficiale è contaminato, e non può essere disponibile per realizzazioni a quote intertidali**; solo a partire dagli strati profondi integri (vedi le osservazione successive riferite ai sedimenti) i materiali estratti potrebbero essere usati per opere a queste quote.

Anche riguardo alle tecniche di scavo vi sono al riguardo equivoci gravi: a p. 35 della *Relazione Ambientale* si parla dell'uso di «benne bivalvi» per il prelievo dei sedimenti inquinati (in classe C del Protocollo 1993); ma il problema è eluso nelle descrizioni degli interventi (*Relazione Ambientale*, tabella p. 31 e punto 4.2, p. 35), proposti con modalità che fanno ritenere (almeno per i sedimenti in classe B non riclassificabili in A) **probabili rimescolamenti peggiorativi** negli strati superiori dei sedimenti (non ammessi dal "Protocollo Fanghi", vedi osservazione sulle normative).

Presenta implicazioni importanti quanto scritto nella *Relazione Ambientale*, p. 39, ove si prefigurano, al passaggio delle navi, leggere tendenze erosive «nei varchi verso il bassofondo». È l'unico riferimento a questi varchi, la cui importanza in realtà dovrebbe essere elevata e la cui definizione dovrebbe essere frutto di accurate e approfondite analisi e valutazioni (anche se il solo elemento di conoscenza che abbiamo è dato dal disegno, all'apparenza infantile, che riprende le idee preliminari rese note a suo tempo dalla stampa).

La finalità prima da progetto, ripetutamente espressa, è quella di opporsi alle energie prodotte dal passaggio delle navi, contenendo queste e le torbide sollevate all'interno del duplice allineamento di dossi. Ma i varchi, opportunamente progettati e orientati, potrebbero essere al contrario l'occasione per **ricepire le energie e per convogliarle in modo finalizzato, traducendole in fattori di vivificazione e di nuova differenziazione**, consentendo al tempo stesso opere di opposizione meno invasive e avviando ad assetti di maggior equilibrio dinamico. Queste potenzialità progettuali, da tempo prospettate in uno studio prodotto per l'ICRAM -oggi ISPRA- in riferimento ai dossi sommersi e ai marginamenti del Canale dei Petroli (BONOMETTO 2003, punti 6.3.4 e 6.5.3.3), sono state riprese e prescritte con voto unanime anche dalla Commissione per la Salvaguardia di Venezia (18 dicembre 2003), per essere poi ignorate.

Vi sono, infine, problemi particolarmente gravi che legano le velme all'interruzione del *fetch* e al confinamento provocato in una vasta area lagunare. Per questi si rimanda ai successivi approfondimenti nel merito.

1 c) Impatti sulla «Morfologia lagunare ed ecosistemi».

L'esame degli impatti sugli ecosistemi è solo sfiorato, in riferimento alle torbide in fase di cantiere (in realtà vi sarà un impatto enorme, come più avanti chiarito riguardo l'«ambiente idrico»). Quanto all'impatto morfologico le relazioni e il SIA si limitano ad esaminare gli effetti indotti in fase di realizzazione e di esercizio, oggettivamente modesti, mentre non è **nemmeno considerata e valutata l'enorme variazione morfologica data dall'opera in sé**. Il problema sembra non esistere.

Precisando che «l'assetto morfologico attuale alterna forme morfologiche naturali a forme tipicamente antropiche», la *Relazione Ambientale* sottolinea come la forte antropizzazione abbia inciso «particolarmente sull'idrografia». Ciò è vero per gli ambiti più a sud e limitrofi al Canale dei Petroli. Non è scritto però che **in questo contesto demolitivo si salvano ancora pochi elementi della morfologia ed idrografia originaria e storica tra cui, appunto, il canale Contorta**. Eliminiamo anche quello? (Di eliminazione irreversibile si tratterebbe, non certo di «adeguamento» o «ricalibratura», visto che verrebbe asportata lungo una fascia larga circa 140 metri la stessa superficie lagunare su cui il canale si sviluppa).

E questo senza nemmeno porre il problema in termini di variazione della morfologia. Da sottolineare, richiamando quanto esposto dallo stesso SIA nella serie cartografica che parte dal '500, che l'attuale Contorta è un canale naturale e storico: dapprima solo naturale, come ramo profondo della marea entrante che si esauriva prima della gronda; poi storicizzato nel tratto più a monte, a seguito di una connessione, (conseguente ai seicenteschi Tagli Garzone volti a vivificare e rendere percorribile la retrostante area a barene e canneti) che lo aveva prolungato fino al canale Cunetta (oggi traslato nel tratto di raccordo, a seguito della realizzazione delle Case di Colmata). Un canale che per di più

rappresenta un elemento idrografico primario nell'area, funzionalmente relazionato ai bassifondi; relazione che i dossi artificiali vorrebbero impedire.

In passato si sono realizzate strade di grande viabilità sopra preesistenti strade storiche, anche mantenendone il nome (come l'Annia, nel nostro territorio); oggi ciò sarebbe ritenuto una barbarie, o quantomeno richiederebbe valutazioni attentissime, e **nessuno si sognerebbe di considerare l'esistenza di una strada storica come legittimazione per eliminarla**. La situazione è analoga, e i valori storici in gioco sono ignorati nel SIA.

È sottolineato come il bilancio negativo dei sedimenti abbia determinato tendenze erosive, con «perdita della variabilità morfologica lagunare» (*Relazione Ambientale*, p. 27). È vero. Non è scritta però una cosa notissima, ovvero che il fattore che ha accelerato in modo disastroso questo processo è dato dal Canale Malamocco - Marghera (più noto come Canale dei Petroli, cui si sono aggiunte da un ventennio le pratiche, distruttive e nonostante questo tollerate e legittimate, della pesca alle vongole "filippine" attuata mediante frullatura dei fondali). E ora si vorrebbe aggiungere un altro grande canale portuale simile che, pur diverso per il diverso idrodinamismo dell'area, aggraverebbe il problema.

Non può essere accettata la mistificante affermazione (*Relazione Ambientale*, p. 42) secondo cui «la ricalibratura del Canale Contorta potrebbe configurarsi come importante contributo al recupero morfologico della Laguna».

Ricercare in ogni intervento le opportunità per migliorare nei limiti del possibile l'ambiente, o quantomeno per limitare i danni, è giusto e doveroso; ma l'idea ripetuta ed insistita secondo cui squarciare la Laguna è un modo per proteggerla e risanarla è semplicemente paradossale. Un po' come affermare che provocarsi una ferita estesa nella carne fa bene, perché si potranno recuperare della pelle per gli interventi di chirurgia plastica e del sangue con cui effettuare autotrasfusioni.

1 d) Effetti sul fetch

Facendo il consueto riferimento alle indicazioni del Piano Morfologico la *Relazione Ambientale* (p. 42) chiama in causa l'importanza, per la Laguna Centrale, dei «sovralzi per la riduzione del fetch» (aree prive di freno al vento), ritenendo le «velme» di progetto (cioè i dossi artificiali) «efficaci nell'interruzione del fetch libero lagunare» e tali da «contrastare la generale tendenza alla marinizzazione». Il progetto, però, travisa strumentalmente questo obiettivo, noto da tempo e finora raramente considerato (v. BONOMETTO 2003, punto 6.3.4.3).

Di certo il Piano Morfologico, quando vedrà la luce, prevederà che **le localizzazioni, estensioni e orientamenti dei dossi sommersi siano funzionali agli obiettivi del risanamento**. Le localizzazioni saranno pertanto da collocare in prossimità delle aree a barene soggette ad erosione ad opera delle onde da vento, o ai margini di canali esistenti in cui contrastare i flussi trasversali di correnti e torbide; mentre nelle superfici libere vi dovranno essere sequenze di elementi, più o meno ripetitivi, atti ad evitare l'effetto erosivo delle onde sui fondali, con conseguente sollevamento di torbide. Il tutto con frequenze, distanze, larghezze, lunghezze e orientamenti attentamente valutati, verificati e perfezionati con idonei strumenti modellistici prima di sperimentare in Laguna.

Inoltre, nel progettare questi interventi si dovrà prestare attenzione alle possibilità di convogliare le energie eoliche in modo da ottenere vivificazioni positive (BONOMETTO 2003, punti 6.3.4; BONOMETTO 2008, parte 2 punto 7.1.3), si dovranno controllare gli effetti negativi dovuti ai confinamenti di aree e si dovrà evitare il blocco dei venti utili.

Oltre a non essere finalizzati a detti obiettivi, **i dossi di progetto** porterebbero a due conseguenze di particolare gravità: **determinerebbero il confinamento di una vasta area lagunare**, con innesco delle crisi di eutrofizzazione discusse nel punto successivo; **fermerebbero il vento di scirocco**, che è un **fattore risolutivo nei superamenti delle crisi** che periodicamente investono la Laguna estiva a partire dai partiacque. (La stessa *Relazione Ambientale* evidenzia, a p. 23, l'importanza dei

venti come fattori di vivificazione della velocità, soprattutto nei momenti di quadratura nei quali la minor escursione di marea riduce il ricambio favorendo l'insorgere di crisi anossiche).

1 e) Impatti sull'«Ambiente idrico»

La *Relazione Ambientale* (p. 34, 36 e 37) si limita a nominare, per gli impatti sull'«ambiente idrico», gli effetti dati dalla torbidità e quelli dovuti ai transiti delle navi, giungendo ad una valutazione di impatto «negativo basso» in fase di realizzazione, e di «trascurabile» in fase di esercizio grazie alla segregazione garantita dalle strutture morfologiche ai lati del nuovo canale. Il SIA considera anche le variazioni di velocità dell'acqua nelle aree limitrofe (SIA, elaborato A, p. 149-150), riferendo l'esito di alcuni studi modellistici che minimizzano il problema; tanto che la *Relazione Ambientale* si limita a ricordare, in modo rassicurante, che «studi specialistici» prefigurano «un leggero aumento delle aree di bassofondo caratterizzate da bassa velocità ... comunque di poca entità e tale da essere notato solo negli istanti di bassa marea» (*Relazione Ambientale*, p. 44).

In realtà vi è un problema enorme relativo all'«ambiente idrico», realisticamente non risolvibile, che fa prevedere impatti molto gravi sia per la Laguna sia per la città.

La *Relazione Ambientale* ricorda (p. 28) che i bassifondi dell'area «risentono in modo generalizzato dell'adiacenza dell'area industriale di Porto Marghera», e sono soggetti a «mobilitazione degli strati superficiali» a seguito delle onde (problema che, per il vento di bora cui l'area è esposta, rimarrebbe invariato anche dopo la realizzazione dei dossi lungo il nuovo canale); e riconosce nell'adiacente Canale dei Petroli una «contaminazione delle acque da microinquinanti organici ... superiore ai valori riscontrabili nella laguna settentrionale» (i valori delle qualità delle acque sono riferiti in realtà ad un periodo lontano, gli anni 2001 - 2004). Vi è solo un minimo cenno (p. 23) all'essere in area di partiacque («tra Marghera e il litorale del Lido»), ma senza riferimenti ai problemi che derivano dalla carenza di ricambio (è proprio nei partiacque che si innescano le anossie estive); mentre il fatto che l'area di progetto è già oggi «confinata» e critica è solo accennato (p. 42) come scritto nel «VAS al Piano Morfologico». Solo la VINCA (p. 215) evidenzia la presenza nell'area di «una vegetazione composta da coperture macroalgali - nitrofile - che si addensano maggiormente nei mesi estivi» e che può raggiungere biomasse attorno ai 10 kg/mq (situazione, questa, che in più casi ha preceduto le crisi da eutrofizzazione).

A fronte di ciò la *Relazione Ambientale* afferma, ribadendolo più volte, che i due allineamenti di «velme» garantiranno in modo certo e permanente il confinamento al loro interno delle energie erosive e delle torbide dovuta al passaggio delle navi (le «leggere variazioni al regime idrodinamico» saranno «sempre contenute all'interno delle due serie di velme». *Relazione Ambientale*, p. 39). Quasi una sigillatura di garanzia; il cui effetto però, non nominato e mai considerato, è gravissimo. L'intera Laguna Centrale tra le Casse di Colmata e Venezia verrebbe attraversata dai due allineamenti di dossi includenti il tirante d'acqua del canale scavato: **una tripla barriera tale da separare totalmente i corpi acquei adiacenti, segregando in modo pressoché totale il vasto bacino compreso tra il canale stesso, Porto Marghera, il ponte translagunare e Venezia.** L'area risulterebbe confinata, col solo ricambio dato dal Canal Grande, dai flussi del Canale della Giudecca non dirottati sul Contorta, dal flusso residuo e confinato del Canale dei Petroli, dai varchi tra le «velme» artificiali (irrilevanti ai fini del ricambio, anche nella previsione di recepire le energie prodotte dal transito delle navi) e dagli archi del ponte translagunare (oggi largamente ostruiti da incrostazioni, la cui rimozione, comunque da prevedere, non consentirà un'apprezzabile vivificazione).

In assenza di ricambio, ed essendo intrappolati i carichi di inquinanti e nutrienti che caratterizzano l'area, **questa andrà incontro a ricorrenti distrofie, con crisi anossiche da eutrofizzazione** che si innescheranno soprattutto col caldo estivo, all'alba dei giorni di quadratura. Sono fenomeni che conosciamo bene, ripetutisi nel tempo (anche lo scorso anno, con estese morie di pesci), che si riflettono anche sulla qualità dell'aria nel vicino ambiente urbano; fenomeni che nell'area segregata diventerebbero molto più frequenti di quanto finora avvenuto. Ci dovremo attendere

ricorrenti morie di pesci (con impatti gravi anche per la pesca), esplosioni algali e probabili invasioni di chironomidi, oltre a puzze che, in base alle direzioni del vento, potranno interessare sia Venezia che la terraferma.

La Laguna ha già conosciuto un errore analogo quando si è realizzato l'istmo translagunare di collegamento con Chioggia, segregando la Valle Brenta e mandandola incontro a processi degenerativi. L'errore ha costretto pochi anni dopo ad allargare i varchi ed aprirne di nuovi per consentire un qualche ricambio, mitigando solo in parte gli effetti dell'estremo confinamento. In quel caso, almeno, l'apertura di varchi ha potuto accogliere flussi dei canali di marea, in primis dei canali Fosse e Trezze, provenienti direttamente dalla vicina bocca; nel caso del Contorta non vi sarebbe nemmeno questa possibilità.

Lo studio modellistico citato dal SIA parla di effetti minimi sull'ambiente acqueo vicino. Sappiamo che l'idraulica spesso non è intuitiva; ma sappiamo anche che i modelli sono solo strumenti, e forniscono indicazioni derivanti dai dati con cui vengono nutriti. Se i modelli non sono stati validati su molte misurazioni dirette dei fenomeni e se i risultati contrastano con l'esperienza e con l'evidenza, la valutazione è da rivedere e approfondire.

Da ultimo, essendo ampiamente noto che il Canale dei Petroli ha spostato in modo vistoso il partiacque della Laguna Centrale, appare irrinunciabile una verifica su quanto ulteriormente avverrebbe a seguito dello scavo del nuovo grande canale portuale Contorta.

1 f) Sedimenti

Sempre in riferimento all'auspicato ma ancora mancante Piano Morfologico la *Relazione Ambientale*, riportandone virgolettati alcuni passi, richiama come «obiettivo prioritario» la «riduzione sostanziale della perdita netta di sedimenti subita dal bacino lagunare», e l'inversione «ove possibile, del decorso» (*Relazione Ambientale*, p. 41).

Doveroso ricordare che lo sbandierato «recupero morfologico della Laguna» attuato con la «ricalibratura del Canale Contorta» non incide positivamente sulla perdita netta dei sedimenti, che vengono solo scavati e spostati; mentre non può essere omesso (ma non lo si legge) il fatto che la causa prima dell'accelerazione nel dissesto con perdita di sedimenti nella Laguna Centrale è proprio lo scavo dei grandi canali navigabili.

È corretto e importante l'obiettivo del Piano di limitare il trasporto laterale dei sedimenti dai bassifondi verso i canali. Ma allora, perché non si è ancora intervenuti a limitare e compensare il trasporto laterale verso il Canale dei Petroli, nel tratto che più risucchia ed espelle in mare i sedimenti? E perché non si dà la priorità a questa drammatica emergenza? (vedi prescrizioni disattese nell'osservazione relativa al quadro normativo e programmatico).

Il Piano Morfologico afferma che i ripristini di barene e velme devono avvenire «in luoghi e con metodologie dettate da considerazioni ambientali, paesaggistiche e morfodinamiche (tutt'altro di quanto proposto ai lati del Contorta), ed indica in 7.000.000 mc. i sedimenti che sarebbero necessari per la ricostruzione di velme e barene; lo scavo del Contorta ne metterebbe a disposizione poco meno (*Relazione Ambientale*, p. 41-42), in gran parte però da usare per opere (le finte velme) estranee e contrastanti rispetto agli obiettivi di un reale recupero morfologico.

Sedimenti, è scritto, di ottima qualità; e su questo non vi sono dubbi, visto che, a parte gli strati superiori, si tratta di sedimenti non lagunari, in quanto scavati su stratificazioni profonde preesistenti alla formazione della Laguna stessa. Sedimenti di cava quindi, anche se questa è collocata in Laguna (il che richiama l'opzione di usare per le opere lagunari anche sedimenti provenienti da cave, con materiali uguali e idonei, collocate nell'entroterra).

Le stesse Casse di Colmata sono state realizzate con l'accumulo prevalente di sedimenti provenienti da depositi alluvionali preesistenti all'origine della Laguna (BONOMETTO, 2003, punto 6.3.1). Il pragmatismo ha indotto a valutarli come potenziale serbatoio di sedimenti lagunari per opere

morfologiche, e il problema si ripropone oggi: visto che c'è necessità di ingenti volumi di sedimenti di buona qualità, perché non si inizia con quelli delle Casse di Colmata, mettendo a posto un bubbone ereditato da un passato non lontano? (Questa ipotesi non è in conflitto con la classificazione delle Casse di Colmata quali aree SIC. La Direttiva Habitat prevede esplicitamente, tra le azioni positive, le rimozioni dei fattori di anomalia; e le quote innaturali rispetto alla Laguna lo sono certamente. Basta tutelare con certezza gli habitat più pregiati che si sono formati e quelli che si sono evoluti tendendo a caratteri realmente lagunari, ed intervenire sulle restanti superfici per portarle a quote - ed eventualmente a forme - coerenti con l'essere nella Laguna, tali da innescare spontaneamente e in tempi relativamente rapidi il ritorno degli habitat peculiari di questa. Si tratterebbe inequivocabilmente di una rimozione di anomalie, per la quale potrebbero anzi essere proposti programmi e progetti cofinanziati dalla Comunità Europea).

1 g) La valutazione di incidenza ambientale.

La valutazione di incidenza ambientale parte da una delimitazione dell'area esaminata che ne mina in partenza la credibilità.

Chiarendo (VINCA, p. 105) che «la conformazione dell'area di analisi utilizzata è dovuta alla diversa estensione su cui è ragionevole si possano verificare effetti perturbativi e di degrado», e considerando che «la torbidità prodotta durante le fasi di dragaggio interesserà quasi esclusivamente i fondali posti a sud del canale Contorta», l'area viene fatta coincidere con una forma a pera che ha nella parte apicale il canale Contorta (con una irrilevante estensione nei bassifondi a nord) e che si estende a sud comprendendo parte delle Casse di Colmata, un vasto ambiente acqueo, l'intero Canale Malamocco-Marghera, fino a includere i siti di duna degli Alberoni e Santa Maria del Mare (VINCA, fig. 2.46, p. 107 e successive).

Segue una lunga disamina, analitica e corretta, dei siti, degli habitat, delle specie, riportando, con copia-incolla, sempre le stesse cose che ricorrono nelle VINCA lagunari (non è un difetto di questa VINCA, ma un dato di fatto imposto dalle procedure e dai limiti della Direttiva che inducono a relazioni ripetitive e ridondanti, peraltro insufficienti e inadeguate per l'esame di quanto non contemplato nelle tabelle e per l'inserimento della biodiversità nel contesto complessivo dei valori ambientali). Concludendo in modo generalizzato che gli impatti sulla flora e fauna sono «non significativi» (sarebbe stato sorprendente il contrario), ed evidenziando, solo in riferimento alle **torbidità in fase realizzativa, impatti «negativi bassi»**.

Si prende atto che tutto questo, nell'area presa come riferimento per l'esame degli impatti sulla biodiversità, possa essere vero, anche senza poter entrare nei dettagli (talora le interferenze sono difficili da cogliere, e spesso avvengono anche a distanza; e se delle criticità vi sono, queste non possono essere indagate nei pochissimi giorni a disposizione per le osservazioni).

La VINCA considera poi, con precisione, l'impatto permanente dato dalla perdita netta di superficie dell'habitat prioritario 1156* (Lagune Costiere) a carico della ZPS "IT 3250046 Laguna di Venezia", stimata in 44 ettari sottratti dallo scavo del canale, valutandone l'impatto come «**significativo di livello negativo basso**»; con l'aggiunta di 26 ettari nella fascia di transizione (segnata dalle briccole) e di 126 ettari occlusi dalla realizzazione dei due allineamenti di "velme" (quest'ultima sottrazione, però, ritenuta «trascurabile» perché compensata dalle "velme" stesse, destinate ad evolversi nell'habitat -non prioritario- 1140 -Distese fangose e sabbiose emergenti durante la bassa marea).

Solo in una tabella (tab. 255, p. 155), oltre ad evidenziare le interferenze dovute a torbidità in fase di cantiere verso gli habitat 1150* e 1140 e verso alcuni pesci prioritari (i ghiozzetti *Knipowitschia panizzae* e *Pomatoschistus canestrinii* e gli *Aphanius*), è individuato quale «degrado di habitat/biotopi/ecosistemi», e solo in fase di costruzione, il «fattore perturbativo J02.05.01 - modifica dei flussi d'acqua». La VINCA esamina anche (p. 158) la «frammentazione di habitat», valutando per la 1150*, con grado di conservazione B, un «effetto non significativo». In realtà a questi due ultimi fattori va dedicata massima attenzione, soprattutto in riferimento al definitivo assetto, permanente e difficilmente reversibile, in fase di esercizio.

Il fatto è che è stata esclusa dall'esame della VINCA proprio la superficie in assoluto più critica, quella a nord del canale (parte della ZPS "IT 3250046 Laguna di Venezia"), che rimarrà segregata con effetti gravissimi sulla qualità e funzionalità ecosistemica. Effetti che, oltre far prevedere crisi gravi nella superficie confinata, si rifletteranno in modo esteso anche al di fuori di questa. La segregazione dell'area, per i motivi chiariti nelle osservazioni agli impatti sull'ambiente idrico, porterà a ricorrenti crisi ambientali causate dall'esplosione di processi di eutrofizzazione, con anossie e morie che interesseranno, oltre alle specie di interesse ittico oggetto di pesca, anche le specie protette non dotate di particolare mobilità (verosimilmente i ghiozzetti *Knipowitshia panizzae* e *Pomatoschistus canestrinii*, probabile invece, se ancora presenti, la sopravvivenza degli *Aphanius*, data la loro grande resistenza alla carenza temporanea di ossigeno). Una perdita netta nella qualità ambientale dell'area (tutta rientrante nell'habitat prioritario, 1150* Lagune Costiere), che porterà l'habitat alla classe di qualità più bassa (grado di conservazione C) su una superficie estesissima (nell'ordine di 1.500 ettari). Un netto peggioramento anche ai sensi della Direttiva Habitat, riferita ai siti della rete Natura 2000, il cui impatto è da considerarsi sicuramente negativo con significatività elevata.

1h) Il rischio di eutrofizzazione

Questo aspetto non risulta minimamente trattato nel SIA.

Le simulazioni modellistiche idrodinamiche sono state fatte unicamente in relazione al rischio erosione, ma non per valutare la variazione dei tempi di residenza e le relative conseguenze ecologiche.

In ogni caso dai risultati delle applicazioni del modello idrodinamico riportate nell'elaborato 49.810.000-02 *Studio morfologico*, risulta evidente come si creino delle zone di ristagno dell'acqua, in particolare in corrispondenza della confluenza tra in canale Contorta e il canale dei Petroli. Tale zona risulta infatti chiusa tra le barene artificiali già presenti lungo il Canale dei Petroli e le nuove velme previste dal progetto, con velocità della corrente quasi nulla anche in presenza di forti venti di bora e scirocco (condizioni usate nelle simulazioni).

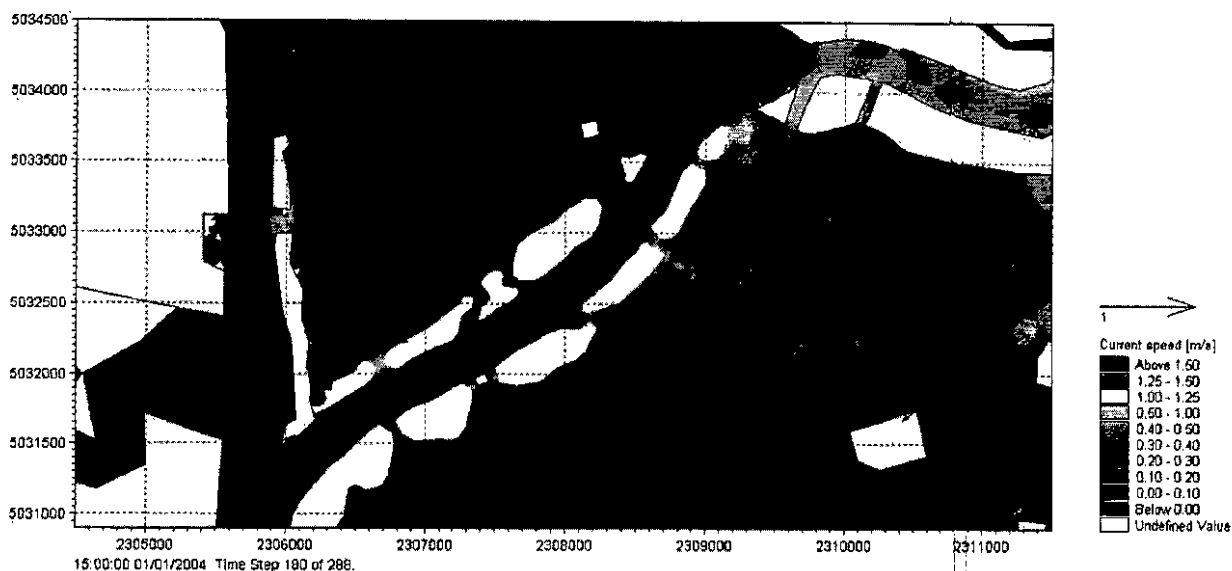
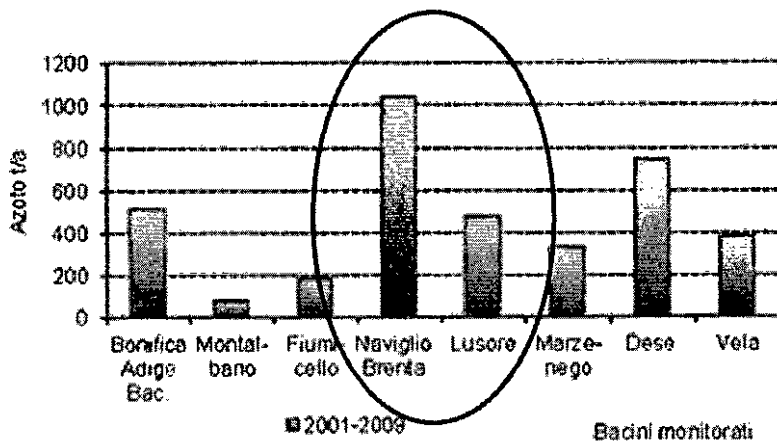


Immagine estratta dall'elaborato 49.810.000-02 *Studio morfologico* (p. 29), che riporta la velocità della corrente in marea entrante in marea di sизigia (p. 24) con vento di Bora a 20 m/s (p. 25).

Si creano dunque una zona di ristagno dell'acqua in una delle aree della Laguna maggiormente interessate dagli apporti di nutrienti dai bacini scolante attraverso il Lusore e il Naviglio-Brenta, come risulta dai dati dell'ARPAV di seguito riportati (che non considerano gli ulteriori apporti dalla zona industriale).



Carico annuo di azoto totale scaricato nella Laguna suddiviso per bacino idrografico. Periodo 2001- 2009. Fonte sito ARPAV <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acqua/acque-interne/bacino-scolante-1/dati/carichi-immessi-nella-laguna-di-venezia>

Da quanto sopra brevemente riportato, è evidente come ci sia un rischio di iper-proliferazione algale e conseguenti crisi anossiche in un'area prossima al centro storico, con possibili effetti sulla città già sperimentati la scorsa estate.

Si evidenzia così la maggiore contraddizione sul piano tecnico: le opere di mitigazione sono indispensabili per ridurre l'erosione derivante dal passaggio delle grandi navi, ma dannose per l'elevato rischio di iper-proliferazione algale che deriva dalla nuova configurazione di progetto.

La mancanza di trattazione nel SIA di questo aspetto è ingiustificabile.

2) OSSERVAZIONI SU ALCUNI ASPETTI TRASPORTISTICI E IDRAULICI

Come già precedentemente chiarito si è ancora in attesa del Piano Morfologico della Laguna che in attuazione delle Leggi Speciali dovrebbe garantire «la tutela e il riequilibrio della laguna», «d'arresto e l'inversione dei processi di dissesto e di degrado», «l'uso sostenibile nel lungo periodo».

Per questo occorre definire quali sono le funzioni portuali che non superano i limiti di compatibilità con l'ambiente lagunare : è il porto che deve essere compatibile con la conservazione della Laguna (e non viceversa).

2.a) Osservazione sui traffici portuali e il Canale dei Petroli

Attualmente dalla bocca di Porto di Malamocco transitano circa 2750 navi/anno. Il terminal Ro-Ro (Autostrade del mare), il cui progetto è stato già approvato, comporterà un incremento del traffico di container di 1340 navi/anno in fase di avvio e di un massimo di 1800 navi/anno a regime (2020). La realizzazione del Terminal *Off Shore* (T.O.S.) al netto dell'estromissione del traffico petrolifero e incremento del traffico per il trasporto di container tra *off shore* e *on shore*, comporterà un ulteriore incremento del passaggio di navi di circa 780 navi/anno. L'effetto cumulato dei due interventi porterebbe quasi al raddoppio del traffico attuale lungo il canale Malamocco-Marghera (+84%), passando da circa 2750 navi/anno a circa 5050 navi/anno.

Se a questi traffici si aggiungeranno anche quelli crocieristici i nel tratto tra la bocca di Malamocco e la confluenza con il canale Contorta in seguito «per esigenze socio-economiche e per garantire la sicurezza della navigazione» (o qualcosa del genere) si renderà indispensabile allargare il

Canale dei Petroli progetto già presentato dall'Autorità Portuale e fino ad oggi fermato dalla Commissione di Salvaguardia.

2b) Osservazione sull'eustatismo

Negli elaborati che accompagnano il progetto non è trattato il problema fondamentale che il sistema Venezia-Laguna dovrà fronteggiare nei prossimi decenni, vale a dire il rialzo eustatico dovuto allo scioglimento parziale dei ghiacciai marini e terrestri e all'espansione termica a causa del riscaldamento delle acque.

Le previsioni più recenti si attestano sui 50-140 cm, con un livello più plausibile di 80 cm². In questi ultimi mesi tuttavia sono stati presentati due studi scientifici indipendenti fra loro che inaspriscono il già fosco scenario. Essi attestano l'osservato collasso dei ghiacci dell'Antartide, già in corso. Gli studi cioè sono basati su osservazioni e non su modellazioni matematiche³.

Le previsioni sarebbero dunque ancor più drammatiche per Venezia e la Laguna: fra pochi decenni si renderebbe ineludibile la chiusura definitiva dei varchi portuali con dighe stabili. Ovviamente la risalita eustatica sarebbe progressiva, tale comunque da compromettere a breve l'efficienza del porto.

In questa situazione di estrema incertezza non appare lungimirante, ma bensì economicamente non sostenibile, un intervento quale l'escavo del canale Contorta che assicuri la percorrenza della Laguna da parte di grandi navi croceristiche mettendo a repentaglio le strutture morfologiche della Laguna e il suo funzionamento.

L'escavo del Canale Contorta, una diramazione del Canale dei Petroli che già tanti danni ha provocato alla Laguna, non potrà che aggravare la situazione. L'ambiente ove è sorta Venezia e che ne costituisce parte integrante, come sancito anche dall'UNESCO, si troverà ad affrontare la separazione dal mare nelle peggiori condizioni possibili.

2.c) Osservazione sul Rischio di dissesto idro-morfologico

Nel SIA le simulazioni modellistiche evidenziano il ruolo delle opere di mitigazione nella protezione dei bassofondali limitrofi. Dai risultati delle analisi modellistiche proposte nell'elaborato 49.810.000-02 *Studio morfologico* si nota come generalmente le strutture morfologiche artificiali siano sottoposte ad elevato stress idrodinamico dovuto alle correnti indotte dal passaggio delle navi. Questo, oltre ovviamente a rendere improprio definire tali strutture "velme" per le protezioni che si renderanno necessarie, pone seri dubbi sulla durata delle strutture stesse e delle loro funzioni.

Mancano ancora oggi in particolare, da quindici anni, la progettazione e l'intervento prioritari per la riduzione di profondità e mitigazione del tratto iniziale del Canale dei Petroli dalla bocca di porto di Malamocco sino a S. Leonardo; la causa più sconvolgente del processo di erosione e dissesto morfologico giunto ormai a configurare la concreta prospettiva della perdita della Laguna centro meridionale: «In quasi tutta la laguna centro meridionale i processi erosivi si manifestano con forte intensità, particolarmente nelle zone d'acqua in adiacenza a S. Leonardo intersecate dal canale Malamocco-Marghera pesantemente influenzate, oltre che dal moto ondoso, dalle correnti indotte dal traffico navale. «Quella del futuro [al 2050] sarà una laguna morfologicamente molto meno articolata di quella attuale, praticamente appiattita nelle sue forme, con profondità che tenderanno generalmente verso i valori di 2.0-2,5 m ... Se non si prenderà coscienza di questi fatti ... si dovrà parlare di *laguna al tramonto*» (L. D'ALPAOS, *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche*, Venezia 2010, p. 105).

² P.A. PIRAZZOLI, *Will the Mose project be able to defend Venice against the predicted sea-level rise?*, comunicazione allo SMARTeST International conference - Implementing Flood resilience, Atene, 28 set. 2012.

³ E. RIGNOT, J. MOUGINOT, M. MORLIGHEM, H. SEROUSSI, B. SCHEUCHL, *Wildspread, rapid grounding line retreat of Pine Island, Thwaites, Smith, and Kohler glaciers, West Antarctica, from 1992 to 2011*, «Geophysical Research Letters», 41 (2014), p. 3502-3509.

In questo quadro suona veramente offensiva l'offerta economica dell'Autorità Portuale di c.a 70 Mln € e la relativa disponibilità dei fanghi scavati per il nuovo Canale, per realizzare finte barene (in realtà discariche-casse di colmata) in zone della Laguna dove non ci sono mai state e dove non possono restare in equilibrio con l'ambiente e devono quindi essere confinate.

Ciò "a compensazione", sarebbe meglio dire "a risarcimento", della negatività dell'intervento.

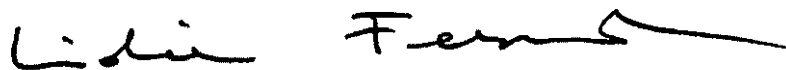
Si avallerebbe con ciò il principio nefasto che per fare supposti (in realtà devastanti e assurdi) interventi di riqualificazione della Laguna è necessario demolirne una sua parte. Sempre naturalmente con soldi pubblici.

Si allegano alle presenti osservazioni:

- S. BOATO, *Potenziali impatti derivanti dallo scavo del nuovo canale portuale Contorta*, Venezia 10.7. 2013
- S. LANZONI, M. MARANI, L. D'ALPAOS, *Osservazioni sul progetto di "Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo"* presentato dall'Autorità Portuale di Venezia, Padova 14.10.2014

Per quanto complessivamente osservato e specificatamente documentato si ritiene il progetto insostenibile e incompatibile con l'ambiente lagunare e si chiede alla Commissione VIA di esprimere un parere di compatibilità ambientale negativo.

Italia Nostra: Lidia Fersuoch presidente sezione Venezia



Ecoistituto Veneto Alex Langer: Michele Boato presidente



Italia Nostra sezione Venezia: via San Giovanni d'Acri 11, 30126 Venezia-Lido, 041-5261869

Ecoistituto del Veneto Alex Langer: viale Venezia 7, 30171 Venezia-Mestre, 041-935666

Recapito unico per comunicazioni urgenti: 380-7094431

Venezia 17.10.2014