

ITALIA NOSTRA - Sezione di VENEZIA
VENEZIACAMBIA - associazione di cultura politica
associazione CAAL - Comitato Ambientalista Altro Lido

Spett.le Ministero dell'Ambiente
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
va@pec.mase.gov.it

*oggetto: osservazioni a VIA progetto "Dragaggio canale di accesso alla Stazione marittima di Venezia"
(cod. procedura 13664)*

In via preliminare, con riferimento alla procedura di valutazione di cui all'oggetto, le scriventi associazioni osservano quanto segue:

1. - Il "canale di accesso alla Stazione marittima di Venezia" così menzionato nella titolazione del progetto è in realtà il "Canale Vittorio Emanuele", scavato all'inizio del '900 nei bassi fondali lagunari per consentire l'accesso alla nuova area industriale e portuale di Marghera per le navi commerciali allora provenienti dalla Bocca di porto di Lido e dal Bacino di San Marco. Mezzo secolo dopo, per motivi di tutela della città questo canale portuale fu sostanzialmente abbandonato a favore del nuovo "Canale dei Petroli" realizzato appositamente per tutela della città storica dirottando le grandi navi commerciali da Venezia e limitando ad esse l'ingresso in Laguna ed al porto industriale di Marghera dalla Bocca di porto di Malamocco. È dunque evidente che già la denominazione del progetto contiene una distorsione della realtà storica con la quale si vorrebbe avvalorare la legittimità dell'intervento: il Canale Vittorio Emanuele non è mai stato utilizzato come accesso alla Stazione Marittima e non si tratta ora di un intervento di dragaggio secondo gli obiettivi ed i limiti dimensionali dell'originaria pianificazione portuale! L'obiettivo enunciato di consentire l'accesso alla Stazione Marittima di Venezia di navi da crociera da 60.000 tonnellate è anzi in palese **contrasto sostanziale con le superiori disposizioni di legge**. Il Parlamento ha in effetti surrogato l'inazione pianificatoria e programmatica dell'Autorità Portuale convertendo in legge il decreto-legge 45/2021 con il quale è stato disposto che fosse bandito un concorso di idee per la realizzazione di attracchi per navi da crociera sopra le 40.000 tonnellate e per navi portacontainer fuori delle acque protette della Laguna. Inoltre la conversione in legge del decreto-legge 103/2021 ha precluso il passaggio in Bacino di San Marco e Canale della Giudecca per raggiungere la Stazione Marittima di Venezia alle navi da crociera sopra le 25.000 tonnellate. Da queste due norme discende che in prospettiva strategica, cioè oltre la fase contingente degli approdi crocieristici temporanei allestiti o allestibili a Porto Marghera gli ormeggi per la crocieristica veneziana saranno distinti in due segmenti: quello delle navi sino a 25.000 tonnellate a Venezia e quello sopra le 40.000 tonnellate fuori dalla Laguna. Dallo studio *Analisi del traffico navale* (p. 20 e tabella 3-5) si evince invece che le navi che potranno - con la realizzazione del progetto di che trattasi - raggiungere la Stazione Marittima di Venezia attraverso il Canale Vittorio Emanuele saranno nel primo stralcio del tipo "Viking Star Class + Evo" da 47.000 t e

del tipo "MSC Esplora III Class" da 63.000 t nel secondo stralcio. Il Commissario per le Crociere si propone dunque di riportare in Stazione Marittima di Venezia le navi da crociera tra le 25.000 e le 63.000 tonnellate ... irridendo con ciò alle scelte concrete fatte dal Parlamento per un porto fuori Laguna per le navi sopra le 40.000 tonnellate! E neppure dimostra che navi di tale stazza esistano davvero nel mercato crocieristico in misura tale da giustificare l'intervento di dragaggio anche sotto il profilo economico.

2. - Quandanche non fosse ritenuto bastevole quanto sopra espresso per ritenere di per sé insostenibile l'intervento progettato, resterebbe da verificare se le manovre di ingresso e uscita delle navi di tali dimensioni dalla Stazione Marittima farebbero salvo il **Canale della Giudecca** tutelato dal ricordato decreto-legge 45/2021 ovvero ne lambissero significativamente l'estensione.

Inoltre, per quanto riguarda beni culturali e paesaggistici, ambiente idrico, procedure di valutazione ambientale e di legge, si presentano le seguenti osservazioni:

3. - Per quanto riguarda la presenza di **manufatti archeologici**, nella *Relazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico* si legge: «L'area della piana alluvionale che viene allagata dall'ingressione marina dopo il XVI secolo era sede di aree insediative, di cui sono emerse tracce [...] nell'area di Marghera [...]. A sud di questa zona si trova l'area di Fusina, che dal punto di vista geomorfologico ha un elemento di grande importanza per la formazione dell'area lagunare: il F. Brenta». È tuttavia da precisare che storicamente in Laguna non esiste un fiume Brenta ma esistono piuttosto tante foci e tanti 'Brenta'. Il fiume, riportato a sfociare dentro la Laguna nel 1142 da una deviazione compiuta dai padovani, aveva cambiato foce più volte: dopo il 1142 presso l'attuale Naviglio Brenta, indi più a nord con la Brenta di Oriago (che generò Punta Lovi), poi più a sud, con gli interventi di deviazione operati nel XIV secolo. Inoltre va sottolineato che non vi fu nessuna ingressione marina dopo il XVI secolo come i dati elaborati recentemente dall'IPCC hanno evidenziato: le variazioni eustatiche intervenute negli ultimi 2000 anni sono di gran lunga inferiori a quelle occorse nell'ultimo secolo, come ben noto sin dagli studi degli anni '90 di M. Mann e ora da quelli raccolti ed esaminati dall'IPCC. Le variazioni nella linea di costa di cui si parla nella relazione sono invece imputabili a interventi antropici, compiuti con le due prime opere di deviazione fluviale, l'"Argine Vecchio" e l'"Argine Nuovo". Tali manufatti, ben segnati in cartografia storica, rappresentano i primi esempi di interventi atti a separare le acque dolci dalle salse e contenere le torbide dei fiumi Brenta e Bottenigo. Appare in effetti trascurata la ricostruzione del territorio di gronda di cui qui si discute che risulta disponibile in: L. FERSUOCH, Codex Publicorum. *Atlante. Da San Martino in Strada a S. Leonardo in Fossa Mala*, Venezia, IVSLA, 2016. Come risulta dalla cartografia e dai documenti ivi esaminati, l'Argine Vecchio doveva essere una opera di grande respiro volta a contenere le deposizioni del fiume di Oriago (cercando di impedire l'accrescimento di Punta Lovi) e anche del fiume Bottenigo. Nel 1973 Ernesto Canal rinvenne a 800 m a nord di Fusina una complessa opera lignea, formata da tre allineamenti di tavole e pali, paralleli fra loro; un terzo allineamento si rese visibile solo nel 1985, mano a mano che progrediva l'erosione dei bassifondi, provocata dal traffico navale nel Canale dei Petroli. Il tracciato del manufatto risultava perfettamente sovrapponibile a quello dell'Argine Vecchio qual è raffigurato in cartografia storica e la struttura risultava facilmente visibile in condizioni di particolare bassa marea per una lunghezza di 100 m circa. Di essa, Canal contò 606 tavole (cm 20/35x8) e 224 pali (diametro cm 30). Alla fine degli anni '80 lo stesso Canal riconobbe il terzo allineamento, fin allora celato dal fondo lagunare... a ulteriore conferma del fenomeno erosivo provocato dal Canale Malamocco-Marghera. Un altro segmento dell'opera lignea in prosecuzione del tratto individuato nel 1973, sepolto dai limi lagunari, fu rilevato e descritto nel 1994, nell'ambito di una valutazione del rischio archeologico. All'epoca, i tecnici subacquei incaricati dichiararono che il tratto rilevato da Ernesto Canal non era più in esistenza, eroso dalla violenza del moto ondoso provocato dal traffico navale. L'Argine Vecchio dopo pochi anni dal suo completamento si rivelò inadeguato a contenere le torbide del Brenta. Pertanto la magistratura veneziana nel 1324 decise la sua rettifica con una nuova arginatura, rettilinea, che ora per semplicità chiamiamo Argine Nuovo e che rimase attivo fino alle deviazioni superiori del Brenta. Nella *Relazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico*, sito 23727, sono segnalati i resti dell'Argine Nuovo; ma l'area è anche pertinente all'Argine Vecchio. Con quanto qui sommariamente accennato si intende evidenziare l'importanza dei due argini nella storia idraulica della Laguna di Venezia e la necessità di non comprometterne i lacerti ancora esistenti e di approfondire la conoscenza delle antiche palificazioni (anche con datazione al C14).

4. - Quanto alle **erosioni indotte** dal traffico lagunare negli adiacenti fondali lagunari, la storia suaccennata del recente rinvenimento delle due antiche arginature evidenzia anche la forza distruttiva del Canale dei Petroli:

l'Argine Vecchio, preservatosi per oltre sette secoli, a seguito dell'escavo del canale è andato quasi interamente distrutto in pochi decenni! Analoga sorte hanno pure subito i resti del monastero medievale di San Leonardo in Fossa Mala, situato poca a nord dell'attuale omonimo porto petrolifero, sul margine di terraferma. Il suo rinvenimento risale al 1966: durante i lavori per procurare il materiale per realizzare la Cassa di Colmata D, si rinvennero ossa umane assai antiche (L. Cisotto, *Ritrovamenti di antiche ossa umane in laguna*, in «Quaderno di studi e notizie. Centro di studi storici Mestre», 10-11, 1966-1968), presto messe in relazione con l'insediamento di San Leonardo. Ernesto Canal ebbe la pazienza di attendere che le onde provocate dal passaggio di grandi navi per il Canale Malamocco-Marghera erodessero l'argine della Cassa di Colmata mettendo in luce i resti del complesso monasteriale, e della piccola chiesa, a tre absidiole circolari intercluse nel muro di fondo rettilineo, ma i rilievi e le fotografie fatte da Canal sono tutto quel che resta di San Leonardo: la forte erosione che mise in luce il monastero ne provocò pure il dissolvimento. In letteratura scientifica sono inoltre ben noti gli effetti erosivi del Canale dei Petroli e del traffico navale che vi si svolge¹. Per il tratto rettilineo del Canale tra San Leonardo e Marghera non sono nemmeno mancati studi di riequilibrio (L. Bonometto ed altri). Tuttavia, malgrado tali evidenze, il progetto ora in esame trascura di considerare adeguatamente come analoghi effetti erosivi e demolitivi si riproporrebbero anche per il Canale Vittorio Emanuele. Si renderebbe probabilmente necessario confinare il canale navigabile per limitare i dissesti laterali causati dai transiti delle navi ed evitare la continua manutenzione del canale (con altri dragaggi e nuove scariche...). Mentre a p. 28 dello *Studio di impatto ambientale - sintesi non tecnica* l'«Aumento del traffico lungo il canale» viene liquidato semplicemente come «trascurabile»!

5. - A p. 116 dello *Studio per la valutazione di incidenza ambientale* si accenna solamente a «ulteriori accorgimenti e lavorazioni complementari, quali sistemazioni spondali e segnaletica» senza tuttavia specificare di quali sistemazioni spondali si tratti. Forse per evitare problematiche oggi si ritiene di pensarci un domani a cose ormai fatte, cioè a Canale Vittorio Emanuele approfondito ed allargato ed erosioni laterali già avvenute. Ma è evidente che manca una valutazione complessiva degli impatti, spezzettata invece in vari progetti realizzati in tempi successivi tanto più che una parte sostanziale degli interventi necessari per il dragaggio del canale è stata attribuita ad altro e separato progetto quale quello per la creazione addirittura di una nuova isola artificiale per conferirvi i materiali risultanti dai dragaggi: un vero caso di *salami slicing*! ...

6. - Esistono pure evidenti **problematiche di carattere ecosistemico causa ridotto idrodinamismo**. Rispetto al Canale dei Petroli o all'areale del canale Contorta, la zona del Canale Vittorio Emanuele presenta ulteriori criticità essendo a lento ricambio e soggetta a crisi di anossia. La zona ai due lati del Ponte della Libertà, rispetto al resto della Laguna, è caratterizzata dal lento ricambio. Il Ponte della Libertà interrompe il fetch e genera a sud una calma d'acqua: 12/18 giorni i tempi di residenza dell'acqua (dati del Consorzio Venezia Nuova), contro i pochi giorni dei settori della Laguna raggiunti dai canali mareali. Questa condizione di ricambio lento è all'origine di distrofie frequenti nell'area lagunare tra Venezia e Marghera: ricordiamo le invasioni di chironomidi e gli accumuli di alghe

¹ J. RAPAGLIA ET AL., *Shipping-induced sediment resuspension in the Venice Lagoon, Italy*, «Rapp. Comm. int. Mer Médit.», 39 (2010), p. 790; J. RAPAGLIA ET AL., *Characteristics of ships' depression waves and associated sediment resuspension in Venice Lagoon, Italy*, «Journal of Marine Systems», 85, 1-2 (2011), pp. 45-56; M. GELINAS, *Industrial ships' wake propagation and associated sediment resuspension in the Venice Lagoon*, tesi di laurea discussa presso la Stony Brook University, 2011; M. GELINAS ET AL., *Sediment Resuspension by Ship Wakes in the Venice Lagoon*, «Journal of Coastal Research», 29-1 (2013), pp. 8-17; G.M. SCARPA, *Caratteristiche dell'onda di depressione generate dal traffico navale e risospensione dei sedimenti in un canale navigabile confinato. Il caso del canale Malamocco-Marghera*, tesi di laurea discussa presso l'Università degli studi di Ca' Foscari, a.a. 2013-14; M. GIONTA, *Effetti morfologici del traffico navale nelle aree lagunari prossime al canale Malamocco-Marghera*, tesi laurea Università degli Studi di Venezia, Ca' Foscari, a.a. 2013-14; K.E. PARNELL et al., *Ship-induced solitary Riemann waves of depression in Venice Lagoon*, «Physics Letters A», 379/6, (2015), pp. 555-559; J. RAPAGLIA et al., *Ship-wake induced sediment remobilization: Effects and proposed management strategies for the Venice Lagoon*, «Ocean & Coastal Management», 110 (2015), pp. 1-11; Attività 3 e 4 - *Valutazione degli effetti del moto ondoso da natanti e analisi idro-ecologica. Relazione finale, Giugno 2016*, in *Stato ambientale della Laguna di Venezia ed elementi per la pianificazione sostenibile delle attività portuali* (ISMAR-CNR, INSEAN-CNR); L. ZAGGIA et al., *Fast shoreline erosion induced by ship wakes in a coastal lagoon: Field evidence and remote sensing analysis*, «Plos One», 12/10, 2017; P. TEATINI et al., *Digging navigable waterways through lagoon tidal flats: which short and long-term impacts on groundwater dynamics and quality?*, «Geophysical Research », 19 (2017); P. TEATINI et al., *Hydrogeological effects of dredging navigable canals through lagoon shallows. A case study in Venice*, «Hydrology Earth System Science. Discussions», 2017. In general: M. LARSON, *Sediment movement induced by ship-generated waves in restricted waterways*, «Coastal Dynamics», 2017, pp. 300-311; G.M. SCARPA, L. ZAGGIA, G. MANFÈ et al. *The effects of ship wakes in the Venice Lagoon and implications for the sustainability of shipping in coastal waters*, «Scientific Reports», 9 (2019), pp. 1-14.

degli anni Ottanta. D'estate, durante il periodo di "quadratura" (in cui la marea è minima) e soprattutto di notte (quando manca la fotosintesi assicurata dal fitoplancton che produce ossigeno), nelle aree a minor ricambio l'acqua ristagna favorendo crisi da eutrofizzazione e conseguenti anossie e morie. Le anossie e morie a loro volta accentuano le decomposizioni, che portano a ulteriore sottrazione di ossigeno e liberazione di idrogeno solforato. Un circolo vizioso interrotto solo dal ritorno alla marea normale o da fenomeni temporaleschi. Con il cambiamento climatico e il riscaldamento del mare queste crisi saranno sempre più frequenti. Anche liberando completamente le arcate del Ponte della Libertà dalle incrostazioni ancora presenti non si vivificherà in modo soddisfacente l'area a sud di esso, al massimo una fascia immediatamente contermina, ma l'area resterà a ricambio minimo (le arcate disoccluse saranno interessate soprattutto dall'azione della bora, essenzialmente invernale, quando il problema delle distrofie non si pone, risultando irrilevanti nel contrasto dei fenomeni degenerativi sopra evidenziati). E dunque quando si dovrà provvedere al confinamento del canale (per limitare i dissesti laterali causati dai transiti delle navi, che rimetterebbero in sospensione e libererebbero nell'acqua i carichi inquinanti oggi immobilizzati) si riproporrebbe la situazione di criticità già denunciata per le strutture progettate per il Contorta. Nell'ipotesi ormai tramontata di rendere portuale il Canale Contorta i due allineamenti di dossi a lato del canale con il tirante d'acqua incluso avrebbero tagliato l'area lagunare, separando i corpi acquei a nord e a sud del canale stesso. Per il Canale Vittorio Emanuele si riproporrebbe la stessa situazione, ma con aggravanti: l'elevata ecotossicità dei fondali attraversati imporrebbe delle barriere di contenimento ancora più chiuse di quelle previste per il Contorta, con argini a quote superiori rispetto alle velme (quindi regolarmente emersi) e senza le previste piccole canalizzazioni laterali. La segregazione della superficie acquea risulterebbe ancora più accentuata, visto che il bacino rimarrebbe connesso con le acque libere lagunari solo attraverso il Canal Grande e le arcate sotto il Ponte della Libertà. Anche gli effetti del vento di scirocco, che in più casi evita o risolve le crisi da eutrofizzazione, verrebbero fermati nella funzione vivificante dalle arginature del canale. Rispetto al progetto Contorta la superficie in degenerazione sarebbe in effetti più limitata (500 ettari invece di 1500), ma il collasso ecosistemico sarebbe molto più grave e persistente. Le crisi estive temporanee di anossia morie e puzze aumenterebbero, diventando una costante nei mesi caldi, andando a incidere, oltre che sull'habitat, anche sulla vita quotidiana di veneziani e turisti.

7. - L'inquinamento elevatissimo dei sedimenti superficiali e delle acque nella zona del Canale Vittorio Emanuele comporta ulteriori problematicità. La calma d'acqua che il ponte lagunare ha prodotto nella zona a sud, interrompendo il fetch, ha portato a una sedimentazione e accumulo indisturbato di sedimenti limo-argillosi contenenti sostanze inquinanti di prevalente origine industriale, ora stabilizzate sul fondale. L'area del canale Vittorio Emanuele è tra le più inquinate in Laguna e si trova pericolosamente a ridosso della città, anzi entra in città ed è stata studiata dal Dipartimento di Biomedicina comparata e alimentazione dell'Università di Padova²: Ovviamente movimentare fanghi inquinati in una situazione del genere rappresenta costi per la salute di flora e fauna e anche dell'uomo; la relazione di progetto prevede (p. 246) l'utilizzo di una «benna bivalva ecologica ad alta paratia» senza chiarire l'utilizzo in fase di cantiere e il suo eventualmente in fase di esercizio del canale e del resto, per ammissione della stessa relazione, ci saranno comunque spandimenti di inquinanti: la benna può «minimizzare» la «risospensione di torbidità» e «il rischio di spandimenti» (*Studio di impatto ambientale-Sintesi non tecnica*, p. 18) ma non può annullarli. Anche lo *Studio per la valutazione di incidenza ambientale* specifica (p. 22) che la benna ambientale è «in grado di limitare i fenomeni di perdita di sedimento con il liquame spanto durante il movimento ed il salpamento della benna ("spilling")». Si tratta di perdite inevitabili con le procedure standard, ma che possono essere controllate e minimizzate grazie a tale misura di mitigazione». Nello studio, la fase di scavo è progettata per una durata complessiva di 280 giorni e il volume mobilizzato consta di «oltre 1.153.794 m³ di sedimenti» (ma a p. 46 si dice «Lo scavo prevede di movimentare 1.246.355 m³ di sedimento») e si rimane perplessi dinanzi a tale incongruenza di dati). Con l'utilizzo di questo tipo di benna la relazione quantifica un «valore medio di perdita pari al 3% dell'intero volume mobilizzato» (p. 50). Ammettendo l'escavo di 1.153.794 mc di sedimenti, «il materiale complessivamente disperso in laguna è stimato in circa 31.152 tonnellate», cioè 34.614 mc. Un danno ecologico relevantissimo per un'area già in grave sofferenza: l'inquinamento superficiale dei sedimenti aveva portato alla sua classificazione di tutta l'area come Sito di Interesse Nazionale (Sin). Si prevede di far transitare navi di stazza superiore a quella per cui era stato realizzato, senza alcuna soluzione di contenimento dell'erosione laterale dovuta alle onde prodotte, dirette e indirette, ma solo limitandone la velocità. È evidente che il sollevamento, la risospensione e dispersione dei sedimenti inquinati si genererebbe a ogni passaggio di nave,

² I. BERNARDINI, A. QUAGLIARIELLO, L. PERUZZA, ET AL., *Contaminants from dredged sediments alter the transcriptome of Manila clam and induce shifts in microbiota composition*, «BMC Biology», 21 (2023), p. 1 e 3.

con grave danno ecologico, e in spregio alla *Direttiva acque*. Basta vedere delle fotografie di navi commerciali in movimento nei canali industriali: navi riprese non certo in piena velocità e che comunque sollevano sedimenti.



Lo *Studio volto alla valutazione di incidenza ambientale* ha analizzato i sedimenti che dovranno essere escavati nell'area del canale, ma non ha minimamente considerato i sedimenti dei bassifondi, inquinatissimi, che saranno mobilitati dalle erosioni causate dai transiti delle navi, a meno di arginature non tuttavia previste in progetto. Pensiamo al danno alla salute di (ignari) consumatori di vongole filippine pescate come è noto in modo illegale. Anche progettando delle strutture a contenimento dell'erosione, nel caso si volesse arginare il canale in un secondo momento, i sedimenti superficiali inquinatissimi non si disperderebbero nei bassifondali ai lati del canale ma probabilmente giungerebbero a Venezia o nel Canale dei Petroli per poi disperdersi nella Laguna Centrale. Un'altra spia della probabile dispersione di sedimenti inquinanti è anche l'assenza nell'area di fanerogame marine, come pure accertata negli studi prodotti («i fondali ad est e ad ovest del Canale Vittorio Emanuele si contraddistinguono da un lato, per la completa assenza di fanerogame marine ... e, dall'altro, per la presenza di macroalghe eutrofiche»; «nonostante negli ultimi 10-20 anni sia stata segnalata una fase di espansione delle fanerogame marine in gran parte della laguna, sia la documentazione di riferimento relativa al rilievo dell'estate del 2017 (Prov. OO.PP-Kostruttiva-SELC, 2018), sia indagini più recenti del 2023-2024 evidenziano l'assenza di queste ultime nell'area di interesse, con le più vicine segnalazioni stimabili ad una distanza di circa 3 km dall'area di progetto» (p. 130). Tale assenza viene ritenuta non condizionante il progetto ma è invece indice della instabilità dei fondali, e della vulnerabilità degli strati superficiali, instabili e facilmente oggetto di mobilitazione, grazie alle erosioni laterali dovute al moto ondoso provocato dalle navi. Il ridotto idrodinamismo della zona sarebbe amplificato drammaticamente con la realizzazione di inevitabili strutture di confinamento, necessarie per tutelare la salute umana, animale e vegetale, ma di impossibile realizzazione idraulica.

8. - Quanto all'inquinamento dell'aria, la riattivazione del Canale Vittorio Emanuele comporta a causa delle le navi che accederanno attraverso di esso un aumento degli inquinanti immessi nell'aria: il percorso Bocca di Malamocco-Canale dei Petroli-Canale Vittorio Emanuele III-Marittima è ben maggiore di quello Bocca di Lido-Marittima. Non sono stati valutati tali nuovi carichi inquinanti né l'impatto sulla salute dei cittadini della zona di Santa Marta, nel cuore della città, che si ritroveranno a fare nuovamente i conti con gli scarichi delle ciminiere. Lo *Studio di impatto ambientale - sintesi non tecnica* a p. 31: «in fase di esercizio le navi da crociera che transiteranno lungo il canale prevedono l'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio, e possibilmente che derivino da fonte rinnovabile, ai sensi del Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023. Si prevede sia in CO che in PO un monitoraggio della qualità dell'aria, come esplicitato nell'elaborato "B.04 Piano di monitoraggio ambientale", allegato al progetto». Nessuna garanzia, solo previsioni. Per ora nella

navigazione in Laguna è ancora vigente l'accordo Blue flag, che prevede l'utilizzo in Laguna e a Venezia di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Ma il limite dello 0,1% di zolfo è 100 volte superiore a quello richiesto per i carburanti utilizzati sulla terraferma. Inoltre, non è prevista alcuna riduzione delle emissioni di polveri sottili. L'accordo, in realtà, non fa altro che applicare la legge: il decreto 103/2021 che prevede questo limite. La presenza del canale con il traffico che vi si svolgerà aumenta ovviamente le emissioni di particolato: lo studio a p. 93-97 stima le nuove emissioni. In particolare a p. 97 lo *Studio volto alla valutazione di incidenza ambientale* scrive: «Sulla base dei risultati della modellistica utilizzata e riportata nell'apposito studio è emerso che le concentrazioni medie degli NOx nel corso degli interventi di progetto possono superare i livelli indicati per la vegetazione dal DM 155/2010». Ci si chiede se in una città inquinata come Venezia e con un patrimonio particolarmente fragile siano tollerabili nuove emissioni di inquinanti.

9. - Va inoltre considerata la pericolosità per l'**amentato transito di navi da crociera in Zona Seveso**. Va ricordata l'ordinanza della Capitaneria di Porto in data 28.10.2013 che esprimeva riserve sull'«opportunità di consentire il transito di navi passeggeri in un'area industriale con interferenza tra traffico passeggeri e traffico merci (tra cui merci pericolose) e conseguente potenziale pregiudizio per la sicurezza della navigazione». L'assurdità della commistione tra traffico commerciale e quello passeggeri in un'area industriale a rischio Seveso e in un Canale dove transitano navi con carico pericoloso era stata espressa dal comandante in relazione a un primo progetto di spostare l'attracco delle navi crocieristiche a Marghera. Ora con il progetto del canale Vittorio Emanuele il numero delle navi transitanti per la zona Seveso ovviamente aumenta.

10. - Gravissimi **impatti paesaggistici** sono inoltri causati dall'intervento. La *Relazione paesaggistica* a p. 12 sostiene: «non si rileva la presenza di strutture morfologiche o altri elementi di particolar pregio ambientale, dovuto proprio alla vocazione stessa del canale, come una via preferenziale di navigazione e di collegamento con la Città e il Centro Storico di Venezia». Quale vocazione? La vocazione del canale come una via di collegamento con la città (lasciando perdere il concetto di centro storico, che a Venezia non si applica, essendo una città storica, non un centro storico) è ben recente risalendo all'epoca fascista. Si è trattato dell'inserzione violenta di un corpo estraneo che la Laguna ha rifiutato, dal momento che negli anni si è parzialmente tombato, tanto che oggi se ne vorrebbe il riescavo. I documenti e la cartografia storica attestano invece che l'area negli ultimi sette secoli con certezza (ma probabilmente anche nell'ultimo millennio) l'area non ha mai ospitato un canale di collegamento ma quiete barene, chiamate Diano Maggiore e Minore. Interessante notare che a p. 27 l'«Inserimento di steli di segnalamento» sia stato paradossalmente valutato come «lievemente favorevole» sul paesaggio. A p. 63: «Si ritiene infine che l'impatto dell'opera possa essere considerato trascurabile, in quanto il valore complessivo della componente paesaggio nell'area oggetto dell'intervento non verrà alterato a seguito degli interventi di dragaggio manutentivo e che verranno rispettate le caratteristiche del luogo mantenendo la vocazione questo». A p. 66 «Gli interventi previsti nel presente progetto non apportano modifiche sostanziali al paesaggio e allo stato attuale del canale Vittorio Emanuele». Connessa e imprescindibile dal progetto di escavo del canale è necessariamente la discarica da realizzarsi presso a Fusina (chiamata Nuova Isola Sedimenti o Tresse 2) per conferire i fanghi tossici di categoria Delta ed Epsilon secondo il nuovo protocollo fanghi (DM 88/2023). Si impegna un'area lagunare vasta, dell'ampiezza di 46 ettari, nonostante la legislazione speciale e il PALAV neghino la possibilità di realizzare interrimenti in Laguna e a maggior ragione discariche. A p. 11 la *Relazione paesaggistica* così si esprime: «La laguna di Venezia può essere considerata come un unico grande complesso archeologico, così come lo è dal punto di vista ambientale, architettonico e artistico». Non si capisce come in questo grande complesso archeologico possa essere progettata una discarica di fanghi tossici. Si deve dubitare che l'UNESCO possa assentire alla realizzazione di tale discarica e che ne derivi un grave problema per il mantenimento del sito *Venice and its Lagoon* nella lista dei siti UNESCO.

11. - Si pongono inoltre alcune **questioni di legittimità per la realizzazione di quanto proposto dal progetto in esame da parte del Commissario Crociere**. Secondo quanto previsto dal DL 103/2021 convertito con modificazioni dalla legge 125/2021, all'art. 2 il Commissario straordinario è incaricato dei seguenti interventi:

- a) realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto di passeggeri di stazza lorda pari o superiore d 25.000 GT;
- b) manutenzione dei canali esistenti, previa valutazione di impatto ambientale;
- c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

In particolare per quanto attiene alle lettere b) e c) la manutenzione dei canali deve intendersi certamente limitata a quelli di adduzione ai punti di attracco temporanei mentre per gli interventi accessori alla navigazione vanno

certamente intesi come quelli limitati al miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza per la navigazione verso gli attracchi temporanei individuati per legge. Esula dunque dalle competenze commissariali l'intervento sul Canale Vittorio Emanuele e ne consegue che le relative spese devono essere sottoposte al giudizio della Corte dei Conti.

12. - Conclusivamente si tratta di un **progetto contrario ai dettati della legislazione speciale per Venezia** (legge 798/1984) che prevede il riequilibrio idrogeologico della laguna, l'arresto e l'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato. Riattivare un canale artificiale progettato in un tempo certamente non caratterizzato da sensibilità ambientale, e da molti anni dismesso e in sostanziale abbandono, elude nettamente tali principi. Inoltre la Laguna di Venezia è individuata quasi interamente come Zona di Protezione Speciale (ZPS – IT3250046 | Laguna di Venezia) nell'ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea, istituita con la Direttiva 92/43/CEE "Habitat" con l'obiettivo di promuovere la tutela e la conservazione della diversità biologica presente nel territorio degli Stati membri. Sono pure presenti due Zone Speciali di Conservazione (ZSC – IT3250030 | Laguna medio inferiore di Venezia e ZSC – IT3250031 | Laguna superiore di Venezia) entrambe caratterizzate dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali e di tipi e sintipi endemici, nonché di specie vegetali rare e/o minacciate sia a livello regionale che nazionale. Anche tali zone rivestono eccezionale importanza per lo svernamento e la migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, oltre che come sito di nidificazione per numerose specie di uccelli. L'area, inoltre, rientra anche all'interno dell'IBA (Important bird Area) denominata C1101031 - Laguna di Venezia. Si tratta cioè di un'area assai importante per la presenza e il transito dell'avifauna. Il Progetto, con la liberazione di carichi inquinanti e/o l'accentuazione dei fenomeni di anossia e di moria, avrà gravi ripercussioni a catena su tutta la componente faunistica tutelata da rete Natura 2000 in un'area vasta attorno al Canale. Risulta incongruo con le misure di conservazione indicate nella DGR 786 del 27/05/2016 che, in particolare, all'articolo 178 prevede per gli habitat acquatici presenti nell'area di analisi (1140 Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea, 1150* Lagune costiere – habitat prioritario) il divieto di dragaggio e di ogni altra attività che comportino la risospensione del fondale, con particolare riferimento, non esclusivo, a tutte le praterie di angiosperme acquatiche.

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Con distinti saluti

Venezia, 8 maggio 2025

Marco Zanetti

presidente **associazione VeneziaCambia**

zanettimarco49@gmail.com

marco.zanetti.1949@pec.it



codice fiscale: ZNTMRC49T17L736M

nato a Venezia (VE) il 17/12/1949

residente: Venezia (VE), via Renier, 2, cap 30126

tel. +39 348 2682726

email: zanettimarco49@gmail.com

carta identità: CA15052AQ rilasciata il 08/01/2018 dal Comune di Venezia

in qualità di Presidente dell'associazione:

VeneziaCambia

con sede in Venezia, Cannaregio n. 2399, cap 30121

e-mail: venezia.cambia@gmail.com

Alvise Benedetti

presidente **Sezione di Venezia di Italia Nostra**

alvisebenedetti53@gmail.com

italianostra-veneziana@pec.it



Codice Fiscale: BNDLV53R07C957P

nato a Conegliano (TV) il 7/10/1953

residente: Venezia (VE), Dorsoduro, 3733/A, cap 30123

tel. +39 338 2388225

e-mail: alvisebenedetti53@gmail.com

carta identità: CA 00044AD rilasciata il 04/04/2017 dal Comune di Venezia

in qualità di Presidente dell'associazione:

Italia Nostra – Sezione Venezia

con sede in Venezia, Cannaregio n. 5662, cap 30121

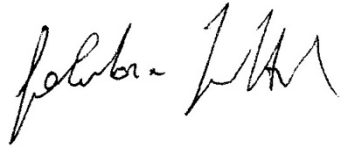
e-mail: venezia@italianostra.org

PEC italianostra-veneziana@pec.it

Salvatore Lihard

presidente **associazione CAAL**

salvatore.lihard@pec.it

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Salvatore Lihard', with a stylized, cursive script.

codice fiscale: LHRSVT53D22F839O

nato a Napoli (NA) il 22/4/1953

residente: Venezia (VE), Calle d. Madonna, 3, cap 30126

tel. +39 335 6425209

email: *salvatore.lihard@gmail.com*

carta identità: CA26687LD rilasciata il 01/02/2022 dal
Comune di Venezia

in qualità di Presidente dell'associazione:

Comitato Ambientalista Altro Lido

con sede in Venezia, Calle d. Madonna, 3, cap 30126

e-mail: *caal.associazione@gmail.com*