

Venezia, 1 luglio 2022

Oggetto: ***Studio di Incidenza Ambientale-Screening di Vinca per riqualificazione e riorganizzazione funzionale del cantiere nautico Beraldo (VE)***

## **Premesse**

Il cantiere è collocato in prossimità della foce del fiume Dese nella Laguna superiore di Venezia facente parte della Rete Natura 2000, SIC IT3250031 “Laguna superiore di Venezia” e ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”.

Dista circa 800 metri dalle strutture aeroportuali di Venezia- Tessera. A monte e a valle dello stesso sono presenti numerose cavane e punti di ormeggio.

Gli interventi previsti, da attuarsi all’interno del cantiere, riguardano la realizzazione di alcune strutture: un manufatto per il ricovero dei natanti per interventi di piccola riparazione e manutenzione, un deposito oli, uno spazio adibito ad informazione/ufficio e un magazzino, per una superficie totale di 863 mq.

Il polo nautico presenta ambiziosi obiettivi di crescita. Secondo lo studio, infatti, “La proposta progettuale non si limita alla sola legittimazione dello stato di fatto del cantiere Beraldo, ma si sviluppa in un’ottica di creare un elemento che possa essere utile a futuri sviluppi e del rilancio del sistema lagunare e perilagunare, anche come elemento di cerniera e raccordo tra terraferma e laguna”. La localizzazione del cantiere nautico, inoltre, “potrebbe aumentare l’accessibilità rispetto al sistema insulare che attualmente risente di fenomeni di marginalità (Burano, Murano e laguna nord) e eventuali futuri accordi potrebbero definire elementi a servizio delle aree attualmente poco servite”.

Lo studio evidenzia anche come, negli anni, l’area si sia caratterizzata come un “polo in grado di fornire offerte più articolate e servizi che vanno oltre alla semplice funzione del cantiere, ospitando manifestazioni di richiamo sovralocale, in grado di gestire attività di interesse collettivo o pubblico che potranno essere concordate con l’Amministrazione comunale”.

Nello studio vengono analizzati diversi possibili fattori di pressione innescati dalle opere previste: D.01.02 Strade, autostrade; D.01.03 Parcheggi e aree di sosta; E 01.04 Altre forme di insediamento; E.02.03 Altre aree commerciali o industriali; E.05 Area per lo stoccaggio di materiali, merci e prodotti; G.01.01.01 – sport nautici a motore; H01.03 – altre fonti puntuali di inquinamento delle acque superficiali; H04.03- altri inquinanti dell’aria; H06.01.01 - inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari.

Non si approfondiscono, invece, le possibili problematiche legate all’inquinamento luminoso. Al punto 3.2.1.6 si osserva solo che: “I sistemi di illuminazione sono connessi alla gestione in sicurezza della struttura, limitando le emissioni verso l’esterno”.

Per valutare i potenziali effetti indotti dalla realizzazione delle opere e la loro significatività sul grado di conservazione del limitrofo sito Natura 2000, lo studio individua

una zona di analisi che si estende per 150 m dal limite dell'area d'intervento (limite che lo studio considera cautelativo).

L'area considerata coinvolge, quindi, solo piccole superfici del sistema lagunare, una porzione del canale e margini degli spazi di barena.

Secondo lo studio, in fase di cantiere, le alterazioni più significative possono essere ricondotte all'alterazione del clima acustico e alla produzione di polveri e gas di scarico dei mezzi. Possibili propagazioni di disturbo possono verificarsi anche per l'intorbidimento o la sospensione di materiale all'interno del canale di San Giuliano, vettore direttamente connesso alla laguna di Venezia e quindi al sito della Rete Natura 2000 considerato.

Per quanto riguarda gli effetti previsti durante la fase di esercizio, e pertanto continuativi, ritiene che le aree di influenza "risultino contenute all'interno degli spazi limitrofi all'area d'intervento, con modalità e tipologie di effetti assimilabili a quelli che già sussistono nell'area".

Questo criterio viene applicato anche al fattore G.01.01.01 – sport nautici a motore: le possibili incidenze negative, dovute alla movimentazione dei natanti, sono valutate solo in corrispondenza dello spazio acqueo antistante il cantiere nautico.

Al punto 3.2.4 - Identificazione di tutti i piani, progetti, interventi che possono agire congiuntamente, lo studio afferma: "Sulla base delle informazioni ufficiali disponibili non sono in atto o in via di definizione interventi di livello locale o puntuale che interessano l'area o le sue prossimità che possano avere effetti cumulativi con quanto proposto".

Su queste basi, lo studio valuta come non significativi gli effetti delle nuove opera sul sito Natura 2000.

Lo studio ribadisce, infatti, come, in riferimento agli effetti indotti dalla movimentazione di natanti, la proposta: "non determini la presenza di nuovi elementi rispetto alle condizioni attuali, e quindi presenza e movimentazioni di imbarcazioni all'interno dell'Osellino e della laguna".

Secondo lo studio: "L'intervento coinvolge marginalmente i siti indagati, tuttavia, i probabili disturbi e pressioni stimati conseguenti alla realizzazione dell'intervento (fase di cantiere e di esercizio) interessano limitatamente spazi ricompresi nei siti considerati, dove viene individuata la presenza di habitat.

Gli effetti indotti risultano, dati i presupposti, limitati e di carattere discontinuo in aree comunque già soggette a pressioni simili di maggiore entità, dovute all'aeroporto di Venezia. Non si rilevano pertanto condizioni di peggioramento dello stato qualitativo dell'ambiente attuale, sia in riferimento agli spazi ricompresi all'interno dei siti della Rete Natura 200 che spazi limitrofi e connessi ad essi.

Relativamente alla presenza di specie e habitat di specie all'esterno dei siti si rileva la possibile presenza di specie, comunque caratterizzate da una bassa vulnerabilità rispetto alle potenziali pressioni. Sulla base di tali presupposti non si rilevano effetti significativi rispetto al grado di conservazione di habitat e habitat di specie connessi ai siti indagati".

## Osservazioni

Premesso che lo studio di Vinca presenta diversi refusi e imprecisioni, le conclusioni a cui giunge non sono condivisibili.

Pare, innanzitutto, utile ribadire che il cantiere nautico Beraldo, dove sono destinati ad essere realizzati gli interventi, è inserito in un contesto ambientale fragile e di altissimo valore.

La Laguna superiore di Venezia è una vasta area caratterizzata dalla presenza di habitat di interesse comunitario e da ampie porzioni dell'habitat prioritario 1150\* - Lagune costiere (habitat naturali che rischiano di scomparire e per la cui conservazione la Comunità ha una responsabilità particolare).

La valenza ambientale di questa porzione lagunare è testimoniata anche dallo studio dell'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare, oggi confluito nell'ISPRA), realizzato nel 2003, che indica come tutto il sistema di barene a monte del complesso insulare di Burano, Mazzorbo e Torcello debba essere considerato come un "ecotipo originario". Una peculiarità che conferisce a questa vasta porzione di Laguna "carattere di eccezionalità anche sotto l'aspetto naturalistico" e che fa ritenere "assolutamente prioritari gli obiettivi di tutela".

La componente faunistica di questo sito Natura 2000 è ricchissima.

In particolare, in quest'area si concentrano popolazioni significative di ardeidi coloniali (garzetta, airone cenerino, airone rosso, niticcora, sgarza ciuffetto...). Nelle barene si riproducono importanti contingenti di laro-limicoli (sterna comune, fraticello, gabbiano comune...). Numerose anche le specie svernanti e migratrici composte soprattutto da anseriformi e ciconiformi. Ben 61 delle specie ornitiche presenti in Laguna superiore risultano incluse nell'Allegato I della Direttiva 2009/47/CE Uccelli: per queste specie: "Sono previste misure speciali di conservazione per quanto riguarda l'habitat, per garantire la sopravvivenza e la riproduzione delle specie nella loro area di distribuzione".

La possibile erosione/riduzione di questi habitat lagunari causata dalla navigazione dei natanti rappresenta, quindi, una seria minaccia non solo per la loro conservazione, ma anche per le molte specie (ornitiche e non) che da questi dipendono per la loro sopravvivenza.

Lo stesso studio ammette, al punto 2.1.1, la sensibilità e la vulnerabilità di queste aree considerate "a basso grado di resilienza ambientale". Ne riconosce anche un elevato rischio di compromissione connesso alla movimentazione di natanti all'interno della laguna di Venezia, lo considera limitato e poco significativo poiché riguarda "imbarcazioni di dimensioni contenute che utilizzano i canali navigabili definiti dagli enti competenti all'interno del sistema lagunare".

Quest'ultima valutazione viene smentita dallo studio dell'ICRAM citato precedentemente. Per quanto riguarda i sistemi di barene-canneti connessi ai rami dei fiumi di risorgiva (barene-canneti di Pagliaga-Dese, Mazzorbo, canale Dosso e canale Silone), "Il problema dell'erosione da natanti si impone anche qui con la massima urgenza richiedendo

scelte non equivoche, date le previsioni di usi e di opere tali da determinare traffico acqueo in forme certamente non sostenibili”.

Le problematiche legate al traffico dei natanti sono, del resto, ampiamente note. Nel Piano di Gestione del Delta del Po, realizzato dalla Regione Veneto, ad esempio, l'erosione e le attività legate allo sport e al divertimento sono costantemente indicate tra le maggiori minacce agli habitat lagunari.

La scelta di limitare l'analisi a soli 150 metri dal limite dell'area di intervento può essere giustificata solo per alcuni fattori di pressione. Valutare i possibili impatti dei natanti alle immediate vicinanze del cantiere, appare una scelta del tutto arbitraria (considerato che lo studio non riporta per questo aspetto alcun dato o argomentazione) e funzionale solo ad arrivare a tranquillanti/favorevoli conclusioni.

Di tutta evidenza i possibili impatti del traffico nautico indotto dall'aumentata capacità del cantiere, in termini di erosione delle sponde fluviali e lagunari, intorbidamento delle acque e risospensione dei sedimenti, vanno calcolati nel più ampio contesto della Laguna superiore.

Ancora più penalizzanti per la conservazione del sito Natura 2000 potrebbero risultare, inoltre, il prospettato aumento dell'accessibilità rispetto al sistema insulare (Burano, Murano e laguna nord) e “eventuali futuri accordi che potrebbero definire elementi a servizio delle aree attualmente poco servite”.

Altre fonti potenziali di degrado potrebbero risultare dalle manifestazioni di richiamo sovralocale, in grado di gestire attività di interesse collettivo o pubblico.

Nessuna di queste potenziali fonti di degrado è analizzata dallo studio.

Allo stesso modo la presenza di un elevato traffico nautico nel canale del cantiere e nella Laguna superiore, non viene considerata come un fattore cumulativo di pressione sugli habitat, ma, anzi viene portata a giustificazione delle nuove opere.

Pare sorprendente, inoltre, che gli estensori dello studio ignorino l'esistenza nelle aree vicine di progetti di enorme impatto ambientale (nuovo collegamento Burano-Montiron, nuova pista aeroportuale di Tessera...), nonostante questi progetti siano stati ampiamente riportati e dibattuti sulla stampa locale. La non valutazione del loro possibile effetto cumulativo costituisce un'altra importante lacuna di questo studio.

Lungi dal legittimare l'esistenza del cantiere Beraldo, lo studio evidenzia non solo la criticità delle nuove strutture ma anche l'inconciliabilità del cantiere nautico stesso con gli obiettivi di conservazione del limitrofo sito natura 2000.

Il polo presenta notevoli dimensioni: può ospitare circa 500 natanti di dimensioni che arrivano ai 15 metri, genera un flusso veicolare che supera le 500 auto giornaliere e riesce ad attrarre, nei fine settimana, centinaia di visitatori e dispone di un sistema di illuminazione “a giorno” montato su pali e visibile di notte a rilevante distanza, anche in barena e laguna. Sono, quindi, possibili ricadute negative sugli habitat lagunari in termini di inquinamento (acustico, visivo...), disturbo alla fauna ed erosione delle sponde lagunari.

La possibilità che questo progetto possa avere incidenze significative sul sito

singolarmente o congiuntamente con altri piani o progetti deve, quindi, essere presa in considerazione.