

DICHIARAZIONE DI VOTO dell'ing. Antonio

Rusconi sul Progetto definitivo degli Interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di Colmata A, B, D-E, lato laguna viva. Giugno 2021 (Seduta del 23 novembre 2021)

Premessa

^ Il Progetto non sembra essere compatibile con i vigenti strumenti della pianificazione lagunare. In probabile contrasto con le vigenti norme, prevede di marginare definitivamente le casse di colmata (A, B e DE), impedendo la loro prevista progressiva rinaturalizzazione mediante l'espansione delle maree al loro interno e il loro conseguente rimodellamento spontaneo. Inoltre, contrariamente a quanto indicato dal vigente piano morfologico (1993) che prescrive di evitare di collocare il materiale di scavo, anche provvisoriamente, nelle casse di colmata, il Progetto in esame prevede di poter scaricare i fanghi di scavo dei canali al di sopra delle casse, trasformandole di fatto definitivamente in vere e proprie isole artificiali, ovvero in nuove discariche.

^ Nell'ambito di un Accordo di programma fra Magistrato alle Acque e Autorità Portuale, è stato redatto un precedente Progetto con interventi simili per quanto riguarda le casse di colmata. Il progetto è stato sottoposto a V.Inc.A. favorevole (DGR n. 30 del 07.11.2017). Con parere n. 171 del 15 febbraio 2021, la Sottocommissione VIA/VAS del Ministero ha verificato l'assoggettabilità alla VIA di quel progetto. L'Autorità Portuale ha ricorso contro questo parere, chiedendone l'annullamento. L'Avvocatura dello Stato, con nota del 11/06/2021, ha "consigliato" il Ministero a ritirare il parere.

Considerazioni

1 – Il Progetto definitivo viene inviato alla Commissione di Salvaguardia senza il parere di compatibilità ambientale (VIA).

L'art. 2 - c.2 del **D.L. 103/2021**, convertito nella legge 16 settembre 2021, n. 125, relativamente alla nomina del **Commissario straordinario**, indica che gli "**interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione**" siano progettati e affidati "**previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia, e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia, e successivi aggiornamenti**". La "vigente normativa in materia" si riferisce soprattutto all'Allegato II della parte II del D.lgs 152/06 che, al punto 11, prevede la VIA per i "... Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna ... ecc.).

2 – I principali strumenti di pianificazione le cui norme indicano che le casse di colmata devono essere lasciate alla rinaturalizzazione e alla libera espansione delle maree, favorendo il rimodellamento spontaneo dei fondali, e escludendo il deposito di materiale sono:

- **Indirizzi del Governo per il Piano Comprensoriale (1975)**. Prevedono l'apertura alla libera espansione delle maree le aree della 3^a zona industriale già imbonite (esclusa la cassa A), il ripristino dell'ambiente lagunare con l'esclusione di nuovi imbonimenti.

- **Piano morfologico vigente (1993)**. Il Magistrato alle Acque, con Decreti del Presidente del 24 febbraio 1993 e del 28 febbraio 1994, ha approvato il vigente Piano morfologico, redatto dal Consorzio Venezia Nuova nel 1992. Il Volume 7B, capitolo 2.5 *“Interventi per ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia”* non prevede alcun intervento a protezione delle casse di colmata (vedi tavole alle pagg. 72 e 73). Il Volume I (sintesi) ripete le figure delle casse senza alcuna protezione. Va precisato inoltre che il recente progetto di aggiornamento del Piano morfologico, che indica la necessità di un’opera di difesa in pietrame delle casse, oltre a strutture morfologiche lato laguna, a tutt’oggi non è stato ancora approvato, avendo subito numerose revisioni conseguenti alle importanti osservazioni da parte Commissione VIA del Ministero.

- **Protocollo fanghi (1993)**. Il Protocollo non fornisce indicazioni contro la dispersione naturale dei fanghi in laguna. Il documento è stato concordato il 7 aprile 1993. Contiene i criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia.... Non sembra quindi in contraddizione con il Piano morfologico approvato nelle stesse settimane.

- **Palav (1995)**. Le Norme di attuazione del Palav, all’art.11, trattano le Casse di colmata A, prevedono inequivocabili indicazioni per governare i processi di rinaturalizzazione (non la conservazione) delle casse, l’espansione delle maree nelle aree retrostanti e, con particolare riguardo alla cassa D-E, l’individuazione ad oasi naturale. Non prevedono inoltre l’uso di pietrame (oltre a tutto se di grande pezzatura, superiore a 1 tonnellata). Le figure riguardanti il pietrame di minore pezzatura riguardano in genere gli argini in terra esistenti in laguna (valli da pesca, ecc.).

- **Parere della Commissione di salvaguardia (2003)**. La Commissione di Salvaguardia, con parere del 18 dicembre 2003 relativo al canale dei Petroli, ne prescriveva la profondità massima di 12-13 mt. Le opere di consolidamento delle sponde, da realizzare sul lato acque libere, consistevano in sistema naturali di materassi, burghe e simili. Sul lato delle casse di colmata, raccomandava di studiare l’inserimento di una serie di “chiari interni”, collegati da ghebi, che dovranno costituire una sorta di piccole casse di espansione per l’onda prodotta dalle navi. *“... Il passaggio dell’acqua sui ghebi, e l’effetto di questa sui chiari, avrebbero innescato processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e quindi di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico”*. In particolare, il parere, sul lato delle casse di colmata del canale dei Petroli, raccomanda di studiare l’inserimento di una serie di “chiari interni”, collegati da ghebi, che dovranno costituire una sorta di piccole casse di espansione per l’onda prodotta dalle navi. *“... Il passaggio dell’acqua sui ghebi, e l’effetto di questa sui chiari, avrebbero innescato processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e quindi di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico”*.

- **Procedura di infrazione Pilot 9722 (2020)**. La Commissione Europea ha richiesto all’Italia particolari informazioni relative alle ipotetiche violazioni alla Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE in merito ai *“progetti del Porto di Venezia per rafforzare il principale canale di navigazione attraverso la laguna con barriere rigide che modificherebbero irrimediabilmente la morfologia della laguna”*. Al riguardo va evidenziato che il vigente Piano di Gestione delle Acque, per la parte relativa alla laguna di Venezia, non prevede alcuna misura riguardante il marginamento delle casse di colmata.

Tutto quanto sopra premesso e considerato, il sottoscritto ing. Antonio Rusconi, esprime **parere contrario** al Progetto in epigrafe.

Venezia, 23 novembre 2021

F.to Rusconi

COLMATA