

Pec Direzione

Da: Paolo Perlasca dottore forestale <p.perlasca@epap.conafpec.it>
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 23:46
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni alla procedura di VIA - Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo
Allegati: OsservazioniSIA_AdeguamentoCanaleContorta_16.10.pdf

si trasmettono in allegato osservazioni secondo i limiti temporali stabiliti dalle procedure e secondo le modalità PEC

Cordiali Saluti

Paolo Perlasca

Jacopo Capuzzo

Gianluigi Bergamo



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

E.prot DVA - 2014 - 0034048 del 21/10/2014



Spett.le Commissione VIA

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

Direzione generale per le Valutazioni ambientali

Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Osservazioni a Studio di Impatto Ambientale e altri elaborati inerenti la procedura di VIA per il Progetto Preliminare di Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo.

Preso esame degli elaborati del SIA e delle allegate relazioni e planimetrie con il presente documento si fanno le seguenti Osservazioni.

1) PREMESSA: ASPETTI GENERALI DEL PROGETTO

Innanzitutto già il titolo sembra fuorviante per un progetto infrastrutturale che ha come obiettivo l'applicazione del DM 2 marzo 2012 per evitare il transito di navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate in Bacino S. Marco, cioè nel cuore della città di Venezia. E non ha nemmeno come conseguenza e fine ultimo la salvaguardia di un pezzo di laguna. In sostanza l'obiettivo del progetto doveva essere reso esplicito fin dal titolo. Inoltre la creazione di velme non sono obiettivo di progetto ma si configurano come opere accessorie e/o di mitigazione del progetto oggetto di VIA.

Il Progetto poi avrebbe dovuto individuare una soluzione evidente di transito completamente alternativo in relazione al sistema portuale lagunare, ma soprattutto, affrontare il problema più grande che sta alla base del transito di grandi navi da crociera all'interno della Città Storica con approdo in stazione Marittima.

Va ricordato che Il Porto per Navi da Crociera situato alla Stazione Marittima è dentro la città di Venezia, in un'area che pur avendo delle sue indubbe qualità per il sistema portuale veneziano e per l'indotto appare non più adeguata alla situazione attuale per l'estrema fragilità del contesto urbano e per il rischio che può correre il patrimonio artistico e monumentale ivi contenuto.

Le imbarcazioni per cui nell'800 era stata concepita, progettata e realizzata la Stazione Marittima (destinazioni finale delle Navi da Crociera che transitano su Venezia) avevano tutte altre dimensioni per una città di origine medievale come Venezia, protetta assieme alla sua Laguna dall'UNESCO come Patrimonio Mondiale dell'Umanità e di cui si deve tenere conto nella presente valutazione.

Va ricordato che la Stazione Marittima è stata realizzata al tempo del Regno d'Italia su progetto di Paleocapa, nel lontano 1880: il tonnellaggio delle navi a vela arrivava allora fino ad un massimo di circa 3.500 tonnellate, mentre agli inizi del secolo scorso le navi più grandi arrivavano a circa 9.000 tonnellate.

Successivamente, quando sono state create la prima e seconda zona industriale di Marghera, è stato necessario scavare il canale dei Petroli, principalmente per questioni di sicurezza (transito prodotti chimici e combustibili fossili), ma anche per portare il traffico portuale di navi più grandi e più pericolose fuori da Venezia e dal Bacino S.Marco, verso Porto Marghera, vero porto industriale e marittimo di Venezia dal secondo dopo guerra fino ai primi anni '90 del secolo scorso.

In relazione a questa breve premessa va tenuto conto di quanto stabilito dalle Leggi Speciali e da alcuni importanti strumenti pianificatori (primo tra tutti il PALAV ma anche il recente PTRC e il PAT del Comune di Venezia) che non risulta abbiano mai previsto un ulteriore canale portuale di collegamento tra il canale Malamocco-Marghera e la stazione Marittima, ponendo viceversa dei limiti severissimi al dissesto idraulico della Laguna, concausa dei fenomeni di alta marea a Venezia (come Rilevato anche nelle conclusioni dello Studio Idraulico allegato al SIA), ma soprattutto causa primaria dei gravi fenomeni erosivi nel bacino centro meridionale gravitante attorno al canale dei Petroli, che peraltro nella sua interezza è considerato nel SIA come la via d'acqua alternativa per l'arrivo in Stazione Marittima delle grandi Navi da Crociera attraverso l'adeguamento del canale Contorta, ma che è appunto solo il tratto finale della via acqua alternativa del presente progetto.

L'incremento della quantità d'acqua che oggi entrano in laguna - causa l'aprofondimento dei canali portuali esistenti e il "nuovo" Canale dei Petroli - e le correnti di marea più forti sono state individuate quale principale origine, assieme al mancato apporto solido fluviale, dell'erosione dei fondali lagunari e del dissesto idraulico e morfologico cui è soggetta gran parte della laguna.

Ciò provoca tre conseguenze:

a) l'erosione della morfologia sommersa, importante contrafforte alle formazioni barenose e alle stesse isole lagunari. In laguna centrale, lateralmente al Canale dei Petroli, bassifondi, velme e fondali compresi tra -0,8 e -5mt sono in fase erosiva accentuata ed il fronte di barene in laguna sud si assottiglia di 1 metro l'anno. Le barene naturali già ridotte da 9.000 ha a 4.500 ha nel corso di un secolo, a questo ritmo, rischiano di scomparire entro il 2050, facendo passare l'attuale drastico "impoverimento morfologico" verso una totale alterazione delle caratteristiche ambientale ed ecologiche della Laguna di Venezia;

b) l'aumento della profondità dei fondali lagunari innesca un ciclo continuo di erosione, in cui la conseguenza dell'abbassamento dei fondali è l'incremento dell'altezza delle onde di vento interne alla laguna (soprattutto durante mareggiate di scirocco o di bora), che a loro volta immobilizzano più sedimenti ed incrementano i fenomeni erosivi già in atto, specie nelle zone a ridosso dei canali portuali;

c) secondo un importante studio scientifico del Professore di Ingegneria idraulica L. D'Alpaos, emerge chiaramente come *"la modifica dei campi di moto (N.B. e la forza idraulica) delle maree in entrata ed in*

uscita dalla laguna è tale che ormai esse non seguono più i percorsi dei canali, sempre più profondi, né i meandri e i ghebi in mezzo alle barene, ma si creano correnti trasversali che determinano velocità maggiori riducendo la capacità di trattenere i sedimenti in laguna e apportando influenze ulteriormente negative sulla propagazione delle maree (cfr. D'Alpaos L., 1992, "Evoluzione morfologica della laguna di Venezia dal tempo del Denaix ad oggi e sue conseguenze sul regime idrodinamico", in Conterminazione lagunare, Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, Venezia)".

La Laguna secondo stime aggiornate al 2001 perdeva circa 1.000.000 di metri cubi di sedimenti a causa delle correnti e dai fenomeni erosivi determinati dall'approfondimento dei canali portuali. E la laguna stessa, la cui conservazione è oggetto fondamentale della presente VIA, si sta trasformando da ecosistema salmastro "a bassa energia" ad ecosistema marino "ad alta energia", in cui gran parte delle aree centro- meridionali si stanno trasformando lentamente ma inesorabilmente in un braccio di mare.

In definitiva la portualità così come oggi concepita è la causa principale, con le attuali profondità e sezioni idrauliche dei canali di accesso alle Bocche di Porto, del dissesto idraulico e morfologico della Laguna di Venezia.

Per cui il progetto esaminato dal SIA sembrerebbe essere incompatibile già nei suoi presupposti, in quanto doveva essere affrontato il problema sì del mantenimento della portualità a Venezia, ma individuando non solo un semplice allargamento e approfondimento di un canale lagunare (e che allargamento e approfondimento, 100 metri di larghezza per 10 mt di profondità per 5 km di lunghezza) mantenendo sempre il Porto per Navi da Crociera alla Stazione Marittima, con il rischio di avere comunque una situazione peggiorativa dal punto di vista ambientale,

Doveva essere altresì individuata una soluzione strategica alternativa di Porto Marittimo per le Navi da crociera a Venezia per il medio-lungo periodo, che potesse consentire scelte veramente compatibili con l'attuale condizione del sistema lagunare, anche individuando una soluzione alternativa di Porto per Venezia, con una diversa localizzazione anche fuori della Laguna, anche se questo porrebbe ulteriori problemi di ordine trasportistico, marittimo e anche di conservazione di altre parti dell'ambiente lagunare e del Mare Adriatico antistante la Laguna di Venezia e i litorali veneziani. Ma, forse, se il bene principale da proteggere è la Laguna di Venezia e la sua città storica di importanza storica e rara bellezza, conosciuta in tutto il mondo e tutelata dall'UNESCO, queste sono scelte che meriterebbero di essere valutate attraverso un Progetto adeguato e il reale sviluppo di Alternative Strategica in un altro tipo di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale attivata dall'Autorità Portuale di Venezia.

Curiosamente nel SIA l'Autorità Portuale non assume nessuna soluzione strategica per una diversa localizzazione del porto crociere, ipotizzando solo differenti tracciati di canali, ma sempre con l'arrivo in Stazione Marittima.

Ma ciò è in contraddizione con la presentazione pubblica del SIA occorsa il 29.9.14 nella sala S. Leonardo a Venezia, quando lo stesso Presidente Paolo Costa ne ha parlato, pubblicamente, come

possibilità. Verrebbe da dire che il problema è ben presente nelle preoccupazioni, anche, dell'Autorità Portuale, ma non viene minimamente considerato nei fatti e negli scritti prodotti dall'Ente e che forse avrebbero dovuto risolvere questo problema esiziale per il futuro della laguna, che tuttavia non viene considerato nello Studio di Impatto Ambientale.

Una cosa che ha molte altre similitudini con altri progetti ed interventi riguardanti la salvaguardia della Laguna di Venezia, dove le Autorità e gli Enti competenti per la salvaguardia la Laguna e la città di Venezia, producono fiumi di parole e di intenzioni, fiumi di denaro (vedi gli esiti del caso MOSE sulla comunità veneziana), ma nei fatti solo e soltanto in direzione di uno sviluppo economico, ormai giunto al proprio limite, incompatibile con la Laguna di Venezia, e che tiene in scarsa considerazione la vera salvaguardia fisica ed ecologica dell'ecosistema che è la cornice vitale di Venezia.

Il caso dell'allargamento del Canale Contorta è un caso emblematico, in senso negativo, forse per certi aspetti peggiore del sistema MOSE (inteso come sistema di difesa idraulica delle alte maree). E per questo va visto come incompatibile con l'attuale situazione della Laguna di Venezia e con la portata dei fenomeni erosivi in atto del bacino lagunare centro-meridionale.

Un'ultima considerazione va posta: sembra inappropriato che l'Autorità Portuale, pur nelle sue intenzioni meritevoli di considerazione, preveda nel progetto la creazione di velme a fianco del canale Contorta come mitigazione dello scavo, e ciò per due ragioni spiegate di seguito.

Non è competenza dell'Autorità Portuale proporre un intervento del genere, secondo le normative dalla Legge Speciale, salvo che le competenze del Magistrato alle Acque di Venezia (dopo la cancellazione e l'assorbimento delle competenze stesse) siano state passate, cedute temporaneamente all'Autorità Portuale di Venezia, che diventerebbe così il vero Ente di Salvaguardia per Venezia e la sua laguna, previsto dalle Leggi Speciali. Va da sé che ciò sarebbe un controsenso, anche in termini giuridici.

E' ora e tempo di APPLICARE e ATTUARE, con forza ATTUARE, che significa REALIZZARE (non fiumi di parole e buone intenzioni) un vero Piano di Recupero Morfologico della Laguna di Venezia e dei dissesti creati dal canale dei Petroli e di altri canali portuali, non un intervento, di sia consentito, da "spot pubblicitario", un semplice cordone di velme, per difendere (!) un nuovo canale portuale interno alla laguna di Venezia.

Del Piano di Recupero Morfologico, citato nel SIA, se ne parla da 20 anni ma chissà quando verrà attuato e realizzato in maniera sistematica per invertire i fenomeni erosivi in atto, come previsto dalle Leggi Speciali per Venezia, e con soluzioni più strutturate e durature che il semplice ricreare barene e velme continuamente finora attuato dal Consorzio Venezia Nuova. Ma senza rimuovere le cause principali all'origine del problema. E aggiungendo un nuovo canale portuale di quelle dimensioni.

Va annotato inoltre che i fenomeni erosivi potrebbero subire un peggioramento, a seguito della realizzazione delle opere mobili alle bocche di porto (progetto MOSE), che ha fissato i fondali alle bocche di porto con soglie in roccia e cemento per decenni, se non per secoli, velocizzando ulteriormente le correnti

in laguna e aggravando i fenomeni erosivi in atto nelle zone limitrofe, mettendo sempre più a rischio la laguna di Venezia, intesa come laguna, e forse, nei prossimi decenni la stessa città di Venezia.

2) IL PROGETTO E LA SUA COLLOCAZIONE TERRITORIALE

Il progetto di allargamento e approfondimento del canale Contorta avviene in una delle poche zone a "bassa energia" di marea della laguna di Venezia, in quanto situata in una zona non interessata dalla presenza di canali con corrente idraulica significativa, in una zona retrostante la città di Venezia e a ridosso di Marghera.

Il progetto per gran parte ricade in un area di spartiacque tra il bacino centrale afferente alla bocca di Malamocco e il bacino nord afferente alla bocca di Lido. Il canale per raggiungere la Marittima così come previsto dal progetto metterebbe altresì in comunicazione più diretta e significativa il canale della Giudecca, il bacino S. Marco e il Canale verso la Bocca di Lido con il canale Malamocco-Marghera (detto anche Canale dei Petroli).

L'area attualmente come si desume dallo stato di fatto oggi (vedi planimetrie con batimetrie allegate al SIA) presenta una situazione apparentemente stabile dei fondali, non troppo profondi come in altre zone circostanti i grandi canali portuali, dove tutta la letteratura scientifica, mette in evidenza che il tirante d'acqua è causa primaria dei fenomeni erosivi dei bassifondi lagunari e delle strutture principali caratteristiche della laguna, le barene, zone emerse anche durante le maree medio-basse a vegetazione salmastra, e le velme, fondali fangosi-sabbiosi lagunari che emergono solo durante le basse maree eccezionali. A questo si aggiungono i fenomeni di moto ondoso indotto dal vento su fondali profondi che contribuiscono ai fenomeni erosivi in atto.

Pertanto creare un canale lì, anche se nella zona di spartiacque, può alterare sia il regime delle correnti, che innescare ulteriori fenomeni di trasporto solido dei sedimenti, e non solo in fase di cantiere, aggravando una situazione già critica per tutto il bacino centro meridionale della laguna, a sud di Venezia.

Questo è evidenziato dalla Relazione Idraulica del SIA che seppure nelle conclusioni assai sfumate rileva il problema e chiede le strutture delle velme da costruire eventualmente a protezione del canale vengano "adeguatamente realizzate" (cfr. pag. 58 Relazione Morfologica allegata al SIA). Segno che il canale potrà essere causa di fenomeni erosivi nell'area dove è localizzato.

Come poi se la costruzione di velme sanasse e risolvesse un fattore di dissesto aggiuntivo, a fronte del fatto che tutta l'area centro meridionale della laguna, a sud del canale proposto è soggetta a fenomeni erosivi gravi e ad una marinizzazione intensa.

Se poi si aggiunge che per gli effetti di trasporto solido del Canale anche se minimi, ma ci permettiamo di dubitare (e confermati dalla Relazione Morfologica a pag 33) sarà necessario mantenere permanentemente queste strutture, è evidente la creazione di uno squilibrio; tuttavia nel progetto, oltre alla realizzazione delle velme, non è previsto nessun piano di manutenzione e nessun piano economico,

facendo sorgere l'interrogativo su chi dovrà sostenere i costi futuri per un canale che non ha una funzione pubblica, ma è a vantaggio principalmente delle Navi da Crociera e del Porto, sicuramente non per la città di Venezia.

Fatto, questo, abbastanza grave alla luce delle disposizioni normative vigenti in materia di VIA che prevedono di valutare in casi di effetti negativi di un'opera, anche un piano economico e di sostenibilità finanziaria almeno sul medio termine (20-30 anni) anche delle opere di mitigazione come sono definite le velme laterali al canale nel SIA.

3) SUGLI IMPATTI DEL CANALE IN FASE DI CANTIERE ED ESERCIZIO

Rispetto alla descrizione degli IMPATTI sull'ambiente lagunare-litoraneo contenuto nel SIA a partire da pag. 143 va rilevato:

a) IMPATTI SU COMPONENTE ARIA: nelle premesse del SIA ci cita tra le aree protette oltre alla Laguna, per la valenza ecosistemica ed ambientale, anche l'Oasi WWF Dune Alberoni, che è anche area SIC e ZPS facente parte dell'area IT3250023 "Lidi di Venezia biotopi litoranei". Ebbene nell'analisi approfondita prodotta nella Relazione allegata al SIA (Studio sulle emissioni in atmosfera) manca qualsiasi tipo di valutazione degli impatti sull'atmosfera del litorale del Lido prospiciente la bocca di porto di Malamocco, quasi che uscita la nave fuori dalla conterminazione lagunare tutto sia risolto (si vedano Mappe degli inquinanti allegata alla Relazione). E' fondamentale che vengano resi noti gli impatti sull'aria che si avranno sulla parte sud del Lido di Venezia e nord di Pellestrina, per incremento del transito di navi in fase di esercizio del progetto.

b) IMPATTI SU AMBIENTE IDRICO: a pag. 152 si afferma che in fase di esercizio *"In conclusione, si ritiene l'impatto dell'opera nella fase di esercizio poco significativo e quindi compatibile con la componente ambientale ambiente idrico"* (e morfologico). Per tutte le ragioni esposte al punto 1 in premessa sia consentito di dubitare fortemente che così sarà, per la semplice ragione che questo canale va ad aggiungersi ad una situazione di dissesto idraulico-morfologico prodotto dagli altri canali portuali lagunari e che ci saranno, anche seppur minimi, effetti di trasporto solido del Canale (confermati dalla Relazione Morfologica pag. 33). Che in una situazione già compromessa sono la ragione più forte per rigettare qualsiasi ipotesi di nuovo canale portuale interno alla laguna di Venezia.

c) IMPATTO SU SUOLO E SOTTOSUOLO: si analizza l'impatto solo in fase di esercizio e si conclude a pag. 160 che *"si ritiene l'impatto dell'opera nella fase di esercizio poco significativo e quindi compatibile con la componente ambientale suolo e sottosuolo"*. -A tal proposito vanno fatte due osservazioni importanti. La prima per le ragioni anzidette sulla componente idrica, cioè che anche l'impatto sui sedimenti lagunari e sulla morfologia del bacino ci sarà e che quindi in una situazione già compromessa sono la ragione più forte per rigettare qualsiasi ipotesi di nuovo canale portuale interno alla laguna di Venezia.

Secondariamente manca in fase di cantiere qualsiasi valutazione sul sottosuolo della Laguna per uno scavo del canale che verrà effettuato fino a 10 metri profondità, s.l.m., in una zona dove è presente lo strato del famoso "caranto", argilla sovraconsolidata su cui poggia tutta la città di Venezia. Ricordiamo che il "caranto" è un paleosuolo pleistocenico costituito da un'argilla limosa, limoso-sabbiosa, estremamente compatta, presente, come orizzonte stratigrafico, in gran parte della laguna di Venezia. È facilmente riconoscibile e si presenta come un sedimento molto duro e compatto, di colore variabile dal marrone chiaro al grigio chiaro, con striature color ocra. Si tratta di un sedimento continentale a granulometria molto fine di origine fluvio-glaciale, che ha subito un processo di sovraconsolidazione per essiccamento in ambiente subaereo, contenente anche noduli calcarei derivanti dalla lisciviazione dei carbonati presenti ad opera delle acque piovane durante la sua genesi. Essendo costituito da una argilla compatta è pressoché impermeabile per cui può confinare una falda in pressione, entro quel sistema di falde acquifere in pressione sovrapposte che sono individuate nei depositi alluvionali della pianura veneta.

E tutto questo non è stato valutato nel SIA per un canale di 5 km, largo 100 metri e profondo 10 mt a ridosso di Venezia? Si lascia alla Commissione VIA ogni debita considerazione, ma è una ragione in più per respingere qualsiasi ipotesi di nuovo canale portuale interno alla Laguna.

D) ANALISI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E LA NORMATIVA DI SETTORE: a pag. 181 va rilevato che il progetto/alternativa del Canale Contorta viene dato come coerente con le normative di Legge Speciale per Venezia e invariante rispetto al PALAV. Rispetto alle Leggi Speciali per Venezia va rivolto un invito alla Commissione a leggere tutte le Leggi Speciali per Venezia, oggi forse cadute nel dimenticatoio, ma che risultano ancora vigenti, per verificare dove stia scritto che un nuovo canale portuale profondo 10 metri è compatibile con l'ambiente lagunare. Per il PALAV si riporta testualmente quanto riportato dal SIA e estratto dalle Norme tecniche di attuazione del piano per l'ambito di laguna viva dove sarebbe realizzato il progetto (cfr. pag. 23 del SIA):

"L'art. 5 delle NTA, a questo riguardo, dispone che siano gli enti locali e le autorità competenti, attraverso gli opportuni strumenti, 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."*

Il tutto, associato alle planimetrie del PALAV e del PAT del Comune di Venezia, che non prevedono un canale portuale sul tracciato dell'attuale modesto canale lagunare, significa che un intervento del genere non è compatibile, a meno di sovvertire l'ordine di priorità per la salvaguardia dell'ambiente lagunare, che è uno degli obiettivi principali del PALAV ma anche del PAT di Venezia.

4) CONCLUSIONI: Sulla base di quanto riportato sopra riteniamo incompatibile il canale Contorta con l'attuale equilibrio, anzi disequilibrio idraulico e morfologico, della laguna di Venezia e pertanto chiediamo che la Commissione VIA dia parere contrario sul Progetto descritto nel SIA, un progetto che non è a favore della conservazione e salvaguardia di Venezia e della sua laguna, Patrimonio mondiale dell'Umanità stabilito dall'UNESCO fin dal 1987, e che è in contrasto con le Leggi Speciali per Venezia e i principali strumenti di Pianificazione territoriale (PTRC, PALAV e anche il PAT).

Venezia, 16 ottobre 2014

Jacopo Capuzzo (nato a Venezia, il 31.05.68, residente in Calle Oslavia 12, 30132 VENEZIA-S.Elena)



Paolo Perlasca (nato a Venezia-Lido il 10/08/65, residente a Cannaregio 1377, 30121 VENEZIA)



Gianluigi Bergamo (nato a Venezia il 28.04.61, residente in via Fausta 101, 30013 Cavallino-Treporti (VE))

