

MINISTERO DELL'AMBIENTE. DECRETO DEL 24 DICEMBRE 1998.
PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL
PROGETTO DI REGOLAZIONE DEI FLUSSI DI MAREA ALLE BOCCHE
DI PORTO DELLA LAGUNA DI VENEZIA¹

il Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali,

visto il comma 2 e i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377”;

visto l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche e integrazioni; il decreto del Ministro dell'Ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione e il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 settembre 1997;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di regolazione dei flussi di marea alle bocche di porto della laguna di Venezia da realizzarsi in comune di Venezia, presentata dal Magistrato alle Acque di Venezia con sede in Venezia in data 14 luglio 1997;

visto il decreto del Presidente della Repubblica del 7 agosto 1997 di proroga del termine di conclusione della fase di informazione e consultazione del pubblico e quello per la definitiva pronuncia sulla compatibilità ambientale;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 aprile 1998;

visto il decreto del Presidente della Repubblica 26 maggio 1998;

visto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 10 dicembre 1998, pervenuto in data 15 dicembre 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

visto il parere della Regione del Veneto del 6 ottobre 1998, pervenuto in data 13 ottobre 1998 con cui si esprime parere favorevole;

visti i voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

visto il rapporto del Collegio degli esperti internazionali pervenuto in data 24 luglio 1998;

visto il parere negativo formulato in data 10 dicembre 1998 dalla

¹ Il progetto di massima delle opere mobili alle bocche di porto lagunari per la difesa dalle acque alte è stato eseguito dal Consorzio Venezia Nuova per conto del Ministero dei Lavori Pubblici - Magistrato alle Acque di Venezia. Ultimato nel luglio del 1992, è stato approvato dal Comitato tecnico del Magistrato alle Acque alla fine dello stesso anno e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con prescrizioni, nell'ottobre del 1994.

Nel luglio del 1995, su specifica istanza del Comune di Venezia, il Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo (ex art. 4 legge 798/84) ha stabilito di sottoporre il progetto a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

Nel corso della procedura si sono espressi favorevolmente sul progetto: il Collegio di esperti internazionali (luglio 1998) chiamato a fornire un giudizio *super partes*, e nominato dal Presidente del Consiglio dei Ministri nel febbraio del 1996 (sempre su richiesta del Comune di Venezia e su indicazione dello stesso Comitato); la Commissione Tecnica Regionale (ottobre 1998) e l'Ufficio Centrale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (dicembre 1998). Nel dicembre del 1998, la Commissione di VIA del Ministero dell'Ambiente ha invece formulato parere negativo. Il 24 dicembre,

il Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ha recepito quanto formulato dalla Commissione di VIA e ha emanato il decreto qui pubblicato, in cui si esprime "allo stato, giudizio di compatibilità ambientale negativo sul progetto" aggiungendo la considerazione che "il progetto tuttavia può essere riesaminato [...]".

L'8 marzo 1999 il Comitato ex art. 4 legge 798/84, considerati i diversi giudizi emersi nel corso procedura di VIA, ha definito prescrizioni, competenze e tempi perché questo riesame possa avere luogo (vedi il documento in questa sezione).

Nel frattempo hanno preso posizione sul progetto anche i Consigli Comunali di Venezia e di Chioggia (febbraio 1996) con due ordini del giorno (vedi i documenti).

Nello stesso mese (26 febbraio 1999) ha dato parere favorevole al progetto l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (vedi documento)

Commissione per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Magistrato alle Acque di Venezia;

rilevato che:

- l'analisi delle leggi speciali intervenute dal 1973 al 1992 evidenzia una costante individuazione integrata degli obiettivi e delle azioni di salvaguardia ambientale della laguna, di tutela dei centri abitati, delle attività socio-economiche e della funzionalità portuale;
- la legge n. 171/1973 stabilisce l'interesse nazionale della salvaguardia di Venezia e della sua laguna;
- in particolare la legge n. 798/1984 stabilisce l'interdipendenza fra le diverse attività di studio, progettazione e sperimentazione nonché tra le diverse opere, richiedendo, all'art. 3, che le risorse destinate a interventi di competenza dello Stato siano utilizzate:

a) per studi, progettazioni, sperimentazioni e opere volte:

- 1) al riequilibrio idrogeologico della laguna;
- 2) all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare, e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato;
- 3) all'attenuazione dei livelli di marea in laguna;
- 4) alla difesa, con interventi localizzati, delle "insulae" dei centri storici;
- 5) a porre al riparo gli insediamenti urbani lagunari dalle acque alte eccezionali, anche mediante interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità contenute nel voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 209/1982;

e tra l'altro:

(omissis);

c) per i marginamenti lagunari;

d) per opere portuali e marittime a difesa del litorale;

(omissis);

h) per la sistemazione dei corsi d'acqua naturali e artificiali rilevanti ai fini della salvaguardia di Venezia e della laguna;

(omissis);

f) per l'aggiornamento degli studi sulla laguna con particolare riferimento a uno studio di fattibilità delle opere necessarie a evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati, a ripristinare i livelli di profondità dei canali di transito nei termini della legge 16 aprile 1973, n. 171 e compatibili con il traffico mercantile, nonché l'apertura delle valli da pesca;

rilevato che:

- la legge n. 139/1992 riconferma l'insieme degli obiettivi della salvaguardia

fisica della laguna e l'ordine di priorità indicato dalla legge n. 798/1984 prescrivendo che:

gli interventi di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici ... sono eseguiti secondo il Piano generale degli interventi approvato dal Comitato di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984 e che i fondi disponibili sono impiegati per interventi relativi a:

- a) opere di regolazione delle maree;
 - b) adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari;
 - c) difesa dalle acque alte degli abitati insulari;
 - d) ripristino della morfologia lagunare;
 - e) arresto del processo di degrado della laguna;
 - f) difesa dei litorali;
 - g) sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
 - h) apertura delle valli da pesca all'espansione delle maree;
- la legge n. 139/1992, ai commi 3 e 4 dell'art. 3, stabilisce la priorità del ripristino della morfologia lagunare e dell'arresto del processo di degrado della laguna su tutti gli altri interventi e subordina l'utilizzo dei fondi per l'intervento relativo alle opere di regolazione delle maree di cui alla lettera a) alla verifica dell'adeguato avanzamento degli interventi di cui alle lettere b), c), d), e) e h);

preso atto che:

- il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 209/82, esplicitamente richiamato dalla legge n. 798/1984 tra l'altro:
 - indica la necessità di adottare caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità per gli interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree;
 - delinea la necessità di un'ampia e complessa strategia di programmazione e sinergia di interventi mettendo in stretta relazione gli interventi alle bocche con gli interventi sul suolo urbano;
 - subordina gli interventi alle bocche alla verifica della compatibilità con i tempi e gli effetti degli interventi di disinquinamento, in modo da assicurare il necessario coordinamento tra le due operazioni, così come poi successivamente confermato dal Comitato misto di coordinamento e controllo di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984, in data 28 maggio 1985;
 - il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel voto del 1994 ribadisce la necessità di affrontare organicamente il problema della salvaguardia, subordinando il passaggio alla fase di progettazione esecutiva degli sbarramenti mobili non solo alla progettazione di massima delle "insulae" più significative, ma alla definizione di un programma unitario che riguardi tutti gli interventi ("insulae", disinquinamento, scavo canali, consolidamento edifici, sbarramenti mobili, portualità); nonché alla prosecuzione della

progettazione di massima di tutte le opere di salvaguardia, delle quali aveva rilevato lo scarso livello di avanzamento rispetto al progetto;

valutato che:

- l'attuale configurazione del progetto non risulta conforme ai citati criteri delle leggi speciali sopra richiamate, né ad alcune rilevanti osservazioni e indicazioni contenute nei voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. In particolare il progetto:
- considera influenti le opere mobili di regolazione delle maree rispetto alle altre azioni previste ai fini della salvaguardia di Venezia e della laguna. Ne deriva l'impossibilità di utilizzare gli interventi alle bocche come elemento collaborante al ripristino della morfologia lagunare e all'arresto del degrado;
- non è successivo a un verificato e adeguato stato di avanzamento delle opere previste con particolare riferimento alla difesa puntuale dalle acque alte degli insediamenti, al ripristino della morfologia lagunare, all'arresto del processo di degrado della laguna, alla sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
- non fornisce evidenze tecnicamente fondate circa l'assunzione nel progetto dei prescritti criteri di gradualità, sperimentabilità e reversibilità;

ritenuto che:

- la visione integrata degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna, gli interventi puntuali di rialzo delle "insulae", gli interventi per il riequilibrio morfologico, la qualità ambientale delle acque della laguna, le caratteristiche geometriche e di scabrezza delle bocche di porto, il traffico navale e in particolare quello petrolifero, più rischioso, incidono con tutta evidenza sui contenuti stessi del progetto di regolazione delle maree con sbarramenti mobili. Incidono in particolare sul livello delle maree assunto come riferimento per la chiusura delle paratoie, sul numero delle chiusure, sul loro potenziale impatto sull'ambiente e sulla navigazione;

considerato che:

- il progetto in esame e il relativo Studio di Impatto Ambientale ipotizzano:
 - che le dighe mobili vengano chiuse in modo da evitare che il livello di marea superi la soglia di +100 cm rispetto allo zero del mareografo di Punta della Salute. Ciò corrisponderebbe, secondo il progetto, a una frequenza di chiusura di 7 volte/anno in media;
- che tale valutazione non appare sufficientemente fondata. Infatti:
 - ha poco senso richiamare la media annua di un lungo periodo storico (30 anni) quando il fenomeno presenta grande variabilità. Nel 1979, ad esempio, il superamento della soglia di +100 cm si è verificata 23 volte. Negli ultimi anni inoltre la frequenza delle acque alte appare in crescita. Il danno

ambientale che ne deriva si può produrre anche in un solo anno; occorre quindi valutare gli impatti sui picchi oltre che sulle medie;

- il numero delle chiusure non dipende solo dal numero effettivo di superamenti del livello fissato, ma dalla capacità di previsione che evidentemente attiva la procedura di chiusura. I migliori modelli di previsione attualmente in uso o in fase di sperimentazione a Venezia presentano un intervallo di confidenza di ± 20 cm. Le maree tra 80 e 100 cm, per le quali tale intervallo di confidenza potrebbe portare a chiusura in aggiunta a quelle sopra indicate, ricorrono in media 38 volte l'anno (ma 55 volte nel 1979 e 100 volte nel 1996). Il numero delle chiusure necessario a garantire la protezione di Venezia dalle acque alte superiori a +100 cm si eleverebbe quindi a 40-50 volte/anno e anche oltre;

preso atto che:

- il tema della centralità del modello previsionale è esplicitamente richiamato anche dal Collegio degli esperti internazionali che, nelle raccomandazioni, afferma che la gestione delle operazioni del sistema delle barriere mobili e la loro efficacia per la prevenzione delle acque alte dipende dalla qualità e affidabilità delle previsioni di marea;

ritenuto che:

- la valutazione d'impatto non può trascurare l'ipotesi meno favorevole dal punto di vista ambientale. In presenza del numero di chiusure allo stato ipotizzabile, gli impatti sarebbero elevati e insostenibili, a maggior ragione tenendo conto che tali chiusure non sono distribuite in maniera uniforme, ma sono concentrate in un periodo di 5-6 mesi (da novembre ad aprile);
- un numero elevato di chiusure avrebbe effetti negativi anche sulle attività portuali, evidenziati dalle osservazioni dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di porto di Venezia;

considerato il parere espresso dal Gruppo tecnico acque del Ministero dell'Ambiente sul Piano di disinquinamento della laguna predisposto dalla Regione del Veneto;

considerato il parere della Regione del Veneto del 6 ottobre 1998, pervenuto in data 13 ottobre 1998, con cui la CTR esprime parere favorevole in quanto il progetto di massima, oggetto delle valutazioni del SIA, si pone sostanzialmente in linea con le osservazioni, considerazioni e raccomandazioni espresse nel voto della Commissione tecnica regionale del 7 marzo 1990 in merito al progetto preliminare di massima "Riequilibrio e ambiente", evidenziando comunque che:

- le analisi del SIA non sembrano invece sufficienti per eliminare i dubbi al

riguardo nel caso di navi di linea con orario fisso di arrivo e partenza: i traghetti. È indubbio che le analisi dell'impatto indotto dalle opere mobili dovrebbero essere estese e complete anche per questo tipo di nave e si raccomanda quindi che in fase di progettazione esecutiva del sistema di gestione delle paratoie questo argomento venga trattato compiutamente;

- il progetto esecutivo potrebbe essere l'occasione per approfondire ulteriormente le opportunità offerte dalla costruzione delle opere mobili soprattutto per quanto attiene il periodo successivo alla costruzione e quindi per quanto attiene gli effetti permanenti sull'occupazione e sullo sviluppo di un nuovo settore produttivo, adatto all'ambiente lagunare;
- per l'arresto e l'inversione del degrado della struttura fisica della laguna, il Consorzio Venezia Nuova ha proposto, e ha in corso di realizzazione, un complesso piano di interventi, il cui costo complessivo può essere stimato in circa 1.000 miliardi di lire;

considerato il parere dell'Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 10 dicembre 1998, pervenuto in data 15 dicembre 1998, con cui si esprime parere positivo con le seguenti prescrizioni:

- va rielaborato lo studio a elementi finiti del modello idrodinamico del sistema lagunare adottato che tenga conto delle correnti previsioni scientifiche dell'aumento del livello del medio mare, di c.a. cm 50, nel medio periodo (30-40 anni) e che venga rapportato con le ipotesi di salvaguardia (aperture e chiusura delle paratoie mobili a regime) dell'arcipelago lagunare dal fenomeno dell'acqua alta, e messo in relazione con la simulazione dell'effetto combinato, che si verrebbe a ottenere con il contestuale avanzamento delle opere diffuse sulle "insulae";
- la cantieristica di progetto è per la maggior parte da riqualificare e riorganizzare logisticamente a causa del potenziale alto impatto archeologico: tale obiettivo va messo a punto con il concerto della Soprintendenza Archeologica del Veneto di cui si richiamano le osservazioni e prescrizioni indicate in premessa;
- l'ipotesi progettuale dell'implementazione dell'isolotto artificiale e dei manufatti su di esso insistenti alla bocca di Lido va rivisitata in quanto di particolare impatto ambientale e paesaggistico sentita, in proposito, la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia;
- va contestualmente elaborato uno studio approfondito sugli effetti derivanti dai seguenti interventi: a) riapertura delle valli da pesca; b) riduzione della sezione dei canali delle bocche di porto; c) chiusura del canale Malamocco-Marghera; d) apertura casse di colmata, ricostituzione di barene, dossi e velme, modifica delle dimensioni e dell'orientamento dei moli foranei, ai fini della verifica di un effettivo riequilibrio lagunare;

- va approfondita l'ipotesi degli interventi diffusi sulle “insulae” in quanto gli interventi di manutenzione realizzati in questi anni nella laguna di Venezia, e autorizzati dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia, hanno dimostrato che si tratta di una soluzione perseguibile e comunque da valutare, con i necessari accorgimenti tecnici, caso per caso;
- che vengano recepite le singole prescrizioni puntuali che la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia e la Soprintendenza Archeologica di Padova riterranno opportuno esplicitare, oltre a quanto già evidenziato con le precedenti note;

preso atto che nel corso dell'istruttoria sono pervenute le sottoelencate osservazioni:

- 1) dott. Pellegrinotti;
- 2) Gruppo consiliare verdi del Comune di Venezia;
- 3) Italia Nostra sezione di Venezia;
- 4) Libero Battiston CNR grandi masse;
- 5) CLP Venezia;
- 6) Edmund Penning Rowsell;
- 7) Ecoistituto;
- 8) ing. Afro Massaro;
- 9) arch. Bruno Scarpa;
- 10) Associazione verdi ambiente e società;
- 11) WWF Italia;
- 12) Società veneziana di scienze naturali;
- 13) Aurelio Foscari;
- 14) Comune di Venezia;
- 15) Consiglio regionale del Veneto Lega nord;
- 16) Autorità portuale di Venezia;
- 17) Davide Tagliapietra;
- 18) Ministero dei Trasporti e della navigazione;
- 19) Ordine degli ingegneri di Venezia;
- 20) sig. Guido Giada.

Di seguito si riportano i principali temi evidenziati dalle osservazioni e le eventuali proposte individuate sia a livello di tipologia di progetto che di soluzioni tecniche:

- mancato studio e proposta di riequilibrio idrogeologico della laguna;
- mancata dimostrazione della necessità di approfondire le bocche;
- rischio di perdere valori storico-naturali a favore dei porti di Venezia e Chioggia;
- mancanza di riferimenti alla secolare conoscenza sulla propagazione della marea;

- danni prodotti dai lavori di realizzazione della nuova spiaggia di Pellestrina;
- problemi di incompatibilità delle opere mobili con la portualità;
- errata previsione maree;
- carente trattazione del capitolo dedicato al ricambio delle acque;
- gli interventi da proporre non devono solo garantire la protezione dalle acque alte ma garantire la manutenzione continua e preventiva della città;
- le opere proposte dal progetto non fermeranno il degrado morfologico della laguna;
- le opere innescheranno problemi maggiori per il degrado e l'inquinamento della laguna;
- non viene studiato il problema e l'analisi dell'ampiezza di marea;
- mancata analisi della spinta di galleggiamento;
- richiesta di misure di informazione e partecipazione;
- valutazione degli effetti degli interventi diffusi sulla riduzione delle punte di maree;

proposte avanzate:

- accorciare i moli foranei;
- tombare il canale Petroli e riaprire il canale del Fisolo;
- reimmettere alcuni corsi d'acqua in laguna;
- creazione di opportuni congegni elastici e mobili in ognuno dei tre porti;
- ricercare diversa tipologia di paratoia;
- costruzione di pennelli mobili esterni alle bocche di porto inclinati a imbuto rovescio;
- paratoia a ventola galleggiante diritta oppure a scorrimento orizzontale su rotaia;

ritenuto che:

- il progetto non abbia adeguatamente valutato lo stato attuale di degrado e di inquinamento della laguna, che sta richiedendo sforzi e interventi straordinari di risanamento. Il progetto e i suoi effetti non si innestano su un ecosistema sano ed equilibrato, ma su un ecosistema fragile e profondamente degradato;
- l'inquinamento convogliato in laguna dal bacino scolante, gli scarichi industriali, gli scarichi civili di Venezia pongono già problemi ambientali di difficile soluzione;
- in particolare atteso che nelle stime per i nutrienti prodotte dal Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia (Regione del Veneto, piano aggiornato a ottobre 1998), i carichi di azoto e fosforo annui (tN/a e tP/a) sversati in laguna sono valutati rispettivamente ammontare a

6.650 tN/a e 680 tP/a e che nella previsione di piano al 2003 i carichi di azoto potranno essere ricondotti con interventi sul territorio a 4.350 t/a. Questi valori sono di gran lunga superiori ai carichi massimi ammissibili (3.200 tN/a e 300 tP/a) per il raggiungimento degli obiettivi di qualità assunti dal piano medesimo per la condizione di mesotrofia della laguna. Tali carichi massimi ammissibili dovrebbero essere ulteriormente ridotti in presenza di un numero elevato di chiusure degli sbarramenti mobili con conseguente riduzione del ricambio d'acqua in laguna;

- siano necessari maggiori approfondimenti circa:
 - a) gli eventi mareali estremi e il contributo al loro determinarsi dovuto a precipitazioni straordinarie sulla laguna e sul bacino scolante, con la crescita degli afflussi di acque dolci da terra. Rischio che appare sottovalutato dal progetto in esame;
 - b) gli scenari possibili, conseguenti all'effetto serra, di crescita del livello del mare e quindi di frequenza delle chiusure. Rispetto a tali scenari, compresa l'ipotesi di crescita massima, occorre valutare l'adeguatezza del progetto;
 - c) l'influenza sui livelli di marea, dei sopralzi dovuti ai venti;

preso atto che:

- i principali impatti nella fase di costruzione, della durata prevista di ben otto anni, derivano:
 - dalle attività nelle basi di supporto logistico in laguna;
 - dalle attività nei canali di bocca e nelle aree adiacenti per la preparazione del sedime alle opere di sbarramento;
 - per il deposito dei prefabbricati negli specchi acquei;
 - dalla modifica dei moli esistenti;
 - dalla costruzione delle opere di spalla e degli edifici per il controllo e servizio;
 - dalla costruzione di un'isola artificiale al centro della bocca di Lido con edifici di controllo e servizio lunga 500 m e larga 100-200 m;
 - dalla costruzione dei porti e bacini di rifugio di Treporti, Malamocco e Chioggia;
- la realizzazione degli sbarramenti mobili comporta dragaggi per circa 5 milioni di m³, demolizioni per circa 350 mila m³, l'impiego di 7.993.000 tonnellate di materiale lapideo, 236.500 m³ di calcestruzzo, 57.600 tonnellate di palancole metalliche e 63.000 tonnellate di pali di calcestruzzo armato. L'infissione di pali avverrà secondo una maglia le cui dimensioni variano tra un minimo di 2,25x2,25 m e un massimo di 3,4x3,4 m, costituendo un insieme monolitico opera-fondazioni di notevole spessore;
- per la realizzazione degli sbarramenti mobili dovranno essere messi in opera: 157 cassoni di calcestruzzo armato, 146 selle di appoggio di calce-

struzzo armato, 212 materassi di pietrame di protezione, strati di ripartizione di inerti, infissione di 5960 palancole metalliche (larghezza 1 m, lunghezza compresa tra 10 e 28 m), infissione di 12.055 pali prefabbricati di calcestruzzo armato di lunghezza compresa tra 10 e 19 m e installazione di 79 paratoie di acciaio;

valutato che:

- le attività di cantiere per dimensione, movimentazione e durata provochino un rilevante e difficilmente reversibile impatto ambientale, oltre che un impatto sulla funzionalità del traffico marittimo;
- il progetto non valuta in maniera adeguata gli impatti diretti e perdite nette di territorio e di significative unità ambientali di importanza prioritaria, quali:
 - la consumazione di quote significative di unità ambientali di importanza prioritaria, come i litorali di Ca' Roman, ospitanti specie di valore primario ai fini della biodiversità;
 - la velma del Bacàn, sito di importanza primaria per l'ornitofauna lagunare con riconoscimento di livello internazionale;
 - le alterazioni significative e permanenti del paesaggio per effetto in particolare della realizzazione di una grande isola artificiale nella bocca di Lido;
- il progetto comporta un aumento significativo del rischio di crisi anossiche in unità lagunari importanti dal punto di vista ecosistemico e delle attività di acquacoltura condotte, nonché di una riduzione della capacità di scambio tra la laguna e il mare con conseguente diminuzione della possibilità di diluizione dei carichi inquinanti esistenti in laguna o di nuova immissione, con il rischio che per particolari sostanze potenzialmente pericolose si abbiano incrementi locali significativi delle concentrazioni attualmente presenti e che venga compromessa la sicurezza igienico-sanitaria;
- la protezione delle paratoie attraverso “anodi sacrificali” allo zinco immetterebbe nelle acque circa 12/16 tonnellate/anno di zinco, tale da assorbire grandissima parte dei carichi ammissibili in laguna per questa sostanza. Lo zinco potrebbe entrare nella catena alimentare attraverso gli organismi concentratori e accumulatori (ad esempio i mitili);

valutato inoltre che:

- nelle attuali condizioni, l'ecosistema “Città/Laguna/Territorio connesso” deve essere considerato fragile e scarsamente resiliente e quindi necessitante, prima di nuovi interventi, dell'attuazione dei programmi di consolidamento ecologico previsti dall'ordinamento relativamente alla minimizzazione degli scarichi di nutrienti di origine industriale, civile, agricola e zootecnica, al recupero della capacità di autodepurazione, al ripristino del mosaico di barene e velme e all'eliminazione dei fenomeni significativi di disper-

sione e/o risospensione degli inquinanti in laguna provenienti da siti contaminati;

- il rapporto del Collegio degli esperti di livello internazionale non approfondisce adeguatamente i vincoli normativi citati nonché gli effettivi e articolati impatti ambientali, pur fornendo considerazioni e proposte utili in particolare in relazione alla necessità di approfondire il modello previsionale delle maree e risolvere il problema della risonanza fuori fase delle paratoie mobili;

per tutte le considerazioni in precedenza esposte esprime allo stato, giudizio di compatibilità ambientale negativo sul progetto; il progetto tuttavia, può essere riesaminato. Al fine di tale riesame appare comunque indispensabile attuare e valutare:

- a) la revisione del Piano generale degli interventi e l'adeguato avanzamento di un progetto integrato degli interventi di cui alla legge n. 798, art. 3, e art. 3 della legge n. 139/1992, lettere b), c), d), e), f), g) e h);
- b) l'adeguato avanzamento del progetto di disinquinamento delle acque della laguna di Venezia in relazione ai carichi massimi ammissibili;
- c) la realizzazione delle difese locali delle "insulae" del centro storico di Venezia e delle isole minori tramite il rialzo delle pavimentazioni pubbliche private fino alle massime quote compatibili con il contesto edilizio storico-architettonico, monumentale e paesaggistico, comunque tendendo alla quota di 120 cm, anche al fine di ridurre il numero delle chiusure di opere mobili; ove opportuno valutando l'opportunità di sperimentare e realizzare tecniche avanzate di sollevamento territoriale-geologico superficiale e/o profondo;
- d) la fissazione di espliciti obiettivi di riequilibrio della morfologia lagunare, la valutazione degli interventi necessari a raggiungerli anche attraverso l'elaborazione e l'applicazione di affidabili modelli previsivi;
- e) il raggiungimento di una adeguata affidabilità dei modelli di previsione dell'altezza di marea;
- f) la realizzazione preventiva, con modalità sperimentali e gradualità, di interventi di riequilibrio morfologico della laguna tramite opere e azioni sui fondali, sui canali, atte a conseguire l'attenuazione dei livelli di marea e un'adeguata reimmissione di sedimenti in laguna anche attraverso il sistema idrografico contermine;
- g) il riequilibrio morfologico delle bocche attraverso interventi sulle sezioni, sui fondali, sui moli e con eventuali opere accessorie in bocca o nel mare antistante, con l'obiettivo di ridurre la portata d'acqua e i gradienti di marea, aumentando l'effetto dissipativo e di azzerramento del deficit di bilancio dei sedimenti della laguna;
- h) la verifica di scenari di eventi mareali estremi dovuti a fenomeni meteorolo-

logici complessi, precipitazioni straordinarie sulla laguna e sul bacino scolante, anche al fine dell'individuazione e della realizzazione degli interventi di regimazione del bacino scolante;

- i) la previsione delle caratteristiche peculiari regionali degli scenari di eustatismo provocati dai cambiamenti climatici dovuti all'effetto serra.

Tale insieme integrato di attività e la valutazione del loro risultato può consentire di procedere nella direzione del già citato riesame del progetto nel suo insieme, o eventualmente di sue parti sperimentali;

dispone

- che il presente provvedimento sia comunicato al Magistrato alle Acque di Venezia, al Comune di Venezia, al Ministero Lavori Pubblici, al Comitato misto di indirizzo e controllo ex art. 4, legge n. 798/1984, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 settembre 1997 e alla Regione del Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 377 del 10 agosto 1988 e a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.