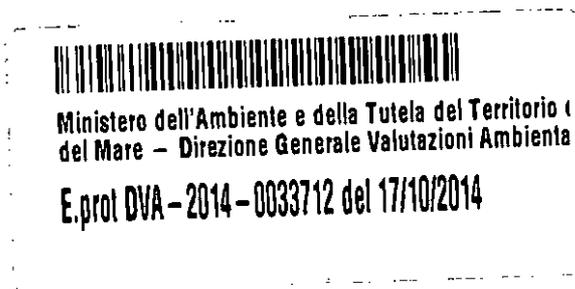


Pec Direzione

Da: roberto.vianello-7050@postacertificata.gov.it
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 10:33
A: DGSalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni Progetto Contorta
Allegati: 1-OSSERV_PROGETTO CONTORTA_prima parte.docx

Allegate osservazioni progetto cod. procedura ID VIP 2842 In fede Roberto Vianello segue 2a parte allegati



Al

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
dva@minambiente.it

Al

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Via di San Michele, 22 - 00153 Roma
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
dg-pbaac@beniculturali.it

Alla

REGIONE VENETO

Dipartimento Ambiente - Sezione Coordinamento Attività Operative
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Calle Priuli, Cannaregio 99 - 30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Alla

PROVINCIA DI VENEZIA

Area Politiche Ambientali – Valutazione d'Impatto Ambientale
Centro Servizi, Via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia
protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Al

COMMISSARIO DI GOVERNO

Città di Venezia
Ca' Farsetti, Rialto - 30124 Venezia
protocollo@pec.comune.venezias.it
commissario@comune.venezias.it

e p c.

Al

COMUNE DI VENEZIA

Direzione Ambiente
Campo Manin, San Marco 4023 - 30124 Venezia
segr.amm.ambiente@comune.venezias.it

Alla

MUNICIPALITA' DI VENEZIA, MURANO e BURANO

Castello 5065/i, 30100 – Venezia
Erminio.viero@comune.venezias.it

Oggetto: OSSERVAZIONI al Progetto di "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta /Sant'Angelo" - Codice procedura (ID VIP): 2842

I sottoscritti Roberto Vianello, delegato all'ambiente per la Municipalità di Venezia Insulare e Giorgio Isotti, Giovanni Paolo Rizzo, Maria Grazia Costantini, Andrea Barina, Mario Bergamo, Giorgio Tommasi, Giuseppe Solomita, Marina Mainardi, Giovanni Valentini, Riccardo Vianello, Raffaella Zuzzi, Alessandro Bassi, Luigi Olivo, Michela Mascia,
ai sensi del D.Lgs.152 - 3 aprile 2006 e dell'Art.183, comma 4 del D.Lgs.163 -12 aprile 2006 e ss.mm.ii.,

Visto l'Avviso al Pubblico del 17.09.2014, in riferimento all'istanza della proponente, "Autorità Portuale di Venezia",

chiedono

- **In via principale**, che l'istanza dell'Autorità Portuale di Venezia, per l'ammissione del "Progetto" alla procedura di VIA-Legge Obiettivo, ex Legge 443/2001, sia respinta in quanto l'"Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) per gli anni 2014-2016", prevede una generica definizione di infrastruttura "*interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella Laguna Veneta*", e non prevede l'escavazione di un raccordo acqueo di collegamento fra il canale Malamocco-Marghera e il canale Vittorio Emanuele, in corrispondenza del bacino di Marittima;
- qualora l'istanza sia stata già ammessa, **chiedono** che tale determinazione sia revocata ed eventualmente reindirizzata sulla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ordinaria.
- **In subordine**, e nella denegata ipotesi di accoglimento dell'istanza del proponente,

esprimono

proprie "**osservazioni**" in merito al progetto "*de quo*", anche per fornire ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

1. La Laguna di Venezia e le sue isole sono fra i luoghi più studiati del pianeta; già nel secolo scorso, un'ampia mole scientifica di dati esaurienti portò alla promulgazione della prima legge speciale per la Città, onde proteggere l'ambiente lagunare. Con la Legge 171/1973, la Repubblica Italiana tutela l'equilibrio idraulico ed idrogeologico della Laguna e sancisce che ogni opera deve rispettare i "**valori ecologici ed ambientali**" e che, in nessun caso, si potrà compromettere il mantenimento dell'"**unità e continuità fisica ed ecologica della Laguna**" stessa.
2. Il proponente del progetto si prefigge di accedere alla stazione di Marittima mediante "ricalibratura" ed "adeguamento" dei canali lagunari Contorta e Sant'Angelo, ma in realtà appena il 30% circa del tracciato del nuovo canale coincide con i due canali naturali poco profondi, esistenti in Laguna da millenni, finora utilizzati solo da pescatori, mentre per la parte rimanente, trattasi di un canale del tutto nuovo, di complessivi 5 km, profondo 10,50 mt., scavato su fondali melmosi bassi circa 1,5 mt. ; (**Allegato 1-Batimetrie**).
3. Si ritiene che, realizzare una via celere per i crocieristi diretti in Marittima, violando i principi sanciti dalle leggi speciali, (tanto più quando dichiarano la "**salvaguardia di Venezia e della sua Laguna un problema di preminente interesse nazionale**"), significhi non solo agire contro gli interessi collettivi, a vantaggio di interessi di parte, ma anche realizzare un'opera contra legem; fermo restando che il progetto potrebbe essere ripresentato per le debite valutazioni ambientali, dopo aver chiesto l'abrogazione della normativa speciale vigente.
4. L'intervento proposto dichiara in premessa di soddisfare le condizioni di cui al Decreto interministeriale n° 79 del 2.3.2012 (Passera/...); in realtà detto decreto non cita neppure la Stazione della Marittima e non precisa affatto quale debba essere la destinazione delle "**vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate**", (cioè i Canali San Marco e Giudecca); d'altra parte, lo stesso decreto nel suo l'*incipit* considera la "**particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio, anche tenuto conto dei rilevanti aumenti del traffico marittimo**" e, dunque, il decreto non intende ridurre i rischi solo nei canali San Marco e Giudecca, ma tutelare la Laguna intera, in coerenza con la legislazione speciale.
5. Il proponente sostiene che la Stazione di Marittima, attigua al Sestiere di Dorso Duro, sia l'unico punto di approdo valido per la crocieristica internazionale, per la difesa del lavoro, dell'indotto, ecc...mantenendo in tal modo una posizione poco lungimirante e conservatrice.
Al riguardo, si riscontrano le seguenti criticità che, al contrario, inducono a ritenere l'attuale Marittima ormai un complesso di moli non più in linea con una stazione passeggeri moderna, che aspira ad accogliere navi di stazze sempre maggiori:
 - a) La Marittima fu concepita nel 1870 allo scopo di spostare il porto commerciale da San Marco all'imboccatura del Canale della Giudecca, in quanto luogo strategico collegabile con la ferrovia appena messa in funzione;
 - b) le opere di allungamento ed ampliamento dei moli si conclusero fra il 1898 e il 1920, ma la larghezza del bacino di 175 mt. è immutata dalle origini; (**Allegato 2 – Evoluzione della Marittima**).

- c) Essa non è stata progettata per accogliere la crocieristica dalle attuali dimensioni; manca l'acqua laterale per uno spazio di manovra in sicurezza di almeno il triplo della larghezza della nave, (larghezza che può raggiungere anche i 45/50 metri), come si evince dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia n°. 23/12-Art. 33ter; (**Allegato 3 – Estratto Ordinanza**). Il gigantismo navale, esploso negli ultimi anni, dapprima ha portato a mettere in circolazione navi lunghissime, fino a 333 mt. come le MSC Preziosa e Fantasia, mentre il nuovo *concept* prevede la costruzione di navi più corte e più larghe;(es.:il progetto MSC-“Rinascimento”).
- d) Il Decreto Interministeriale 79/2012 vieta alle navi di stazza superiore alle 40 mila tonn. di transitare nei Canali San Marco e Giudecca, per motivi estetici e per ridurre i rischi di collisioni, ma continuare ad accedere agli attuali approdi, attraverso un nuovo canale Contorta/Sant'Angelo, comporta dei rischi nelle acque circostanti la Marittima, in quanto la rotta si incrocia con ben sei linee di navigazione del trasporto pubblico locale (3 linee A.+ 3 linee R.), pari a circa 186 attraversamenti giornalieri, concomitanti al transito delle navi crociera, (linea 2, Canale della Giudecca/Canal Grande, Linea 16, Zattere/Fusina, Linea 17 ferry boat Tronchetto/Lido), proprio nel punto più delicato della manovra d'ormeggio con l'ausilio dei rimorchiatori; permane quindi il caso rarissimo di commistione fra servizio pubblico urbano e traffico di mega navi, in uno specchio d'acqua assai ridotto. (**Allegato 4 - Linee navigazione interna lagunare – Allegato 5 - Incroci con navi crociera**).
- Quanto accaduto il 10 c.m., a seguito di una nebbia improvvisa è altamente significativo, (**Allegato 6**)
- e) In futuro, un maggior numero di maree superiori ai 110 cm. comporterà chiusure più frequenti delle bocche di porto (MO.S.E.), ostacolando l'entrata dei crocieristi; ciò a causa della subsidenza locale combinata col previsto innalzamento del livello dell'Adriatico, (*The question is not if this will happen, but only when it will happen.* “, da Workshop UNESCO-ISMAR-CNR del 22 nov.2010 – Venice); (**Allegato 7 - Rapporto UNESCO**).

6. In ordine al contributo dell'attività crocieristica alla **qualità dell'aria** cittadina, si osserva che, con l'entrata delle navi per altra via, ma dirette agli stessi moli, le emissioni inquinanti non potranno essere molto diverse da quelle attuali, per quanto nel Progetto si tenda a minimizzare l'impatto, tanto da affermare non esista *“una correlazione diretta tra le concentrazioni di inquinanti e il traffico crocieristico”*.

Al riguardo, particolare interesse riveste la relazione ARPAV del febbraio 2007, che si allega, in cui l'Agenzia Regionale, sulla base del traffico 2005, ha fornito una **stima** delle emissioni in atmosfera degli inquinanti, dovute al traffico navale entro le bocche di porto; (**Allegato 8. pag.29**).

Questi studi hanno, ancor oggi, una importante valenza scientifica e costituiscono delle affidabili linee guida nella valutazione delle emissioni portuali. I risultati, limitatamente al traffico passeggeri, sono stati ripresi l'8.4.2011 nel rapporto dell'Ufficio di Piano, (organismo tecnico dell'ex-Magistrato alle Acque di Venezia) e riportano le seguenti quantità, espresse in tonnellate/anno (t/a), a pagina 86:

- ossidi di azoto (Nox): t/a 1038,97; biossido di zolfo (So2): t/a 1104,60;
- anidride carbonica (Co2): t/a 66610,89;
- idrocarburi (Hc): t/a 98,50; polveri sottili (PM): t/a 169,02;

Sono stati considerati 1924 transiti di navi passeggeri, attraverso la Bocca di Lido e, fatte le debite proporzioni, (considerati anche i nuovi limiti di legge circa il tenore di zolfo per i combustibili usati all'ormeggio dello 0,10%, entrati in vigore successivamente), non si può certo affermare che la qualità dell'aria non sia influenzata dalle emissioni delle navi crociera.

Come non si può sostenere che l'insorgenza di malattie respiratorie dipenda dalla ricaduta degli inquinanti delle navi, ma non si può neppure ragionevolmente escluderlo. Pertanto la strategia più corretta nella gestione dei rischi, sarebbe di applicare il “principio di precauzione”, cardine della politica comunitaria per la tutela della **salute** e dell'**ambiente**, da cui dovrebbero scaturire delle misure per allontanare il più possibile la fonte di inquinamento, e non mantenerla nello stesso sito.

Considerato che l'elettificazione delle banchine della Marittima per l'alimentazione da terra delle navi (*cold ironing*) è stata annunciata e mai realizzata, che l'ultimo accordo volontario per l'uso di carburanti più puliti (tenore di zolfo 0,10%) da utilizzare sin dall'entrata della bocca di Lido (Venice Blue Flag 2) è scaduto il 31.12.2013 e non rinnovato dagli armatori, si deduce che le emissioni in Laguna siano le stesse come in mare aperto. Non solo, ma un nuovo “canale marittimo” non consentirebbe nemmeno l'applicazione delle norme sulle emissioni più limitate, obbligatorie nella “navigazione in acque interne”.

7. In ordine alla valutazione di **compatibilità dei sedimenti** da scavare e della loro ricollocazione negli interventi di Progetto, (per barene artificiali ed altre barriere di contenimento del moto ondoso), si osserva che lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) manca di una indagine tecnica approfondita. Nel paragrafo 4.3-*Suolo e sottosuolo*, prima si ammette che detta valutazione *“...deve essere preceduta da una attenta fase di caratterizzazione ambientale dei sedimenti..”* citando studi del M.A.Ve. da cui emerge che, mediamente, il 93,6% dei fanghi lagunari appartiene alla classe B (secondo il Protocollo 1993), il 5,1% alla classe C, il resto in classe A, ma solo in prossimità della bocca nord del Lido, mentre

poi si riportano i risultati di indagini geochimiche proprie, condotte nel 2013 in area Canale Malamocco Marghera, da cui risultano dati completamente diversi, (Classe A 73%, Classe B 20 %, Classe C 5 %, e Classe >C 2%), tale che i volumi di scavo risultano così estrapolati, come da classifica a pag.106/237:

Tabella 4.22. Volumi di scavo

AREA	VOLUME TOTALE	mc Classe A	mc Classe B*	mc Classe C	mc Classe >C
		73%	25%	2%	0%
Canale Contorta S. Angelo	6.436.800	4.698.864	1.609.200	128.736	0

* Parte dei quali potranno essere classificati entro colonna A

In conclusione:

- Si offre al pubblico un'informazione non derivante da un preciso studio di caratterizzazione, eseguito da un istituto indipendente, ma quello compiuto per l'occasione dall'Autorità Portuale stessa;
- L'indagine promossa da A.P.Ve. non è stata eseguita nei fondali interessati al progetto, ma in quelli limitrofi;
- Mancano i presupposti per poter associare le informazioni ottenute, con quelle utili alla valutazione in esame;
- I volumi determinati nelle Classi A, B, C sono frutto di ipotesi e presupposizioni;
- La formazione di nuove barene e velme richiede una attenta "analisi del rischio" per tutto l'ambiente circostante, ma solo dopo aver investigato sulla qualità di tutti i sedimenti, da quota -2 mt., sino a -10,50 mt.

8. In relazione alle **modifiche dei sotto servizi** che riguardano:

- Elettrodotto di Terna da 132kw di 5Km e 19 tralicci, da Villabona a Venezia-Sacca Fisola;
- Oleodotto Eni;
- Progetto integrato Fusina (PIF), tubo dal diametro mt. 1,60 che scarica in mare i reflui di depurazione da Fusina, in gestione a Sipra-Veritas;
- Linea Enel da 12kw che collega la centrale di Sacca Fisola all'isola del Tronchetto;
- Linea Terna da 132kw che collega la centrale di Sacca Fisola alla centrale di smistamento di San Giobbe;
- Gasdotto della Snam;
- Linea di alimentazione per illuminazione del Canale Malamocco-Marghera;

e che sono indicate per un totale di € 24,5 mil., costi tutti "a carico dei gestori dei relativi sotto servizi", si osserva che queste opere sono propedeutiche all'inizio delle opere di dragaggio del nuovo canale e che quindi, per ciascuna di esse, dovrebbe essere indicato un dettagliato cronoprogramma, per definire le modalità e i tempi con cui questi Enti inizieranno e completeranno i lavori di spostamento dei loro rispettivi sotto servizi.

Qualora invece dette opere fossero contestuali alle opere di dragaggio, il cronoprogramma, (preciso nell'indicare persino la settimana dell'installazione della prima briccola), non ne fa cenno alcuno. Per queste motivazioni, le indicazioni dei tempi, come dei costi, **appaiono poco attendibili**, meritevoli di ulteriori approfondimenti, per determinare la durata complessiva delle fasi di cantiere dell'intera opera.

9. In relazione ai costi di questa soluzione progettuale, sorprende lo squilibrio che sussiste fra il costo dell'opera principale, rispetto alle opere conseguenti:

a) escavazione del canale e varie	mil.€	52,5	35 %
b) opere di mitigazione, conferimento fanghi	"	71,--)	65 %
c) spostamento sotto servizi	"	24,5)	
	Mil.€	148,--	100%

Oneri tutti a carico della collettività che - si ritiene - non senta alcun bisogno di accollarsi i costi delle

deviazioni dei sotto servizi, attraverso maggiorazioni nelle varie bollette; oltretutto dovendo sopportare anche la beffa di non poter più transitare agevolmente in Laguna, fra le aree nord e sud del "parti acque".

Ci riserviamo di presentare eventuali ulteriori osservazioni, integrando la presente, anche successivamente alla data di scadenza del 17 c.m. e chiediamo di essere informati circa l'esito della valutazione delle osservazioni sopra addotte.

Venezia, giovedì 16 ottobre 2014

Gli allegati che seguono alle pagg. 6,7,8,9,10,11,12,13,14, nonché la "Relazione Arpav" di cui al punto 6. costituiscono parte integrante delle osservazioni di cui sopra.

FIRME:

ROBERTO VIANELLO C.I. AO 8718166 - *Roberto Vianello*

GIORGIO ISOTTI - GIUDECCA 482/A - VENEZIA *Giorgio Isotti*

R. GIOVANNI PAOLO RIZZO GIUDECCA 925 VENEZIA *R. Giovanni Paolo Rizzo*

MARIA GRAZIA COSTANTINI GIUDECCA 925 VENEZIA *Maria Grazia Costantini*

BARINA STEFANO PAT.VE.2559659 H *Stefano Barina*

BARINA ANDREA PAT.VE.2559659 H *Andrea Barina*

Stefano Barina GIUDECCA 482/A - VE
Andrea Barina GIUDECCA 482/A - VE
Vianello

BERGAMO MARIO C.I. AK 1455766

TOMMASI GIORGIO C.I. AO 8727265

SOLOMITA GIUSEPPE AO 9430542

MAINARDI MARINA C.I. AR 7875456

VALENTINI GIOVANNI C.I. AO 8718198

VIANELLO RICCARDO C.I. AO 8718226

ZUZZI RAFFAELLA C.I. AO 8718167

Tommasi
Solomita
Mainardi
Valentini
Ricardo Vianello
Raffaella Zuzzi

ALESSANDRO BASSI C.I. AN 9759316

<u>Nome</u>	<u>Cognome</u>	<u>Documento identità n°</u>
OLIVO	LUIGI	A08728737

Alessandro Bassi
Firma
Olivo

MICHELA MASCIA C.I. AN 8467724

Michele Mascia