

CONVEGNO DIBATTITO

INVITO

31 gennaio 2015

Scoletta dei Calegheri Campo S.Tomà - Venezia
Inizio ore 10

LA VERITA' SUL CONTORTA ***dopo le 27 pagine della Commissione VIA***

conduce Tiziana Gregolin

Il progetto del Contorta va ritirato? - Andreina Zitelli e Gianni Fabbri

1. Le pressioni dei poteri forti: dove portano - Francesco Pedrini
2. Il ruolo civile della partecipazione democratica alle scelte - Serena Ragno
3. La VIA: tra politica e tecnica - Marco Zanetti
4. I numeri: Grandi Navi, turismo e impatti - Giuseppe Tattara
5. Lo scavo del nuovo canale: un pubblico investimento? - Franco Migliorini
6. Le acque del Contorta: di chi sono e quale sicurezza? - Alberto Bernstein
7. Laguna Veneta: la centralità dello stato ecologico delle acque - Antonio Rusconi
8. Pesca e Habitat lagunari: la tutela economica e ambientale - Giuseppe Cherubini
9. Un Decreto di bando delle Grandi Navi dalla Laguna - Federica Travagnin

h. 12,00 Dibattito

h. 12,30 Conclusioni : risposte alla prima domanda

NOTA

Il GDS_VLP - Gruppo di Studio Venezia Laguna Porto - è stato fondato nell'ottobre 2014 .

Riunisce in libera associazione iscritti, simpatizzanti ed elettori del PD.

Il GDS_VLP si propone di fornire elementi di riflessioni ed elaborazioni sulle principali problematiche ambientali, economiche e civili della realtà veneziana.

Sono Fondatori:

Alberto Bernstein, Enzo Castelli, Gianni Fabbri, Franco Migliorini, Giorgio Nardo, Francesco Pedrini, Marco Zanetti e Andreina Zitelli

Ne fanno parte:

Giuseppe Cherubini, Tiziana Gregolin, Serena Ragno, Antonio Rusconi, Giuseppe Tattara, Federica Travagnin.

Nel caso del Progetto di scavo del nuovo Canale Contorta, il GDS con Ecoistituto del Veneto, ha presentato Osservazioni al Ministero dell'Ambiente e ha promosso, con Italia Nostra, Ambiente Venezia, Gruppo 25Aprile, la richiesta al Ministero dell'Ambiente di attivazione dell'Inchiesta Pubblica.

Continua l'azione di partecipazione alla cultura democratica con l'organizzazione del Convegno "La Verità sul Contorta dopo le 27 pagine della Commissione VIA"

Ringraziamenti

Il GDS_VLP ringrazia tutte le Associazioni e i Circoli PD che hanno diffuso l'Invito al Convegno attraverso la rete dei loro contatti

COMUNICATO STAMPA

Il GDS_VLP Gruppo di Studio Venezia Laguna Porto, organizza il Convegno "*La verità sul Contorta dopo le 27 pagine della Commissione VIA*"

31 gennaio 2015 presso la Scoletta dei Calegheri Campo S. Tomà h. 10

In Allegato il Programma del Convegno che il GDS_VLP ha inteso organizzare sul Progetto dello scavo del Canale Contorta, alla luce delle richieste di Integrazioni che la Commissione VIA ha inviato all'Autorità Portuale di Venezia. Il GDS_VLP -Gruppo di Studio Venezia Laguna Porto - è costituito da iscritti ed elettori del PD veneziano: i Relatori del Convegno sono nell'ordine, A. Zitelli, G. Fabbri, G. Tattara, F. Pedrini, F. Migliorini, S. Ragno, A. Rusconi, A. Bernstein, G. Cherubini, M. Zanetti, F. Travagnin. Conduce Tiziana Gregolin.

Il GDS mette in rilievo che la Commissione VIA ha interrotto di fatto, come da normativa, la procedura di valutazione del Progetto del Canale Contorta, ed anche che la Commissione VIA evidenzia che il Progetto del Contorta non è compreso nel Piano Morfologico della Laguna e non è previsto dal Piano Regolatore Portuale. La mancata corrispondenza del Contorta a questi due Piani sovra-ordinati rappresenta di fatto la condizione ostativa alla realizzazione dello scavo. L'analisi che i Relatori del GDS_VLP hanno condotto spazia dalla economia di settore alla sicurezza, dalle competenze amministrative alla tutela ambientale della Laguna, dalle normative nazionali alle Direttive europee di tutela della qualità delle acque e degli habitat.

L' analisi porta a concludere che il Progetto, nell'interesse della Città, andrebbe ritirato.

Ciò libererebbe la politica dai prematuri pronunciamenti a favore del Contorta, e permetterebbe di trovare una diversa soluzione alla grande crocieristica del turismo promuovendo l'esame e la realizzazione dei progetti che non ipotizzano interventi distruttivi nella Laguna di Venezia e , nel breve periodo, a tutela del Bacino di San Marco, distribuendo i traffici tra i porti dell'Alto Adriatico che hanno già le caratteristiche necessarie di profondità naturale.

Secondo il GDS_VLP, si rende altresì indispensabile un nuovo Decreto di tutela paesaggistica ed ambientale della Laguna di Venezia e del Bacino di San Marco e della Città in essa contenuti che risolva il problema bandendo le Grandi Navi da tutta la Laguna Veneta capovolgendo la logica del Decreto Clini-Passera che la recente sentenza del TAR ha dimostrato fallimentare ed inefficace.

Al Convegno sul Canale Contorta è stato invitato il Presidente Matteo Renzi nel caso potesse presenziare la Convegno sulle Riforme organizzato all'Auditorio di Cà Foscari, prima di recarsi in visita all' Autorità Portuale.

Venezia, 28 gennaio 2015

Al Convegno sono stati invitati Felice Casson, Jacopo Molina, Nicola Pellicani

Messaggio del Senatore Felice Casson

I lavori parlamentari per l'elezione del nuovo Presidente della Repubblica mi tengono bloccato a Roma.

Ciò non di meno, ritengo di dovervi esprimere la mia valutazione.

Le 27 pagine ministeriali sono pesantissime e rendono evidenti le enormi lacune del progetto di scavo del canale Contorta.

Pur essendone io e noi ben consapevoli e in attesa di un minimo di valutazione seria e indipendente in sede di Commissione VIA, si temeva un rapido e diverso esito.

A questo punto, va detto chiaro e tondo all'Autorità Portuale che le bugie sembrano avere davvero le gambe corte, così come le dichiarazioni di Paolo Costa su presunte informazioni riservate in ordine ad un maggiore pericolo terroristico se si facesse il terminal crocieristico fuori dalle bocche di porto, dichiarazioni recentemente smentite dai vertici dei nostri servizi di sicurezza.

L'arroganza e la presunzione di certi rappresentanti dei poteri forti non devono intimorire né fermare la nostra battaglia per una Venezia ed una laguna sostenibili e a misura d'uomo, coscienti che sia certamente possibile coniugare la tutela del lavoro con la salvaguardia della nostra città

E soprattutto va preteso il massimo della trasparenza, della professionalità e del rispetto delle regole vigenti, anche in questa materia.

Buon lavoro a tutti

Felice Casson

Jacopo Molina ha confermato la sua presenza

Nicola Pellicani si scusa di non poter partecipare per altri impegni

IL PROGETTO DEL CONTORTA VA RITIRATO?

Andreina Zitelli

Perché possiamo auspicare che il progetto Contorta sia ritirato

Chi vuole capire e fare esperienza di come il potere burocratico possa riuscire a difendere se stesso e, senza bruciarsi, deludere le aspettative che i poteri politici imperativamente si aspettavano, deve leggere le 27 pagine che la Commissione per le Verifiche dell'Impatto Ambientale ha fatto pervenire all'Autorità Portuale di Venezia lo scorso 20 gennaio 2015: una sostanziale interdizione alla realizzazione del Progetto mascherata, e nemmeno troppo, da Interlocuzione.

L'esito finale non dipenderà dalla capacità degli staff tecnici dell'Autorità Portuale di rispondere alle questioni poste, perché almeno quattro o cinque di queste non hanno risposta possibile, ma dalle insormontabili obiezioni e affermazioni, che, solo ipoteticamente potrebbero essere superate dalla pervicacia del potere politico.

Motivi ostativi e tombali alla realizzazione

1. Mancanza di motivi imparativi di Interesse pubblico

Si può dire “solo ipoteticamente, perché *“si osserva che la legislazione e gli atti richiamati (in particolare la legge 443/2001 e il Programma Infrastrutture Strategiche – allegato XI) non sono sufficienti a definire i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico secondo gli obblighi fissati dall'art. 6 della Direttiva 92/43/ CEE e ss.mm.ii..”*

e questa osservazione ha valore tombale.

Infatti con questa Osservazione viene a decadere la principale argomentazione alla necessità dell'intervento, portata da sempre da APV, e cioè che lo scavo del Canale Contorta avesse carattere **di interesse pubblico** tale da autorizzare la distruzione di 114 ettari di un ambiente lagunare a tutela prioritaria per le Direttive Europee.

Non si intravede come lo Stato Italiano possa dimostrare la *“sussistenza dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per il progetto in argomento da identificare e definire in atti della pubblica amministrazione per i seguenti casi nel quadro di azioni o politiche volte a tutelare i valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute, sicurezza, ambiente), nel quadro di politiche fondamentali per lo Stato e la società, nel quadro di attività di natura economica e sociale rispondenti ad obblighi specifici di servizio pubblico.*

Per di più alla presenza di altre possibili soluzioni.

2. Definitiva esclusione dal Piano Morfologico

Dichiara in modo inequivoco la Commissione che il Contorta non é nel Piano Morfologico della Laguna Veneta (PMLV); Piano che, presentato dal Magistrato alle

Acque é già all'esame VAS del Ministero dell'Ambiente. (Si chiude così definitivamente la questione del Piano Morfologico e sventato il tentativo che il CORILA aveva compiuto di inserire sembra all'insaputa dell'Ufficio di Piano il Canale Contorta nella stesura definitiva del Piano Morfologico).

3. L' adeguamento del Piano Regolatore Portuale

Vi è la necessità di adeguare il Piano Regolatore Portuale, ed è ovvio che il Canale Contorta non potrebbe essere scavato se non previsto dal PRP. Piano che non viene redatto dal 1965 e che deve essere definito d'intesa con i Comuni interessati. Chiede ancora la Commissione una altra miriade di precisazioni, chiarimenti verifiche di conformità relativa agli strumenti urbanistici

4. Insufficienza degli Studi

La Commissione per la Verifica dell'Impatto Ambientale dopo 4 mesi dal ricevimento del Progetto dello Scavo del Canale Contorta, ha valutato insufficienti gli studi prodotti da APV e chiede di fatto l'espletamento di radicali nuovi studi:

- una nuova e approfondita campagna di caratterizzazione dei sedimenti *incentrata sull'area di escavo in relazione al fatto che la caratterizzazione del Proponente non coincide in alcun modo con le campagne già svolte in laguna*
- nuovi sviluppi di modelli idrodinamici e morfologici,
- nuove dimostrate valutazioni e precisazioni costruttive di come si intenda realizzare lo scavo,
- dimostrazione anche con modellizzazione matematica, che le forme morfologiche ipotizzate in gronda allo scavo abbiano la reale possibilità di non refluire nel lume del canale,
- studi relativi alla qualità delle acque alla tutela della diversità ecologica degli habitat e alla compensazione, e alla maniera della compensazione, degli habitat che risulterebbero distrutti in estesa entità e qualità,
- ridefinizione, nelle matrici di valutazione, dei criteri di valutazione degli impatti .. *le matrici proposte sono allo stesso tempo troppo generiche e generali*

5. Un Piano di monitoraggio di almeno un anno "ante operam"

La Commissione stabilisce anche che in ogni caso si renderebbe necessario pianificare un monitoraggio ambientale che si protragga per **almeno un anno "ante operam"**. (sic)

6. Quadro progettuale: tutto da rifare

Il quadro Progettuale pur sufficientemente chiaro riguardo agli obiettivi che si propone , è particolarmente opaco per quanto riguarda le modalità di realizzazione.

Quindi una sequela di richieste, considerazioni negative, lungo tutte le diverse componenti dello studio del Progetto: tutto è da studiare, ridefinire, ricalcolare, indagare, modellizzare (da vedi pg 5° e sgg)

Dell' opportunità del ritiro

Al momento la Commissione non respinge il Progetto, ma elenca valutazioni ostative, lacune e inadeguatezze di tale entità **che parrebbero al limite della illogicità se non rispondessero allo scopo di consentire al Proponente di chiedersi se davvero sia razionale insistere** o se non sia il caso, per un Ente responsabile, di considerare la opportunità di ritirare il Progetto.

Anche i tempi del riesame si allungherebbero ulteriormente per la necessità della ripubblicazione dell'intero Progetto e SIA dato che la natura delle richieste riapre il diritto di accesso alla consultazione e la ripartenza delle Osservazioni. Successivi tempi sarebbero richiesti dalla procedura della Legge Obiettivo con la verifica del progetto definitivo.

Il tutto contrasta con l'esigenza dei tempi brevi propagandati, presso gli operatori economici dall'Autorità Portuale, sbagliando progetto e confidando su un sistema di potere che, con il Mose, é finito.

DIMENTICARE IL CONTORTA

Gianni Fabbri

L'espedito – il trucco – per rendere accettabile il progetto del canale Contorta è quello di configurarlo come un intervento CIRCOSCRITTO e AUTONOMO rispetto all'insieme del contesto lagunare.

Certo, si tratta di un enorme canale di 5 km. largo 160 m. e profondo 10; ma in fondo, vogliono farci credere, è un'opera di ingegneria che ha dentro di sé tutti i requisiti di autocompensazione, tutti gli accorgimenti che la tecnica moderna ci mette a disposizione perché funzioni. In sé per sé.

Guarda caso, questo canale dovrebbe essere scavato e realizzato nella Laguna di Venezia e innestarsi sul Canale dei Petroli il quale è unanimemente riconosciuto come il principale responsabile del fatto che tra il 1970 e il 2010 si sono persi **5800 ha** di barene, e la profondità della laguna centrale è passata da qualche decina di centimetri a un metro e mezzo-due.

Sono noti gli effetti sulla velocità di propagazione delle maree e la velocità delle correnti nel cuore della laguna e nella stessa città. **Per il progetto Contorta sono dettagli.**

Nel primo tratto del Canale dei Petroli, tra Malamocco e l'innesto del Contorta le grandi navi crocieristiche si sommeranno al già intenso traffico delle navi commerciali e di quelle traghetto (RO-RO), incrementando l'azione devastatrice della laguna centrale.

Se poi dovessimo prendere in considerazione anche il traffico con l'ipotizzato off shore....**Anche di questo non si parla.**

Prima dell'innesto del Contorta, la cunetta del Canale dei Petroli ha una larghezza di 60 m.; quella del Contorta di 100. Per far passare le grandi navi occorrerà ampliare il Canale dei Petroli. **Anche di questo non si parla.**

E cosa succederà nella circolazione idraulica della laguna, una volta che il Contorta avrà messo in connessione le due Bocche di Porto di Malamocco e di Lido? Con al centro di questo "circuito" la città di Venezia? **Questione irrilevante!**

Si stanno realizzando le opere del MoSE, con rilevanti modifiche del regime idraulico lagunare.

Meglio dimenticarsene.

LE PRESSIONI DEI POTERI FORTI DOVE PORTANO

Francesco Pedrini

A non seguire correttamente le procedure previste, ad allungare i tempi di intervento, a creare situazioni di emergenza artificiali, ad intervenire in modo anomalo: questo non si potrà più ripetere.

Due sono i capitali da tutelare: salvaguardia del centro storico e della Laguna e portualità. La salvaguardia fisica, monumentale e sociale di Venezia e della sua Laguna è certamente la principale che determina la seconda, la portualità ha l'opportunità di evolversi al meglio, aumentando il Valore Aggiunto, in un contesto davvero unico che il mercato dei consumatori del Mondo vuole preservare.

Ci sono due approcci al problema dello scavo del Canale Contorta: uno centrato sulla evoluzione della crocieristica e della portualità in centro storico, compatibili con la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna e un secondo che considera ancora valido il sistema di potere delle opere pubbliche che ha operato in Laguna negli ultimi venti anni e che a causa della originaria concessione unica (del MoSE) si è clamorosamente rotto prima nel 2013, poi definitivamente otto mesi fa, ... ora si impone il rigoroso rispetto della trasparenza e delle corrette procedure.

La Venezia Terminal Passeggeri nasce nel 1997 dalla riforma portuale della legge 84 del '94 da due esigenze, la collocazione dei dipendenti in esubero dall' ex Provveditorato al Porto e dalla felice intuizione che Venezia avesse un forte potenziale nella crocieristica moderna, là dove era stato prima previsto un porticciolo di lusso per panfili e residenza.

Dal 1997 ad oggi lo sviluppo della crocieristica a Venezia è passato da 700.000 passeggeri ai 2 milioni del 2013, questo ha consentito gli eccellenti risultati nella gestione .

La volontà di APV e VTP di scavare il Contorta in estrema sintesi appare quella di mantenere lo status quo, ossia l'immutabilità delle eccezionali condizioni di remunerazione della gestione senza considerare i vincoli manifesti e le prospettive di nuovi scenari di adattamento alla salvaguardia ed al tempo stesso di sviluppo, alla possibilità di accogliere le nuove navi giganti, considerati gli ormai improbabili passaggi in Bacino di San Marco e considerati anche i futuri vincoli fisici e di operatività delle bocche di porto, irrigidite dalla eventuale futura operatività del MOSE.

La storia della portualità e dei traffici la conosciamo, il futuro è fisiologicamente incerto.

Il contesto dei traffici in cui si muove un porto in genere, e Venezia non fa eccezione, è stato sempre, naturalmente determinato, da crisi e mutamenti dello scenario geo-politico globale: dalla guerra dei 6 giorni del 1967, la chiusura di Suez e la conseguente circumnavigazione dell'Africa, alla guerra nell'ex Jugoslavia degli anni '90, le oscillazioni del prezzo del petrolio, le nuove rotte artiche, le tensioni crescenti in Nord Africa, la mancata vendita del Pireo ai cinesi dei giorni recenti....

I Porti con le loro infrastrutture creano i contesti locali ma il mercato lo fanno altri poteri sia forti che deboli ma lontani... ed anche i mercati mutano.

Nel frattempo è interesse dei poteri pubblici locali organizzare per il futuro un porto flessibile che sia pronto ad una ricettività futura con una offerta articolata: per accogliere sia le grandi navi, che non possono più entrare in Laguna, sia le medio piccole con alto Valore Aggiunto per offrire molti servizi, che sia anche pronto alle evoluzioni di import di olii, container e rinfuse, che investa come gli altri porti in ferrovie, in logistica, in riduzione di transit time ... che soprattutto si aggregi ai valorizzatori (non ai meri utilizzatori) del Centro Storico che è il capitale della città, dell'area metropolitana, attrattore principale per la prima Regione turistica d'Italia.

Per anni si sono aggirate o complicate o disapplicate le procedure ordinarie e quelle speciali di tutela della città; zittiti e sopiti da tecnici al di sopra delle leggi e regolamenti, con anomalie venute ora alla luce. E soprattutto si sono affrontati i problemi singolarmente uno alla volta:

- la salvaguardia del Centro Storico di Venezia,
- la salvaguardia della Laguna di Venezia,
- Il Porto e la sua espansione (in mare),
- Il retroterra portuale ed la sua area di servizio ed influenza.

Ora non sarà più possibile separare questi problemi ma andranno affrontati in un disegno complessivo di sviluppo, pena l'immobilismo, i ritardi, i rinvii. Le procedure non si dovranno complicare e aggirare per produrre l'emergenza.

Nelle 27 pagine di richiesta di approfondimenti – integrazioni emerge un ultimo potere forte, quello della burocrazia (la Commissione Nazionale VIA), che “non può” respingere, ma garbatamente elenca tante lacune e inadeguatezze di un progetto che consiglierebbero di abbandonarlo. Si dovrà riflettere e valutare le alternative in una rincorsa a bruciare i tempi per cercare una credibile e rapida via per non perdere un mercato, quello della crocieristica adriatica, inventato 20 anni fa e che ora è per i tempi della politica, a rischio.

Ascoltiamo pure questo *potere forte* ma concentriamoci nella scelta democratica e coerente con valutazioni tecniche serie, trasparenti e confutabili tra alternative.

Il problema non sono i poteri forti ma avere poteri con forte legittimazione democratica, processi decisionali trasparenti, assegnazioni a gara realmente competitive, consenso democratico sulle soluzioni da adottare.

Allora: poteri autorevoli, legittimati democraticamente e soluzioni altamente professionali.

IL RUOLO CIVILE DELLA PARTECIPAZIONE DEMOCRATICA ALLE SCELTE

Serena Ragno

Il caso, esemplare, del progetto del Canale Contorta dimostra il ruolo essenziale che può/deve svolgere la partecipazione democratica alle scelte sul territorio ed anche le carenze e i limiti che si possono riscontrare nella legislazione italiana.

Grande importanza e incidenza hanno le Associazioni e i movimenti territoriali di cittadini che attraverso varie espressioni democratiche analizzano le problematiche, le portano a conoscenza della cittadinanza e possono orientare l'opinione pubblica verso una consapevole coscienza delle trasformazioni del proprio territorio.

Venezia è luogo nel quale da tempo agiscono attivamente le principali associazioni di livello nazionale come Italia Nostra, FAI, LIPU, WWF e le Associazioni locali caratterizzate da proprie finalità e ispirazioni operative diverse (ne ricordiamo alcune Istituto Veneto di Lettere Scienze ad Arti, l'Ateneo Veneto, Ecostituto del Veneto, Ambiente Venezia, NoMose, Un altro Lido è Possibile, Amico Albero, Gruppo25Aprile).

Consideriamo partecipazione anche il contributo e l'attenzione di tutte le Entità straniere istituzionali e non quali l' UNESCO (che pare stia per lasciare Venezia) e i Comitati Privati che si occupano e si preoccupano della Salvaguardia di Venezia e che hanno sempre rappresentato uno stimolo fondamentale verso il Governo Italiano, spesso fortemente in ritardo nel rispondere alle complesse problematiche della Città di Venezia e della Laguna che la contiene in un *unicum* naturale e storico.

Alcuni istituti di partecipazione esistono anche in Italia e ci vengono fornite dal T.U. dell'Ambiente (L.152/06) che stabilisce modalità di intervento dei soggetti portatori di interesse: osservazioni, contributi, pareri sui diversi procedimenti valutativi (VIA, VAS, ecc.) sia in sede regionale che nazionale.

Questi sono comunque da considerare garanzie non sufficienti.

La forma di consultazione più diretta presente nella normativa italiana, è l'**Inchiesta Pubblica, forma sostanzialmente disattesa e lasciata**, nella dimensione di "concessione", al solo arbitrio del potere del Ministero dell' Ambiente, **senza alcuna obbligatorietà di espletamento e senza alcun obiettivo e codificata incidenza degli esiti del confronto sul Progetto.**

Nel caso del Contorta l'inchiesta pubblica è stata richiesta da tutte le Associazioni al Ministero ed è stata sollecitata la mediazione del Commissario del Comune di Venezia, in qualità di soggetto esso stesso partecipante al procedimento di valutazione.

L'Inchiesta Pubblica sul Canale Contorta non è ancora stata messa in campo anche se a noi risulta, per bocca del Sottocommissario di Governo che sia stata accordata (non desisteremo dal chiedere il massimo di partecipazione alle decisioni finali: non possiamo permettere che a Venezia si ripeta nel metodo decisionale quanto è accaduto per il Mose) .

E' evidente che, a livello generale, il poco di partecipazione accordato dalla legislazione italiana in materia di ambiente e valutazione delle Opere Pubbliche e dei Piani e Programmi non basta .

Si vuole rimarcare la necessità di una legge che promuova la partecipazione dei territori - sul modello del *debàt public* francese - inserendo la partecipazione come momento effettivo alla formazione delle scelte.

Le esperienze di dibattito pubblico e di altre forme istituzionalizzate di partecipazione effettivamente inserita nel processo decisionale ha dimostrato come siano sinora stati modificati circa 2/3 dei progetti discussi e di fatto sia risultata ridotta la conflittualità: si calcola che la risoluzione e riduzione dei conflitti sia dell'ordine dell'80%.

In Italia il cittadino viene considerato un fastidio e non uno stakeholder – cioè un portatore di interessi generali - nei confronti dei grandi progetti che interessano il territorio e che andranno ad incidere sulla qualità e sulle abitudini di vita/lavoro. Il coinvolgimento reale e decisionale preventivo lungo tutto lo svolgersi dell'iter, sia progettuale che esecutivo di un opera o di un Piano, comporta sicuramente il miglioramento del progetto **ma anche la formazione di scelte diverse** rispetto al progetto originale, **riduce la realizzazione di grandi opere inutili** se non dannose, e **rappresenta un effettivo controllo oltre che dei conflitti sociali anche delle corrottele.**

Partecipazione effettiva, semplicità e trasparenza dei processi, commissioni indipendenti e terze tra le parti che siano garanzia di democraticità dell'intero processo progettuale/esecutivo: **questi sono i semplici requisiti per un cambio effettivo di qualità istituzionale.**

LA VIA TRA POLITICA E TECNICA

Marco Zanetti

VIA NORMALE E VIA SPECIALE

► La VIA, **procedura** di valutazione di impatto ambientale per determinate categorie di **progetti**, gli **elaborati** alla base della valutazione. Il progetto (*progetto definitivo*) deve essere accompagnato da uno *studio di impatto ambientale* (SIA) redatto secondo criteri stabiliti. I contenuti del SIA possono essere pre-definiti mediante un confronto tra Proponente ed Autorità competente (*procedura di scoping*) sulla base di un *progetto preliminare*.

► Per i progetti di *infrastrutture strategiche* di interesse nazionale (che seguono le procedure della legge 442/2001, la cd *Legge Obiettivo*) è stata istituita una *procedura speciale* di VIA disciplinata nel *Codice di Contratti* (decreto legislativo 163/2006) che prevede l'esame di un progetto solo allo stadio preliminare e procedure e tempi più "svelti".

► Con la presentazione e la pubblicazione del progetto, del SIA e di una sua *sintesi non tecnica* (idonea cioè anche alla comprensione da parte di non specialisti) si avvia una fase (entro termini stabiliti) di **consultazione e chiunque ha facoltà di presentare osservazioni**. Questa possibilità, dei cittadini e delle loro organizzazioni, di presentare osservazioni, cioè in sostanza opposizioni motivate al progetto o a suoi elementi, non integra semplicemente un diritto ma piuttosto un dovere di cittadinanza, come rappresentato dall'articolo 3-ter del Testo Unico Ambiente:

“La tutela dell’ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell’azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all’ambiente, nonché al principio “chi inquina paga”...”

Questo diritto-dovere di presentare osservazioni è generalmente ben interpretato da associazioni e movimenti ambientalisti e da singoli cittadini. Gli enti locali non possono esimersi dall'esaminare i progetti che li riguardano ed intervengono dunque sia con osservazioni esposte dai rispettivi uffici, sia con osservazioni deliberate dall'organo di rappresentanza politica (sulla base dell'istruttoria tecnica degli uffici). **Si può sottolineare come nella fase delle osservazioni (per la VIA, come anche per la VAS, analoga procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi) sia invece fin ora generalmente scarsa la presenza attiva delle organizzazioni locali dei partiti.** E' questo evidentemente un deficit del ruolo svolto dalle formazioni politiche tradizionali, che tendono a lasciare il campo alle organizzazioni della cosiddetta società civile.

► Tutte le *osservazioni* sono rese pubbliche nel sito internet dedicato. La Commissione VIA incaricata (nazionale o regionale) è composta esclusivamente da esperti tecnici in grado di garantire un'istruttoria multidisciplinare. La Commissione può, in particolare:

- **svolgere una *inchiesta pubblica*** per esaminare i pareri forniti da pubbliche amministrazioni e le osservazioni presentate mediante un confronto, in pubblico, con i relativi attori dandone specifica relazione.
- **chiedere *integrazioni agli elaborati*** che il proponente deve fornire entro un termine fissato.
- **disporre il *riavvio della procedura di deposito/pubblicazione/osservazioni qualora "le modifiche [così] apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico"***.

► La Commissione conclude il suo lavoro contro deducendo a ciascuna osservazione ed esprimendo una decisione - **un *provvedimento espresso e motivato*** - che contiene, **in caso di approvazione del progetto, *condizioni*** prescrittive per la realizzazione, l'esercizio e la dismissione dell'opera, per i controlli e il monitoraggio.

In mancanza provvede, previa *diffida* alla Commissione, l'organo politico (il Consiglio dei Ministri per i progetti sottoposti a VIA nazionale).

Gli atti e la documentazione acquisita nel procedimento sono resi pubblici.

VIA CONTORTA A METÀ STRADA

► Il 27 settembre 2013 la Commissione VIA ha emesso un ***parere preliminare tecnico circa una possibile compatibilità ambientale del progetto*** presentato da APV (Autorità Portuale di Venezia) non esattamente favorevole al progetto proposto.

► **Il progetto, che avrebbe dovuto tener conto del parere preliminare sopra ricordato**, è stato poi presentato da APV per seguire l'iter di *VIA speciale ex Legge Obiettivo*.

Ma alcune delle **osservazioni presentate hanno contestato per il progetto Contorta la legittimità di accedere alla procedura speciale piuttosto che a quella ordinaria**.

► Raccolte le osservazioni, la Commissione VIA ha emesso, in data 20 gennaio 2015 una richiesta consistente di integrazioni agli elaborati (da fornire entro 30 giorni) che evidenzia **tra l'altro**:

- la mancata verifica di conformità a numerosi piani sovraordinati (PTCP, PALAV, ecc. ecc.).
- la necessità di adeguare il PRP (piano regolatore portuale).
- che il quadro progettuale risulta **"particolarmente opaco"** e da approfondire su molte questioni.
- che sono da riverificare i criteri di valutazione degli impatti in modo che si risponda alla diversità dei pesi specifici attività-subcomponente e alla diversificazione spaziale degli impatti, dove le matrici proposte sono allo stesso tempo troppo generiche e generali,

- che tutta la modellizzazione sia idrodinamica che morfologica debba essere sviluppata.
- Viene richiesto “di realizzare una nuova e approfondita campagna di caratterizzazione dei sedimenti , incentrata suol’area di escavo , in relazione al fatto che la caratterizzazione del Porponente non coincide in alcun modo con le campagne di caratterizzazione già svolte in Laguna....
- Va articolato “il Piano di Monitoraggio in tre fasi :ante operam (stato attuale) di almeno un anno”
- e inoltre:
 - che sono da approfondire le misure di mitigazione/compensazione e/o restrizioni operative con riguardo particolare alla perdita di habitat di interesse comunitario, al rumore, ecc.
 - che è da implementare l’analisi delle alternative, aprendola ad un ventaglio più ampio di alternative.
 - la richiesta che APV fornisca una propria controdeduzione a ciascuna osservazione presentata.

► Con lo stesso parere preliminare si richiede un approfondita revisione dello *studio di incidenza ambientale* (SIA) ai fini della VINCA (*valutazione di incidenza ambientale* sui siti della Rete Natura 2000), la cui competenza è pure affidata alla Commissione VIA; in particolare risultano necessari:

- approfondimenti progettuali e analisi della vulnerabilità degli habitat.
- valutazione delle soluzioni alternative anche allargando l’esame ad altre ipotesi.
- la dimostrazione della sussistenza di *motivi imperativi di interesse pubblico* a fronte del sacrificio (perdita) di Habitat 1150*“Lagune costiere” (196 ha). In proposito, la Commissione VIA precisa che i richiami al *Programma Infrastrutture Strategiche - allegato XI* ed alla legge 443/2001 “*non sono sufficienti nel definire i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico secondo gli obblighi fissati all’art. 6 della Direttiva 92/43/CEE*”, inoltre “*si evidenzia come l’alternativa di progetto sia valutata [dallo stesso SIA] come “più gravosa” rispetto alle altre in termini di perturbazione della fauna ma, soprattutto in termini di sottrazione di habitat naturali*”.

► Il progetto non viene presentato come rispondente ad “*esigenze connesse alla salute dell’uomo*” o “*di primaria importanza per l’ambiente*” o alla “*sicurezza pubblica*”; esso dovrebbe dunque rispondere ad “*altri motivi imperativi di interesse pubblico*”, ma in tal caso necessita un “*previo parere della Commissione Europea*”. Ma APV ha omesso di richiedere ed acquisire il preventivo parere della Commissione Europea ed il Valutatore ha omesso nel SIA di specificare la necessità di tale parere !

► prime obiezioni della Commissione VIA al progetto Contorta sono radicali e fanno pensare piuttosto che alla possibilità di un perfezionamento progettuale ad una revisione profonda del progetto, anche in rapporto ai suoi stessi **obiettivi** ed al panorama delle

alternative tale da dover far necessariamente riavviare l'iter con una nuova presentazione, pubblicazione e raccolta di osservazioni.
Dunque, forse:

VIA CONTORTA NUOVAMENTE AL CAPOLINEA

In tal caso la Politica avrebbe tempo e modo di ridefinire gli obiettivi da perseguire, magari in una prospettiva di **piano**, piuttosto che di mera **comparazione di progetti** diversi (per ubicazione e riflessi funzionali ed economici) per la quale lo strumento "VIA" non è esattamente idoneo, malgrado quanto possa averne pensato il Senato il 6 febbraio 2014.

Resta inoltre che probabilmente spetterà all'Europa toglierci le castagne dal fuoco.

Il suo necessario parere preventivo sulla perdita di Habitat lagunare è in sostanza una surroga alla nostra rappresentanza politica che avrebbe dovuto da tempo decidere la scala dei valori tra tutela della laguna, anzi: Laguna, e infrastruttura di servizio ad una componente (secondaria) dei trasporti turistici. Da tempo si sarebbe semplicemente dovuto ratificare che la prima non è sacrificabile alla seconda.

I NUMERI: GRANDI NAVI, TURISMO, IMPATTI

Giuseppe Tattara

Discussione su alcune affermazioni

Perdere la crocieristica sarebbe una grande perdita di valore per il Comune di Venezia.

1. La stima del contributo del porto crocieristico al Prodotto del Comune è incerta.
2. La stima della AP assume che venendo meno i crocieristi, si cancellerebbe la offerta di servizi turistici che questi attivano, invece i crocieristi sarebbero sostituiti da altri turisti e la offerta turistica resterebbe immutata.
3. Esistono alternative allo scavo del Contorta, capaci di salvare la crocieristica.
4. La sostituzione dei crocieristi con altri turisti aumenterebbe e non ridurrebbe il prodotto cittadino.

La stazione marittima è una stazione ecologicamente all'avanguardia e l'inquinamento è contenuto.

1. Le navi all'ormeggio, di fronte alle case, generano elettricità con i propri motori.
2. Il calcolo dei costi per l'inquinamento emesso dalle navi da crociera (dati Apice: transito è ormeggio), valutati ai prezzi usati a livello internazionale, supera i ricavi provenienti dal crocierismo.
3. Il combustibile usato all'ormeggio è comunque 100 volte più ricco di zolfo del combustibile per autotrazione.
4. I costi sarebbero maggiori arrivando alla Stazione Marittima attraverso il canale Contorta, di quelli di oggi perché il transito interno alla laguna è quasi doppio.

Non fare il Contorta significa perdere 5000 posti di lavoro.

Non fare il Contorta significa adottare altre soluzioni. Qualsiasi esse siano mantengono la crocieristica a Venezia, che è una delle città più attrattive a livello mondiale per la domanda turistica.

La soluzione alternativa di una stazione marittima in bocca di porto del Lido aumenta l'occupazione.

Se si cancella il porto crocieristico per le grandi navi si perdono 5000 posti di lavoro.

Assumendo la stima della Autorità Portuale, 3500-3700 addetti circa sono dovuti alle spese fatte a terra dai crocieristi e equipaggi (crocieristi in quanto turisti).

Se il porto venisse cancellato in toto – cosa che nessuno ipotizza - i turisti arriverebbero a Venezia con altri mezzi perché la domanda turistica a Venezia è infinita.

Perdere le grandi navi significa perdere la parte più ricca del settore croceristico.

Sono le crociere *Low cost* quelle che usano le navi più grandi. Le navi relativamente piccole offrono crociere più dispendiose.

Perdere le grandi navi significa perdere le navi più moderne e meno inquinanti.

Falso: l'inquinamento dell'aria e dell'acqua non dipende dalla modernità della nave; dipende in grande misura dal tipo di controlli che vengono imposti sull'uso dei combustibili e sui filtri alle emissioni (sia in acqua che in aria).

Lo scavo del canale Contorta mantiene la stazione Marittima dove è ora e la situazione per le compagnie è immutata.

Lo scavo del canale Contorta richiede tempi lunghi ed è gravemente dannoso per la laguna. Le Compagnie richiedono decisioni certe e tempi brevi.

La percorrenza del canale Contorta richiede un lungo transito in laguna, e questo è molto oneroso per le compagnie croceristiche:

1. raddoppia i costi per il rimorchio delle navi,
2. raddoppia i costi per il pilotaggio,
3. pone incertezza nella programmazione delle crociere: le grandi navi non possono entrare quando il MoSE è chiuso e devono "riunirsi" e navigare in convoglio. Questi due fattori sono un grande ostacolo al mantenimento della funzione di *home port* della Stazione Marittima,
4. non è praticabile per le navi "più grandi" costruite negli scorsi anni come l'*Allure of the Seas* e la *Oasis of the Seas*.

I COSTI ECONOMICI E AMBIENTALI DEL GIGANTISMO NAVALE NELLA LAGUNA DI VENEZIA

Franco Migliorini

Punti di un ragionamento

- Il gigantismo navale impone ai porti di adeguare l’offerta di infrastrutture alla “domanda” che viene dal mare.
- La logica industriale delle compagnie abbassa le tariffe e ingrandisce le navi.
- Come per i container le minori entrate unitarie si compensano con l’aumento delle unità trasportate.
- Nel caso di Venezia, l’infrastruttura non è solo la banchina ma un nuovo grande canale di accesso, in continuità con quello industriale i cui effetti hanno generato il Mose.
- Della strategia marittima si impossessano le multinazionali del mare mentre i gestori delle infrastrutture pubbliche locali – Porto e Aeroporto - reclamano investimenti pubblici.
- Per trarre i massimi vantaggi le crociere utilizzano le esternalità dei porti ponendoli tra loro in concorrenza.
- La congiuntura favorevole al crocerismo adriatico ignora la volatilità dei traffici marittimi per fattori esogeni.
- Secondo una strategia di medio periodo la concessionaria VTP invoca investimenti pubblici di 150 mln con trasformazioni irreversibili della laguna.
- Lo scopo è un flusso di transiti in Marittima con solo 16% dei passeggeri che pernotta in città.
- Doppia la soglia di saturazione per Venezia stimata vent’anni orsono, la città è proposta come parco a tema del turismo costiero di massa.
- Si impone una strategia per il proprio futuro di Venezia non subalterna agli interessi del turismo di massa
- La qualità del turismo deve rapportarsi alla qualità del patrimonio storico e delle istituzioni culturali veneziane.
- La fruizione crocieristica va resa compatibile con la città e con il suo ambiente lagunare.

DI CHI SONO LE ACQUE DEL CONTORTA?

Alberto Bernstein

Sono nostre, dei cittadini italiani.

Come tutte le acque della laguna sono del Demanio dello Stato, sono parte del patrimonio indiviso della nazione, non alienabile.

La gestione del canale Contorta è attribuita dalla legge al Magistrato alle Acque, ora confluito nel Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche (PIROP) con l'obiettivo assegnato di tutelarne l'assetto e in particolare l'assetto idraulico. Infatti, l'art. 3 della fondamentale legge 366 del 1963 stabilisce che:

Al Magistrato alle acque spettano la sorveglianza sull'intera laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare.

Tutti gli Enti pubblici e privati, ivi compreso l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Venezia, dovranno ottenere, prima di eseguire escavi od opere di qualsiasi natura entro il perimetro lagunare, il nulla osta del Magistrato alle acque.

Il Porto avrebbe dunque dovuto affrontare con i Comuni interessati la ricerca dell'intesa prevista L.84/1984 e a valle del Piano Regolatore Portuale o di una variante del vigente cercare con il MAV/PIROP un accordo concessorio, prima di proporre un intervento su un'area di non sua competenza.

Del nuovo Canale Contorta non si parla nel Piano Regolatore Portuale tuttora vigente (del 1965) né nelle proposte di revisione dello stesso. Il progetto del Contorta è stato presentato in deroga dal Piano Regolatore Portuale.

Il Magistrato alle Acque (MAV) ha elaborato specifici piani per la Laguna , come il Progetto generale degli interventi per l'arresto e l'inversione del degrado (approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1992) e da anni sta lavorando a un Piano per il recupero idromorfologico della laguna (PMLV) , ancora in fase di VAS. Il Contorta non è compreso nemmeno in questo ultimo Piano.

Della incoerenza del Canale Contorta con il Piani sovraordinati parla chiaramente la Commissione VIA (pg 1/27) . Inoltre la Commissione scrive chiaramente “ ***il PMLV è attualmente in fase di VAS e non prevede la realizzazione del nuovo Canale Contorta Sant'Angelo e non prevede la realizzazione di velme a protezione del canale esistente***” (pg 3/27).

Va poi rilevato che il Canale Contorta servirebbe, nelle intenzioni di APV solo alle navi da crociera.

Se non è un'opera di interesse generale ma un'opera nell'interesse di un gruppo di utilizzatori, questi dovrebbero intervenire a proprie spese, dopo aver ottenuto in concessione lo spazio acqueo necessario, per cui dovrebbero pagare un canone, anche solo ricognitorio.

Realizzare a spese dello Stato un canale solo per le navi da crociera può configurare un aiuto di stato ad un gruppo di imprese, sicuramente distorsivo della concorrenza e

quindi contrario alle regole europee. Questo ragionamento sembra confermato quando il presidente di APV, che è socia di VTP, dice che dobbiamo realizzare il canale (a spese della collettività) altrimenti le navi vanno al Pireo.

NEL CONTORTA LA NAVIGAZIONE SARÀ SICURA?

Il canale proposto è stretto per le grandi navi da crociera che si vorrebbero far arrivare, lunghe 330 metri ed oltre e larghe 45m ed oltre.

L'andamento leggermente sinuoso del canale previsto determina delle asimmetrie nel flusso di acqua ai due lati della nave in transito che devono essere compensate, così come gli sbandamenti e lo scarroccio dovuti a venti, correnti.

La nave procederà verosimilmente ondeggiando leggermente, grazie alle continue correzioni di rotta del pilota.

Asimmetrie nella morfologia del canale farebbero sbandare la nave se il pilota non correggesse continuamente la rotta.

I modelli di impatto del transito della nave sulla stabilità delle sponde, pur molto schematici (canale dritto invece di sinuoso) evidenziano come la presenza ai lati del canale di pseudo barene inframmezzate da varchi, disposti in modo casuale, fa sì che le correnti laterali alla nave in transito e le spinte legate al moto ondoso da essa generate non siano costantemente simmetriche.

Nello studio idromorfologico, in cui è stata imposta una traiettoria rettilinea alla nave, si vede ondeggiare la sua scia.

Lo stesso studio morfologico evidenzia poi significativi fenomeni erosivi nel canale determinati dal transito delle navi a 6 nodi (11 km/h) per cui è molto probabile che a questa velocità la ri-sospensione di sedimenti e quindi la torbidità siano significative.

Questo è in conflitto con la raccomandazione dello studio di impatto ambientale che, per mitigare gli impatti ambientali, chiede che le velocità dei mezzi navali lungo il Contorta S. Angelo vengano mantenute al di sotto delle soglie di sollevamento del sedimento, per consentire il controllo dei fenomeni di torbidità indotti dalla navigazione.

Le navi dovrebbero quindi andare molto più lentamente di 6 nodi.

Per intervenire e contrastare il rischio di arenamento laterale i rimorchiatori di accompagnamento incaricati di mantenere in rotta nave in transito, e soprattutto di rimetterla in linea in caso di sbandamento o errata manovra, devono poter operare con **un buon angolo di tiro** e quindi a una certa distanza dalla nave, che non può essere accelerata o frenata in modo rilevante.

Devono avere spazio per farlo.

Il canale per essere percorso in sicurezza dalle navi più grandi deve quindi essere adeguatamente largo. Non basta rispettare la regola empirica di 3 volte la larghezza

della nave più grande (45/50 m) che già porterebbe ad una larghezza ben maggiore dei 100m proposti: bisogna tener conto delle curve e delle manovre/evoluzioni.

Sarà necessario allargare il canale in futuro?

La larghezza di 100 m proposta sembra essere quella minima per far passare le attuali navi; forse dovrebbe essere più vicino ai 180m inizialmente ipotizzati nello studio di fattibilità.

La manovra di entrata e uscita dal canale presenta poi alcune criticità

Il bacino di evoluzione previsto davanti alla Stazione Marittima ha solo 400 m di diametro. Le navi più grandi, lunghe anche più di 330 m, faranno fatica a girarsi e lo potranno fare solo con rimorchiatori.

Forse si pensa di scavare e allargare il bacino più avanti, quando emergerà il rischio?

Durante le manovre di entrata e uscita delle navi dalla Stazione Marittima gli spazi per i passaggio dei battelli dell'ACTV e delle altre imbarcazioni saranno praticamente nulli per cui si dovrà probabilmente attendere prima di poter transitare in sicurezza.

Per evitare rischi di collisione tra le navi provenienti dalla Stazione Marittima e le navi provenienti/destinate a Marghera nel punto di incrocio tra Canale Contorta e Canale dei Petroli, San Leonardo – Marghera, sono necessarie distanze di sicurezza importanti.

Anche la manovra di passaggio da un canale largo 100 m (il Contorta) a un canale largo 60 m (Canale dei Petroli, San Leonardo – Marghera) presenta difficoltà e quindi qualche rischio.

Si dovrà allargare il Canale dei Petroli?

Malgrado possibili difficoltà di navigazione in un canale stretto, non sono state fatte opportune simulazioni di navigabilità, fidandosi dell'esperienza nel Canale dei Petroli.

Non sarebbe stato difficile: a Venezia-Alberoni c'è un centro di simulazione navale realizzato dai danesi (*Force Technology - Danish Maritime Institute*), costato diversi milioni di euro al Magistrato alle Acque.

LAGUNA VENETA: LA CENTRALITA' DELLO STATO ECOLOGICO DELLE ACQUE

Antonio Rusconi¹

Si sta consolidando sempre più il convincimento che la realizzazione del progetto “Contorta” provocherebbe un irreversibile peggioramento dello stato ecologico della laguna.

Le misure di mitigazione e di compensazione indicate dal progetto non appaiono sufficientemente specificate e dettagliate e non sembrano convincenti, talché risulterebbero inefficaci nel raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il peggioramento dello stato ecologico dei corpi idrici viola alle radici gli obiettivi della Direttiva Quadro Acque 2000/60 che, al contrario, mira al raggiungimento del loro buon stato ecologico.

Gli obiettivi della Direttiva si conseguono secondo le indicazioni del Piano di Gestione del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali, in vigore da qualche mese, approvato con il DPCM del 23 aprile 2014, a conclusione di un articolato percorso di partecipazione e di dibattito pubblico. Il Piano di Gestione riguarda anche la sub-unità idrografica della laguna di Venezia, il suo bacino scolante e il mare antistante.

Gli obiettivi del Piano sono il raggiungimento del buon stato ecologico delle acque, entro il 2015, valutato congiuntamente in termini di qualità biologica, qualità chimico-fisica e qualità idro-morfologica. La natura dei sedimenti lagunari concorre alla classificazione ecologica, e quindi la loro movimentazione e l'eventuale loro reimpiego, in funzione del grado di contaminazione, risultano fondamentali. Unitamente all'obiettivo del raggiungimento del buon stato ecologico, vale il principio del non peggioramento comunque dello stato ecologico di tutti i corpi idrici: non è consentito quindi alcun loro deterioramento.

Il Piano di Gestione delle Alpi Orientali suddivide la laguna di Venezia in 14 corpi idrici, di cui 8 risultano con uno stato ecologico “buono” e 6 con stato “sufficiente”. Per quelli in stato “buono” va assicurato il mantenimento dell'attuale stato, per quelli in stato “sufficiente” il Piano prevede un percorso per il raggiungimento dello stato “buono” entro il 2015 (per alcuni prorogato al il 2021), salvo il Centro Storico di Venezia, per il quale è prevista la “deroga” dagli obiettivi comunitari, in considerazione del suo irreversibile stato di compromissione. Tale classificazione è il risultato di complessi, numerosi e ripetuti monitoraggi, eseguiti negli anni scorsi da diversi Soggetti Pubblici (Magistrato alle Acque, ISPRA, ARPAV, Comune, Corila, ecc.).

Il raggiungimento degli obiettivi previsti si ottiene mediante l'attuazione di 128 articolate misure previste dal Piano che, in parte, comprendono quelle già contenute in altri piani lagunari, quali ad esempio il Piano Morfologico lagunare, attualmente all'esame della Valutazione Ambientale strategica (VAS).

L'area lagunare interessata dal progetto “Contorta”, comprende i 4 corpi idrici lagunari: Centro Sud (stato “buono”), Centro storico (stato “fortemente modificato”),

¹ Ingegnere. Gruppo 183.
Castello 5016 - 30122 VENEZIA.
Mail: antonio.ruxo@gmail.com
Cell: +039.346.846.9033.

Sacca Sessola (stato “sufficiente”), Marghera (stato “sufficiente”). Per questi ultimi due è previsto il raggiungimento dello stato “buono” rispettivamente entro il 2015 ed entro il 2021.

Ma nel Piano di Gestione non sono previsti nuovi canali lagunari, come il “Contorta”, e il difficile raggiungimento degli obiettivi ambientali è programmato senza le alterazioni e gli impatti indotti dal progetto in esame.

Il peggioramento dello stato ecologico della laguna costituisce una delle maggiori preoccupazioni della Commissione VIA nelle 27 pagine della Richiesta di integrazioni del 20 gennaio 2015, articolata nei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale.

La relazione comprende un puntuale e dettagliato elenco di un centinaio di denunce di carenze, confusioni, contraddizioni e di richieste di integrazioni, analisi, nuove campagne, approfondimenti, chiarimenti, studi supplementari, adeguamenti, ecc.

Con specifico riferimento allo stato ecologico delle acque, la Commissione per numerosi aspetti richiede di verificare la conformità del progetto alla Direttiva Quadro Acque ed al Piano di Gestione delle Alpi Orientali. A tale riguardo, sono prioritariamente richiesti un nuovo piano di monitoraggi, sufficientemente prolungati, nuove campagne di caratterizzazione dei sedimenti, nuovi modelli idro-morfo-dinamici, che simulino almeno un anno di condizioni lagunari diverse, che tengano conto anche della presenza del MOSE e della futura idrovia Padova-Venezia, che sverserà in laguna rilevanti quantitativi di acque dolci e torbide fluviali.

Fondamentale risulta l’aspetto delle misure di mitigazione e compensazione, introdotte nel progetto per non peggiorare lo stato ecologico della laguna, comprendenti la realizzazione di velme e barene artificiali, ai lati del previsto canale. **La Commissione esprime rilevanti dubbi sul quantitativo dei sedimenti necessari, caratterizzati secondo il Protocollo fanghi del 1993, e che tengano conto degli obiettivi di qualità ambientale della Direttiva, poiché potrebbero non essere disponibile.**

Innumerevoli sono anche le carenze e le criticità denunciate dalla Commissione, riconducibili all’inosservanza dei monitoraggi più recenti effettuati nel triennio 2010/2012, riguardanti l’aggiornamento dello stato ecologico dei corpi idrici lagunari ai sensi della Direttiva Acque e previsti nell’ambito dell’aggiornamento del Piano di Gestione.

Specifiche richieste della Commissione riguardano anche molti altri aspetti connessi con il progetto, compreso l’aumento del traffico navale lungo il canale Malamocco-Marghera, la natura delle velme artificiali, sia ai fini idrodinamici che a quelli biologici, degli habitat e delle comunità che le andranno a caratterizzare. Va infatti ricordato che il canale Malamocco-Marghera e il traffico navale che lo attraversa sono una delle più importanti cause storiche del dissesto idrogeologico della laguna centrale di Venezia.

PESCA E HABITAT LAGUNARI : la tutela economica e ambientale

Giuseppe Cherubini

La Laguna di Venezia costituisce un ecosistema lagunare costiero con caratteristiche uniche rispetto all'intero bacino del Mar Mediterraneo.

Le sue vaste dimensioni, la presenza di significative escursioni di marea e delle strutture morfologiche ad esse associate (barene e velme), la collocazione geografica al limite settentrionale della regione mediterranea, l'effetto dei grandi fiumi di origine alpina sul clima della costa veneziana, l'elevata produttività primaria fanno della Laguna un ambiente naturale di eccezionale valore su scala nazionale e internazionale.

Lo Stato Italiano è impegnato a tutelare tale patrimonio naturalistico-ambientale soprattutto in relazione a:

- gestione della Zona di Protezione Speciale e dei due Siti di Importanza Comunitaria istituiti in applicazione delle direttive comunitarie 92/43/CEE e 2009/147/CEE;
- gestione del Sito Patrimonio Mondiale UNESCO "Venezia e la sua Laguna" n. 394/1987;
- Piano di Area Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.).

La tutela dell'ambiente lagunare non è solo un obbligo, ma è soprattutto un preciso interesse, concreto e misurabile, per la stessa comunità veneziana dal punto di vista economico, sociale, culturale e della qualità della vita (pesca professionale, turismo naturalistico e rurale, pesca dilettantistica sportiva, voga, vela, nautica da diporto, caccia, escursionismo).

Il contesto in cui si inserisce il progetto di scavo del Canale Contorta è quindi particolarmente rilevante e delicato.

Il documento della Commissione VIA del 20.01.2015 evidenzia che la documentazione relativa al Progetto di scavo del Canale Contorta non ha valutato adeguatamente tali aspetti e chiede in particolare la Commissione richiede di aggiornare radicalmente lo studio di Incidenza Ambientale e, associati alle altre richieste, ulteriori approfondimenti su:

- *verifica della compatibilità del progetto con Piano di gestione Unesco 2012-2018, P.A.L.A.V., Piano Morfologico della Laguna di Venezia, Piano delle misure di compensazione del Mose, Piani faunistico-venatori provinciale e regionale, Piano di gestione delle risorse alieutiche provinciale;*
- *effetti dell'opera sulle attività di molluschicoltura e pesca;*
- *effetti dell'opera sugli habitat e specie di interesse comunitario;*
- *perdita di habitat 1150 "Lagune costiere", la cui conservazione è considerata prioritaria dall'Unione Europea.*

In relazione all'ultimo punto, la Commissione VIA ha evidenziato **che la distruzione di habitat prioritari è consentita esclusivamente per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico**, attualmente ancora da definire, e previa acquisizione del parere della Commissione Europea, così come previsto dall'art. 5, comma 10, del D.P.R. n. 357/1997.

Vogliamo qui riportare quanto la Commissione scrive a proposito della **mancata circostanza di rilevante interesse pubblico**:

*“Di subordinare l'identificazione delle misure di compensazione alla sussistenza dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per il progetto in argomento da identificare e definire in atti della pubblica amministrazione per i seguenti casi: nel quadro di azioni o politiche volte a tutelare i valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute, sicurezza, ambiente), nel quadro di politiche fondamentali per lo Stato e la società, nel quadro di attività di natura economica e sociale rispondenti ad obblighi specifici di servizio pubblico. In riferimento ai suddetti casi, andrà motivata la rilevanza dell'interesse pubblico, in generale e rispetto agli obblighi delle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE e il “lungo termine” ovvero l'orizzonte temporale che tali motivi permettono di raggiungere. **Pertanto si osserva che la legislazione e gli atti richiamati (in particolare la legge 443/2001 e il Programma Infrastrutture Strategiche – allegato XI) non sono sufficienti a definire i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico secondo gli obblighi fissati dall'art. 6 della Direttiva 92/43/ CEE e ss.mm.ii..”***

Motivo sufficiente per interrompere l'iter del Progetto onde non far incorrere l'Italia in una nuova procedura di infrazione delle Direttive Europee.

UN DECRETO DI BANDO DELLA GRANDI NAVI DALLA LAGUNA

Federica Travagnin

Il GDS_VLP auspica che venga al più presto elaborato un nuovo provvedimento di tutela e di bando delle Grandi Navi dalla Laguna, che comprenda **in uno** la tutela della Laguna Veneta, con in essa contenuta la Città di Venezia e il bacino di San Marco.