Dott. Mariano Grillo - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Ing. Antonio Venditti - Divisione II: Sistemi di Valutazione Ambientale

Dott. Gianluca Galletti - Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territori
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambie
E.prot DVA - 2014 - 0034515 del 23/10/2014

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

OGGETTO: Contrarietà al progetto denominato *"Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo"* proposto dalla Autorità Portuale di Venezia e presentato al Ministero in indirizzo al fine di ricevere autorizzazione tramite procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001).

Egregio rappresentante del Ministero dell'Ambiente,

Con questa comunicazione ribadisco tutto il mio dissenso al progetto *"Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo"*, ponendo alla Vostra attenzione codeste osservazioni di carattere generale, conseguenti, a parere dello scrivente, alla realizzazione di tale progetto, e contrastanti, nell'ordine, con gli obiettivi evidenziati dalla mozione unitaria già approvata dal Senato della Repubblica con espressione favorevole del Governo il 6 febbraio 2014. La mozione è successiva al D.M. *"Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale"*, il cosiddetto Decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012 con cui, all'articolo 2, comma b, si *"vieta il transito attraverso il Canale della Giudecca e il bacino di San Marco delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda"*.
Gli obiettivi contenuti nella mozione si possono sintetizzare nei seguenti punti:
1) compatibilità ed impatto ambientale; 2) rapidità di esecuzione; 3) gradualità e reversibilità; 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica; 5) entità delle risorse da impiegare; 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo; 7) rispetto delle normative vigenti;
relativamente ai quali, indicando per brevità il progetto di cui sopra "Contorta", si osserva:

**1) INCOMPATIBILITA', DOVUTA ALLE CONSIDEREVOLI VARIAZIONI DELL'EQUILIBRIO IDRODINAMICO, MORFOLOGICO E FISICO DELLA LAGUNA**

L'escavo del nuovo canale denominato Contorta, del tutto differente dal modestissimo canale con il medesimo nome esistente attualmente e già bocciato in fase di VIA preliminare nel 2013, provocherà l'introduzione in Laguna di enormi masse d'acqua, grazie anche all'azione della marea, la cui velocità di propagazione è andata sensibilmente e costantemente aumentando di decennio in decennio nell'intera Laguna. Lo scavo si configurerà come una gigantesca via d'acqua rettilinea puntata verso la città di Venezia.
L'attuale e tortuoso tracciato del Canale Contorta consta infatti di poche decine di metri di larghezza, da 3 metri a pochi decimetri di profondità, contro una nuova via d'acqua di oltre 10 metri di profondità, lunghezza di circa 5 chilometri ed almeno 100 metri di cunetta navigabile, sempre che questa larghezza sia effettivamente compatibile con le relative Ordinanze della Capitaneria di Porto.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL
22 OTT. 2014
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Una "superstrada", quella formata dal Canale dei Petroli, dal nuovo Contorta e dal Canale della Giudecca-Canale San Marco-Canale di San Nicolò, tangente al cuore stesso di Venezia e collegata in modo continuo e pressoché lineare con il mare attraverso le due bocche di porto (Lido e Malamocco).
I fondali della Laguna risultano già globalmente interessati da un progressivo aumento della profondità, da una generale tendenza alla marinizzazione e da una conseguente scomparsa delle velme, dei "ghebi" e delle barene causate da subsidenza, eustatismo, traffici marittimi, pesca, turismo, ecc. Si aggiunga che all'attuale morfologia lagunare del bacino centrale della Laguna definita di *"elevato dinamismo"* si sommerà la pressione esercitata congiuntamente contro Venezia dalle due masse d'acqua provenienti dal Canale della Giudecca e dal nuovo Canale Contorta.
Come già successo a partire dagli anni '60 dopo l'escavo del cosiddetto "Canale dei Petroli" (il Malamocco-Marghera), il fenomeno della distruzione della morfologia lagunare potrebbe riproporsi quindi, amplificato dal nuovo Contorta, in tutta la sua drammaticità.
Di tutti questi effetti, a cui si aggiungono quelli derivati dall'azione del vento e del moto ondoso generato dalle grandi navi che percorreranno il canale, gli studi riportati nel progetto non paiono tenerne conto, anzi, sottolineano la completa irrilevanza sia dell'azione delle maree, sia del transito di natanti, sia dell'escavo del Contorta come causa principale della probabile progressiva distruzione della morfologia lagunare, stabilendo la quasi assoluta indifferenza dello stato di fatto allo scavo previsto.
Resta anche indefinito l'adeguamento del canale da cui dipartirà il nuovo Contorta, ovvero di oltre 10 chilometri del Canale dei Petroli. Adeguamento necessario, se non immediatamente, presumibilmente in futuro al fine di soddisfare l'auspicato sviluppo del traffico turistico e consentire il contemporaneo passaggio dei mercantili e delle navi passeggeri in entrambe le direzioni. Allo stesso modo non risulterebbero quantificate le nuove masse d'acqua che l'aumentata portata del suddetto Canale addurrà e sottrarrà quotidianamente alla Laguna;

**2) <u>INCOMPATIBILITA'</u> SANITARIA: RISCHIO SANITARIO**
Lo scavo del Contorta, il suo mantenimento nel tempo ed il conseguente moto ondoso provocato da una nuova via d'acqua, andranno certamente ad interferire sia sullo stato dei fondali e sulle sostanze inquinanti depositate su di essi, sia con lo stato dei luoghi e dei suoli che verranno utilizzati per ricollocare i fanghi provenienti dall'escavo. Il tutto in assenza di una caratterizzazione puntuale dei sedimenti presenti lungo il tracciato previsto per lo scavo. Molte di tali sostanze, come ad esempio metalli pesanti, la cui concentrazione si ammette essere al di sopra dei limiti di legge per quasi tutta la Laguna con particolari picchi proprio nel cosiddetto "Canale dei Petroli", provengono dal polo industriale di Porto Marghera, ed andranno ad interagire con la flora e la fauna presenti in Laguna e con le attività di pesca ivi praticate (ad esempio, venericoltura), con inevitabile ricaduta sulla catena alimentare, sull'occupazione e sulle condizioni ambientali. A queste cause si aggiungerà l'inquinamento prodotto dalle navi passeggeri;

**3) <u>MANCANZA DI CRONOPROGRAMMA</u>**
Per quanto concerne lo spostamento non trascurabile dei sottoservizi presenti nei luoghi dello scavo, non risulta definita alcuna tempistica;

**4) <u>IRREVERSIBILTA'</u> DEL PROGETTO**
E' impensabile che un simile progetto possa considerarsi reversibile tramite completo ripristino dei luoghi e dei beni allo stato di fatto ed è quindi incompatibile con la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia;

**5) <u>INSOSTENIBILTA'</u> DEL PROGETTO PER LA CITTA' E PER I CITTADINI DI VENEZIA**

Oltre quanto già evidenziato al punto 1), il progetto (circa 150 milioni di euro), non condiviso con la città, calato in gran fretta durante l'estate e durante un periodo di grave vacanza istituzionale dovuta allo scandalo MoSE, privato del confronto necessario e partecipato di tutte le proposte disponibili e di altre che potevano trarsi, ad esempio, da un bando internazionale, manchevole della stima dei relativi costi/benefici per la collettività, non pare tenere in alcun conto la sostenibilità dello stesso per la città di Venezia. Il cosiddetto "adeguamento", riferito, tra l'altro, anche al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) ed al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di Venezia non ancora approvati, sembra esclusivamente indirizzato ad incrementare frequenza e consistenza degli ingressi in Laguna delle grandi navi passeggeri, senza alcuna valutazione sul reale carico tollerabile nel breve e nel lungo periodo da una città antichissima e dall'equilibrio fragilissimo come Venezia. E assente appare anche la valutazione dell'impatto provocato sul tessuto sociale ed economico della città, quando invece Venezia, per le sue caratteristiche di meta irrinunciabile ed unica al mondo, potrebbe proporre un nuovo modello di fruizione turistica sostenibile e compatibile;

**6) <u>ILLEGITTIMITA' ED ANTICOSTITUZIONALITA'</u> DEL PROGETTO, CONTRARIO ALL'ARTICOLO 9 DELLA COSTITUZIONE ITALIANA**

Il progetto, per come presentato, contrasta sia rispetto alla Costituzione Italiana che promuove la tutela del paesaggio e dei beni artistici della Nazione, sia con tutte le leggi e prescrizioni di tutela che gravano su Venezia e sulla sua Laguna, compresa la tutela stabilita dall'UNESCO.

La Laguna costituisce sin dal tempo della fondazione della città di Venezia un unicum ambientale, paesaggistico, storico, etnografico, geografico e fisico inscindibile dalla città stessa.

Un patrimonio collettivo, indisponibile ed intangibile dell'Umanità che il progetto intende sacrificare a favore di un non meglio precisato interesse imperativo e strategico, evidentemente di pochi ed a breve termine.

Nella fattispecie, tra l'altro, potrebbe causare la distruzione delle isole di Sant'Angelo della Polvere e di San Giorgio in Alga adiacenti allo scavo e provocare danni incommensurabili ed irreversibili alle fondamenta della città di Venezia, al suo patrimonio storico, artistico e culturale, al patrimonio archeologico ed al patrimonio naturalistico della Laguna (zone ZPS e SIC), oltre ad impattare in modo sensibile, visibile, permanente ed in alcun modo storicamente giustificabile, sulla conformazione attuale della Laguna stessa. Di tutto questo le analisi presentate a corredo del progetto non danno alcun conto.

I risarcimenti e le forme di mitigazione o di compensazione verso tali modifiche riguardanti un contesto unico al mondo frutto di secoli di storia e di equilibrato rapporto tra le esigenze umane e le leggi della natura, non paiono in alcun modo oggettivamente quantificabili o identificabili, né viene individuato il garante che dovrà farsi carico del ripristino degli eventuali danni, danni che in questo modo andranno a gravare unicamente sulla collettività stessa.

Tanto più che lo "Studio di Impatto ambientale", per stabilire compensazioni e mitigazioni, si riferisce alla Direttiva Habitat –art. 6, par. 4- in cui si prevede che: "*Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative..*" negando quindi in toto l'esistenza di altri progetti alternativi praticabili.

Nello "Studio di Impatto Ambientale" il danno causato agli habitat naturali dall'escavo e dalla realizzazione delle "velme" è stimato nella perdita di superficie pari a circa 240 ettari di habitat comunitario prioritario "1150* Lagune Costiere"- e viene definito "*significativo*".

Si aggiunga, infine, che l'impatto visivo delle grandi navi in Laguna resterà invariato o aumenterà al plausibile crescere delle stazze, andando esattamente nella direzione opposta rispetto a quanto previsto nella mozione unitaria già votata dal Senato di cui sopra e dalla quale dovrebbe conseguire la "soluzione" Contorta;

**7) <u>ILLEGITTIMITA'</u> DELLA PROCEDURA**

Come già evidenziato da molti, ad esempio dal Gruppo 25 Aprile - piattaforma civica per Venezia e la sua Laguna nella formale diffida con richiesta di revoca, annullamento o ritiro inviata in data 29 settembre 2014 a codesto Ministero, si sottolinea nuovamente che la procedura (Valutazione Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001) appare viziata da numerose irregolarità e forzature;

**8) NON COMPETENZA DELL'AUTORTA' PORTUALE A PROPORRE PIANI DI RECUPERO AMBIENTALE**

Il progetto Contorta è stato presentato come operazione di recupero ambientale atta a migliorare lo stato già compromesso della Laguna. Il progetto viene infatti descritto nella Valutazione d'Incidenza Ambientale come *"l'unica soluzione per arrestare ed invertire il degrado dei fondi lagunari del bacino centrale lagunare, consistente in un progetto integrato di ingegneria naturalistica inteso al recupero delle quote e di quella variabilità morfologico-altimetrica..."*.
Non pare tuttavia che il proponente possa avere competenze in materia di ripristini e recuperi ambientali;

Ringraziando per la cortese attenzione, si porgono distinti saluti.

In fede
Elise Benoto

Mira, 17 ottobre 2014