



Pec Direzione

E.prot DVA – 2014 – 0033504 del 17/10/2014

Da: dagostino.roberto@archiworldpec.it
Inviato: giovedì 16 ottobre 2014 13:19
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE –STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE “ADEGUAMENTI VUA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT’ANGELO”

**OSSERVAZIONI
AL PROGETTO PRELIMINARE –STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
“ADEGUAMENTI VUA ACQUEA DI ACCESSO
ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE
DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT’ANGELO”
PRESENTATO DALL’AUTORITA’ PORTUALE DI VENEZIA
PROCEDURA VIA**



1. UN PROGETTO O TANTI PROGETTI ALLA PROCEDURA DI VIA

E' indispensabile chiarire chi deve o chi può presentare progetti per la soluzione di una questione che riguarda numerosi soggetti tra i quali, ma non solo: la Regione in quanto responsabile della pianificazione dei Trasporti, il Comune in quanto soggetto ai rischi di danno, l'Autorità Portuale in quanto soggetto gestore dell'operatività e dell'occupazione connessi al traffico delle grandi navi in laguna. Più in generale è anche una questione che riguarda l'intera collettività come appare evidente dalla presentazione di proposte alternative spontanee.

Si tratta quindi di chiarire se le alternative possano essere esaminate nell'ambito della procedura di VIA avviata da un solo soggetto proponente o se ciascun proponente possa chiedere l'avvio di una procedura VIA separata. Nel primo caso le alternative verrebbero valutate da una sola delle parti, mentre nel secondo ciascuno dovrebbe valutare anche le altre proposte.

2. ANALISI DEI PROGETTI ALTERNATIVI

Nel progetto preliminare presentato dall'Autorità Portuale e sottoposto a procedura di VIA vengono prese in considerazione solo altre 2 alternative;

- Transito delle grandi navi cruiser attraverso il canale “retro Giudecca” opportunamente allargato
- Transito delle grandi attraverso il canale denominato “Litoraneo” fino alle zone portuali più interne di Marghera e quindi verso la Marittima di Venezia attraverso il Vittorio Emanuele opportunamente allargato

Il Proponente non ha preso in considerazione le altre proposte che, con ugual legittimità sono state presentate nella seduta del Senato del 6 Febbraio 2014, sono state valutate il 20 Marzo 2014 dalla Capitaneria di Porto, e successivamente dal Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo o “Comitatone” del 8 Agosto 2014.

Il senato nella seduta del 6 Febbraio 2014 votò all'unanimità affinché tutte le soluzioni fossero ugualmente valutate e che fossero confrontati i diversi studi, non sul livello di approfondimento progettuale, ma sulle risposte che offrono alle condizioni poste dal contesto ambientale e socio-economico: 1) compatibilità ed impatto ambientale, 2) rapidità di esecuzione, 3) flessibilità,

gradualità e reversibilità, 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica, 5) entità delle risorse da impiegare, 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo

Analoga posizione è stata espressa dal Comitato di Agosto.

Si ritiene che la valutazione comparativa delle alternative progettuali sia quindi incompleta, in quanto non sono state analizzate tutte le soluzioni alternative sino ad ora esaminate dai diversi organi istituzionali.

3. COERENZA PROGRAMMATICA E TERRITORIALE

Nella valutazione della capitaneria Portuale del 20 Marzo 2014 n.7313, sopra citata, veniva richiesta la valutazione della conformità dei progetti in relazione al Piano di Regolatore Portuale.

Il canale Contorta non è attualmente annoverato tra i canali portuali. La competenza del Contorta come di numerose altre aree lagunari è attualmente del Provveditorato alle Opere Pubbliche (precedentemente Magistrato alle Acque di Venezia).

Non vi è dubbio che l'uso di questo canale ai fini portuali deve essere stabilito mediante modifica dell'attuale Piano Regolatore Portuale, d'intesa tra le parti interessate, come stabilito dalla normativa in essere.

Anche nella Relazione Tecnica del progetto presentato dall'Autorità Portuale (pag 14) si fa presente che la realizzazione del canale Contorta è esterna all'ambito portuale gestito da APV e che sarà necessaria una variazione del PRP. Una variazione che deve intervenire prima di qualsiasi altra iniziativa, anche dell'inserimento del progetto nella Legge Obbiettivo come immaginato dall'Autorità Portuale per assicurare una procedura accelerata.

Allo stato attuale, la proposta dell'Autorità Portuale sottoposta a procedura di VIA non è congruente al PRP vigente e non è compresa, e non potrebbe essere altrimenti, fra i progetti in Legge Obbiettivo.

4. L'AUMENTO DEL TRAFFICO NEL CANALE LITORANEO

Le analisi presentate nel progetto preliminare presentato dall'Autorità Portuale mostrano un impatto negativo del transito delle navi crociera sul percorso bocca di Malamocco – Canale Petroli. Mostrano anche che questo impatto è inferiore a quello che sarebbe generato se le navi Crociera dovessero percorrere l'intero canale Petroli fino a Marghera.

Nel progetto viene infine affermato che l'impatto del progetto presentato dall'Autorità Portuale può essere mitigato attraverso una opportuna gestione dei convogli senza però una dimostrazione al riguardo.

L'analisi è stata svolta per un giorno specifico con il traffico reale di quel giorno. Non si dice nulla degli impatti prevedibili a breve medio termine quando arriverà a regime l'operatività del terminal traghetti e del traffico Container nelle due ipotesi di navi che raggiungono i terminali di Marghera o di molte più navi di minori dimensioni per il collegamento con il terminal offshore.

Poiché le problematiche legate al traffico attengono alla sicurezza prima che alla economia dei trasporti marittimi, lo studio di traffico dovrebbe essere presentato tenendo almeno conto del numero e delle caratteristiche delle navi previste nel medio termine, con un modello di traffico completo, e per un periodo di un anno.

5. BILANCIO DEI MATERIALI

Dall'analisi dei quantitativi di scavo dei sedimenti per il dragaggio del canale Contorta (presentati nella Relazione Tecnica, nella Relazione VINCA e nello Studio di Impatto Ambientale) emerge che verranno rimossi 6.436.800 mc di materiali. Di questi 1.962.283 mc verranno riutilizzati per la realizzazione delle velme (lotti che vanno dalla A alla M) ubicate ai lati del canale stesso. I sedimenti che verranno utilizzati per la realizzazione di tali velme sono quelli che risulteranno entro "classe A" dalle analisi di caratterizzazione che dovranno essere eseguite pre-escavo (non ancora disponibili, vedasi successivo punto 5).

Restano quindi circa 4.5 MI per chiudere il bilancio dei materiali. Di questi il Progetto considera, sempre sulla base dei dati ad oggi esistenti, che circa 130.000mc abbiamo caratteristiche chimico-fisiche in "Classe C" pertanto per tali volumi si prevede la destinazione all'isola delle Tresse.

I rimanenti circa 4.4 MI di mc dovranno essere riutilizzati, secondo il Progetto, per il ripristino morfologico della laguna, ovvero per la realizzazione di velme e barene. Il progetto indica che *"Le barene nelle quali si prevede di refluire parte del materiale fanno parte degli interventi di ripristino morfologico a cura del magistrato alle acque e tutte le attività saranno preventivamente concordate con lo stesso"* (Relazione Tecnica pag. 20, Studio di Impatto ambientale pag 64, e Valutazione di Incidenza Ambientale pag 26).

Il Piano Morfologico della laguna è indubbiamente un riferimento per la gestione dei sedimenti soprattutto per i due principi base che lo sorreggono: è indispensabile aumentare l'apporto di nuovi sedimenti in laguna (e non è questo il caso del Contorta); se per obiettivi diversi da quelli morfologici fosse necessario scavare o approfondire un canale, ciò sarebbe possibile solo mantenendo in laguna i volumi dragati, purchè di qualità accettabile.

Ciò chiarito in linea di principio, si osserva, nello specifico, che l'ampliamento del canale Contorta non è compreso nel Piano Morfologico. Qualsiasi decisione riguardo a questo lavoro dovrà certamente essere subordinata agli accordi con il Provveditorato Interregionale OOPP che sostituisce il Magistrato alle Acque

Il bilancio dei materiali indicato nel Progetto presentato non risulta quindi chiudersi all'interno del progetto stesso, ma per farlo necessita di accordi non ancora in essere.

6. IMPATTI SULLA MORFOLOGIA LAGUNARE

Lo studio morfologico allegato a progetto considera solamente i ripristino a velme per 1.9 MI di mc. Non vengono considerati i rimanenti 4.4 MI di mc; al momento non sono indicati siti di riutilizzo e non sono stati dimostrati fattibilità ed effetti sull'ambiente di volumi e superfici lagunari occupati superiori a quelli considerati nel Piano Morfologico.

La valutazione degli impatti dovrebbe tenere conto del deposito in laguna del volume complessivo di sedimenti dragati pari a 6,3 milioni di m³. Un volume che è paragonabile a quello utilizzato alla fine degli anni 60 per realizzare una delle casse di colmata con il materiale proveniente dal dragaggio del canale petroli.

7. CRONOPROGRAMMA

Nel programma delle attività non vengono indicate importanti attività propedeutiche all'inizio dei lavori, quali:

- Predisposizione del piano di caratterizzazione dei sedimenti
- Approvazione dello stesso
- Esecuzione della caratterizzazione dei sedimenti
- Analisi dei risultati
- Sviluppo e presentazione del progetto di bonifica dei sedimenti che risulteranno contaminati
- Approvazione del progetto di bonifica
- Progetto delle nuove strutture morfologiche realizzabili con i sedimenti dragati
- Valutazione degli impatti su idrodinamica, morfologia, flora e fauna in corso d'opera e a lungo termine
- Approvazione del progetto delle strutture morfologiche
- Redazione del nuovo Piano Regolatore del Porto
- Nuovo SIA connesso al PRP
- Approvazione del PRP
- Progetto esecutivo dell'intervento sul Contorta
- Gara internazionale per l'affidamento dei lavori.

architetto Roberto D'Agostino

--

ED srl

t +39.041928571

f +39.041925133

via delle Industrie 25/10 30175 Marghera VEGA Venezia