

Al Presidente e ai membri della Commissione di Salvaguardia di Venezia

## LE STRUTTURE DELLO STATO RISPETTINO E ATTUINO LE NORME E LE PRESCRIZIONI

L'Autorità Portuale e il Provveditorato interregionale alle Opere Pubbliche, strutture del Ministero delle Infrastrutture, e ora persino L'Avvocatura dello Stato (con una recente lettera) vogliono ignorare o addirittura contestare le norme dello stato vigenti per consentire di costruire un sistema di barriere e scogliere di pietrame anche di grande pezzatura lungo gli 8 km del Canale dei petroli a ridosso delle casse di colmata e addirittura per poter scaricare i fanghi di scavo dei canali portuali sopra le casse di colmata trasformandole in una nuova discarica.

- 1) Gli Indirizzi del governo del 1975 per il Piano Comprensoriale (poi sostituito dal Piano Regionale PALAV) prescrivono in particolare “gli accorgimenti necessari per l'apertura all'espansione delle maree delle aree per la 3<sup>a</sup> zona industriale”, “la costituzione in laguna di un grande parco pubblico naturale che tenda alla conservazione e al **ripristino dell'ambiente naturale e florofaunistico** destinando alla libera espansione delle maree le aree già imbonite”(escludendo la cassa di colmata A).
- 2) Lo Stato Italiano (Magistrato alle Acque-Consorzio Venezia Nuova) per alcuni anni ha realizzato le prime grandi opere per l'avvio e l'innesco del processo di ripristino ambientale delle Casse di Colmata. Nel 1987-1989 con i primi ripristini dei canali lagunari naturali in cassa di colmata B (canale Fiumesino e canale Volpego). Nel 1988-1994 con i ripristini in cassa di colmata D-E : “ripristino del canale Taglio Vecchio, massimo rilievo agli aspetti naturalistici e ambientali, ripristino del Canale dei Mattoni, realizzazione di un'isola per la nidificazione, scavo di un secondo nuovo canale, ripristino di un'area umida per l'insediamento di flora e fauna, ricostituzione di ulteriori barene a ridosso del lato sud della colmata, Progetto di Ripristino Ambientale perché gli aspetti naturalistici acquistino maggior rilevanza facendo propria l'iniziativa del comune di Mira di destinare l'area a parco laboratorio, utilizzazione del materiale di scavo per la ricostruzione di barene **evitando di collocarlo, anche provvisoriamente, nelle casse di colmata**”.
- 3) Il “Progetto Generale per il Recupero Morfologico della laguna” vigente (Decreti M.A.V. del presidente Setaro 1993 e 1994) nel volume 7B denominato “Piano degli interventi per ridurre gli effetti della portualità sulla morfologia” prevede lungo il canale Litoraneo S.Leonardo-Fusina limiti di dimensione per le navi mai attuati (riduzioni e controlli di velocità approvati in seguito sono stati eliminati); non prevede invece alcun intervento a protezione delle casse di colmata B e D-E e neppure della cassa A, e progetta protezioni barenali solo per il lato opposto del canale antistante alla laguna centrale: si vedano le tavole a pg. 72 e 73.
- 4) Il P.A.L.A.V . piano regionale ambientale e paesaggistico vigente (elaborato dal 1985 e approvato all'unanimità nel 1995 e '99) prescrive per le Casse di Colmata A,B, D-E “misure per la riqualificazione e il restauro ambientale allo scopo di governare i processi di rinaturalizzazione, escavo dei canali per consentire l'espansione della maree nelle

aree retrostanti, interventi finalizzati alla rinaturalizzazione e, in particolare per la cassa D-E, compatibili con l'attuale individuazione ad oasi naturale" come nel Piano urbanistico di Mira.

5) La Commissione Nazionale di Salvaguardia, presieduta dalla Regione, nel parere vincolante sul progetto del Canale S.Leonardo-Marghera (18 .12.2003) ha prescritto all'unanimità "gli interventi in Cassa A e B vengono stralciati, sul lato delle casse di colmata si raccomanda di studiare l'inserimento di una serie di chiari interni collegati da ghebi che dovranno costituire piccole casse di espansione per l'onda prodotta dalla nave, innescare processi evolutivi di rimodellamento spontaneo e quindi di rinaturazione progressiva in equilibrio con un nuovo assetto morfologico ed energetico", "va favorito l'ingresso della marea in fase di flusso nella zona a ridosso della cassa di colmata A in maniera da vivificare questa zona a scarso ricambio idrico", "rimane convenuto di presentare quanto prima il progetto generale di riqualificazione del Canale dei petroli riducendone l'officiosità idraulica come indicato nel Piano del Magistrato alle Acque del 1993".

Dal 1994 più nulla è stato realizzato di quanto prescritto dalle norme vigenti citate e persino dagli impegni concordati nel 2003. E ora l'Autorità Portuale, Il Provveditorato Interregionale OO.PP. e persino l'Avvocatura di Stato cercano anche di evitare la Valutazione di Impatto Ambientale sul Canale dei petroli (mai fatta) che finalmente la commissione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente e la recente legge sulla laguna impongono, inventandosi ora la scusa di una pretesa emergenza per avviare i lavori subito, prima della dovuta V.I.A. , emergenza in realtà inesistente e che comunque la normativa sulla V.I.A. non riconosce come motivo per non rispettare gli obblighi nazionali e comunitari.

Chi ha responsabilità di governo e la Commissione di Salvaguardia si facciano carico di questa situazione.

Prof. Stefano Boato  
docente di Pianificazione territoriale e ambientale I.U.A.V.  
Rappresentante del Ministero dell'Ambiente in Comm. Salvaguardia dal 1998 al 2018.

Venezia 20.11.2021