



Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Venezia, 9 dicembre 2018

Prot. n. 7/2018

Le pressioni delle forze economiche per indurre la Commissione di Salvaguardia a dare parere positivo al devastante progetto di marginamento del Canale dei Petroli si fanno sempre più sentire. Ciò che è in discussione, tuttavia, non è né l'esistenza del porto, né la possibilità di escavare i fanghi, né il marginamento del Canale dei Petroli ma il modo con cui attuarlo.

1. Al posto di palancole di ferro e scogliere con massi di grande pezzatura (materiali vietati in Laguna) si possono impiegare tecnologie compatibili che non devastino l'ecosistema per i secoli a venire «mantenendo l'unità e la continuità fisica della laguna» (L. 171/1973);

2. il progetto è uno «stralcio attuativo» (con carattere di urgenza non decretato) di un progetto generale *mai* approvato, in cui alle palancole si sommano 7 km e mezzo di scogliere su ambedue i lati del canale. Non si capisce come si possa realizzare un progetto così devastante come stralcio di altro non approvato;

3. le palancole sarebbero uno sfregio paesaggistico perché emergerebbero dall'acqua e si vedrebbero come bordo continuo di acciaio di 1.335 m. (successivamente tagliato solo nel momento in cui si realizzassero anche le scogliere di pietrame);

4. le palancole intercetterebbero, tagliandola, la seconda falda freatica: dovremmo dunque aspettarci negli anni a venire un incremento della subsidenza, come già è avvenuto dopo gli emungimenti artesiani a Marghera degli anni '30-'70 del secolo scorso;

5. in un allegato (intitolato *Relazione di riscontro...*) alla nota del 6 dicembre con cui l'Autorità di Sistema Portuale risponde a quesiti sollevati dalla Salvaguardia, si legge: è «circostanza nota che in laguna non ci siano più siti idonei al conferimento di questa tipologia di materiale». Ma le casse di colmata nelle quali si vogliono scaricare i fanghi *non* sono discariche. Nel 1986 il Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque approvò il progetto di «ripristino ambientale» di dette aree che il Consorzio Venezia Nuova ha iniziato a realizzare riaprendo gli alvei dei fiumi storici e dei canali interrati. Negli anni '90 le massime autorità hanno inaugurato solennemente i primi interventi per realizzare tale parco naturale. Ora si buttano i soldi spesi dallo Stato riducendole a discarica?

6. l'Ordinanza n.66/2018 della Capitaneria di porto prevede il trasferimento di materiale escavato per questo progetto «nella cassa di colmata Molo Sali», a Marghera in un'area non di pregio ambientale: lì possono essere conferiti in ampliamento delle banchine portuali;

7. ricordiamo che i materiali escavati negli anni passati dagli inquinatissimi canali industriali, per la loro elevatissima pericolosità (mercurio, arsenico, cromo, nichel, ipa, dunque sostanze cancerogene), dovevano essere trattati e vetrificati, come disposto dall'accordo Moranzani e dalla prescrizione unanime della Commissione di Salvaguardia. Lo Stato italiano paga una multa semestrale di decine di milioni di euro all'Unione Europea per questa e altre discariche non messe a norma;

8. con lettera della Direzione generale per la protezione della natura e del mare (11 nov. 2018) il Ministero dell'Ambiente afferma che la «procedura di Vinca» (a cui il progetto è stato assoggettato) «deve essere integrata all'interno dei procedimenti di Via e Vas, sia nazionali che regionali»: per un progetto di tale esiziale impatto sulla Laguna occorre dunque una valutazione di impatto ambientale nonché l'aggiornamento del Piano Morfologico della Laguna.

Lidia Fersuoch  
presidente Italia Nostra Venezia