



Ringrazio il Presidente e le Commissioni riunite per aver incluso nelle audizioni anche Italia Nostra – Sezione di Venezia, in occasione dell’esame del disegno di legge n. 2329 (d-l 103/2021 – Salvaguardia di Venezia e tutela del lavoro), di così grande impatto per la città e la Laguna.

Ecco le nostre obiezioni:

1. la prima riguarda il termine stesso «laguna», idronimo e non nome comune. Il nome completo è “Laguna Veneta” o “Laguna di Venezia”, forma analoga al toponimo “Lido di Venezia”, che nessuno si sogna di scrivere minuscolo quando abbreviato in “Lido”. “Laguna” pertanto va maiuscolo, anche se non compare per esteso;
2. il progetto di realizzare «cinque punti di attracco temporanei» per navi pari o superiori alle 25.000 tonnellate ma senza limite massimo, a Marghera e solo a Marghera, non contempla alternative. Invece la comparazione delle Alternative di Progetto e il Dibattito Pubblico sono previsti dal Codice dei contratti pubblici;
3. qualunque progetto in Laguna deve rispettare le norme vigenti (Leggi Speciali, Piano Morfologico vigente del 1993, PALAV del 1995, prescrizioni della Commissione di Salvaguardia del 2003, Direttiva Seveso III in materia di controllo del pericolo di rischi rilevanti e norme europee sulle aree SIC e ZPS). A norma di Legge Speciale, gli interventi in Laguna devono essere gradualmente, sperimentali e realmente reversibili. Il progetto non sembra avere tali caratteristiche, anche per le ricadute sulla Laguna;
4. la definizione di «temporanei» per gli attracchi a Marghera, inoltre, ne comporta la necessaria reversibilità con la messa in pristino dei luoghi e la quantificazione dei relativi oneri economici; tutto ciò nel decreto non è previsto;
5. la spesa di 157 milioni solo per gli attracchi «temporanei» è una cifra insostenibile per un progetto transitorio, di corto respiro e senza futuro;
6. il decreto prevede anche «la protezione ... della salute» e misure che possono comprendere limitazioni al transito di navi con caratteristiche riferite anche «alle emissioni di sostanze inquinanti». Infatti l’art. 2, comma d) vieta l’«impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1 per cento», percentuale tuttavia 100 volte superiore a quella ammessa nei carburanti dei veicoli terrestri. Il decreto inoltre non prevede alcun abbattimento delle emissioni di particolato sottile e ultrasottile, e sappiamo che l’inquinamento da particolato, da ossidi di azoto (NO_x) e da ossidi di zolfo (SO_x) causa gravi danni alla salute e comporta alterazioni delle superfici lapidee (lebbra della pietra)¹;
7. il decreto contempla l’inaccettabile proroga della concessione delle banchine portuali, che invece deve andare a gara europea, come previsto dalla legislazione vigente;
8. prevede inoltre «di adottare disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna» e per «la protezione dell’ambiente», nella prospettiva imposta dal decreto Clini Passera, di ricerca del «massimo livello di tutela dell’ambiente lagunare» e dall’UNESCO, per cui gli apparati

¹ Una campagna di rilevamento delle polveri sottili è stata compiuta a Venezia nel 2016 dal professor Freidrich Axel (NABU, Nature And Biodiversity Conservation Union, una delle più vecchie e importanti associazioni ambientali tedesche, con più di 700.000 affiliati), con il supporto di Ambiente Venezia e del Comitato Nogradinavi. Questi i risultati: <https://youtu.be/bP21MzRwM7Q>; *Polveri killer, piazza San Marco è più inquinata di Pechino*, www.raipaly.it/programmi/petrolio/; <https://video.nuovavenezia.gelocal.it/locale/petrolio-grandi-navi-veneziana-inquinata-come-pechino/75671/76079>.

morfologici lagunari «necessitano di tutela come le chiese e i palazzi della città»². Tali apparati non sono un orpello di bellezza, ma risultano necessari al funzionamento (ribadisco, **funzionamento**) della Laguna e alla protezione di Venezia.

L'intricato reticolo di terre e acque, che la cartografia storica conservata in Archivio di Stato di Venezia ci restituisce da secoli, costituiscono la ricchezza, la bellezza e la struttura funzionale della Laguna e rappresentano tuttora un valore culturale identitario e un legame profondo per le comunità e le persone che frequentano la Laguna o che di Laguna vivono. In Laguna non esiste solo la portualità fuori scala.

Le strutture morfologiche lagunari sono in fase di grave erosione³: la superficie delle barene, stimata estendersi per 255 kmq (su 550) nel XVII secolo, è ora ridotta a meno di 40 a causa di subsidenza, eustatismo, moto ondoso e fetch. Nel bacino centrale lagunare la sparizione della rete di canali naturali e l'approfondimento dei fondali si deve alla presenza del Canale Malamocco-Marghera (o dei Petroli) e del traffico che vi si svolge⁴.

Pensare di incrementare il transito di ulteriori 1000 passaggi di navi all'anno nello stesso canale, prevedendo inevitabilmente il suo allargamento e confinamento (di esso e di altri canali centrali) con strutture rigide, conferma, stabilizza e peggiora l'assetto attuale, distruggendo definitivamente l'unità fisica ed ecologica della Laguna (sancita dalla legislazione speciale), provocando ulteriori, inevitabili squilibri.

La Laguna è l'ambiente umido più esteso del Mediterraneo, un complesso e delicato ecosistema storicizzato, definita un «ecomosaico» dalla Commissione VIA che bocciò il Mose⁵ e un «coerente ecosistema» dall'UNESCO. Non si tratta di un passivo e amorfo invaso d'acqua a

² <https://whc.unesco.org/en/list/394>.

³ L. D'ALPAOS, *Conoscere il comportamento idrodinamico della laguna del passato per progettare la laguna del futuro*, «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. Classe di scienze fisiche, matematiche e naturali», 162 (2003-04), p. 386.

⁴ La letteratura scientifica sull'erosione e l'approfondimento della Laguna Centrale dovuta al Canale dei Peroli è ormai vasta. Segnalo gli studi reperibili in rete: 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; per altri ambiti geografici M. LARSON, *Sediment movement induced by ship-generated waves in restricted waterways*, «Coastal Dynamics», 2017, pp. 300-311.

⁵ *La valutazione di impatto ambientale relativa agli Interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea. Studio di impatto ambientale del progetto di massima, Parte IV, Il sistema ambientale di riferimento e gli impatti*, p. 3, un tempo reperibile in rete nel sito del Comune di Venezia.

disposizione, ma di un «sistema unitario di funzioni»⁶.

Le leggi speciali sanciscono che la conservazione della Laguna è «problema di preminente interesse nazionale» (n°171/1973), che si deve mirare «all'equilibrio idrogeologico e all'unità fisica ed ecologica della laguna» con «opere volte al riequilibrio ... idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato» (n°798/1984).

Il governo è tenuto a rispettare tali obblighi di legge, che definiscono prioritaria la tutela della Laguna, e non della croceristica ove questa sia in palese contrasto con la salvaguardia della prima.

E questa portualità di grandi dimensioni e grandi numeri, sia commerciale sia croceristica, è inadatta alla Laguna, più ancora che al Bacino di San Marco.

Siamo ben consci tuttavia dei problemi legati all'occupazione, e sosteniamo che non ci deve esser contrapposizione fra tutela e uso compatibile.

Pertanto la nostra proposta, che sottoponiamo alle Commissioni, prevede:

1. per il **porto commerciale** (che non potrà pensare di rincorrere all'infinito il gigantismo navale) soluzioni di protezione del Canale dei Petroli compatibili, attuate con un sistema di interfaccia formato da elementi permeabili atti a recepire le energie e i sedimenti mobilitati. Mi riferisco ad esempio al progetto di Lorenzo Bonometto, pubblicato dall'Istituto Veneto, pensato in modo da invertire e non accelerare il degrado lagunare⁷, come disposto dalle leggi speciali.

2. per il **porto croceristico**:

la ricerca di un compromesso praticabile nell'immediato futuro. Ciò è perseguibile separando, come già nel decreto, la croceristica di grande tonnellaggio, non accettabile in Laguna, da quella di minor stazza;

a. il traffico di **grande tonnellaggio** e di grandi numeri non deve però trovar spazio in Laguna (e fra qualche anno), ma può immediatamente avere sbocco a Trieste, come ipotizzò il ministro Franceschini, che agli Stati generali del turismo sostenibile tenutisi a Napoli nel 2015 si chiese «se non abbia più senso utilizzare come hub il Porto vecchio di Trieste, che è già collegato» e se quello delle grandi navi croceristiche a Venezia «sia il modello di turismo a cui puntare», concludendo che ciò è «un esempio di scelta strategica che dobbiamo fare»⁸. Una scelta strategica che lo Stato, nonostante l'orientamento iniziale del ministro appoggiato dall'allora governatore del Friuli Venezia Giulia, non ha computo;

b. la croceristica di **minori dimensioni**, che è il futuro, può trovare posto ancora a Tronchetto, in una Marittima riconvertita a tale portualità, come sostenuto anche dall'ex Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale, Musolino⁹, che aveva previsto l'attracco di navi di 'classe Europa', di ridotto tonnellaggio e senza emissioni,

⁶ L. BONOMETTO, *Il crepuscolo della laguna* on line al sito <http://exo.provincia.venezia.it/ecm/faces/public/politicheambientali/home/notizie/pubblicazioni>.

⁷ L. BONOMETTO, *Scenari possibili per il riequilibrio della Laguna centrale. Studio di fattibilità e linee operative per la pianificazione e progettazione degli interventi morfologici nelle aree attraversate dal Canale dei Petroli*, in *La Laguna di Venezia e le nuove opere alle bocche*, Venezia 2017, Commissione di studio sui problemi di Venezia, III, pp. 61-90.

⁸ Franceschini: grandi navi a Trieste, «www.ilsole24ore.com», 2015 ott. 2.

⁹ E. T(ANTUCCI), *Musolino scrive ai capi dei più fragili porti europei: "chiediamo tutti insieme navi più compatibili"*, «La nuova Venezia», 2019 ago. 2.

navi ora prodotte anche da Fincantieri¹⁰.

Un terminal riqualificato e adattato a tale portualità, anche di yacht e navigli a vela etc., e una fiscalità agevolata, possibile con uno Statuto speciale per Venezia e l'Estuario, potrebbero essere di grande attrattiva anche internazionale, consentendo di non perdere e di riassorbire i posti di lavoro, considerando che un ambiente gestito correttamente offre molte garanzie nel presente e molte potenzialità di occupazione di un ambiente devastato. In attesa di tale riconversione, che contrariamente al progetto di Marghera potrebbe avere tempi rapidi, è necessario aumentare il sostegno economico al mondo del lavoro, veramente esiguo (e non alle compagnie di navigazione!).

Si deve cominciare a pensare al futuro della Laguna in termini costruttivi e non predatori, per essere in grado anche di affrontare il cambiamento climatico già in atto.

In questo scenario, i fenomeni estremi potrebbero ripetersi e con maggior frequenza; il Mose – a detta della commissaria Spitz – è «un'opera molto sensibile, e un eccessivo utilizzo può comportare una progressiva usura»¹¹. Per non parlare della corrosione che ne minaccia il funzionamento.

In caso di fallanza del sistema anche per altri motivi, come il comportamento dinamico delle paratoie¹², dobbiamo subito aumentare la resistenza alle bocche con opere anche removibili (com'era previsto sin dal 2006 dal Gruppo di lavoro del Comune, che annoverava esperti come l'ing. D'Alpaos), e non aumentare e approfondire i canali di ingresso della marea, se vogliamo proteggere Venezia da possibili sciagure.

Italia Nostra ritiene che si debba mutare la visione della portualità: solo così potrà avere un futuro. Progetti di grave impatto come questo in discussione, forse irrealizzabili perché contrari alla normativa vigente, onerosissimi per lo Stato anche in termini di consumo di risorse ambientali e culturali (al netto della corruzione, che si spera non ci sia più) rischiano inoltre di mettere in piedi una vicenda interminabile e fallimentare come il Mose, e di incrementare la disoccupazione nell'immediato futuro.

Lidia Fersuoch

Vicepresidente della Sezione di Venezia di Italia Nostra

Venezia, 26 luglio 2021

¹⁰ *Fincantieri costruirà per Pinault due navi da crociera di lusso da 300 milioni*, «milanofinanza», 2019 nov. 20.

¹¹ A. ZORZI, *“Il Mose va alzato a più di 110”*. *Zincone apre all'offshore di Costa*, «Corriere del veneto», 2021 feb. 21.

¹² Tale infausta eventualità fu ipotizzata in particolare dalla consulenza richiesta alla società francese Principia dal Comune di Venezia. Fino a pochi anni fa la documentazione integrale sul Mose era accessibile ai cittadini nella pagina del comune: www2.comune.venezia.it/mose-doc-prg/, purtroppo ora resa indisponibile. Vedasi ora: <https://paratoiagravita.wordpress.com>.