



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

E. prot DVA - 2014 - 0034053 del 21/10/2014

## Pec Direzione

**Da:** andreina.zitelli@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** sabato 18 ottobre 2014 09:04  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-  
pbaac@mailcert.beniculturali.it  
**Cc:** protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo@pec.comune.venezia.it  
**Oggetto:** OSSERVAZIONE PROGETTO ID\_VIP 2842  
**Allegati:** OSSERVAZIONE PROGETTO def 1- Adeguamento Canale Contorta S.Angelo.pdf

SI TRAMETTE L'OSSERVAZIONE AL PROGETTO

Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo Codice procedura ID\_VIP 2842

da parte di

GDS - CC Gruppo di Studio - Canale Contorta Prof. Andreina Zitelli Prof. Giovanni Battista Fabbri Arch. Alberto Bernstein Dott. Enzo Castelli Arch. Marco Zanetti Arch. Franco Migliorini Dott. Francesco Pedrini Dott. Michele Boato  
Costituitisi in Gruppo di Studio

Ecoistituto del Veneto Alex Langer  
Associazione no profit  
viale Venezia 7  
CAP 30171 Mestre Venezia



N.B.

SOSTITUISCE I DUE PRECEDENTI INVII DEL 17 e 18.10.2014

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](mailto: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 contemporanee  
via di San Michele 22  
00153 Roma  
[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto: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](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali  
via Forte Marghera 191  
30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto:ambiente@pec.provincia.ve.it)

Al Sindaco del Comune di Campagna Lupia  
Via della Repubblica 34  
30010 Campagna Lupia (Ve)  
[campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net](mailto:campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net)

GDS - CC Gruppo di Studio Canale Contorta  
Prof. Andreina Zitelli  
Prof. Giovanni Battista Fabbri  
Arch. Alberto Bernstein  
Dott. Enzo Castelli  
Arch. Marco Zanetti  
Arch. Franco Migliorini  
Dott. Francesco Pedrini  
Dott. Michele Boato  
*Costituitisi in Gruppo di Studio*

Ecoistituto del Veneto Alex Langer  
*Associazione no profit*  
viale Venezia 7  
CAP 30171 Mestre Venezia

### **Osservazione**

*ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dell'art. 183, comma 4 del D.Lgs.163/2006 e art.34, comma 4 del D.Lgs del 2012*

*al Progetto: Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia  
e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo  
Codice procedura ID\_VIP 2842*

### **Premessa**

Preso atto che:

- nell'Allegato III al DEF "Programma delle infrastrutture strategiche" alle pagine 98 e 224 è riportato in Tabella con il codice 10.100 "Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella laguna di Venezia",
- il Ministero dell' Ambiente ha stabilito la ammissibilità in procedura di VIA speciale del Progetto, e che la stessa procedura impone di fatto di esaminare l'opera solo tramite il Progetto Preliminare ex art. 165 e sgg. del Dlgs163/2006,
- allo stato il Ministero delle Infrastrutture per il tramite del Capo della Struttura Tecnica di Missione con lettera del 9 ottobre 2014 ha precisato al Ministero dell'Ambiente che l'intervento "adeguamento Canale Contorta" rientra nel programma delle Infrastrutture strategiche nell'ambito degli "interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella Laguna di Venezia" e che, il soggetto attuatore, per lo specifico progetto, è la Autorità Portuale di Venezia,
- il Capo della Struttura Tecnica di Missione conferma che l'obiettivo strategico infrastrutturale sotteso alla definizione riportata nell XI allegato Infrastrutture approvato dal CIPE nella seduta del 1° agosto 2014, successiva al rilascio dell'intesa ai sensi di legge da parte della Conferenza Unificata Stato regioni avvenuta il 16 aprile 2014, trova soddisfazione anche attraverso distinte proposte progettuali,
- anche altri progetti, quando presentati, non potranno non collocarsi nell'ambito di queste

procedure e seguire le procedure approvative di cui all'articolo 165 ess. Dlgs. 163/2006,

Fatte salve, ad autotutela e salvaguardia:

- tutte le considerazioni contenute nell'Osservazione presentata il 19.09.2014 relativa ai non dimostrati requisiti dell'Autorità Portuale di Venezia di presentare il progetto *Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo* Codice procedura ID\_VIP 2842, alla procedura speciale di VIA di cui al Dlgs 163/2006, compresa quella riferita al verbale della Conferenza Unificata Stato - Regioni del 16 aprile 2014 riferisce della decisione di non inserire il progetto Contorta in Legge Obiettivo ma di inserire solo la dizione concordata "*Interventi strategici per la sicurezza dei traffici delle grandi navi in Laguna di Venezia*".

Essendo non accertato che:

- il medesimo progetto "*Adeguamento ... Canale Contorta S. Angelo*" sia stato individuato dal MIT come opera strategica in Legge Obiettivo, approvato dal CIPE, ed esplicitamente contenuto nell' Allegato III delle Infrastrutture Strategiche annesso al DEF 2014, trasmesso dal Governo al Parlamento per il voto delle Camere in data 3 ottobre 2014,
- l'Autorità Portuale di Venezia, fosse alla data della pubblicazione dell'Avviso al Pubblico 17 settembre 2014 , individuabile quale *soggetto aggiudicatore* e ora *quale soggetto esecutore* - come dalla lettera del MIT del 9 ottobre 2014 - del Progetto in epigrafe,

presupposto che:

- il ripristino morfologico e l'inversione del degrado della Laguna sono obiettivi esplicitamente enunciati e contenuti nella normativa speciale di tutela di Venezia e della sua Laguna ( art. 3 L. 798/84);
- che l'ambito areale dello scavo e delle ipotizzate costruzioni morfologiche è rappresentato, nel P.A.L.A.V. ( Piano di Area Laguna e Area Veneziana) da "laguna viva" cioè quella parte della laguna che scambia direttamente con il mare e che rappresenta patrimonio naturalistico, archeologico e storico ambientale ( anche nel SIA pg 21),

considerato il dato che:

- lo scavo di un grande canale marittimo rappresenta un intervento massimamente intrusivo del sistema lagunare centrale imperturbato,
- il progetto dello scavo del Canale Contorta interferisce per ampia superficie con le aree di tutela ZPS e investe habitat prioritari,
- non è ascrivibile alla compatibilità ambientale distruggere ambienti dalle caratteristiche naturali e storiche accertate e tutelate,
- è certo - in quanto descritto nello Studio Morfologico - che sulle basse forme morfologiche artificiali si eserciterà un intenso e continuo fenomeno di erosione (SIA pg158 es gg fig. 5.6,)
- per i fenomeni erosivi sulle basse forme morfologiche non è prevedibile, e tanto meno certo ,che si inneschino e si instaurino colonizzazioni e assetti biocenologici consolidanti, come solo ipotizzato dal Proponente,
- è prevedibile la progressiva erosione delle scarpate stesse del canale, il cui controllo è affidato a "*la gestione accurata delle velocità dei mezzi navali lungo il Contorta S. Angelo*

per mantenerle sotto le soglie di sollevamento del sedimento per consentire il controllo dei fenomeni di torbidità indotti dalla navigazione” (SIA pg 174),

- non è iscrivibile alla sostenibilità ambientale ed economica il proporre soluzioni di compensazione/ mitigazione dalla durata incerta, imprevedibili nell'evoluzione, affidate al caso a causa dell'erosione, il cui costo è stimato, in primo impianto, pari alla metà dell'impegno economico dell'intervento ( 70 milioni di Euro) , mentre non è data alcuna stima del costo degli interventi di manutenzione, ex post, del profilo del canale e delle aree limitrofe banchinate con le pseudo-velme.

Considerato altresì che

- la realizzazione del Nuovo Canale Contorta, avrebbe lo scopo di far transitare il traffico delle grandi navi da crociera superiori alle 40000 t di stazza lorda ( circa 315-320 toccate/ alla banchina per anno sulla base della media degli ultimi anni) per circa 630-640 transiti per la Bocca di Malamocco e il canale Malamocco-Marghera,
- il percorso totale delle grandi navi risulterebbe di 16,5 km circa, di cui 10-11 lungo il canale Malamocco-Marghera ( noto come Canale dei Petroli),
- le navi in entrata alla Bocca di Malamocco e lungo il canale Malamocco-Marghera sono in commistione con il traffico marittimo commerciale ed industriale,
- la commistione del traffico costituisce un indubbio abbassamento della soglia di sicurezza rispetto alla attuale condizione come anche attestato dalla Capitaneria di Porto di Venezia con la Nota del 08/11/2012.

### **Tutto ciò premesso**

La articolata Osservazione del Gruppo di Studio Canale Contorta GDS-CC, che si avvale del contributo di Esperti di diverse discipline, ha lo scopo di dimostrare la non compatibilità ambientale del progetto e come trovi nuovo fondamento il parere sostanzialmente critico espresso dalla Commissione in sede di pre-valutazione e come le considerazioni negative già espresse dalla Commissione VIA -VAS nel settembre 2013, possono essere ora riproposte, rafforzate, articolate e consolidate dalle informazioni fornite dal Proponente stesso nel SIA e nella documentazione accessoria.

**Quest'affermazione trova supporto nelle considerazioni puntuali che seguono.**

### **Precedenti**

**In data 27 settembre 2013** la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS su richiesta del Ministro pro tempore, nel settembre 2013, ha espresso un Parere preliminare tecnico circa una possibile compatibilità ambientale del Progetto “ Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012 n. 79 Progetto preliminare *“Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo”*, proposto dall'Autorità Portuale di Venezia.

LA documentazione era stata acquisita dal Ministero con prot. N. DVA-2013-17309 del 23/07/2013- e trasmessa dalla DVA alla Commissione con nota DVA-2013-18134 del 31/7/ 2013.

Il Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS n. 1346, ex art.9 DM150/2007, è stato approvato, all'unanimità dei presenti, nella seduta Plenaria del 27 settembre 2013, e trasmesso, dal Segretario della Commissione, al Signor Ministro e alla Direzione

Generale DVA con prot. CTVA-2013-0003391 dello stesso 27/09/2013) (vedi Parere n. 1346 in Allegato).

La Commissione esprimeva il Parere:

*“ che il progetto preliminare proposto dall’Autorità Portuale di Venezia relativo a “Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo” risulta di particolare complessità progettuale, sia con riferimento ai significativi impatti ambientali sull’intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio, sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari ad almeno 4 anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l’individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al D. M. 02/03/2013.”*

Tra il 2013 e il 2014 il Proponente modifica la configurazione del tracciato del nuovo canale marittimo.

In data 17 settembre 2014 l’Autorità Portuale di Venezia, per firma del suo presidente, ha pubblicato a mezzo stampa la Comunicazione di aver presentato al Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 16/09/2014 avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare *Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta S. Angelo.*

Lo Studio Morfologico Elaborato 49-810-000-02-MORF

#### 1) In relazione alla modifica di tracciato e alle simulazioni con modelli e studi, si osserva

Nel Parere 1346 del settembre 2013, seppure orientativo, la Commissione rilevava (pg 5) che “sono state condotte delle analisi preliminari con modelli matematici che hanno escluso variazioni apprezzabili , rispetto alle condizioni attuali, dei livelli di marea all’interno della laguna nonché delle portate scambiate attraverso le bocche” ...e che “Questa soluzione necessita di ulteriori approfondimenti anche finalizzati a chiarire la circolazione idrodinamica secondaria e l’analisi dei sedimenti”.

- La definitiva configurazione di tracciato proposta : 100m in cunetta, scarpata 1:3, profondità -10,50m : la configurazione non è stata studiata.
- Il Proponente non ha sviluppato nessuno studio sulla configurazione definitiva proposta, né alcun approfondimento delle analisi preliminari presentate nel 2013.
- Il Proponente sottovaluta e non si perita di menzionare la discrepanza tra l’elaborato SIA del 2014 e lo Studio Morfologico del 2013 allegato al SIA le cui elaborazioni sono riferite alle 2 configurazioni individuate in precedenza .
- Il Proponente non aggiorna gli Studi alla condizione di progetto e non approfondisce, non risponde alle richieste ricevute, volte a chiarire la circolazione idrodinamica periferica e l’analisi dei sedimenti, che come si dice nel seguito, non è stata svolta sul campo dell’intervento.

Ne dovrebbe derivare la caduta dell’intero procedimento valutativo presentato dal SIA.

**1a) Le Varianti di configurazione e lo Studio Morfologico ( codice 49-810-000-02-MORF)**

Il Proponente produce a documentazione lo Studio Morfologico del 2013 con modellistica di idrodinamica e di morfologia, riferito alle precedenti due configurazioni del canale, rispettivamente: 1) larghezza 80m in cunetta, scarpata 1:3, profondità -10 m, 2) larghezza 120 m in cunetta, scarpata 1:4, profondità -10,50) ( Studio Morfologico - PREMESSA - pag 3).

Come si evince dal SIA (revisione luglio 2014) il Proponente sviluppa un'ultima terza configurazione del nuovo Canale Contorta: 100m in cunetta, scarpata 1:3, profondità -10,50m non esaminata nello Studio Morfologico con i modelli adottati, né quest'ultima configurazione viene studiata per approfondire e chiarire la circolazione idrodinamica secondaria la cui importanza è fondamentale per la valutazione della consistenza scientifica, non empirica, delle opere ipotizzate a compensazione dello scavo.

Nulla dice lo Studio sull'effetto decisivo delle forze del vento sulla circolazione idrodinamica secondaria, della parte di "Laguna viva" che sarebbe occupata dalle "pseudo-velme" costruite in fregio al versante inferiore del nuovo Canale Contorta.

Non si ricavano elementi di valutazione circa la idrodinamica secondaria relativa alla parte di Laguna "laguna viva" che rimarrebbe interclusa tra i marginamenti di "pseudo-velme" in fregio superiore al nuovo Canale Contorta e il Canale Malamocco-Marghera a sua volta arginato.

Nessun dato si evince dallo Studio Morfologico e dal SIA ( Quadro Ambientale) sulle conseguenze dell'erosione sulle forme morfologiche costruite in fregio al canale, e di conseguenza sulla durata ed evoluzione delle "pseudo - velme" , tali ipotizzate nella "remediation" , ma che, più peritteriormente, sono da considerarsi dei semplici accumuli di materiale scavato, la cui stabilizzazione sembra impedita dalle azioni idrodinamiche periferiche che su essi si eserciterebbero.

Rinviando le valutazioni specifiche delle simulazioni, con modello sedimentologico e con modello morfologico, alla trattazione di altri Esperti specialisti che hanno presentato Osservazione ( segnatamente i prof. L. D'Alpaos, A. Delfina, S.Lanzoni ) , a sostegno del giudizio assolutamente condiviso di superficialità dello Studio Morfologico e di non condivisibilità delle conclusioni circa gli "effetti trascurabili" dell'intervento (conclusioni peraltro qualitative e non numeriche se non in cartogrammi di non semplice lettura), si evidenzia che:

- la batimetria lagunare utilizzata per la modellazione, compresa la batimetria del canale dei Petroli, è quella del Magistrato alle Acque del 2002.
- Le quote dei bassi fondali interessati dallo scavo indicate negli elaborati di progetto sono inattendibili in quanto ricavate dalla Carta Tecnica Regionale (rilievi batimetrici del 1970-1992) e non dalla più recente batimetria del 2002 del Magistrato alle Acque usata nel modello.
- La morfologia delle pseudo - velme sarà diversa da quella prospettata, se basata su un piano batimetrico abbassato dall'erosione.
- I volumi di scavo e i volumi delle pseudo - velme, stimati con la precisione del metro cubo, devono quindi presumersi come molto approssimati e solo largamente orientativi, così come le stime economiche basate su questi volumi .
- Il canale dei Petroli è stato scavato dall'Autorità Portuale in anni recentissimi a -12 m, con cunetta larga 60 m nel tratto terminale e 120 m nel tratto in curva.
- Nella figura 12 a pag 20 della Relazione Morfologica (elaborato Protecno 404001R03-1ED) si vede che in alcuni punti il canale dei Petroli è a quota compresa tra -8 e -9.
- I flussi attuali attraverso il canale sono probabilmente di molto maggiori di quelli considerati e forse anche il parti-acque è diverso.

Si osserva che il Proponente non ha sviluppato lo Studio Morfologico con strumenti idonei e con dati aggiornati, e che le simulazioni prodotte non sono rispondenti agli approfondimenti anche finalizzati a chiarire la circolazione idrodinamica secondaria già richiesti dalla Commissione di VIA con il precedente Parere n. 1346. Le considerazioni critiche allora espresse su questo aspetto, possono viepiù valere nei riguardi della configurazione attualmente proposta e non studiata.

## **2 - Quadro Programmatico**

### **In relazione alla coerenza del Progetto con gli strumenti di Pianificazione, si osserva**

Lo scavo di un nuovo grande canale marittimo non risulta compatibile con l'insieme degli indirizzi, obiettivi e con l'evoluzione delle norme ricavabili dall'insieme del sistema dei Piani territoriali per l'area impattata.

#### **2a) *Questione preliminare e non solo lessicale: non di adeguamento si deve parlare ma di escavo di un nuovo canale marittimo***

Solo nominalmente il nuovo canale marittimo coincide con lo storico esile canale lagunare Contorta.

Il canale Contorta risulta essere un canale di piccole dimensioni, lungo circa 4-5 km con larghezza massima di 14 m e una profondità massima in cunetta di 2-3 m.

Con il termine adeguamento in LL.PP. viene normalmente definita la ricalibratura/rettifica di canale o di infrastruttura lineare per migliorarne la funzionalità esistente.

Non è scientificamente corretto parlare di *adeguamento* del piccolo canale Contorta: si deve correttamente parlare della creazione di un nuovo grande canale marittimo conseguente agli escavi e all'approfondimento dei bassi fondali in Laguna centrale.

La questione è fondamentale dal punto di vista valutativo anche a proposito degli strumenti di Piano che definiscono caratteristiche idro-morfologiche, uso, tutele, obiettivi, gestione e competenze sugli spazi acquei lagunari.

Si osserva che

- il rilievo sperimentale sul campo delle batimetrie e dell'idrografia effettive del Contorta e delle aree limitrofe, dove sono previste le azioni di scavo e di refluitamento dei sedimenti, sarebbe stato d'obbligo ai fini della descrizione dello stato di fatto e dello stato atteso dopo lo scavo e del monitoraggio degli effetti di modifica dell'intera area conseguente allo scavo e al refluitamento del materiale scavato nelle fosse di colmata (circa 6.500.000 mc).

#### **2b) *La funzionalità del Canale Contorta esistente – P.T.C.P. uso acqueo ricreativo, sportivo, turistico e di pesca non ascrivibili al traffico portuale.***

Che non si possa parlare di "adeguamento" funzionale, come invece il Proponente ritiene, lo dimostrano sia le caratteristiche naturali dell'esistente canale Contorta, del tutto ostative al passaggio di una qualunque nave, sia l'uso storico e attuale del medesimo.

La *Sintesi non tecnica* (codice Elaborato 04B) riporta le indicazioni del P.T.C.P. riferite al traffico della Laguna Centrale, che contiene il Contorta, caratterizzata dai bassi fondali, per l'uso acqueo ricreativo, sportivo e di attività di pesca, e altre attività nautiche diportiste, attività tutte non ascrivibili al traffico portuale (SnT pg 16).

Il Sia, (alle pagg. 30 -329 che qui si richiamano integralmente alla lettura), cita quanto previsto dal PTCP per le infrastrutture e attrezzature nelle lagune e sulle gronde lagunari legate alla fruizione ricreativa, sportiva e turistica e dei poli nautici, cioè i porticcioli e le marine.

Si osserva e si contesta con decisione

- quanto affermato nel SIA a pg 62 (e pg. 31 nella Sintesi non Tecnica) e cioè che:”  
*l'intervento progettuale, finalizzato alla realizzazione di una nuova accessibilità nautica al Terminal Crocieristico di Marittima è ammesso dagli strumenti di pianificazione vigenti”.*

La creazione del nuovo canale di navigazione marittima per le grandi navi ( 300 m di lunghezza e più, 40-50m di larghezza, 9m di pescaggio) è ascrivibile al traffico portuale marittimo e non può essere confuso con la accessibilità nautica e le infrastrutture e attrezzature lagunari che sono consentite nell'area, riferite ai poli nautici e alle attività marinare non ascrivibili al traffico portuale.

***2c) Il Piano di Assetto del Territorio P.A.T. art. 35 bis , obiettivo “ definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare...”***

Il P.A.T. rappresenta lo strumento di pianificazione più recente dell'area veneziana: è stato adottato dal Consiglio Comunale di Venezia con deliberazione del 30/31 gennaio 2012 di conseguenza da tale data, si applicano le misure di salvaguardia .

Il SIA, pg 47 e sgg, definisce il P.A.T. come *“uno strumento di pianificazione di tipo “strutturale”, ovvero uno strumento di programmazione che delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile, definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale, individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico-architettonica.*

Il SIA richiama del P.A.T. e delle NTA, l'art.12 delle NTA che disciplina gli ambiti territoriali di valorizzazione e di tutela a fini naturalistici e ambientali nei quali ambiti di “Laguna viva “ ricade il sito di progetto che lambisce anche due invarianti di natura storico-monumentale ( le isole di San Giorgio in Alga e dell'Angelo della Polvere.

Manca il SIA di riferire dell' art 35bis delle NTA del PAT che recita in esordio :

*“Nel quadro della armonizzazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO-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...”*

La dimensione delle navi incompatibili con Laguna è stata definita dal Decreto Clini-Passera del 2012: tutte le navi superiori alle 40000 t.

Con ciò si osserva che il transito delle grandi navi da crociera in Laguna attraverso il Canale Contorta è in contrasto con gli obiettivi specifici dell'ATO - Venezia Città Antica di estromissione definitiva delle navi incompatibili per dimensioni, dislocamento / spiazzamento.

Si deve concludere e si osserva che

- non vi è coerenza sul quadro programmatico per quanto relativo al PAT, in quanto gli Obiettivi degli strumenti di pianificazione risultano del tutto disattesi e contraddetti dalla proposta del nuovo canale.

### 3 - PRP Piano Regolatore Portuale VAS - Acque del Demanio Marittimo

**In relazione alla coerenza del Progetto con il Piano Regolatore Portuale e alla sicurezza dei traffici, si osserva**

Il progetto in esame è estraneo all'ambito portuale e propone la creazione di una nuova via marittima non contemplata dallo strumento di Pianificazione portuale: " il canale sede del progetto in esame non rientra nell'ambito portuale di competenza dell'Autorità Portuale " ( SIA pg: 60).

Dal SIA ( Tab. 2.12 ( pg 6) risulta che il Progetto è "estraneo all'ambito portuale", lo scavo del Canale Contorta e il nuovo assetto dei traffici che indurrebbe, non è coerente con il Piano Regolatore Portuale del 1965.

Si solleva la questione di come l'Autorità Portuale possa proporre la realizzazione di un' opera di tale imponenza non essendo questa compresa nell'ambito portuale di competenza, in assenza di un PRP aggiornato e senza l'intesa con i Comuni interessati come previsto dalla L.84/ 1994.

Un nuovo PRP che delinei l'assetto delle nuove funzioni portuali, avrebbe dovuto essere redatto, previa l'intesa con le Amministrazioni locali interessate, e sottoposto a VAS, essendo che il PRP vigente è superato dall'evoluzione stessa della portualità veneziana, dalle profonde modificazioni economiche e strutturali dell'area, e dall'assetto pianificatorio e urbanistico complessivo.

L'attuale Canale Contorta è classificato canale lagunare appartenente al Demanio Statale, vigilato dal Magistrato alle Acque di . Il Canale Malamocco-Marghera ricade fra gli specchi acquei di competenza del Demanio Marittimo Portuale ( SIA pg. 169).

Questa differente attribuzione di gestione è dirimente per la valutazione che deve essere svolta perché anche chiarisce che l'Autorità Portuale non ha competenza sulle acque del Canale Contorta esistente.

Si osserva che

- il Progetto sviluppa la soluzione alternativa al transito delle grandi navi proponendo lo scavo del nuovo Canale Contorta,
- questo è un intervento portuale, estraneo all'ambito portuale, assunto in assenza di intesa con le Amministrazioni Locali interessate, assunto in assenza di un adeguato PRP che fosse stato sottoposto a VAS nazionale,

### 4 - Interferenza di traffici e diminuzione della soglia di sicurezza

Il Contorta S. Angelo prevede l'ingresso delle navi in Laguna attraverso il Canale Malamocco-Marghera.

Il percorso Bocca di Malamocco - Stazione Marittima è stimato in 16,5 km dei quali 10-11 in promiscuità con il traffico commerciale ed industriale lungo il Canale Malamocco-Marghera sino alla evoluzione verso il nuovo Contorta.

Nel citato Parere della Commissione VIA si legge:

*" La Capitaneria di Porto in una Nota prot. n. 30461 del 08/11/2012 ...afferma:*

- *L'attuale dimensione del canale Malamocco -Marghera in relazione alla tipologia di navi che lo attraversano non consente di prevedere la possibilità di scambio in nessun punto. Ne consegue che l'ingresso/uscita delle navi deve continuare ad essere programmato in senso unico alternato.*

- L'accesso delle navi in pescaggio è vincolato, come noto ai flussi di marea: la presenza di un consistente traffico passeggeri di 4/5 navi giorno o in tre giorni alla settimana determinerebbe gravi interferenze per l'accesso di dette navi vincolate dal pescaggio.
- Che anche nella prospettiva del terminal off-shore e la realizzazione del nuovo terminal container nell'area del petrolchimico comporterebbe in prospettiva un aumento del traffico.
- Il transito a carattere continuativo nel canale Malamocco- Marghera delle navi passeggeri causerebbe sicuramente ritardi e disservizi ai flussi di traffico de a per la Marittima.

*Il passaggio delle navi da crociera per la bocca di Malamocco e il canale Malamocco -Marghera impone che si consideri la sovrapposizione del traffico merci e del traffico passeggeri.*

*In definitiva valgono le considerazioni espresse dalla Capitaneria di Porto.*

*Le commistioni dei traffici commerciali e passeggeri lungo il canale Malamocco-Marghera dipendono:*

- dalla lunghezza del tratto di canale percorso in promiscuità di tipologie di nave e di traffico;
- dal numero di bacini di evoluzione da attraversare,
- dalla diversa velocità a cui devono di volta in volta attenersi le navi
- dalle condizioni atmosferiche “

Alle considerazioni della Capitaneria di Porto del 2012, va aggiunto che la Bocca di Malamocco è ora infrastrutturata con:

- la conca di navigazione per bypassare le chiusure del MOSE ( le dimensioni delle grandi navi non sono compatibili con questa infrastruttura),
- il sistema MOSE, per la chiusura della Bocca in relazione ai livelli di marea in mare. Il MOSE è in fase finale di completamento con il varo dei cassoni di affondamento sui quali verranno montate le cerniere e le paratoie a spinta di galleggiamento; data prevista di operatività 2017.

Si presentano nuove problematiche al traffico e alla sicurezza per:

- la presenza dei cassoni di fondo che rendono rigida la soglia della Bocca di accesso,
- le limitazioni derivate dalle chiusure della Bocca di Malamocco con le paratoie del sistema Mose, dipendenti dalle condizioni di marea in mare,
- le previsioni di sempre più frequenti chiusure nel medio periodo in relazione ai fenomeni eustatici e di rialzo del livello del medio-mare.

Si noti che in condizione di interferenza con le navi commerciali e di approvvigionamento industriale, le grandi navi passeggeri avrebbero la precedenza di transito con evidente induzione di restrizioni operative, disservizi, conflitti.

Nel Sia (Capitolo 7.8, pag. 220 e seguenti) e nell'Allegato B (49.810.000/00-All. B). è esplicitato che già ora lungo il Canale Malamocco – Marghera (Canale dei Petroli), le navi commerciali entrano e escono in convoglio a senso unico alternato.

- Relativamente al traffico delle Grandi Navi passeggeri (All. B pag. 5), se si assumono come prescrittive le disposizioni delle Capitaneria di Porto (distanza tra le navi in convoglio in 2 miglia nautiche, una velocità di 6 nodi, limite di compresenza di 5 navi), data la lunghezza delle navi di circa 300m risulta praticamente impossibile la formazione a convoglio .

Le simulazioni sviluppate portano lo stesso Proponente alle seguenti considerazioni (SIA pg 222) :

*“Alla luce delle simulazioni svolte e delle decisioni strategiche pregresse dell’Autorità Portuale di Venezia, si può concludere che il canale Malamocco – Marghera ha potenzialmente la capacità di assorbire il transito di ulteriori navi ma a condizione di sfruttare al massimo la capacità dei canali. In caso contrario, l’inserimento di un movimento in senso contrario al flusso dominante in determinati periodi della giornata, può causare notevoli ritardi, anche di 2 ore.*

*Questi ritardi si possono propagare a cascata anche alla maggior parte dei movimenti della giornata.*

*Si evidenzia infine che questi ritardi potenzialmente potrebbero essere anche molto maggiori a causa della marea e delle limitazioni di navigabilità nelle ore notturne, condizioni che non sono state considerate nelle simulazioni.”*

Il Proponente poi descrive condizioni operative alquanto teoriche e improbabili che accadano nella realtà:

*“Affinché l’attuale traffico delle navi da crociera possa transitare per il canale Malamocco - Marghera in modo sostenibile bisognerebbe:*

- pianificare in anticipo e in dettaglio i movimenti delle navi da crociera in modo da organizzare convogli ed evitare movimenti in direzione opposta ai flussi dominanti. Sarebbe anche utile potere pianificare i movimenti delle navi che trasportano merci pericolose che abbiano priorità di manovra;*
- rendere noto alle compagnie di navigazione che un’eventuale indisponibilità delle loro navi a iniziare le manovre nei tempi prefissati può implicare che l’istante successivo in cui la manovra sarà autorizzata potrebbe essere significativamente ritardato.*

In conclusione si osserva che le condizioni operative complesse del transito per la Bocca di Malamocco, contribuiscono in modo sostanziale alla diminuzione della soglia di sicurezza dei traffici nel percorso Bocca di Malamocco - Stazione Marittima di Venezia.

A questo proposito anche si osserva che il Proponente non sviluppa, lungo la rotta Bocca di Malamocco --> Canale Malamocco – Marghera --> Canale Contorta --> Stazione Marittima, una adeguata analisi della composizione del traffico, dei condizionamenti a causa della marea, e delle limitazioni di navigabilità nelle ore notturne, mentre la soglia di sicurezza si abbassa e la durata dell’attraversata dalla Bocca di Malamocco alla Stazione Marittima risulta rilevante.

Il Proponente non può dimostrare che le vigenti prescrizioni di transito della Capitaneria di Porto siano atte a comprendere anche il transito delle Grandi Navi nel Canale Malamocco – Marghera, in connessione pericolosa con il traffico promiscuo nel transito Canale Malamocco-Marghera aggravato dalla presenza delle strutture sommerse del MOSE ( cassoni e paratoie) e dalle chiusure delle stesse paratoie in occasione di alta marea in mare.

## **5 - Quadro Progettuale**

Il quadro progettuale del SIA , si compone di 6 pagine .

La realizzazione dell’intervento prevede:

- Attivazione di spostamento dei sottoservizi interferenti con le opere:oleodotto, linee elettriche (aeree e sottomarine) ,linee gas, linee del PIF progetto integrato Fusina ( condotta a mare di 1,60m di diametro ),*
- Bonifica bellica preventiva,*
- Predisposizione fosse di refluento per le pseudo-velme e pseudo-barene,*
- Intervento di dragaggio (del nuovo tratto navigabile, adeguamento esistente Malamocco-Marghera adeguamento al bacino di evoluzione di Marittima)*
- Opere accessorie*

La descrizione delle opere di scavo è molto sommaria soprattutto per le aree di raccordo con il canale Malamocco-Marghera e per l'area di raccordo con il bacino di evoluzione della Marittima. Molto semplificato, in pratica un elenco, è il programma dello spostamento dei sottoservizi che sono eserciti da diverse Società ed Aziende: ENI, TERNA, ENEL, Veritas. Non sono indagate le diverse problematiche relative alla fattibilità e ai tempi di realizzazione; anche la stima dei costi non è stata verificata con le Società ed Enti interessati (informazione personale assunta).

Lo stesso Proponente specifica che:

- per procedere allo spostamento di ciascun sottoservizio interferito, dovrà essere attivato il confronto preventivo con l'Ente gestore coinvolto nonché inaugurata la procedura volta ad autorizzarne la realizzazione sotto i profili urbanistico ed ambientale.

La Commissione, nel pre-parere 2013 rilevava che *"I tempi previsti per la realizzazione dell'intervento sono stimati in circa 4 anni a partire dall'approvazione del progetto definitivo: ne consegue che questo progetto, come gli altri non affronta il tema di cui all'art. 3 del DM 02/03/2012 disposizioni transitorie.*

Il tempo di realizzazione è ora più che dimezzato, 17 mesi.

Relativamente alla fase di cantiere e alla durata si osserva che:

- Appaiono poco realistiche le previsioni temporali per la realizzazione presentate dal cronoprogramma delle attività, anche se l'ampiezza massima del canale è ridotta da 120m a 10, e le quantità da scavare sono 6.500.000mc rispetto a 8.300.000mc.
- Non sono previste modulazioni di scavo in relazione alla stagionalità e alle caratteristiche della qualità delle acque.
- Lo sforzo di scavo potrebbe comportare impatti negativi, maggiore degli stimati, sulla torbidità delle acque dell'area impattata e sugli effetti di tossicità ambientale per crisi ipossiche o anossiche dovuta alla movimentazione di sedimenti ridotti e delle biomasse depositate sui fondali.
- Molto generico è il capitolo riservato al Monitoraggio in fase di cantiere relativamente agli impatti che possono generarsi e non sono esplicitate quali azioni correttive da intraprendere per la loro attenuazione e/o eliminazione.
- il Sia parla di "predisposizione di velme e barene", formazioni che necessitano anni di evoluzione e che il SIA stesso stima in più lustri, è esatto parlare di predisposizione delle gabbie di contenimento per il refluo dei fanghi scavati.

Relativamente alla caratterizzazione dei sedimenti si osserva che

Il Sia (pg. 66) riferisce che non è stata svolta una campagna sui sedimenti del tracciato del nuovo canale Contorta e dell'area limitrofa direttamente investita dal Progetto di scavo.

- I quantitativi dei sedimenti da dragare e la loro caratterizzazione ai fini dello smaltimento sono stati ottenuti indirettamente (quasi fosse possibile per proprietà transitiva), "dalle evidenze analitiche raccolte dall'Autorità Portuale di Venezia nel 2013 nel corso di una campagna analitica dei bassifondi in fregio al Canale Malamocco Marghera (riferimento Relazione Ambientale 01)", cioè in area dislocata e non coincidente con l'area impattata dal Progetto.

Si osserva che

- o in mancanza di una specifica campagna di indagine lungo il transetto del tracciato del nuovo canale e delle aree limitrofe, le valutazioni qualitative dei sedimenti e la conseguente loro classificazione ai fini dello smaltimento prodotta dal SIA non sono probanti né delle caratteristiche dei fanghi, né della stima delle quantità da assegnare, alle diverse classi di qualità A,B,C, >C

## 6 - Quadro Ambientale

Prioritariamente alla discussione del Quadro Ambientale, il Gruppo di Studio Canale Contorta GDS- CC osserva che lo Studio di Impatto Ambientale:

- non fa mai riferimento e non discute quindi, della compatibilità dell'opera proposta con l'insieme delle norme delle *Leggi Speciali per Venezia e degli Indirizzi Governativi* e con quanto in esse contenuto.
- fa riferimenti inesatti relativamente ai contenuti del *Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia*.
- non fa mai riferimento alla *Direttiva acque 2000/60 CE - Sub unità idrografica della laguna di Venezia*

Il Quadro Ambientale è sviluppato secondo criteri tradizionali che trascurano e non colgono la straordinaria importanza anche di guida che la tutela della Laguna di Venezia ha imposto a livello nazionale.

### 6a) *Leggi speciali per Venezia: la controtendenza storica dello scavo del nuovo canale Contorta*

Il SIA, ignora l'esistenza delle Leggi speciali per la tutela della Città di Venezia e della sua Laguna, norme sovra-ordinate agli strumenti di piano.

Il nuovo grande canale marittimo si configurerebbe, in controtendenza storica, tra le maggiori modificazioni endo - lagunari attuate in epoca contemporanea.

Le grandi colmate per la realizzazione della prima, seconda e terza zona industriale di Porto Marghera e lo scavo del Canale Malamocco - Marghera ( Canale dei Petroli) sono intervenuti decisi nella prima parte del secolo scorso.

La approvazione della prima Legge speciale per Venezia n 173 del 1971 ha imposto la rinaturalizzazione della terza zona industriale, l'apertura delle casse di colmata alla espansione della marea e delinea norme di salvaguardia della Città e della Laguna di Venezia che vengono definite di preminente interesse nazionale.

La seconda Legge speciale per Venezia L.798/84 prevede, come obiettivi specifici, l'inversione dei processi di degrado e il ripristino morfologico della Laguna, principi di controtendenza verso scavi e manomissioni indiscriminate della Laguna.

Lo scavo del nuovo Contorta comporterebbe la rimozione di ingenti quantità di sedimenti, stimata in 6.500.000 mc e secondo solo allo scavo del canale Malamocco-Marghera (Canale dei Petroli) del quale sono noti e riconosciuti gli effetti nell'induzione dell'erosione e dell'approfondimento e appiattimento dei fondali della Laguna centrale.

### 6b) *Il Contorta e il Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia*

Tra gli strumenti contemporanei di pianificazione ambientale specifica, va considerato **il Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia**, derivato dall'evoluzione degli

studi all'interno della opera di salvaguardia e richiesto dalla Commissione Europea in chiusura (provvisoria) della Procedura di Infrazione avverso lo Stato Italiano che la Commissione EC aveva aperto nel 2003 a causa delle interferenze dei lavori e dei cantieri del MOSE sui habitat e siti prioritari in infrazione delle Direttive comunitarie.

Il MAV ha avviato presso Ministero dell'Ambiente la procedura di Valutazione VAS e l'iter di approvazione del Piano Morfologico non è ancora concluso.

Il *Rapporto Preliminare del Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia* è stato presentato nel dicembre 2011 dal Magistrato alle Acque al Ministero dell'Ambiente. Il Rapporto preliminare è stato esaminato in sede di VAS con parere del 30 marzo 2012.

Si osserva che:

- nel testo del *Rapporto Preliminare del Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia* non è previsto né è contenuto alcun riferimento allo scavo del nuovo Canale Contorta.
- ogni altra affermazione nel SIA (pgg.68, 146, 161, 230) , relative a affermazioni di conformità del Progetto dello scavo del nuovo Canale Contorta, al Piano Morfologico non corrisponde al vero ed è destituita di ogni fondamento.

#### **6c) Direttiva acque 2000/60 CE - Sub unità idrografica della laguna di Venezia**

Nel quadro di riferimento programmatico dell'intervento la direttiva acque e il "Piano di gestione della sub unità idrografica della laguna di Venezia, del suo bacino scolante e del mare antistante" sono completamente assenti.

Poiché in generale la idro-morfologia è sicuramente il principale determinante delle comunità biologiche di un corpo idrico di transizione, appare indispensabile fare riferimento all'impegno generale dell'Italia (Direttiva acque 2000/60 CE) di impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici e in particolare di far raggiungere lo stato "buono" a tutti i corpi idrici del paese entro il 2015 (Art. 4 comma 1 lettera a), punto III).

Questi obblighi hanno condotto al "*Piano di gestione della sub unità idrografica della laguna di Venezia, del suo bacino scolante e del mare antistante*" (adottato dal Comitato Istituzionale del Distretto delle Alpi Orientali nel febbraio 2011 e ora in fase di revisione).

Lo stato qualitativo della sub unità idrografica Laguna di Venezia , applicando i criteri del DM Ambiente 260 del 2010, risulta classificato come "SCARSO" dalla Regione del Veneto (DGRV n. 140 del 20 febbraio 2014).

La classificazione non dipende dallo stato chimico - tutti i corpi idrici lagunari sono stati classificati come "buoni" da punto di vista chimico - ma dallo stato ecologico del corpo idrico.

Secondo la Direttiva 200/60 CE lo stato ecologico dei corpi idrici di transizione (quali sono quelli lagunari) viene definito sulla base dello stato dei seguenti comparti: fitoplancton, macroalghe, angiosperme, macroinvertebrati bentonici e fauna ittica.

Il DM Ambiente 260/2010 di applicazione della direttiva prevede di utilizzare indici di valutazione determinati sulla base di parametri ottenuti in appositi programmi di monitoraggio e riferiti (punto A 4 4 dell'allegato 1 al DM Ambiente 260/2010)

Macroinvertebrati bentonici (indice BITS)

Macro alghe (indice E-MaQUI)

Fanerogame (indice E-MaQUI)

Nessun indice e nessuna metrica è ancora stata definita per Fauna ittica e Fitoplancton,, parametri comunque indagati nei monitoraggi eseguiti nel SIA .

Si osserva che:

- lo scavo di canali artificiali è una delle pressioni a maggior incidenza ambientale individuate dal DM 260/2010,
- gli impatti dello scavo proposto andrebbero valutati in modo specifico con riferimento allo stato qualitativo del corpo idrico in cui dovrebbe essere realizzato (PNC\_1).
- manca la necessaria specifica dimostrazione che il previsto scavo di un canale artificiale in laguna contribuisce o comunque non ostacola il raggiungimento e successivo mantenimento dello stato buono del corpo idrico in cui è previsto, con riferimento alle misure strutturali e non strutturali stabilite dal piano.

#### **6d) Il Canale Contorta: mancanza di uno studio di ricognizione dell'area e delle batimetrie**

Si fa notare che in tutti i documenti presentati dall'Autorità Portuale di Venezia, non si trova uno Studio fisico- morfologico svolto dal Proponente sullo stato attuale dell'esistente Canale Contorta e delle aree limitrofe dove sono previsti i lavori per il refluento dei sedimenti scavati e dove si dovrebbero predisporre le strutture di contenimento degli stessi.

Il SIA si limita a presentare per il canale Contorta, la Carta Idrografica della Laguna del 1970 a cura dell'Ufficio Idrografico - MAV e la Carta Idrografica della Laguna del CVN-MAV del 2003 (SIA Figg: 4.25 e 4.26 pg 109)

Circa batimetria nell'area del Contorta - S. Angelo , il SIA si limita a presentare la Fig. 4.6 di pg 85 e 86 ( fonte: *Geoportale* della Laguna di Venezia) che mostra come *"la porzione di laguna si caratterizza per fondali bassi con profondità variabile tra -1 e - 1.5 m e profondità massima del canale dell'ordine di -3 m"*

Si osserva che:

- Il Proponente non ha eseguito i rilievi necessari per aggiornare la conoscenza delle batimetrie dell'idrografia secondaria dell'area per rendere il quadro aggiornato della situazione di fatto.
- I dati batimetri inseriti nei modelli di simulazione morfologico e idrodinamico non sono riferibili a rilievi sperimentali prodotti da monitoraggio specifico sull'area di progetto : tracciato del canale e aree limitrofe.

#### **6e) A proposito delle forme morfologiche in fregio al Canale Contorta, al Canale Malamocco-Marghera e alle le Barene artificiali in Laguna Centrale, si osserva :**

Vi è una palese contraddizione con la funzione passiva che le forme morfologiche in fregio al Canale Contorta, dovrebbero svolgere, nello Studio Morfologico (pg.5 ) si trova che

- *È prevista la realizzazione di una serie di velme a lato del canale con l'obiettivo di proteggere i fondali adiacenti dalla risacca indotta dal transito delle navi, ma anche per contribuire a garantire il mantenimento dei fondali del canale stesso.*

Non sembra che questi obiettivi siano raggiungibili e che le forme morfologiche in fregio al Canale Contorta, non abbiano alcuna probabilità di esercitare la suddetta duplice funzione , dato che proprio sulla pseudo-velme si esercita la maggior parte della forza erosiva del vento e delle forze idrauliche generate dal passaggio delle navi lungo il canale :

- *In tutta la fascia delle velme e del nuovo canale si ottengono variazioni del fondo*

*più intense che altrove, data la vivacità del flusso e la sua variabilità in intensità e direzione sopra le velme e tra i varchi (Studio Morfologico pg 49)*

- *In linea generale si osserva che, d'altro canto, i sedimenti che vengono messi in movimento non provengono dall'esterno ma da questa stessa zona in cui l'idrodinamica tende a ricondurre verso l'appiattimento del fondale erodendo le velme e depositando nei varchi e verso il canale i materiali così messi in sospensione.*

E ancora

- *Le zone a più intensa modificazione sono localizzate lungo il canale: appaiono in erosione nella zona di passaggio dello scafo e in deposito nelle zone esterne. Una tendenza erosiva si nota poi in una stretta fascia di sponda dove si ha il cambio di pendenza tra i lati del canale e il bassofondo.*
- *Anche le velme sono interessate da modifiche morfologiche molto leggere, con tendenze erosive ai loro bordi e depositi attorno ad esse e nei varchi verso il bassofondo ( SIA pg. 152).*

Nulla dicono le simulazioni circa il destino delle formazioni morfologiche in fregio al Canale Contorta nel medio-lungo periodo. Non difficile la previsione che molto del materiale rifluito nelle gabbie di contenimento esca rimosso dall'erosione e verrà disperso per ritrovarsi nel canale artificiale scavato.

Nulla dice il SIA a proposito della manutenzione dello scavo del nuovo canale Contorta S. Angelo.

Si osserva quindi che:

- *I pochi elementi relativi alla idrodinamica periferica mostrano che le forme morfologiche in fregio al Canale Contorta che verrebbero costruite in fregio al nuovo canale sono destinate ad assorbire il moto ondoso e sono soggette a erosione. Dato che non sono previste misure antierosione, il destino delle forme morfologiche in fregio al canale è quello di dissolversi progressivamente e di appiattirsi .*
- *Molto difficilmente, infatti, le comunità biologiche nel canale e nei dintorni così come quelle nelle aree delle pseudo-velme realizzate in aree in cui queste non sono mai esistite possono essere ricondotte a quelle tipiche dei basso fondali del corpo idrico PNC\_1.*
- *Improbabile che raggiungano una stabilizzazione tale da poter raggiungere lo stadio di pseudo-velme artificiali, "per essere colonizzate da macrofite in grado di assicurare stabilità del piano sedimentario e idonee alla vita di una comunità ittica, così come al passaggio, all'alimentazione e alla riproduzione di diverse specie ornitiche" (SIA pg 161, a proposito della descrizione delle velme ) .*

Un'ultima osservazione sul piano morfologico e idrodinamico

La presentazione del prof. Adami al pubblico di Venezia il 9 ottobre u.s., dava conto di modificazioni delle condizioni e delle dinamiche idromorfologiche, in zona San Leonardo e a nord del Ponte della Libertà, cioè in aree a notevole distanza dalla zona della Laguna centrale area dell'intervento sul Contorta.

Nelle relazioni del SIA e dello Studio Morfologico, mancano i confronti tra stato attuale e stato di progetto.

#### **6f) ZPS IT 3250046 Laguna di Venezia e SIC interferiti.**

Il Canale Contorta interagisce con:

- SIC: IT3250030 Laguna Medio inferiore di Venezia
- SIC: IT3250023 Lido di Venezia Biotopi Litoranei
- ZPS: IT 3250046 Laguna di Venezia
- IBA: Caroman

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

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

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

La ZPS si sovrappone in buona misura con il SIC "IT 3250031 Laguna Superiore di Venezia" e il SIC "IT 3250030 Laguna medio-inferiore di Venezia" e include ampi spazi di laguna aperta, con bassifondali e barene, valli da pesca ed alcuni biotopi di origine artificiale,

#### **6g) Perdita di Habitat prioritari**

Sulla base della descrizione progettuale, il previsto allargamento del canale Contorta porta ad una perdita netta di quasi 44 ettari di habitat 1150\* "Lagune costiere" a carico del sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". A quest'area va aggiunta quella corrispondente alla prevista realizzazione di velme in fregio e a protezione del canale Contorta S. Angelo che incide su una superficie di fondo lagunare pari a circa 126 ettari, anch'essi relativi all'habitat 1150\*.

Infine a tali aree va aggiunta la superficie interessata dagli interventi di sagomatura tra la gengiva del nuovo canale ed i bassifondi contigui, per una superficie pari a circa 26 ettari (cfr tabella seguente).

Allo stato attuale tali superfici giacciono a lato del canale Contorta S. Angelo e ammontano a 196 ettari di habitat prioritario 1150\* "Lagune costiere" presenti nel sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia".

Il proponente valuta:

- *In considerazione delle superfici interessate, nonostante si tratti di una percentuale di habitat prioritario 1150\* pari allo 0,8% della superficie complessiva di tale habitat presente nell'intero sito*
- *IT3250046, si è ritenuto di non poter escludere il verificarsi di effetti significativi negativi.*
- *L'incidenza della perdita di superficie di habitat comunitari è stata pertanto valutata significativa di livello negativo basso.*

Si osserva che :

La valutazione che fa il Proponente è sottostimata sia in relazione alla perdita in termini oggettivi di habitat sia alle conseguenze che per l'Italia si aprirebbero in relazione a una nuova apertura di procedura di infrazione e alla riapertura di quella chiusa in via provvisoria

Relativamente alla **Valutazione di Incidenza Ambientale** sviluppata si osserva che :

- non si basa sulla definizione dello stato di conservazione soddisfacente e delle superfici vitali minime degli habitat;
- non definisce quali sono gli indicatori e i processi che ne determinano gli equilibri e che dovrebbero essere tutelati e/o ripristinati;
- non individua i limiti oltre i quali il sistema coordinato e coerente della rete Natura 2000 può risultare compromesso.

Si osserva che:

- o alla base della Valutazione di Incidenza Ambientale si rileva una contraddizione metodologica di fondo: in una delle aree umide più importanti d'Europa e con carattere di unicità, soggetta a gravi degradi, dove nuovi degradi si aggiungono e si stabilizzano ad aggravare quelli esistenti, anziché invertire i processi e tendere allo stato di conservazione soddisfacente, la procedura adottata, scomponendo i problemi, evita di giungere a valutazioni globali e complessive per la gestione e a giustificare l'intervento.
- o Un'interpretazione delle Direttive *Direttiva Uccelli 79/409/CEE Relativamente alla Direttiva Habitat 92/43/CEE* adeguata alla importanza della Laguna di Venezia, richiede una visione pianificatoria di sintesi rivolta ai processi complessivi necessari per il mantenimento dello stato di conservazione soddisfacente.

#### **7 - Soluzioni alternative esaminate dal Proponente**

Per la scelta delle alternative da esaminare, nel SIA( pg 179) afferma che *“si è ritenuto opportuno effettuare un approfondimento oggetto della valutazione preliminare effettuata dal Tavolo Tecnico, sulla scorta delle disposizioni del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota prot. 6726 del 18.02.2014, che ha fatto seguito alla nota dello stesso Ministero del 20.11.2013 prot. 39200” (sic)*.

Il risultato di questa osservanza è poco fruttuosa: il confronto cimenta il canale Sant'Angelo-Contorta con le sole alternative *Retro Giudecca, e Canale Vittorio Emanuele III*.

Si osserva che

- sarebbe stato interessante il confronto anche con altre ipotesi presentate in base alla disposizione della Capitaneria di Porto che le ha raccolte il 18.03.2014.
- In particolare il confronto sarebbe stato opportuno con le proposte che prevedono la dislocazione del traffico crocieristico delle grandi navi in esterno alla Laguna, in Bocca di Lido: Una di queste proposte è stata esaminata in pre-valutazione dalla Commissione VIA con Parere 1347 sempre del 27/9//2013.
- Il progetto *“Venis Cruise 2.0 - Realizzazione di un nuovo terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera”* è attualmente in procedura di Scoping e, una volta pervenuto alla Struttura Tecnica di Missione del MIT, *“non potrà non collocarsi nell'ambito delle procedure di cui alla Legge Obiettivo”* come si legge nella Comunicazione pubblicata del Ministero dell'Ambiente il 16/10/2014.

- Andreina Zitelli, nata a Castelfranco Veneto 14.6.1942, residente a Venezia , S. Polo 3073/e
- Alberto Bernstein, nato a Verese il 20.8.1948, residente a Venezia S.Polo
- Marco Zanetti, nato a Venezia il 17.12.1949, residente a Venezia, Lido, via Renier, 2
- Enzo Castelli, nato a Venezia il 31.03.1955, residente a Venezia, Castello 5064/a
- Franco Migliorini, nato a Udine il 20 .9. 1945, Venezia residente a San Polo 2986/b.
- Giovanni Battista Fabbri, nato a Venezia 02/09/1939 residente a in Venezia, Castello 3973
- Francesco Pedrini, nato a Venezia il 21.3.1954, residente a Venezia San Polo 2992
- Michele Boato, nato a Venezia, il 13.08.1947, residente a Venezia Via Fusinato 37,

**Osservazione**

ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dell'art. 183, comma 4 del D.Lgs.163/2006 e art.34, comma 4 del D.Lgs del 2012

al Progetto: *Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo*  
Codice procedura ID\_VIP 2842

I firmatari:

GDS - CC Gruppo di Studio Canale Contorta

Prof. Andreina Zitelli

Prof. Giovanni Battista Fabbri

Arch. Alberto Bernstein

Dott. Enzo Castelli

Arch. Marco Zanetti

Arch. Franco Migliorini

Dott. Francesco Pedrini

Dott. Michele Boato

Per Ecoistituto del Veneto Alex Langer  
Associazione no profit  
viale Venezia 7  
CAP 30171 Mestre Venezia

dott. Michele Boato

Venezia, 17 ottobre 2014

