



..... un altro Lido è possibile

www.unaltrolido.com

info@unaltrolido.com

Spett.le Regione Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
Unità Complessa V.I.A.
Palazzo Linetti
Calle Priuli, 99 – Cannaregio
30121 - Venezia

osservazioni inerenti la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di un nuovo porto turistico in mare a S. Nicolò del Lido (Comune di Venezia) (D.lgs 152/2006, art. 24, comma 4)

a - questioni preliminari

a.1 il MoSE e il nuovo porto, finanziamenti pubblici e investimenti privati

Si osserva innanzitutto che gli elementi strutturali che vengono utilizzati per la realizzazione del porto turistico a gestione privata sono stati costruiti in questi anni con enormi finanziamenti pubblici, che ora si rilevano predisposti ad una funzionalità diversa da quella inizialmente dichiarata che ne ha consentito l'autorizzazione e il finanziamento:

- la strada di accesso è stata realizzata dal Consorzio Venezia Nuova pur essendo in contrasto con norme e vincoli, ambientali, paesaggistici, territoriali e urbanistici; in quanto strada provvisoria per i cantieri del MoSE è stata autorizzata con l'impegno della demolizione alla fine dei lavori e della messa in pristino dei luoghi;

- le strutture e l'ambito in affiancamento della struttura della diga foranea a sud della bocca di porto sono stati realizzati dichiarandoli necessari al rafforzamento del progetto Mose, per contrastare le mareggiate;
- la "lunata" (nuova scogliera a mare) era stata prospettata inizialmente come necessaria per la riduzione del livello di marea in laguna; la valutazione scientifica (elaborata dal CNR su incarico del Comune di Venezia) convalidata dalla Commissione regionale VIA aveva portato al riconoscimento dell'inutilità dell'opera per la riduzione dei livelli di mare (avrebbe avuto un effetto solo di alcuni millimetri); lo stesso Magistrato alle Acque aveva quindi deciso di non realizzare l'opera; viceversa alcuni anni dopo, senza alcuna motivazione ufficiale, si è deciso di costruirla lo stesso (con notevoli risorse pubbliche), e ora essa si rileva elemento strutturale fondamentale per la realizzazione del porto turistico privato. Nella relazione allegata allo Studio di Impatto Ambientale, in più punti si richiama l'opportunità della sua presenza per garantire un accesso sicuro alle strutture portuali, proteggendone l'ingresso dai venti dominanti e dal moto ondoso da essi causato: sembra pertanto che tale opera si funzionale più alla darsena che al sistema MoSE.

Quanto avvenuto richiede pertanto una verifica da diversi punti di vista: non solo per la proprietà delle spese pubbliche incorporate a consentire l'iniziativa privata, ma anche per la correttezza dei processi decisionali.

a.2 una illegittima emergenza

La gestione commissariale che sovrintende al progetto in esame ha origine dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n. 3746/2009, nell'ambito di "*disposizioni urgenti di protezione civile*", ma relativa alla realizzazione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi del Lido di Venezia, ricompreso tra le grandi opere prescelte da realizzare per la celebrazione del 150° dell'Unità d'Italia (ricadente nel 2011) quale "grande evento"

Con successiva OPCM n. 3759/2009 furono definite le procedure da seguire ed autorizzate deroghe ad alcune normative (allo scopo di rendere più spedita la realizzazione dell'opera), mentre con altre OPCM n. 3791/2009 e 3856/2010 fu esteso l'ambito territoriale degli interventi promuovibili e realizzabili. Inoltre, con OPCM 3792/2009 fu autorizzata una specifica deroga allo Statuto del Comune di Venezia (all'art. 21, il quale prevede che la partecipazione del Sindaco o di un suo delegato alle conferenze di servizi, agli accordi di programma o ad altri istituti o sedi dove debba esercitare competenze del Consiglio o della Giunta presuppone un mandato vincolante dell'organo collegiale competente recante gli indirizzi dell'amministrazione con riserva di ratifica da parte della stessa.), così da evitare, di fatto, il passaggio in Consiglio Comunale per l'approvazione delle varianti urbanistiche che l'approvazione di interventi nella speciale Conferenza di Servizi di cui si avvale il Commissario Delegato richiedesse.

Di recente però, una sentenza del TAR del Lazio (depositata il 21 febbraio 2011), relativa agli strumenti emergenziali con i quali venivano commissariati gli interventi post terremoto in Abruzzo ed in particolare alle Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri con le quali si attribuiva ai sindaci il compito di provvedere alla "riplanificazione urbanistica" dei territori, ha ritenuto illegittima tale attribuzione in quanto lesiva delle potestà dei consigli comunali ed in nessun modo giustificata da alcuna emergenza.

Ora, per le procedure relative alla realizzazione dell'opera veneziana ricompresa nel grande evento 150° Unità, indebitamente allargate ad altre iniziative non di pubblico interesse e di carattere eminentemente turistico-residenziale si palesa un profilo di assoluta illegittimità laddove vengono menomate le competenza della Giunta e del Consiglio Comunale.

a.3 interessi generali e interessi privati

Tra la fine degli anni 60 e l'inizio degli anni 70 una grande impresa italiana – ENI – promuoveva un importante lavoro collettivo di ricognizione del sistema ambientale e paesaggistico del Paese, pubblicato in più volumi. Merita rileggere oggi le lucide e preveggenti considerazioni di allora su Venezia (in: *“Coste d’Italia; da Trieste al Gargano”*, 1970, pag. 45):

Cosa rimarrà di Venezia fra alcuni anni, dato che il processo di espulsione continua [...] mentre le grandi società di speculazione cercano isole da acquistare o da ottenere in concessione. Si tratta evidentemente [...] di un recupero economico della città in funzione del turismo internazionale, [...]: ma tutto ciò avviene a livello di speculazione consumistica. Dopo aver svuotato Venezia degli operai e degli impiegati per alimentare la speculazione edilizia di Mestre, adesso le società immobiliari si apprestano alla speculazione di lusso dentro la città storica.

[...].

Quasi certamente quindi la città verrà “salvata”; assisteremo ad un processo di trasformazione di Venezia, al riassetto del patrimonio artistico e culturale e soprattutto di quello immobiliare e residenziale per cui la città diverrà un centro turistico-culturale internazionale in mano ai grandi alberghi, non abitato dai veneziani, se non da quella parte addetta ai servizi, ma bensì da una élite economica, solo in parte veneziana e italiana, ma soprattutto internazionale.

Il progetto, ora in esame, di nuovo porto turistico in acque marine, sul litorale di Lido ed a lato dell'ingresso nord alla Laguna di Venezia, si inserisce perfettamente nel processo e nella logica già allora delineata. Solo quella logica giustifica infatti la saturazione dei vuoti rimasti, come non dovessero rimanere piuttosto spazi aperti al godimento collettivo ! Solo quella logica, congiunta oggi ad una situazione critica dell'economia e dei conti pubblici, può mercificare, a favore di interessi del tutto privatistici (e grazie a meccanismi straordinari che sottraggono le decisioni strategiche alla sovranità dei cittadini), il valore (sociale, ambientale, culturale) del territorio e del paesaggio, fino a modificare sostanzialmente anche morfologie, panorami e topografia dei luoghi. Certo, Venezia e la sua laguna sono il risultato di una serie incessante di forti modificazioni dell'ambiente naturale. Mai però, neppure le scelte più critiche e con risvolti anche più economici, come ad esempio quella di fare Porto Marghera, non ebbero una finalità strategica di interesse collettivo. Oggi, con questo progetto, no. **Il motore di tutto ciò è un puro interesse privato, che contrasta per molteplici aspetti con l'interesse collettivo.**

a.4 Io “sviluppo del Lido”

Con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3791/2009, modificata con successiva ordinanza n.3856/2010, è stata affidata al Commissario Straordinario la missione di provvedere per quanto occorra, oltre alla realizzazione del palazzo del cinema e dei congressi, anche *“per la realizzazione di ogni altro intervento allo sviluppo dell'isola del Lido territorialmente, urbanisticamente, ambientalmente o funzionalmente correlato, anche su proposta di soggetti privati”*.

Occorre riflettere sul significato del termine *sviluppo dell'isola del Lido*. Esso non viene in alcun modo specificato nell'ordinanza, ma il contesto non ne consente che un apprezzamento in positivo. Quindi questo *sviluppo* non può che essere inteso nell'interezza della gamma dei diversi aspetti e componenti suscettibili di modifica.

Concretamente ciò significa che la competenza ed i poteri del Commissario vengono meno laddove si verifichi che una componente dell'entità “isola del Lido” (l'economia, la popolazione, l'ambiente, il patrimonio culturale e paesaggistico, i beni materiali, ecc.) possa trarre nocumento dall'opera proposta.

Ciò significa inoltre che non sono di conseguenza ammissibili neppure interventi di mitigazione di eventuali effetti (negativi) ambientali in quanto ciò significherebbe consentire la realizzazione di un'opera che non determina compiutamente *“lo sviluppo dell'isola del Lido”*.

Si dimostrerà più avanti come la realizzazione del porto turistico proposto non possa considerarsi un'opera rivolta allo sviluppo dell'isola del Lido in quanto vengono a soffrirne componenti ambientali e paesaggistiche. Perciò si fa presente che al di là dell'esito della valutazione di

impatto ambientale, [l'opera non può legittimamente neppure rientrare tra gli interventi approvabili dal Commissario.](#)

a.5 un nuovo porto per Venezia e la legislazione speciale per Venezia

Nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (paragrafo 1.1.2) si fa solo qualche riferimento alla vigente legislazione speciale per Venezia ed ad un disegno di legge in itinere, ma non si dimostra – evidentemente ! - alcuna coerenza dell'intervento proposto con la legislazione speciale vigente. Mentre la Legge Speciale per Venezia riconosce un interesse nazionale alla città ed al suo contesto e dispone 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 ...”* si propone ora (nel maggio 2011) [un intervento che semplicemente usa Venezia per il suo business !](#)

E' un intervento tuttavia [sottratto al giudizio della Commissione Speciale per la Salvaguardia di Venezia](#) in forza di un'ordinanza (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3807 del 15.09.2009) - di natura emergenziale, per una emergenza che non c'è – collegata alla realizzazione di un palazzo del cinema e dei congressi scelto tra le opere destinate a “celebrare” il 150° dell'Unità d'Italia del quale, a ben vedere, ad oggi (dopo la celebrata ricorrenza del 17 marzo) non è neppure concluso lo scavo preliminare alle opere di fondazione !

a.6 il nuovo porto ed il Piano Ambientale della Laguna di Venezia (PALAV)

Il PALAV, redatto in attuazione della Legge Galasso (L. 431/1985) costituisce attualmente la strumentazione ambientale-paesaggistica di rango sovraordinato per l'area interessata dal progetto proposto. In effetti nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale si dà atto (nel paragrafo 4.6) che il PALAV indica tutta l'area di arenile compresa tra la bocca di porto e l'area dell'ex-Ospedale al Mare come area interessata dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili (di cui all'art.14, lett. a) e che l'area è direttamente contermina alla zona a vincolo idrogeologico-forestale, ambito indicato di *“particolare pregio, che deve essere salvaguardato in ragione della presenza di biotopi o elementi potenzialmente capaci di aumentarne il valore naturalistico”* Si riconosce (pag.19) che *“si tratta di aree caratterizzate da una particolare valenza sotto il profilo naturalistico e paesaggistico, che per la loro fragilità devono essere mantenute inalterate al fine di permettere la naturale evoluzione del sistema”*. Ed in effetti per l'ambito dell'arenile più prossimo all'area dell'intervento si riconosce (nel citato paragrafo 4.6, pag. 35) *“il valore morfologico e naturalistico del sistema dunale, che diventa un elemento caratterizzante del paesaggio e delle dinamiche naturali del sistema dell'arenile”*.

Il progetto è tuttavia in palese contrasto con tale ammissione in quanto è indubbio che la realizzazione di un porto turistico, con pesanti infrastrutture e strada di accesso carrabile non consente di mantenere inalterata l'area e di evitare comunque pressioni di vario genere. Lo ammette del resto lo stesso studio di impatto ambientale laddove (sempre a pag.19) precisa che *“si valuterà in modo appropriato e approfondito la relazione che le opere connesse all'intervento avranno con le aree di pregio, in particolare dell'ambito dell'arenile, considerando nel caso le azioni da prevedere per limitare gli effetti di disturbo”*.

Ciò tuttavia denota una grave carenza di impostazione in quanto, ammettendo l'inevitabilità di "effetti di disturbo" sulle aree naturalistiche protette, si rimanda ad un futuro (quando?) la valutazione di impatto delle opere in progetto e l'identificazione delle mitigazioni da effettuarsi.

Inoltre, in particolare, si dà atto che l'art.14 delle norme del PALAV precisa che *"nelle aree interessate dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili è vietata la realizzazione di manufatti di qualsiasi tipo, compresa l'apertura di nuove strade"*. Ma lo stesso studio ammette (pag.20) che *"la localizzazione della viabilità di accesso alla darsena [strada asfaltata a doppia corsia] viene realizzata per alcuni tratti all'interno dell'area sottoposta ai vincoli indicati dall'art.14"* e dunque la realizzazione dell'accesso (unico) carrabile al porto è in palese contrasto con le disposizioni del PALAV.

a.7 una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) illegittima

La procedura della presente VIA fruisce di una tempistica accelerata in forza dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3928 del 10 marzo 2011 con la quale è stato disposto che "per accelerare le iniziative dirette alla realizzazione del Nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi del Lido di Venezia, di cui all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30 aprile 2009, per i progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale i termini di cui agli articoli 23, 24, 25 e 26 del decreto legislativo n. 152/2006, e successive modificazioni e integrazioni, e dell'articolo 15 della legge regionale del Veneto n. 10/1999 sono ridotti della metà.". La pubblicazione dell'apposito avviso sul quotidiano locale (Il Gazzettino del 22 aprile) reca infatti il termine per la presentazione delle osservazioni ridotto a 30 giorni anziché ai 60 previsti dalla legge.

Ciò contrasta tuttavia con quanto ora previsto dal Testo Unico Ambientale, infatti il decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128 è stato significativamente modificato da ultimo (con il D.lgs 29.06.2010, n. 128) introducendo la seguente nuova disposizione nell'art. 3 bis, comma 3, "Le norme di cui al presente decreto possono essere derogate, modificate o abrogate solo per dichiarazione espressa da successive leggi della Repubblica, purché sia comunque sempre garantito il rispetto del diritto europeo, degli obblighi internazionali e delle competenze delle Regioni e degli Enti Locali".

Quand'anche si volesse sostenere che la variazione dei meri termini di durata della fase di consultazione non comporti una sostanziale modifica della procedura, si deve far rilevare che manca nella citata ordinanza (OPCM 3928/2011) la motivazione della deroga richiesta dal comma 5 dell'art. 5 della legge 225/1992 concernente il potere di ordinanza, e di deroga alla vigente legislazione, nell'ambito del Servizio nazionale di protezione civile. Certamente non può infatti considerarsi motivazione accettabile l'incipit del comma 1 dell'art. 1 dell'ordinanza (*"Per accelerare le iniziative dirette alla realizzazione del Nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi del Lido di Venezia ..."*)!

Ne consegue, in tutta evidenza, che la citata OPCM 3928/2011 risulta *contra legem* e che i tempi per la presentazione delle osservazioni di cui all'art. 24, comma 4, del D.lgs 152/2006 sono stati illegittimamente compressi del 50%.

Inoltre l'autorità competente per la VIA (Regione Veneto) non ha ottemperato alla pubblicazione sul proprio sito web né dell'avviso della presentazione dell'istanza (ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.lgs 152/2006), né della documentazione presentata (ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.lgs 152/2006), essendo del tutto inattivo, nel presente periodo lo specifico "portale informativo" della valutazione di impatto ambientale. Pertanto, l'informazione al pubblico risulta carente rispetto a quanto previsto per legge, sostanziando l'illegittimità del procedimento.

a.8 la "partecipazione" nella trasformazione del territorio

Coerentemente con i principi della Costituzione Italiana, le normative europee e le loro applicazioni nazionali, le ulteriori articolazioni in leggi regionali prescrivono che nei processi di pianificazione (processo da costruire mediante una procedura di Valutazione Ambientale Strategica) e di progettazione (soggetta a procedura di Incidenza Ambientale e di Valutazione di Impatto Ambientale) si attivi un reale processo di partecipazione, consentendo la comparazione e la valutazione delle “ragionevoli alternative”.

In particolare la Convenzione Europea del Paesaggio in vigore in Italia dal 2006. e il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio hanno introdotto un profondo rinnovamento degli strumenti di pianificazione che ha riguardato non solo i contenuti dei piani, ma anche le modalità procedurali di costruzione dei piani stessi, con processi partecipativi articolati comprendenti, oltre alle modalità concertative tra enti ed istituzioni preposte al governo del territorio, anche processi partecipativi di maggior coinvolgimento delle comunità locali, degli attori del territorio e degli abitanti.

Diversamente, nel procedimento relativo al progetto di porto turistico nessun reale processo di partecipazione con la comparazione delle “ragionevoli alternative” è stato attivato.

a.9 prescrizioni sul sistema della darsene del litorale veneziano

Il recente parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia sul Piano territoriale Provinciale di Venezia (voto unanime n. 1/7093 del 12.1.2010) ha recato in particolare, per il sistema darsene afferenti alle lagune ed ai litorali, la seguente prescrizione (n. 5): *“Venga individuata una soglia limite del massimo numero dei posti di ormeggio e in darsena per natanti-imbarcazioni compatibile con la tutela della laguna di Venezia (e di Caorle) articolandone le dimensioni per singoli comuni e sub-ambiti in relazione alla localizzazione delle darsene e degli approdi; venga riconfigurato il confine del Polo Nautico escludendo l’ambito di Murano e prospiciente il mare al Lido”.*

Si evidenzia in particolare che in tal modo gli enti partecipanti in Commissione hanno sostanzialmente tracciato una linea di indirizzo che non può non riverberarsi, a pena di incoerenza, nella valutazione del progetto ora in esame che si palesa in netto contrasto con la prescrizione della Commissione per la Salvaguardia di Venezia volta a cautelare i beni da essa tutelati dalla eccessiva pressione di infrastrutture per la nautica con la specifica esclusione della localizzazione in mare prospiciente il Lido

b – incoerenza con la pianificazione sovraordinata

b.1 la tutela europea della biodiversità (Rete Natura 2000)

In premessa al capitolo 3 del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale si sostiene che l’area di intervento è solo contermina a siti di importanza comunitaria (rete Natura 2000). In realtà la viabilità di accesso se per lungo tratto è “solo aderente” al sito SIC-ZPS (e su sedime di pertinenza dell’aeroporto Nicelli, in concessione dal demanio militare, e della cui disponibilità il piano non fa cenno !)), per il resto insiste “su” area SIC: su tutto il margine a nord, ora utilizzato dai cantieri del MoSE, ma da riportare allo stato naturale e per un breve tratto di attraversamento a sud. Quand’anche le aree del sito che verrebbero sottratte alla naturalità (almeno 2.000 mq) rappresentassero una percentuale inferiore al 5% come sostenuto nella Valutazione di incidenza ambientale, si tratterebbe della riduzione di uno dei pochi siti analoghi presenti solo sulle coste sabbiose dell’Alto Adriatico.

b.2 il Piano Regionale di Sviluppo (PRS)

Il paragrafo 4.1 del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale non evidenzia alcuna particolare coerenza con il P.R.S. Anzi, va notato come detto piano definisca “società” e “territorio” come componenti essenziali del sistema regionale e come esso consideri la “necessità di legare le trasformazioni territoriali alla creazione di un consenso che tenga conto delle esigenze che emergono dal basso attraverso l’aumento della partecipazione e conoscenza”. Tutt’altro approccio quindi dalla presente gestione straordinaria e commissariale con la quale, contrariamente ai buoni principi sanciti dal PRS si sottrae una decisione di trasformazione urbanistica rilevante ai soggetti naturalmente competenti.

b.3 il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale, al paragrafo 4.2, si richiama il PTRC vigente (1992) senza poter evidenziare tuttavia alcuna particolare coerenza da parte dell’intervento proposto. Viene richiamato inoltre il nuovo PTRC adottato (2010): ma neppure questo piano denota una previsione particolare di quanto viene ora proposto. Si dà atto peraltro e correttamente che l’area interessata è compresa nell’”ambito paesaggistico n. 31 - Laguna di Venezia” di cui all’elaborato “Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio”, parte integrante del Piano. Tale elaborato costituisce un primo, fondamentale, atto di indirizzo per l’attuazione nel Veneto della pianificazione paesaggistica in attuazione del Codice del Paesaggio. Va dunque evidenziato come tra gli elementi caratterizzanti il suddetto ambito paesaggistico tale documento (vedasi pag. 384) individui proprio i due elementi che costituiscono l’area in questione e che verrebbero compromessi dall’intervento proposto:

- i “cordoni dunali” del lido;
- le “dighe foranee”.

Dunque hanno valore paesaggistico in sé sia la diga foranea di S. Nicolò, del 1882, che i cordoni dunali adiacenti !

Il medesimo documento regionale fornisce “obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica” per lo specifico ambito (vedasi pag. 390); alcuni dei quali hanno diretta attinenza all’intervento proposto. Si riportano in appresso tali indicazioni regionali che trovano incoerenze e criticità nell’intervento proposto:

- *Prevedere interventi di difesa e di miglioramento del patrimonio naturalistico del sistema dunale e retrodunale (indirizzo 7.a);*
- *Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione (indirizzo 21.b);*
- *Promuovere la riqualificazione del fronte mare e del sistema di accessibilità e fruizione degli arenili (indirizzo 30.c).*

Ciò significa evidentemente intervenire per l’eliminazione di elementi detrattori, per la migliore organizzazione dell’esistente, non intervenire a saturazione degli spazi non ancora urbanizzati o infrastrutturali ! ... come ben espresso dal seguente:

- *Mantenere liberi dall’edificato i varchi di valore naturalistico-ambientale esistenti nella ricomposizione urbanistica delle coste marine (30.d).*

Dunque non sono ammissibili interventi a saturazione ed a nuova modellazione degli spazi liberi come vorrebbe sostenere la “filosofia” che informa il progetto proposto !

b.4 il Piano Territoriale Regionale Provinciale (PTCP) di Venezia

Il paragrafo 4.7 del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale fa riferimento al PTCP “adottato”. Le relative considerazioni vanno perciò aggiornate ora al PTCP

definitivamente “approvato” con le modificazioni introdotte, da ultimo, dall’autorità competente per la valutazione ambientale strategica (Commissione regionale VAS)

Ad ogni modo il documento registra (a pag.23) che *“il PTCP identifica diversi elementi di valore naturalistico quanto paesaggistico in stretta prossimità dell’area di intervento”* e prevede quindi *“opere di mitigazione o mascheramento laddove si potranno definire possibili effetti negativi”* con ciò ammettendo un impatto certo delle opere in progetto sul contesto naturalistico tutelato.

Inoltre il PTCP prevede (conformandosi al PTRC adottato) la localizzazione di un sistema di darsene in un ambito diverso da quello qui proposto.

Considerata dunque anche la grande dimensione dell’opera progettata, essa si palesa in contrasto anche con le disposizioni del PTCP.

b.5 la Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del Lido di Venezia

La Variante al PRG del Lido di Venezia in vigore destina l’area contermina, interessata dall’accesso al proposto nuovo porto turistico, a parco territoriale, comprendete l’area prossima alla linea di battigia (“sistema in arenile”) e l’area delle dune e dei sistemi vegetali presenti. Come pure viene evidenziato nel Quadro di riferimento programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (pag. 26), essa definisce l’area in oggetto come *“un ambito che deve essere salvaguardato nella sua funzione ambientale e paesaggistica, messo a sistema con il territorio del Lido e reso fruibile attraverso sistemi di mobilità lenta [...] nello specifico, l’area più prossima al perimetro dell’intervento viene classificata come ‘zona del litorale sabbioso’ seguita a nord da una fascia identificata sulla base della presenza di ‘dune embrionali consolidate e delle bassure”*. Complessivamente quest’area rientra nella zona di balneazione controllata, dove primarie sono le necessità di tutela e valorizzazione delle componenti naturalistiche”.

Il progetto, che prevede a ridosso dell’area la costruzione di notevoli infrastrutture e l’inserimento di una strada carrabile, risulta pertanto in aperto contrasto con la Variante al PRG del Lido di Venezia, che mira alla salvaguardia del profilo morfologico e naturalistico dell’area e dà indicazioni precise in tal senso, anche precisando che la fruibilità del contesto è consentita solo attraverso la mobilità lenta.

b.6 il Piano Particolareggiato dell’Arenile dell’Isola del Lido

Il Piano dell’Arenile che ha come obiettivi primari *“la tutela e valorizzazione delle emergenze naturalistiche presenti e il recupero e integrazione della morfologia dell’arenile e dei corridoi di connessione ecologica longitudinali e trasversali al fine di ristabilire le relazioni morfologiche e biologiche che determinano lo sviluppo delle dune e degli habitat nell’ambiente litoraneo sabbioso”*. Come evidenziato nello stesso Quadro di riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (pag. 27) esso articola l’area in quattro fasce parallele, denominate *“Zone di Rispetto Ambientale”*, che si sviluppano a partire dalla linea di battigia, di cui la prima, prossima alla costa, è definita come *“area di rifugio della biocenosi della battigia”* e nella quale è consentita solo la manutenzione, manuale, dell’arenile allo stato naturale, escludendo la possibilità di attracco o avvicinamento di natanti a riva.

Nelle fasce successive, *“di libero transito”* e di *“rispetto dell’avifauna stagionale”* non sono ammesse localizzazioni, anche temporanee di manufatti o strutture che impediscano la fruizione e il transito all’interno dell’area ed è impedita la realizzazione di qualsiasi opera, anche temporanea, che alteri la struttura del sistema. Nell’ambito successivo, di *“riconnesione retrodunale”*,

significativo per l'assetto morfologico oltre che floro-faunistico *“il piano considera la necessità di garantire la naturale evoluzione degli ambiti rimuovendo tutti quegli elementi capaci di alterare o limitare le dinamiche naturali”*; *gli stessi eventuali percorsi attrezzati devono risultare completamente rimovibili”*.

Pertanto, il progetto proposto che comporta strutture portuali, edifici ed infrastrutture varie ed una nuova viabilità di accesso risulta in aperto contrasto con il Piano dell'Arenile.

b.7 i Piani Ambientali per l'Isola del Lido

Lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Programmatico registra tra i documenti di riferimento anche lo studio elaborato nel 2003 *“Linee guida per la redazione dei Piani Ambientali del Lido”* ai sensi dell'art. 27 della LR40/1984 (v. cap. 5.7) per concludere che *“l'intervento proposto può generare effetti capaci di aggravare l'attuale stato dei luoghi, in considerazione degli effetti indotti dall'aumento del carico turistico”* (pag. 33). Tuttavia evidenzia che la *“darsena esterna alla linea di battigia, unitamente alla proposta di rinascimento dell'arenile, possono limitare effetti di disturbo all'interno delle aree di maggior valenza e sensibilità naturalistica”* (ivi). Si deve sottolineare però che lo stesso responsabile dello studio di impatto ambientale asserisce trattarsi solo di una *“possibile limitazione”* della pressione. Non solo, lo Studio di Impatto Ambientale non cita lo studio preliminare (redatto nell'ottobre 2006, a cura della competente direzione comunale) per la redazione dei Piani Ambientali di San Nicolò, Alberoni e Area Golf, con il quale, sulla base di un'analisi puntuale delle criticità e dei conflitti esistenti l'amministrazione elaborò una proposta compiuta di regolamentazione delle attività antropiche (accessi, ecc.) e di interventi di recupero della connettività ecologica. Detta, motivata, proposta, corredata di norme tecniche e planimetrie, prevede in particolare la creazione per l'intera zona SIC-ZPS ed il prospiciente arenile di una zona di *“riserva orientata”* debitamente gestita.

Dunque, diversamente da come vorrebbe sostenere la filosofia del progetto in esame l'area da utilizzare non costituisce un mero residuo di territorio inutilizzato e da utilizzare con una radicale nuova funzionalizzazione: infatti, l'Amministrazione Comunale ha già elaborato uno strumento di tutela e gestione dell'area, coerente con tutta la strumentazione pianificatoria ed urbanistica, immediatamente realizzabile, anche con assai contenute risorse, che contrasta nettamente con la proposta progettuale ora in esame.

b.8 il Documento Preliminare al Piano di Assetto Territoriale (PAT) di Venezia

Lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Programmatico afferma (al cap. 5.4) che il progetto è *“in linea con le prospettive e necessità di sviluppo individuate dal Documento Preliminare. Tuttavia, a ben vedere alcune indicazioni e considerazioni del documento di riferimento per l'elaborazione del PAT (attualmente in corso) non sono affatto in linea con la proposta progettuale in esame; si riporta al riguardo quanto segue:*

- *“L'assunzione del principio di sostenibilità come indirizzo per gli usi del territorio comporta l'esigenza di recuperare le funzionalità ambientali e paesaggistiche dal punto di vista qualitativo limitando lo sviluppo insediativo”* (cap. 5.1.2 relativo ai litorali, 4° allinea);
- *“... assicurare stabilità od espansione delle aree di interesse naturalistico”* (cap. 5.1.3, relativo a SIC e ZPS, 2° allinea);
- *“Le presenze naturalistiche agli estremi del Lido costituiscono un'ulteriore risorsa da preservare e valorizzare con interventi di tutela”* (cap. 5.6.3).

In nessun modo, comunque, nelle considerazioni rivolte in particolare all'Isola del Lido (v. cap. 5.6.3) il Documento Preliminare del PAT fa cenno ad una rifunzionalizzazione degli spazi aperti di S. Nicolò. Anzi, a proposito del recente restauro dell'aerostazione Nicelli, si precisa che *“va sostenuta l'attività di rinnovamento anche considerando l'intera area di S. Nicolò in cui sono*

presenti potenzialità, sia in termini di attività che di edifici, che andrebbero sviluppate; si pensi alla caserma Pepe, recentemente trasferita al demanio civile o al forte Ridotto.”.

Il progetto contrasta dunque nettamente con gli obiettivi del Documento Preliminare del PAT di non sacrificare quote di aree SIC-ZPS (vedi sopra punto b.1), di preservare gli ambiti naturalistici-paesaggistici agli estremi dell'isola (S. Nicolò e Alberoni), di riqualificare l'area di S. Nicolò valorizzando le attività già in essere e gli edifici, di pregio, esistenti.

b.9 la pianificazione portuale

Lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Programmatico (cap. 5.5) fa cenno al Piano Operativo Triennale 2008-2011 dell'Autorità Portuale di Venezia il quale dedica effettivamente solo poche righe per registrare l'interesse del settore della nautica da diporto e l'intenzione di sviluppare iniziative e progetti al riguardo. Tuttavia il progetto non esplicita alcuna connessione con analoghe strutture esistenti o previste da parte dell'Autorità Portuale o da altri soggetti, non sono perciò valutate né coerenze, né effetti cumulativi. Né, la relazione di progetto dà informazioni circa la domanda e l'offerta di posti-barca nell'area dell'Alto Adriatico che possa dimostrare la stessa sostenibilità economica dell'intervento proposto.

Il progetto, inoltre, tralascia di rilevare che con deliberazione del Consiglio Regionale n. 42 del 10.07.2008 è stato approvato il piano portuale di raccolta e gestione dei rifiuti e residui di carico (in conformità alla Direttiva 2000/59/CE) redatto dall'Autorità Portuale per l'ambito di competenza ed a valenza triennale: esso dovrà essere aggiornato tenendo conto del nuovo porto ove autorizzato.

b.10 il Piano Strategico di Venezia,

Lo studio di Impatto Ambientale ricorda che il Piano Strategico approvato dal Consiglio Comunale nel 2006 “si articola come uno strumento di indirizzo utile a definire il ruolo di Venezia su scala territoriale e locale” e che esso anche a proposito della diportistica individua la necessità di definirne il ruolo nell'ambito lagunare, di rilievo, nell'ambito del settore turistico e della qualità dell'offerta e degli spazi, “*all'interno di un quadro che non può che essere di scala sovralocale, nazionale ed internazionale*”, ma come più avanti si afferma, “*trattandosi di uno strumento di indirizzi e definizione di tendenze di sviluppo, il piano non determina in modo specifico gli interventi e le aree di intervento*”. Quindi si ammette che il presente progetto deroga dalla necessità di far riferimento ad uno strumento generale di pianificazione per le strutture dalla nautica da diporto, che per di più dovrà avere carattere sovralocale, inserito quindi in un contesto più ampio e soggetto a diverso tipo di valutazioni.

c – impatti con le componenti ambientali

Come si è già espresso, il progetto proposto è lesivo di importanti aspetti ambientali, si presentano dunque qui di seguito le relative puntuali osservazioni, in particolare rispetto alle seguenti componenti ed alla loro interazione: popolazione, fauna e flora, suolo, acqua, aria, patrimonio paesaggistico

Si analizzeranno anche le alternative prese in esame dal proponente e le motivazioni della scelta progettuale sotto il profilo ambientale.

Si evidenzieranno in conclusione gli impatti negativi (diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine; permanenti e temporanei) dovuti alla realizzazione del progetto, compresa l'eventualità che essa non sia del tutto completa o conforme, ed al conseguente esercizio dell'opera, compresa l'eventualità che esso non sia del tutto conforme alle previsioni progettuali.

c.1 popolazione

L'assunto progettuale, che il territorio interessato è "area marginale" (Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 2.1) e che occorre "riscattare l'insieme dei luoghi coinvolti nel processo di trasformazione dalle attuali condizioni di marginalità proponendone un organico inserimento nel contesto paesaggistico lagunare anche come aree attrezzate di pubblica fruizione" (ivi) in realtà contrasta con gli interessi della popolazione residente: una delle due residue aree vaste dell'isola, immerse nella naturalità, aperte ora ad una fruizione solo ciclopedonale, verrebbe irrimediabilmente compromessa e stravolta ad esclusivo beneficio di un insediamento turistico esclusivamente autoreferenziale. Infatti, come risulta dall'analisi costi-benefici del proponente (v. Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 2.4.1) l'intervento da realizzare si rivolge ad una clientela internazionale e alle imbarcazioni da turismo nautico di grandi dimensioni; l'unica sinergia che il progetto effettivamente denota è quella di mero carattere economico-finanziario con gli altri interventi di valorizzazione turistico-residenziale di alta qualità promossi dalla stessa Est Capital che indubbiamente potrebbero ricavare valore aggiunto dalla realizzazione del porto.

Resterebbe dunque a beneficio della popolazione locale, solo la possibilità (forse) di qualche posto-lavoro aggiuntivo, a fronte di una perdita di qualità delle condizioni di vita, a fronte di un'ulteriore pressione sulla viabilità stradale isolana (che può rilevarsi ben maggiore di quella preventivata sia per picchi stagionali, che per eventi, che variazioni della tipologia e delle quantità della clientela ora prevista) e sui collegamenti con la città storica e con la terraferma. Al riguardo, in particolare, lo stesso Studio di Impatto Ambientale stima (senza specificare tuttavia i criteri di calcolo assunti) per le punte un carico aggiuntivo di 20 veicoli/ora sul *ferry boat*, non tenendo conto peraltro della sovrapposizione con situazioni di criticità già esistenti e prevedibili nel futuro (picchi di utenza stagionali, per eventi o congressi di respiro internazionale, per il nuovo carico indotto, dal medesimo proponente con la nuova edificazione (Forte di Malamocco, area ex Ospedale al Mare) e con il recupero dei grandi alberghi sul Lungomare.

Quanto all'impatto sulla mobilità acquea lagunare delle stesse imbarcazioni ospiti della prevista nuova struttura portuale, nulla viene specificato, se non affermando, nel corso della presentazione al pubblico che le imbarcazioni ospiti della struttura saranno solo interessate alla navigazione in mare aperto. Ciò non appare convincente, dato che quotidianamente transitano all'interno dei canali lagunari imbarcazioni da diporto, non residenti, di lunghezza superiore ai 10 m, non essendoci nessuna limitazione sulla stazza o sulla potenza dei propulsori, ma solamente sulla velocità, peraltro quasi mai rispettata. Né può essere trascurata l'attrattiva dell'ambiente lagunare, e soprattutto del Bacino di S. Marco in occasione di eventi di richiamo particolare, per le imbarcazioni ospiti del porto. Il nuovo porto verrebbe dunque a determinare senz'altro un'ulteriore pressione sui canali lagunari di traffico e moto ondoso.

Inoltre va contestata, in radice, una sintomatica affermazione del valutatore nel capitolo dedicato all'esame delle esternalità positive e negative (Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 2.4.4), laddove, dopo aver fatto cenno degli impatti su flora e fauna locali e sul paesaggio, scrive: "Verosimilmente, l'impatto economico ed occupazionale – certamente positivo andando ad impiegare anche imprese e lavoratori appartenenti all'ambito locale, sarà in grado di mitigare la percezione soggettiva delle esternalità negative sopra elencate.". Si tratta di una affermazione non accettabile, non solo perché poggiante su un'ipotesi (l'utilizzo di lavoratori locali) in nessun modo suffragata (anzi, sia i lavori del MoSE che altri in isola vedono una consistente presenza di lavoratori non residenti), ma anche perché valutazioni di tal genere (afferenti alla sfera della psicologia o della politica) non devono inficiare le valutazioni ambientali.

Infine un'ultima affermazione del valutatore merita di essere contestata: "questo nuovo polo porterà con sé un aumento ed un miglioramento dei servizi pubblici di trasporto incrementandone

utilizzo e frequenza” (cap. cit.): non è dato infatti di sapere su quali assicurazioni possa basarsi tale affermazione, ma, certamente si può ritenere che, nel caso, ciò possa comportare piuttosto un ulteriore aggravio dei costi del sistema di mobilità pubblica.

c.2 fauna e flora

La stessa Valutazione di Incidenza Ambientale che correda lo Studio di Impatto Ambientale ammette una *bassa riduzione delle superfici di habitat* (bassa, in quanto minore del 5% della superficie attuale, secondo la *Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE*, elaborata dalla Direzione Ambiente della Commissione europea). Si tratta tuttavia di una “riduzione” che contrasta con le prescrizioni impartite in sede di autorizzazione dei lavori del MOSE (v. punto a.1). Tale riduzione inoltre, non trova giustificazione da finalità altre di interesse superiore e/o collettivo e contrasta inoltre con la criticità dell'area stessa, assai piccola e con al rarità delle specie protette ivi presenti. Inoltre non si tiene conto della procedura d'infrazione aperta dalla Commissione Europea per l'esecuzione dei lavori del MOSE e del conseguente piano delle compensazioni ambientali che interessa la riqualificazione ambientale dell'area di S. Nicolò.

Va inoltre precisato che il ripascimento della battigia, previsto nel progetto quale opera di compensazione, è opera non richiesta e necessaria in quanto per effetto delle correnti l'area non è soggetta ad erosione; esso inoltre in quanto previsto a valere sulle operazioni di escavo del fondale del porto (funzionale alla suo funzionamento), è in realtà soggetto all'alea che le sabbie ivi disponibili siano effettivamente idonee per ogni aspetto chimico-fisico. Più in particolare, per il ripascimento del litorale antistante l'area SIC/ZPS è previsto (come si evince anche dalle tabelle di cui al par. 3.2 dello Studio di Impatto Ambientale) l'impiego di 100.000 mc di materiali dragati. L'area interessata dal ripascimento è esterna al perimetro del SIC/ZPS, ma non si possono escludere ripercussioni sull'attuale assetto floristico dell'area tutelata. La serie *psammofila litoranea* è costituita da fasce vegetazionali parallele alla linea di costa che si susseguono in relazione alla distanza dalla linea di battigia e all'età delle singole formazioni, evolvendo progressivamente dalla duna embrionale alle forme più mature della duna consolidata, che ospita attualmente gli habitat di maggior pregio e più vulnerabili della serie vegetazionale qui presente. Nella descrizione dell'intervento si afferma peraltro che il ripascimento interesserà il litorale per una lunghezza di 700 m con un conseguente avanzamento della linea di battigia di ca. 20 - 25 m, mentre dagli elaborati grafici tale avanzamento risulta essere di 160 m, più la scarpata, dimensione compatibile con i volumi dichiarati nella succitata tabella. Un ripascimento così consistente comporta certamente modificazioni morfologiche sul territorio, creando situazioni di instabilità, con effetti tutti da valutare sull'attuale assetto floristico e vegetazionale dell'area SIC adiacente.

Si afferma però al par. 3.2.2.1.4 che “il materiale escavato con draghe potrà essere riutilizzato per le opere di rinterro e per un eventuale ripascimento del tratto più settentrionale della spiaggia di Lido (*“qualora i sedimenti presentino idonee caratteristiche di qualità e di granulometria”*), introducendo dunque un fattore di incertezza su questa operazione. Se ne deduce tra l'altro che le granulometrie dei sedimenti dell'area interessata dai dragaggi non sono al momento note, pur dichiarandosi una granulometria con $D_{50}=0,15$ mm, che appare incompatibile con quella dell'arenile attuale. Si pone quindi anche il problema della eventuale altra destinazione di questi 100.000 mc di sedimenti, qualora risultassero incompatibili con l'intervento previsto. Non è nemmeno da escludere, in mancanza di indagini specifiche, la presenza di materiali derivanti dallo scarico a mare di residui di lavorazioni industriali avvenuto nel passato. Si ritrovano infatti frequentemente sull'arenile blocchi di materiali di chiara origine antropica portati dalle mareggiate e presumibilmente presenti in grandi quantità sui fondali antistanti l'area. Si ritiene pertanto necessaria una preventiva caratterizzazione dei sedimenti dell'area da sottoporre ad escavazione prima della pianificazione degli interventi. Inoltre l'area di spiaggia attuale risulta essere soggetta a naturale ripascimento, che porta a variazioni graduali e naturali della morfologia costiera, rendendo superflue azioni di ripascimento artificiale che possono comportare problematiche non valutate

nello Studio di Impatto Ambientale. In conclusione si osserva che la proposta di rinascimento necessita di verifiche circa la sua concreta possibilità ed utilità/necessità in rapporto alle esigenze dell'area SIC-ZPS.

Un ulteriore elemento di pressione sull'area SIC sarà dato dal nuovo traffico veicolare indotto sulla nuova via di accesso permanente alla progettata darsena, che sarà dotata di circa 500 posti auto. Pur essendo state previste nel misure di mitigazione, non esistono valutazioni quantitative sulla effettiva consistenza del traffico veicolare ai margini dell'area SIC e del maggior traffico pedonale prevedibile al suo interno. Non viene nemmeno valutata la fruizione delle strutture ricreative e ricettive presenti all'interno della darsena da parte della popolazione residente, che potrebbero richiedere anche il prolungamento dell'attuale servizio pubblico di linea, o l'istituzione di appositi servizi navetta. Non esiste nemmeno una valutazione del maggior traffico legato alla presenza di strutture commerciali e tecniche, che possono comportare una rielaborazione del progetto viario, con la creazione di piazzali di evoluzione di automezzi di grandi dimensioni. In ogni caso si verificheranno effetti negativi sulle componenti floro-faunistiche dell'habitat dalla forte crescita di traffico veicolare rispetto all'attuale, consentita solo provvisoriamente per le esigenze dei cantieri del MoSE).

Un ulteriore elemento di criticità riguarda le previste nuove piantumazioni. Infatti, per il mascheramento delle nuove strutture viene proposta la piantumazione, anche sulle coperture degli edifici, di essenze odorose (rosmarino e lavanda, da quanto riferito nel corso della presentazione dell'opera), ordinate in fasce alternate, in modo da creare un particolare effetto cromatico. Si ritiene che tale soluzione non sia la più opportuna, trattandosi di specie totalmente estranee al contesto ambientale in cui si inseriscono, che creerebbero una evidente discontinuità, anche visiva, con la composizione floristica dell'area SIC, con seri rischi di inquinamento floristico all'interno della stessa area SIC. Pertanto le nuove piantumazioni previste danneggerebbero sia dal punto di vista floristico che paesaggistico l'habitat tutelato.

Si noti ancora come nella descrizione degli edifici e delle attività previste nel centro servizi del porto (luxury club, yacht club, reception, sala conferenze, foresteria, palestra, beauty center, ecc. ecc.) si faccia cenno (Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 2.4.2) che *“dallo spazio centrale si accede direttamente al mare e – conseguentemente – alla spiaggia ...”*; si tratta dunque di una sorta di opzione ad una fruizione turistico-balneare della spiaggia (ripasciuta) da parte dei fruitori del porto stesso, che potrà portare, anzi una maggiore pressione antropica sull'area protetta.

c.3 acqua

Lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale non precisa come vengano modificate le correnti di costa dalla costruzione del porto turistico. La figura 7 del cap. 3.1 indica il cambiamento della marea indotto dalla nuova lunata rispetto a una situazione antecedente. Questa nuova situazione, a sua volta, verrebbe di nuovo mutata con la costruzione del porto turistico. Non è dunque sufficientemente chiarito quale influsso avrebbero le opere progettate sulle “nuove” correnti di costa anche in relazione alla balneabilità delle spiagge a sud.

Relativamente alla circolazione idrica portuale, il progetto utilizza il *modello SMS agli elementi finiti* (Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 3.2). Si osserva in proposito che viene specificato un passo temporale di 30 minuti, estremamente lungo per le frequenze che si vogliono riprodurre. Un ciclo di marea con questo metodo viene descritto con solo 24 *tempi discreti* (v. figura 12): è una descrizione poco affidabile ! Dalla figura 11 si può presumere che la *risoluzione* sarà al di sotto di 50 metri, ma, con una profondità media di 5 metri, la velocità delle onde di gravità è di circa 7 m/s. Il *numero di Courant* che risulta da questa *discretizzazione* è di 250. Ne deriva, che le simulazioni, che magari sono anche stabili per un utilizzo implicito delle integrazioni nel tempo, non sono affidabili dal punto di vista dell'accuratezza del calcolo e i risultati si possono considerare solo indicativi. Inoltre lo studio precisa che il modello utilizzato è non-lineare, perciò esso descrive anche i termini *avvettivi*. Con un *time step* di 1800 secondi, e una *griglia* con risoluzione al di sotto di 50 m, la massima velocità che si possa

simulare è di circa 2 cm/s, una velocità di corrente che appare incredibilmente bassa in questa zona, specialmente vicino all'entrata del porto !

Non è neppure chiarito come si sia valutata la capacità di ricambio del bacino. In letteratura scientifica si procede al calcolo dei tempi di residenza, *ante e post operam*, così che si possa stimare il tempo di *residenza* originale e dopo una miscelatura forzata. Diversamente, nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 3.2) viene semplicemente indicato che, azionando delle turbine, la qualità dell'acqua sarà migliorata. Manca cioè una accurata stima in proposito.

Nello Studio manca inoltre, completamente, una descrizione del campo della corrente davanti al nuovo porto: di come questo campo verrà modificato dalle nuove strutture, di come cambierà la tendenza di erosione e deposizione nella zona. In caso di prevista deposizione, è inoltre necessario prevedere cicli e modalità di dragaggio.

Relativamente al moto ondoso (Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 3.3), il fatto che il *modello numerico di riflessione-diffrazione* utilizzato (VEGA) sia applicabile solo per fondo costante è un limite assai grave nella situazione del porto, in considerazione delle variazioni di profondità nelle vicinanze della Bocca di Lido. Infatti, nello Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale viene assegnato a tutto il dominio una profondità di 7 m (v. cap. 3.3.3), mentre troviamo all'interno della Bocca di Lido profondità quasi doppie.

Rispetto alla circolazione idrica all'interno del previsto bacino portuale ed alle correnti nelle aree ad esso prossime, manca dunque una accurata previsione degli effetti della costruzione della nuova opera e della sua gestione (anche in riferimento alle possibili alterazioni della qualità delle acque e del suolo (fondali)).

Quanto alla qualità delle acque il progetto non considera che l'opera si colloca in "aree sensibili" (acque costiere entro 10 km dalla linea di costa, di cui all'art. 12 del Piano Regionale di Tutela delle Acque) soggette a specifica tutela. Esso comporta piuttosto che indubabilmente una nuova pressione da sversamenti (idrocarburi, liquami, ecc.) da attività nautiche ed antropiche originatisi nel porto verrà ad essere trasportata dalla corrente prevalente lungo costa (da nord a sud) verso le spiagge balneabili (ora "bandiera blu"); si tratterebbe, data l'irreversibilità dell'opera, ed i rischi di gestione inevitabilmente connessi ad un'opera del genere, di una stabile penalizzazione delle spiagge del Lido.

c.3 suolo

Oltre a quanto rilevato al punto precedente, si deve osservare che lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale (cap. 4.5.3) non esplicita come si sia giunti alla conclusione che le tendenze di erosione e deposizione in atto lungo il litorale non dovrebbero interessare la zona antistante l'ingresso del porto turistico. In particolare, si deve far presente che davanti alla Bocca di Lido, leggermente verso sud, si trova un *ebb tidal delta* (deposizioni di sabbie derivanti dalla laguna). Questa deposizione viene adesso, con la nuova lunata del sistema MOSE, disturbata. Non è chiaro dove si depositerà quindi questo materiale. Una delle zone di rischio è sicuramente quella dietro la lunata, cioè di fronte all'ingresso del porto turistico. Dunque, manca una accurata previsione degli effetti della costruzione della nuova opera rispetto alle alterazioni conseguenti dei fondali nelle aree contermini.

c.5 aria

Malgrado gli accorgimenti progettuali per la mitigazione dell'inquinamento luminoso, comunque a fronte della situazione attuale la realizzazione del porto comporterebbe sicuramente un nuovo inquinamento luminoso e la perdita di area del tutto idonea all'osservazione ed al godimento del cielo stellato.

Certamente inoltre se verificherà una nuova pressione di [inquinamento elettromagnetico](#) da impianti radio e radar

Il nuovo [inquinamento acustico](#) è esplicitamente ammesso nello Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale (cap. 2.4.5 – paragrafo “conclusioni”) in quanto “inevitabile”. Sicuramente inoltre anche la costruzione dell’opera provocherebbe un superamento dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica in essere.

c.6 patrimonio paesaggistico

Va innanzitutto respinta la logica che informa la progettazione secondo cui l’area di S. Nicolò sia mera periferia del Lido, abbandonata, e solo per questo da “valorizzare” con nuovi edifici ed infrastrutture, e che attribuisce in tal modo un disvalore alla semplice assenza di cementificazione. Al contrario, il valore di quest’area, peraltro prossima all’abitato, è dato dalle ampie superfici di verde e dalla presenza di antichi insediamenti come il complesso monastico di S. Nicolò (del XII secolo) che conserva quel che resta della navata della preesistente abbazia benedettina contariniana, con il mosaico pavimentale del 1053, la Caserma S. Marco (del 1574), la Casa del Consiglio dei Dieci (del XVI secolo), il forte di Castelvecchio ed il cinquecentesco ponte che scavalca il canale che porta alla darsena dell’aeroporto “G. Nicelli”, la cui aerostazione è pregevole esempio dell’architettura razionalista del primo 900. Con tutti questi elementi di valore il nuovo porto non dialoga affatto, ma si pone piuttosto un obiettivo di completa autosufficienza ed autoreferenzialità, e [non porta alcun beneficio alla valorizzazione degli elementi storico-culturali-paesaggistici del sito.](#)

Lo stesso Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale (cap. 2.4.5 – paragrafo “conclusioni”) ritiene che *“la natura stessa dell’opera tenderà a produrre, inevitabilmente, effetti di inquinamento di tipo [...] paesaggistico”*. Infatti, in tutta evidenza, l’inserimento di nuovi volumi, che arrivano ad altezze anche di 20 metri, estranee allo *skyline* della rea, in un’area di interesse naturalistico caratterizzata dal piatto profilo dell’arenile e dalle leggere ondulazioni del sistema dunale risulta in contrasto con la conservazione dei caratteri peculiari del sito tutelato, ne intacca pesantemente la godibilità e risulta quindi di [insostenibile impatto paesaggistico](#) snaturando la percezione di tutto l’ambito circostante, sottoposto a disposizioni rigide di tutela, sempre riconosciute e garantite a tutti i livelli di pianificazione (nazionale, regionale, provinciale e comunale) e dalle leggi di tutela nazionali (Codice dei Beni Culturali, Legge Speciale per Venezia, decreti Galasso ecc.).

Si rileva tra l’altro che le notevoli altezze di alcuni volumi sono legate alla proposta progettuale di inserire una foresteria e spazi esclusivi - per *Luxury Club et similia* - quindi spazi non strettamente legati alle esigenze funzionali della darsena, con ciò appesantendo il carico volumetrico su un’area che dovrebbe, su indicazione di tutti i piani e gli strumenti di tutela, conservare i propri precisi caratteri naturalistico-ambientali. Si osserva ancora che le strutture proposte si configurano come di uso esclusivo, esse non producono la creazione cioè di nuovi spazi pubblici.

c.7 analisi delle alternative prese in esame

Oltre all’opzione zero (cioè la non realizzazione dell’opera) viene considerata quale alternativa anche la prima ipotesi progettuale. Non vi è dubbio che per molteplici aspetti la seconda ipotesi progettuale, ora in esame, sia largamente migliorativa rispetto alla prima. Non si può però concordare con l’apprezzamento negativo per alcune componenti dell’opzione zero (vedasi la tabella in Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 7.4): gli elementi “popolazione e turismo” e “organizzazione insediativa” non sono certo suscettibili di una valutazione negativa per la situazione attuale, a fronte di una valutazione positiva per la situazione di progetto; analogamente. Analogamente non può dirsi che per la componente “paesaggio e beni

storico testimoniali” i caratteri figurativi e percettivi possano essere migliori nella ipotesi di progetti (salvo la capacità del valutatore di poter individuare e misurare valori *percettivi* futuri!).

Manca in sostanza la valutazione concreta di alternative sia per la fruizione dell'area, sia per la localizzazione, altrove, di strutture analoghe o di un sistema equipollente ad integrazione di strutture già in essere o sviluppabili nell'alto Adriatico (si tenga presente in proposito anche in relazione alla sostenibilità economica dell'investimento: l'esistenza di altri analoghi progetti - Porto Caleri e Marina Passatempo – in corso di procedura di v.i.a.; la mancanza nella relazione progettuale di analisi della effettiva domanda di posti barca e delle condizioni del relativo mercato). In definitiva, la filosofia progettuale, e, di conserva, lo studio di impatto ambientale si attestano semplicemente sul fatto che questa sia *l'ora delle decisioni irrevocabili*, di coprire cioè uno dei due lembi residui della naturalità e degli spazi aperti del Lido verso il mare con un intervento che segnerà in perpetuo un volto diverso dell'isola, a beneficio di esclusive ricadute economiche sugli altri interventi turistico-residenziali già autorizzati allo stesso proponente (Est Capital) con procedure straordinarie!

c.8 criticità relative alla gestione dell'opera

Agli aspetti negativi sopra esposti vanno aggiunte possibili criticità derivanti dalla realizzazione della gestione dell'opera.

Lo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale (cap. 2.4.4) ammette inoltre alcune “*esternalità negative, principalmente di carattere ambientale e sociale*” sia per la fase di realizzazione dell'opera (emissioni, reflui, impermeabilizzazione di nuove aree, scavi, prelievi idrici, utilizzo di risorse non rinnovabili, ecc.) sia per la fase di gestione dell'opera (incremento emissioni, reflui, rifiuti, inquinamenti del suolo, ecc.): potrebbe trattarsi del normale bilancio di una infrastruttura di pubblica e generale utilità, si tratta invece, nel caso di esternalità negative dipendenti dalla mera realizzazione di un intervento lucrativo di interesse privato!

L'investitore proponente calcola l'ammortamento dell'opera in 50 anni, periodo corrispondente alla durata della concessione ora prevista. Si deve rilevare tuttavia che la recente entrata in vigore del decreto-legge 70 del 13.05.2011 (c.d.: *Decreto Sviluppo*) ha stabilito in anni 20 la durata massima delle concessioni del demanio marittimo. Tali variabilità normative ed altre variabili generali di carattere economico-finanziario, dipendenti anche da congiunture internazionali, possono gravare pesantemente nell'equilibrio finanziario dell'investimento, anche sin dalla fase di realizzazione dell'opera. L'opera è dunque esposta al rischio di rimanere incompiuta o non realizzata del tutto conformemente alle prescrizioni progettuali. Il rischio che l'opera resti incompiuta o difformemente realizzata riverbera impatti ambientali che possono essere rilevanti anche per la dimensione economica degli interventi di risanamento che essi possono richiedere.

Inoltre l'opera in sè comporta, rispetto alla situazione attuale, un incremento del rischio di incidentalità per eventi occasionali di vario genere (mareggiate, collisioni, attentati, ecc.) con possibili riverberi sulla salute umana e sulle componenti ambientali, difficilmente controllabili.

In ragione di quanto ora accennato, si ritiene necessario che la realizzazione dell'opera e la sua gestione siano assistite da idonee garanzie bancarie o assicurative che consentano all'ente pubblico di intervenire in caso di inadempienza del gestore così come d'uso in altre attività in concessione (cave, discariche, ecc.).

c.9 conclusioni

La Relazione tecnica descrittiva generale del progetto sostiene che attualmente il Lido di Venezia sta vivendo un processo di trasformazione estremamente significativo, processo che farà sentire i suoi effetti sia nell'immediato che nel lungo periodo. A generare tale processo vi sarebbero alcuni interventi cardine, tra loro strettamente correlati e che vanno a costituire un sistema funzionale di domanda e offerta all'interno di un quadro socio-economico in tendenziale evoluzione; tra essi, in

particolare l'intervento di riqualificazione del complesso immobiliare dell'"ex Ospedale al Mare" ed il presente progetto di porto turistico a mare a San Nicolò.

Se ne deduce che il processo di sviluppo che il Lido sta vivendo è rappresentato unicamente dai *desiderata* di Est Capital. Gli interventi proposti, di dimensioni peraltro così ragguardevoli, non si inseriscono quindi in un piano preordinato e valutato nell'ambito dei piani urbanistici in itinere, quali ad esempio il PAT, o già adottati (PTCP, PALAV, VPRG per l'Isola del Lido, Piano Particolareggiato degli Arenili, Piano Regolatore del Porto, ...), con i quali anzi il progetto si pone in netta contrapposizione.

Inoltre, in conclusione, il progetto non dimostra sostanzialmente quali siano i benefici, solo genericamente asseriti, a favore della collettività.

f.to: Salvatore Lihard
Portavoce del **Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido**
Venezia, 23 maggio 2011

Salvatore Lihard,
Calle della Madonna, 3
30126 Malamocco, Lido di Venezia (VE)