

Venezia 23.04,2015

Per conto di:

- Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra, sezione Venezia
- Michele Boato, presidente Ecoistituto del Veneto Alex Langer

invio ." Osservazioni alle integrazioni al progetto "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" (scavo e marginamenti del nuovo canale impropriamente denominato 'Contorta-S. Angelo)'"

Cristiano Gasparetto

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

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

via di San Michele , 22 - 00153 – Roma
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A.

Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Al Commissario di Governo della Città di Venezia Ca' Farsetti - Venezia

Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali Campo Manin, San Marco 4023 30173 Venezia
protocollo@pcc.comune.venezia.it

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali

via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Oggetto: Osservazioni alle integrazioni al progetto "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" (scavo e marginamenti del nuovo canale impropriamente denominato 'Contorta-S. Angelo')

Le integrazioni al progetto di scavo del nuovo Canale impropriamente denominato Contorta S. Angelo trasmesse dai proponenti al Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) in risposta alle richieste della Commissione Ministeriale, leggibili nel sito del Ministero, evidenziano, dietro un'ostentata sicurezza, un quadro incerto e incompleto caratterizzato da vaghezza e talora da elusione su aspetti della massima importanza, da affermazioni che si contraddicono e che contraddicono l'esperienza, in qualche caso da riferimenti non rispondenti alla realtà. Di seguito vengono riportate alcune considerazioni su esempi significativi riferiti agli aspetti ambientali (*i numeri di riferimento riprendono quelli con cui sono ordinati e numerati i file nel sito del Ministero*).

Sono frequentemente eluse, nelle risposte ai quesiti del Ministero, voci significative (ad esempio, al file 165, sul controllo dei contaminanti, non sono affrontate le voci con interferenze negative; al 167, sulla compatibilità del traffico acqueo rispetto a direttive europee, sono eluse le risposte sui problemi di compatibilità; al 245, sugli "approfondimenti" richiesti in merito alla riduzione della circolazione acqua, mancano gli approfondimenti). Alcune relazioni che dovrebbero essere portanti danno risposte generiche e del tutto scontate (ad esempio, il file 190, sulla "gestione dei sedimenti", dopo molte pagine su temi collaterali si limita a dire che i sedimenti sono una risorsa e devono essere compatibili sotto il profilo ecotossicologico). In molti casi le risposte sono rimandate ad altre risposte, che però non sempre risultano attinenti o esaustive (ad esempio, ai file 223 e 249 le risposte sugli impatti delle possibili noessie nell'area a nord del nuovo canale sono rimandate agli studi della VINCA; ma questi studi, ancorché leggermente modificati rispetto alla prima stesura della VINCA, continuano a non comprendere la massima parte di detta area).

E' importante soffermarsi su alcuni aspetti critici di primaria importanza, riferiti ai rischi di anossia nell'area tra il canale e il Ponte translagunare e alle opere morfologiche proposte quali ri-usi dei sedimenti scavati.

Problemi di ricambio e rischi di anossie

E' scritto nelle integrazioni (file 204) che l'area a sud del Ponte della Libertà (tra il ponte e il canale di progetto) "non sarà influenzata dal canale rimanendo parte del bacino del Lido e alimentata attraverso il canale della Giudecca". Un'affermazione gratuita, faziosa ed errata. Che il canale della Giudecca sia alimentato dalla marea entrante dal Lido nulla toglie al fatto che l'area in esame sia influenzata anche da quanto avviene nelle superfici acquee circostanti. A parte questa evidenza, la stessa portata d'acqua del canale della Giudecca verrebbe modificata dallo scavo del Contorta, con conseguenti effetti che evidentemente si vogliono negare. E' bene ricordare che, prima dello scavo del canale Vittorio Emanuele, le acque del canale della Giudecca alimentavano i canali Contorta-Sant'Angelo e Fusina, dai quali si espandeva per laminazione sui bassifondi contigui. Lo scavo del Vittorio Emanuele ha assorbito gran parte del flusso; analogamente lo scavo del Contorta (che attraversa alla base il canale della Giudecca per giungere alla Marittima) assorbirebbe gran parte del flusso rimanente, tenendolo per di più intrappolato tra le "velme" artificiali e impedendone così anche la diffusione laterale per laminazione. Le acque di marea entrante disponibili per la vivificazione di quest'area lagunare verrebbero così ridotte al minimo: ben altro che il "non ci sarà influenza". Questa ci sarebbe, gli impatti sarebbero importanti e fingere che non sia così è di inaccettabile gravità.

In merito ai quesiti posti dal Ministero sulla possibile "alterazione del grado di ossigenazione" nell'area confinata viene risposto e ribadito (file 233 e 237) che gli elaborati modellistici sull'idrodinamica dell'area dicono che va tutto bene, e che comunque si potranno ripulire dalle incrostazioni le arcate sotto il ponte translagunare ricreando la vivificazione attraverso queste. Innanzitutto va ribadito quanto già scritto nelle osservazioni di Italia Nostra, vale a dire che se c'è una contraddizione tra i modelli e la realtà sembra più corretto rivedere i modelli o la loro implementazione che sconfessare la realtà. Quell'area è già oggi estremamente critica: vi si innescano crisi da eutrofizzazione i cui effetti sono noti a tutti i veneziani, tanto da poter prevedere a quali temperature, in che giorni e a che ora si innesca il fenomeno.

Quanto all'ostentata certezza sui responsi dei modelli, pur non volendo entrare nel merito di aspetti che richiedono competenze specialistiche, basta leggere con attenzione quanto dichiarato sulla salinità (parametro correlato al ricambio) per capire che i risultati vanno presi con ampio margine di incertezza. In merito alle simulazioni modellistiche sulle variazioni degli idrodinamismi nell'area, inoltre, sembra di capire che i modelli sono stati calibrati su una casistica insufficiente per validarne le risposte.

Nel merito delle occlusioni delle arcate sotto il ponte translagunare, indice evidente di mancata manutenzione, queste vanno certamente rimosse, restituendo l'officiosità possibile, anche a prescindere da altre motivazioni; ma la pulizia dei varchi avrà effetti molto limitati rispetto alla dimensione del problema, poiché il ricambio sarà comunque minimo. E' da ribadire, come già scritto nelle osservazioni di Italia Nostra, che proprio la bassissima idrodinamicità ha favorito le occlusioni, che sono quindi un effetto del problema, prima e più che una sua causa.

Non ci si deve dimenticare, infine, che in occasione delle crisi di eutrofizzazione l'azione del vento di scirocco, come quella dei temporali estivi, favorisce il superamento delle fasi critiche, muovendo l'acqua e areandola in superficie. Questa funzione del vento, positiva in controtendenza rispetto a quanto si verifica di regola, verrebbe largamente impedita dai dossi a fianco de canale.

E' sorprendente che, a fronte delle ostentazioni di sicurezza esibite nelle integrazioni, il contributo del CORILA prenda le distanze portando testimonianze opposte (file 276). La nota di Cà Foscari (DAIS) in particolare sottolinea, alla luce di esperienze recenti (le ricorrenti anossie) e citando gli incontri avuti con i progettisti, la gravità del problema, il pericolo di una sua estensione anche al di là di quanto temuto e addirittura le interferenze con la salute umana ("si sottolinea che qualsiasi limitazione nella circolazione dell'acqua favorisce il ristagno ...innescando - a temperature superiori a 27°- fenomeni di ipo anossia con morte degli organismi e conseguente rilascio di sostanze maleodoranti e irritanti dell'apparato respiratorio..."). "...è evidente che il flusso d'acqua a nord del canale verrebbe fortemente ridotto, con

riduzione del ricambio in tutta l'area... ed inneschi di condizioni anossiche durante i periodi estivi?. Una sconfessione delle affermazioni rassicuranti, che evidenzia implicitamente l'improponibilità attuale dell'opera.

Il riuso dei sedimenti per le opere morfologiche

In risposta alle osservazioni del Ministero, che contestavano la genericità sul dove realizzare le opere morfologiche, le integrazioni propongono con ridondante ripetitività una miriade di interventi, raccogliendo e facendo proprio in modo acritico e non motivato qualunque progetto (approvato, in istruttoria, in elaborazione o anche solo ipotizzato), con la precisazione (file 193) che "tutte le opere di recupero morfologico rientrano tra quelle elencate dal Piano Morfologico della Laguna". L'affermazione è sibillina, poiché lascia intendere che le opere proposte siano espressione del Piano Morfologico. In realtà il piano "elenca" quelle opere; ma lo fa solo come indicazione grafica dello "stato di fatto" (file 198 e 199), mettendo assieme cose condivisibili con cose indecenti e contestatissime ed includendo nella cartografia anche elementi "in progettazione". Il testo del Piano non nomina le opere, se non in qualche singolo esempio (come per le velme lungo il canale Passaora): si limita ad indicare obiettivi, aree, margini di barene o di bassifondi in cui progettare e realizzare gli interventi. Quelle tavole sono un inserimento che suona estraneo al Piano, contraddicendone in parte le indicazioni; un'ammucchiata totalizzante, che lascerebbe pochi margini per le elaborazioni realmente richieste dalle indicazioni del Piano stesso. Per di più, se le opere proposte, come affermato con enfasi, dovessero assorbire tutti i materiali di scavo (restano i dubbi sui fanghi di classe B, altra questione da chiarire), non rimarrebbero sedimenti per gli interventi realmente necessari e prioritari, impedendone di fatto l'attuazione. Un'evidente contraddizione.

Come detto vengono proposte acriticamente e allo stesso modo tanto opere correttamente progettate, rispondenti ad obiettivi prioritari (ad esempio, la fascia di barene artificiali nell'area del canale Cenesa), quanto opere indecenti che sono diretta emanazione del monopolio corrotto e corruttore di cui oggi siamo tutti consapevoli. Ne sono esempi evidenti le "strutture artificiali" lungo il canale dei Marani e quelle a ridosso delle Fondamente Nove, decise e progettate in palese conflitto di interessi (formalmente legittimato dall'anomalia della concessione unica in regime privatistico), di cui le integrazioni propongono il completamento nonostante si tratti di opere che alterano immotivatamente la geografia della laguna, con costi enormi e con sottrazione di sedimenti utili altrove (vedi: L. Bonometto, 2014, *Il respiro della Laguna*, corte del Fontego ed. p. 28). Ancora più grave è la riproposta delle "barene traslate" lungo il Canale dei Petroli: progettate in funzione del raddoppio del canale stesso, poi revocate, sono palesemente improponibili per la vastità, per l'inutile sottrazione di superfici acquee prioritarie, per i possibili impatti negativi sul ricambio (le sopra citate osservazioni dei CORILA parlano di effetti "deleterii" dovuti alla realizzazione di barriere di contenimento lungo il Canale dei Petroli); nonostante ciò il progetto è stato riesumato come compensazione riferita ad un'opera, oggi in fase istruttoria, del tutto diversa ed estranea al Piano Morfologico, e viene qui riproposto. Va chiarito che il Piano Morfologico riporta in cartografia l'indicazione di quell'area; ma non propone affatto "quella" opera. Al riguardo è importante ricordare che sono possibili soluzioni completamente diverse per contenere gli impatti prodotti dai passaggi delle navi, basate sul principio di recepire le energie, trasformandole in fattori di vivificazione, anziché cercare di opporvisi con barriere comunque impattanti (queste soluzioni sono state enunciate in uno studio del 2003 prodotto per l'ICRAM, riprese e fatte proprie dalla Commissione di Salvaguardia. La gestione monopolistica delle opere in Laguna le ha totalmente ignorate, basandosi sempre sulla realizzazione di barriere più o meno invasive).

Si pone con evidenza ed urgenza il problema di entrare nel merito delle opere morfologiche indicate dalle integrazioni, riconoscendo quelle positive e cancellando quelle che sono il retaggio di un sistema appartenente, almeno a parole, al passato. Voltare pagina vuol dire anche questo. Il problema va oltre al caso specifico investendo nel suo complesso il Piano Morfologico, penalizzato dalla tracotanza di quel sistema di potere che ne ha impedito per oltre un decennio l'approvazione e che ha imposto veti e forzature ben riconoscibili. Il Piano evidenzia sia aspetti ampiamente positivi e condivisibili, sia gravi limiti, evidenti non tanto in quello che scrive, quanto in quello che non scrive. Oltre ad evitare il benché minimo esame critico su quanto finora realizzato in Laguna (un tabù che nessuno di doveva permettere di sfiorare), il Piano affronta in modo chiaramente insufficiente aspetti fondamentali per la sua stessa applicazione: i rapporti con la geomorfologia lagunare e barenale e con le funzionalità che questa esprime; i criteri di localizzazione e di definizione di forme, superfici, perimetri e quote degli elementi morfologici (nuovi o da ripristinare); i rapporti tra le granulometrie dei sedimenti

e le localizzazioni funzionali; le soluzioni di rifluimento finalizzate ad ottenere strutture corrette e capaci di automantenersi; i criteri guida per le soluzioni di conterminazione capaci di integrarsi coi dinamismi naturali... .
Delineare questi aspetti avrebbe significato fornire dei criteri di coerenza, andando contro gli interessi del monopolio e delle imprese afferenti a questo che volevano le mani libere per perseguire i propri vantaggi. Per questo la storia del Piano Morfologico è costellata di veti: uno fra tutti quello ricordato già nelle osservazioni presentate da Italia Nostra, riferito ad uno studio specifico sui temi sopra indicati, commissionato dall'Università di Padova (dip. IMAGE) al dr. Bonometto proprio per la realizzazione del Piano Morfologico, del quale è stato imposto l'occultamento

Lidia Fersuoch

Italia Nostra: Lidia Fersuoch presidente sezione Venezia

Michele Boato

Ecoistituto del Veneto Alex Langer: Michele Boato presidente

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

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

Recapito unico per comunicazioni urgenti: **349-8146660**

Venezia 14 04 2015