

ITALIA NOSTRA - SEZIONE DI VENEZIA
ECOISTITUTO DEL VENETO
ASSOCIAZIONE VENEZIA CAMBIA
COMITATO AMBIENTALISTA ALTRO LIDO
LIPU - VENEZIA
WWF - VENEZIA

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Crescita Sostenibile e Qualità Sviluppo
CRESS-UDG@mite.gov.it
CRESS@pec.minambiente.it

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Struttura di missione Segreteria Tecnica del PNRR
segreteriatecnicaPNRR@PEC.governo.it

Procura Regionale della Corte dei Conti del Veneto
veneto.procura@corteconticert.it

Nucleo Operativo Ecologico di Venezia
novecdo@carabinieri.it

Oggetto: Laguna di Venezia, progetto di marginamento del Canale Malamocco-Marghera, segnalazione di danno ambientale, distrazione di fondi PNRR e danno all'erario.

Si fa seguito alla nota in data 23 gennaio c.a., unita alla presente [file: ALLEGATO 1 - segnalazione associazioni 23.01.2023] con la quale le scriventi associazioni hanno formulato al Ministero dell'Ambiente una richiesta di controlli ed eventuali sanzioni di cui all'art. 29 del D.Lgs 152/2006 per quanto in oggetto e segnatamente relativamente al progetto *Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del Canale di Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo - Interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di Colmata A, B D-E, lato laguna viva (Venezia)* dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (CUP F72E18000190005).

Confidando nei riscontri del caso, si ritiene opportuno svolgere nel frattempo alcuni approfondimenti che distintamente riguardano i seguenti aspetti: il danno ambientale potenzialmente derivante dall'esecuzione di un progetto non sottoposto alla prescritta valutazione di impatto ambientale; il finanziamento di detta opera indebitamente a carico del PNRR-Fondo complementare; il potenziale danno all'erario derivante dall'esecuzione dell'opera contrariamente alle prescrizioni pertinenti l'area interessata ed ai conseguenti necessari ripristini.

Si rappresentano dunque qui di seguito alcune considerazioni che sono offerte in spirito di civica collaborazione.

danno ambientale derivante da omesse autorizzazioni ambientali

Nel 2020 il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. del Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia aveva chiesto la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale per il progetto *Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera. Opere di protezione delle Casse di Colmata*. In merito era intervenuto il parere n. 171 del 15.2.2021 del Ministero dell'Ambiente - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e Vas - Sottocommissione VIA (registro ufficiale n. 808 19.02.2021) il quale accertato «che il progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi» disponeva che esso «deve essere sottoposto al procedimento di VIA» secondo le pertinenti disposizioni del Testo Unico Ambiente, come poi ratificato espressamente con decreto del direttore della Direzione Generale per la Crescita Sostenibile del Ministero della Transizione Ecologica (n. 68 del 5.3.2021). Di poi, tale procedura di VIA non fu attuata ed anzi è pendente al riguardo un ricorso al TAR promosso dalla stessa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Questa poi - in forza dell'intervenuto accordo procedimentale n. 33020 del 10.11.2021 con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale *Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del Canale di Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina* - ebbe a presentare un nuovo progetto denominato *Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conserva-*

zione nelle aree di bordo del Canale di Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo - Interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di Colmata A, B D-E, lato laguna viva (Venezia). Tale progetto corrisponde sostanzialmente, quanto ad area di intervento e scelte progettuali, al precedente progetto per il quale era stata prescritta la procedura di VIA. Tuttavia per tale ultimo progetto non fu svolta detta procedura ed esso fu approvato dalla Commissione per la Salvaguardia di Venezia in data 23.11.2021, malgrado le criticità emerse in quella sede e già esposte nella nostra nota succitata del 23.01.2023. Da ultimo, con decretazione n. 2022.0000661 del 12.12.2022 del responsabile unico del procedimento, l'Autorità di Sistema Portuale ha approvato la spesa e dunque l'esecuzione dell'opera [file: ALLEGATO 2 - decretazione 661 RUP ADSPMAS del 12.12.2022].

L'omissione della procedura di VIA espone le opere in via di realizzazione ad essere nel concreto produttrici di significativo danno ambientale in quanto comporterebbero l'introduzione in Laguna di ben 7.270 metri lineari di inusitata scogliera realizzata con massi di grandi dimensione (kg 1000-2000) da importare dall'Estria, in contrasto con quanto prescritto dal vigente *Piano Morfologico della Laguna* e dal recentemente aggiornato *Piano di Gestione delle Acque*.

Inoltre, a retro della scogliera verrebbe previsto il refluitamento dei sedimenti asportati dal fondale del canale navigabile andando a seppellire la piana al margine delle Casse di colmata, analoga alle velme naturali che il progetto intende eliminare ritenendola una condizione di degrado, ma essa rappresenta in realtà l'evoluzione pluridecennale, indotta dai processi di resilienza, con cui la Laguna sta ripristinando un equilibrio a fronte dei disturbi dovuti all'innaturalità del canale e alle energie scaricate dal transito delle navi. Ciò era stato evidenziato già nel 2003 nello studio *Analisi e classificazione funzionale delle barene e delle tipologie di intervento sulle barene* recentemente citato quale adeguato indirizzo tecnico nel decreto del Ministro dell'Ambiente n. 101 del 21.3.2018 recante obbligo di revisione complessiva dell'aggiornamento del *Piano Morfologico della Laguna* secondo il parere della CTVIA n. 2489 del 2.8.2017 (punto 34). Anche la Commissione per la Salvaguardia di Venezia, in data 18 dicembre 2003, aveva prescritto interventi di questo tipo, molto meno onerosi, di sicura sostenibilità ambientale, in grado di assorbire le energie innaturali e di convertirne l'impatto in vivificazione delle superfici acquee e intertidali (velme e barene), con deposizioni spontanee dei sedimenti in strutture stabilizzate capaci di autoconservazione [file: ALLEGATO 3 - parere Commissione Salvaguardia 18.12.2003]. Inoltre il già citato decreto ministeriale 101/2018 era pure intervenuto con prescrizioni riguardo alle «strutture morfologiche artificiali per limitare il trasporto di sedimenti verso in canali principali» (al punto 11). Giova anche rammentare che criteri di «apertura all'espansione alle maree delle aree per la terza zona industriale» sono stati stabiliti da tempo (deliberazione del Consiglio dei Ministri del 27 marzo 1975).

L'omissione della procedura di valutazione ambientale comporta inoltre che non si siano doverosamente studiate le possibili alternative, davvero ambientalmente sostenibili, alla nota criticità rappresentata per il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera dal deposito sul fondo di materiali erosi dai lati a causa della propagazione di onde dovute al transito di grandi navi.

L'osservazione di una sezione tipo, riferita al fronte Cassa di Colmata B, compresa negli elaborati progettuali, induce a pensare che la progressiva erosione del bordo artificiale del canale navigabile non possa che giungere ad una sostanziale situazione di equilibrio, anche in ragione della natura della stratigrafia reale lungo i diversi transetti del canale (analisi invece del tutto trascurata dal progetto!). Il raggiungimento di una naturale situazione di equilibrio potrebbe anche essere coadiuvato da modesti interventi di sicura sostenibilità ambientale in grado di assorbire la propagazione delle onde e di tradurre il loro impatto in movimenti di vivificazione delle aree interne di velme e barene: passando in sostanza da una soluzione di mera *resistenza* (la scogliera) ad una di *resilienza* (assorbimento e sfruttamento positivo dei movimenti d'acqua).

È inoltre del tutto evidente che il progetto è carente di analisi e soluzioni per la completa sezione del canale e che si può certamente supporre che un analogo - e *scoglioso* - destino verrebbe successivamente proposto anche per il lato ad est.

indebito finanziamento a valere sul PNRR-Fondo complementare

Il rilevante impegno economico per la realizzazione dell'opera - 23,5 milioni di euro - risulta a carico del *Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR* (missione 3 *Infrastrutture per la mobilità sostenibile*, Componente 2 *Distretti intelligenti e logistica integrata intermodale*, investimento n. 17 *Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza nelle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici*) come risulta dalla già citata decretazione del Rup. Invero, appare difficile individuare una logica in tutto ciò! È ben vero che il Provveditorato alle OO.PP aveva conferito un incarico di redazione di un progetto definitivo *Interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di Colmata A, B, D-E, lato laguna viva*, ma in realtà non è in essere alcuna erosione marina, bensì erosione provocata dal moto ondoso generato dalla navigazione e inoltre, come già si è detto le casse di colmata destinate all'allargamento dell'area industriale - programmazione ormai del tutto archiviata - non vanno protette in quanto tali ma piuttosto ri-naturalizzate.

Tutto ciò, sommato all'omissione della VIA, comporta il venir meno per l'opera alla condizione fondamentale di accesso alle risorse del PNRR: del rispetto della regola del *do not significant harm*, di cui alla *Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente* (cd. DNSH) approvata con circolare del Ragioniere Generale dello Stato n. 32 del 30.12.2021 ...tanto più che a livello legislativo è sancito per il porto di Venezia l'obiettivo strategico di individuare uno sviluppo fuori delle acque della Laguna: l'art. 3 del DL 45 del 1° aprile 2021, convertito in legge 75/2021, ha infatti previsto a tal scopo un concorso di idee (al momento bloccato dall'Autorità di Sistema Portuale che ha preferito resistere all'annullamento deciso dal TAR del bando da essa emanato).

danno all'erario per realizzazione di opera in contrasto con sovraordinate disposizioni

Come è noto, la completa attuazione del *Piano Morfologico della Laguna* approvato nel 1993 avrebbe dovuto comportare la ricalibratura dei canali lagunari, l'impiego dei sedimenti per la ricostruzione di velme e barene, la protezione delle barene in erosione, la rinaturalizzazione di aree lagunari bonificate come le casse di colmata, il sovrizzo dei fondali per ridurre il moto ondoso e il loro consolidamento attraverso il trapianto di fanerogame. Ma in direzione esattamente contraria va l'intervento in questione il quale anziché badare alla ricalibratura della profondità del Canale dei Petroli coerentemente con i limiti materiali determinatisi con le opere del MoSE (esistono zone con profondità assai eccedenti quella delle barriere alle bocche di porto), anziché badare alla protezione delle barene in erosione (lato ad est del Canale Malamocco-Marghera), anziché badare alla rinaturalizzazione delle casse di colmata ... si preoccupa, esattamente all'incontrario, di proteggere una situazione artificiosa come quella delle casse di colmata introducendo in Laguna una tipologia di opere del tutto estranee all'ambiente e al paesaggio lagunare. ... con una soluzione tecnica pesante e costosa scaturita solo per aver artatamente evitato la procedura di valutazione di impatto ambientale che correttamente avrebbe individuato soluzioni alternative ed ambientalmente sostenibili per le problematiche della portualità ... problematiche del resto solo contingenti, nel breve-medio periodo, posto che sul piano strategico le prospettive portuali per Venezia, anche tenendo conto dei cambiamenti climatici in atto e delle previsioni di conseguente frequenza di chiusura delle barriere del MoSE) sono individuabili solo in avamposti in mare, come del resto già ha preso atto il Parlamento con la conversione in legge del citato DL 45/2021, art. 3. Il danno all'erario si prospetta dunque sia per i costi di realizzazione dell'opera, sia per quelli che si richiederebbero per il debito ripristino ambientale, sia per la concreta possibilità di correlata perdita degli strumenti finanziari del PNRR come espresso al paragrafo precedente.

Si confida nell'attenzione e si porgono distinti saluti
Venezia, 14 aprile 2023

Emanuela Vassallo (Italia Nostra Sez. di Venezia)
emanuelavassallo14@gmail.com
e.vassallo72@pec.it



Michele Boato (Ecoistituto del Veneto)
micheleboato14@gmail.com



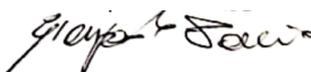
Marco Zanetti (associazione Venezia Cambia)
zanettimarco49@gmail.com



Salvatore Lihard (ass. Comitato Ambientalista Altro Lido)
salvatore.lihard@gmail.com



Gianpaolo Pamio (LIPU - Venezia)
gpamio@libero.it



Roberto Sinibaldi (WWF - Venezia)
sinibal55@gmail.com

