

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

*oggetto: osservazioni a VIA progetto "Messa a dimora di sedimenti lagunari
lungo il Canale Malamocco-Marghera" (cod. procedura 13500)*

Con riferimento alla procedura di valutazione di cui all'oggetto le scriventi associazioni presentano le seguenti osservazioni attinenti a ambiente idrico, beni culturali e paesaggistici, procedure di valutazione ambientale e di legge.

1 - mancata osservanza del Piano Morfologico del 1992

La relazione di inquadramento degli interventi commissariali si sofferma sulla portata dell'art. 2, comma 4-ter, del DL 103/2021 (legge 125/2021) e lo interpreta come se il Commissario straordinario che ha promosso il progetto in esame fosse tenuto a realizzare gli interventi di sua competenza *«garantendone la coerenza unicamente ai principi di cui all'art. 1 della l.171/1973»* (pag. 46). Ciò non riflette però né la lettera né il senso della norma! Questa richiama semplicemente ed opportunamente all'osservanza della prescrizione alla base della normativa speciale per Venezia e la sua Laguna e cioè che *«la Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque»* e che - poste queste garanzie - *«ne assicura la vitalità socioeconomica»*, che deve guidare l'azione del Commissario. Certamente il Parlamento non ha ritenuto di abrogare il Piano Morfologico della Laguna del 1992 che dunque mantiene oggi la sua vigenza tanto più per gli interventi da esso previsti e rimasti inattuati proprio lungo il Canale Malamocco-Marghera. Considerato lo straordinario ritardo nell'approvazione dell'aggiornamento di detto Piano, il Parlamento si è invece preoccupato che tale mancanza non pregiudicasse l'operatività del Commissario straordinario chiamato a risolvere una concreta criticità relativa alla vitalità socioeconomica della città ed ha pertanto incardinato le sue scelte nei supremi criteri di salvaguardia ambientale ecc. della Legge speciale per Venezia. La citata relazione ha mancato inoltre di approfondire le motivazioni e i contenuti del pur citato parere della Commissione VIA-VAS n. 341/2022 sulla proposta di aggiornamento del Piano Morfologico (pag. 45) che nel dichiarare inadeguata detta proposta ha focalizzato le esigenze di cui tener conto per l'aggiornamento del piano in parola e che dunque devono costituire utile orientamento per le scelte ambientali ora in capo al Commissario.

2 - mancata considerazione del Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali

Stupisce inoltre l'assoluta mancata considerazione di questo strumento di governo delle acque della Laguna: la relazione di VIncA cita addirittura (pag. 104) solo il Piano di gestione approvato nel 2010, che pure indicava i criteri per affrontare la criticità della questione "Crocieristica e Laguna" (anche a seguito ad una procedura di comunitaria PILOT) ed ignora i due successivi aggiornamenti approvati!

3 - curiosa variante di salami slicing

Il progetto in esame assume quale postulato giustificativo della sua necessità e del suo dimensionamento la quantità di sedimenti lagunari da "allocare" derivanti da altri previsti interventi: uno di questi, relativo a "Dragaggio del canale di accesso alla Stazione Marittima di Venezia", è stato recentissimamente presentato per la debita VIA (codice proc. 13664). Si evidenzia dunque il sostanziale spacchettamento della valutazione ambientale che evita la considerazione complessiva delle "ragioni" del progetto ora in esame.

4 - travalicato il limite delle competenze del Commissario crociere

La "legge-provvedimento" per risolvere l'emergenza "crociere" (dl 103/2021, art. 2) ha incaricato il Commissario straordinario di provvedere per la realizzazione di un numero definito di «punti di attracco temporanei» per navi superiori alle 25.000 t in aree individuate e disponendo il relativo budget di spesa: esso costituisce dunque anche il limite dimensionale di tali opere di carattere "temporaneo". In altre parole, il Parlamento ha statuito due vie "parallele" e complementari" per risolvere l'emergenza: un intervento immediato da attuare tramite Commissario Straordinario per allestire attracchi temporanei, cioè provvisori per le navi sopra le 25.000 t. cui è per legge inibito il transito in Bacino di S. Marco e canale della Giudecca ed un intervento strategico per nuove strutture portuali fuori Laguna (e per questo il Parlamento ha dovuto sostanzialmente surrogare l'inerzia decennale dell'Autorità Portuale incaricandola di predisporre un apposito bando di idee (che procede invero con grande lentezza). La stessa fonte normativa che istituisce il Commissario "per le crociere" incarica il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto Trentino Aldo-Adige e Friuli Venezia Giulia (dl 103/2021, art. 2, c. 4-ter, lett. b) di provvedere per un «*idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati*» a seguito degli interventi di dragaggio dei canali lagunari «*necessari al mantenimento della funzionalità minima*». Ciò significa che, fermo restando che la funzionalità *massima* non può che essere quella prevista dalla pianificazione portuale vigente, si deve invece garantire solo la funzionalità *minima* consona cioè alle problematiche generali della Laguna e dell'economia cittadina. Nessuna considerazione viene invece svolta al riguardo nei documenti progettuali. Viene pure disattesa la responsabilità di presentazione del progetto per il sito idoneo incardinata per legge, come si è ricordato, nel Provveditorato interregionale e non nel Commissario crociere. Il citato accordo ex art. 15 legge 241/1990 non può certo statuire competenze diverse da quelle previste per legge! L'operato del Commissario, sostanzialmente al di fuori delle proprie competenze, rappresenta pure motivo di interesse per la Corte dei Conti rispetto all'utilizzo "estensivo" delle risorse economiche ad esso attribuite. Si annota inoltre che l'incardinare la procedura di valutazione nella categoria di cui al punto 11 dell'All. II, parte seconda del D.Lgs 152/2006 («porti marittimi commerciali nonché vie navigabili...») appare non del tutto corretta essendo il sito dedicato ad ospitare anche sedimenti estratti dai canali cittadini e mancando come si è detto la dimostrazione dell'esigenza indefettibile di dragaggi di tale portata per la via navigabile portuale.

5 mancata informazione pubblica sulle attività commissariali per le crociere

Per quanto si è precisato sopra, la necessità ed il dimensionamento di un sito di conferimento dei materiali dragaggio per quanto attiene alla partita "canali per navi da crociera" non possono che essere valutati in rapporto agli interventi previsti per la fase transitoria, attesa l'irragionevolezza di realizzare altri dragaggi oltre la *funzionalità minima* dei canali se poi la portualità per le grandi navi da crociera (sopra le 40.000 ton.) va trasferita fuori Laguna come disposto all'art. 3 del dl 43/2021. In sostanza: come si giustifica l'escavo del Canale Vittorio Emanuele rapportato ad una categoria di navi limitata tra le 25.000 e le 40.000 ton.? Esiste un mercato del genere? O non converrebbe all'Autorità Portuale attrezzare e promuovere la Stazione Marittima per ospitare il segmento crocieristico/turistico sotto le 25.000 tonnellate? Purtroppo risulta difficile valutare tutto ciò anche perché l'Autorità Portuale ha trascurato di rendere pubbliche le relazioni semestrali al Ministero delle Infrastrutture ad essa prescritte dal DL 103/2021, art. 2, comma 2 per la «successiva trasmissione alle Camere». E ancora: perché non vengono considerati gli studi scientifici indirizzati a valutare nel concreto della singola nave (carena/stazza/velocità) il reale impatto sulla movimentazione dei sedimenti che come è noto non dipende semplicemente dal tonnellaggio e che consentirebbero di valutare la sostenibilità della singola unità navale nel transito lagunare individuando di conseguenza le tipologie navali e le modalità di navigazione sostenibili senza compromissione dei fondali; si vedano a titolo di esempio gli studi condotti dal CNR ISMAR di Venezia e pubblicati da tempo (Scarpa, Zoggia et alia, *The effects of ship wakes in the Venice Lagoon and implications for the sustainability of shipping in coastal waters*, in *Springer Nature*, 9, 1, 2019 e Zoggia, Barbariol et alia, *Gli effetti della navigazione maggiore in Laguna di Venezia*, in *Quaderni della Laguna*, 1, 2020).

6 mancata dimostrazione che sia ammissibile la creazione in Laguna di una nuova isola artificiale

Manca sostanzialmente nelle relazioni di progetto l'attestazione che sia ammissibile la realizzazione in Laguna di una nuova isola - una isola-discardica - di tale dimensione e che siano state valutate le alternative per una minore produzione di sedimenti da conferirvi e per siti alternativi e convenienti (a partire da quanto già previsto ed approvato con l'Accordo Vallone Moranzani).

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 saranno pubblicate sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 i sottoscritti dichiarano di essere informati che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiarano inoltre di essere informati circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Con distinti saluti
Venezia, 17 marzo 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 30123
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-veneziam@pec.it



Codice Fiscale: BNDLVS53R07C957P
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-veneziam@pec.it