

**Pec Direzione**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

**Da:** cristiano.gasparetto@archiworldpec.it  
**Inviato:** venerdì 17 ottobre 2014 22:17  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; mbac-dg-  
pbaac@mailcert.beniculturali.it; protocollo.generale@pec.regione.veneto.it;  
protocollo@pec.comune.venezia.it; ambiente@pec.provincia.ve.it  
**Oggetto:** OSSERVAZIONI VIA SCAVO CANALE CONTORTA SANT'ANGELO LAGUNA DI  
VENEZIA  
**Allegati:** Osserv. 3 alternative rispetto ai SIC (dir 1985-43-CEE).pdf; 4. osservazione lacune di  
VIA.pdf  
**Priorità:** Alta

**E.prot DVA-2014-0034025 del 20/10/2014**

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del  
Mare Direzione generale per le  
valutazioni ambientali**

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**Al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo  
Direzione Generale per il paesaggio, le belle**

**arti, l'architettura e l'arte contemporanee**

via di San Michele , 22 - 00153 – Roma

[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

**Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A.**

Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia

[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)



**Al Commissario di Governo della Città di Venezia**

Ca' Farsetti - Venezia

**Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali**

Campo Manin, San Marco 4023 30173 Venezia

[protocollo@pec.comune.venezia.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

**Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali**

via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia

[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto:ambiente@pec.provincia.ve.it)

**Alla Commissione di Salvaguardia per Venezia**

Calle Priuli 99

30100 Venezia

[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Per conto delle Associazioni:

**Italia Nostra**, sezione di Venezia\_Lidia Fersuoch, via S. Giovanni d'Acri  
11, 30126 Venezia Lido\_cell. 349/ 8146660, fisso 041 5261869

**Ecoistituto del Veneto** Alex Langer\_Michele Boato, viale Venezia 7,  
30171 Venezia Mestre\_fisso 041 935666

(recapito unico per comunicazioni urgenti 380/ 7094431)

si allega in allegato, per un invio certificato:

OSSERVAZIONE (4) sulle lacune dello studio di impatto ambientale (e sulla finora delineata modalità V.I.A.) rispetto agli obblighi normativi

OSSERVAZIONE (3) sulla valutazione di incidenza ambientale (V.I.N.C.A.)

sul progetto sottoposto a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) denominato Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo, (codice ID\_VIP 2842)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le valutazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma [dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,  
Parchitettura e Parte contemporanee via di San Michele , 22 - 00153 – Roma [mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A. Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Al Commissario di Governo della Città di Venezia Ca' Farsetti - Venezia Al Comune di Venezia- Settore Politiche  
Ambientali Campo Manin, San Marco 4023  
30173 Venezia [protocollo@pec.comune.venezia.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto:ambiente@pec.provincia.ve.it)

Oggetto: Osservazioni sul progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato "Adeguamento  
via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale  
Contorta Sant'Angelo" – codice ID\_VIP 2842.

**Premessa** : con altra osservazione (Atto di intervento) datata 23 sett. 2014 si è già contestata la procedibilità della  
V.I.A. a norma della "Legge Obiettivo" (n. 443/2001).

In attesa degli accertamenti e del superamento definitivo del contenzioso giuridico, si presenta comunque la  
presente osservazione riservandosi ogni ulteriore contestazione giuridica successiva e ogni integrazione al presente  
atto che si è dovuto elaborare con tempi estremamente ristretti non consoni alla complessità dei problemi da  
esaminare.

## OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.)

Ai sensi della Direttiva Comunitaria "habitat" sui siti naturali di interesse comunitario (S.I.C.) 92/43/CEE,  
laddove sia previsto che un progetto possa impattare in modo significativo su habitat o specie riconosciute di  
interesse 'prioritario', esso può essere ammesso solo per finalità «connesse con la salute dell'uomo o la sicurezza  
pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della  
Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico». (Dir. 92/43/CEE, articolo 6, paragrafo 4,  
secondo periodo). Si veda, al riguardo, il manuale *La gestione dei siti comunitari della rete natura 2000, Guida  
all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE*, emanato dalla Commissione UE.

In pratica, per ammettere impatti significativi su specie o habitat prioritari occorre che il progetto risponda a  
necessità, nel senso che sia necessario e obbligato (ovverosia non vi siano alternative che determinino su quei beni  
comunitari minori impatti, cioè siano ambientalmente migliori rispetto sempre a quei beni) e che sia motivato da  
finalità di ordine superiore ("motivi imperativi di rilevante interesse pubblico più importante") di tutela della salute  
o della sicurezza pubblica o di primaria importanza dell'ambiente stesso, o previamente avallati da specifico parere  
della Commissione (Commissione UE, non Commissione VIA nazionale). Vedasi a questo riguardo, in particolare,  
le p. 48 e 49 della Guida citata.

Ora, nel caso dell'intervento in questione, è accertata la previsione di un significativo detrimento di un bene  
sottoposto a interesse e tutela comunitari prioritari:

- lo stesso studio di incidenza ambientale quantifica in circa 200 ettari la rilevante perdita di habitat prioritario 1150\*  
Lagune costiere (vedasi p. 213 dello Studio di incidenza ambientale), fatto che contribuisce in modo determinante

alla valutazione riportata in conclusione dello stesso Studio, laddove riconosce che risultano «accertate le conclusioni negative della valutazione di incidenza» (ibidem, p. 288);

- l'Osservazione di Italia Nostra e dell'Ecoistituto del Veneto, parte ambientale, con puntuali argomentazioni quantifica in misura molto maggiore tale perdita, che ammonterebbe a 1500 ettari di ambiente primario degradati da classe b a classe c, impatto da considerare quindi impatto 'altamente significativo';

- che sia dell'una o l'altra misura, o anche una misura intermedia, nella proposta del Proponente tale perdita di habitat primario non è nemmeno quantitativamente compensata da realizzazione di nuovi habitat primari artificiali, se non in misura proporzionalmente irrilevante (da 2 a 10 ettari di nuovo habitat artificiale 1510\* steppe salate mediterranee<sup>1</sup>;

- qualitativamente, le sostituzioni di habitat proposte appaiono non accettabili perché del tutto incongrue con l'assetto e la morfologia della Laguna, in quanto gli habitat proposti (naturalmente presenti in ambiti ai margini perimetrali della Laguna, secondo un preciso gradiente di successioni ecologiche dalla laguna aperta alla gronda di terraferma asciutta) appaiono incongrui nel contesto al sito in questione, situato al centro della Laguna e caratterizzato da una vasta estensione di laguna aperta, ove verrebbero a costituire una del tutto improvvida barriera idrodinamica, morfologica ed ecologica a divisione dello vasto specchio d'acqua (habitat 1150\*) a tutt'oggi unitario. Si veda la Carta degli habitat della Laguna di Venezia, Studio di incidenza ambientale, fig. 2.52, p. 120.

A fronte di ciò, non risulta che la finalità di "mantenere l'attività di sbarco/imbarco dei passeggeri e dei rifornimenti delle grandi navi alla stazione Marittima" possa mai vantare un riconoscimento (governativo, data la natura di conflitto istituzionale) come azione effettivamente necessitata da un 'motivo imperativo di rilevante interesse pubblico più importante' di quello di tutela degli habitat di interesse comunitario e connesso alla salute e sicurezza pubblica, tale da giustificare, legittimamente, il sacrificio di quel bene comunitario 'prioritario' e ancor più l'inevitabile conflitto che si aprirebbe con le istituzioni comunitarie (la Commissione vigila particolarmente sul rispetto di quei beni di interesse comunitario -specie quelli 'prioritari'- e sulla corretta applicazione della direttiva che li tutela).

Ciò specialmente di fronte all'evidenza che l'intervento in questione non si motiva come tutela della sicurezza pubblica. Lungo il percorso Malamocco-Petroli-Contorta i rischi di incidente pericoloso per la sicurezza pubblica sarebbero addirittura maggiori per la lunghezza del percorso e la quantità del traffico navale sia passeggeri che merci che si va a interferire (quanto meno in rada, per le attese di formazione dei convogli a senso alternato, o addirittura lungo tutto il percorso, qualora venisse attivato il doppio senso). La tutela della sicurezza pubblica chiederebbe piuttosto l'estromissione del traffico dai canali della Laguna: per la stessa attività vi sono immediatamente disponibili alternative di delocalizzazione accessibili e gestibili dalla medesima attuale gestione portuale, che non ne comprometterebbero significativamente l'operatività e non determinerebbero analoghi impatti su beni comunitari.

Sul punto, va osservato che, nel considerare le alternative, per la VINCA non sussiste quella stretta limitazione che sussiste per la VIA ('alternative prese in esame dal proponente nella redazione del progetto', art. 4 c. 4, lett. C), e viene invece indicato un assortimento ampio: «ubicazioni alternative, dimensioni o impostazioni diverse di sviluppo oppure processi alternativi. Va anche considerata l'«opzione zero»».

I parametri di riferimento per questi raffronti concernono gli aspetti relativi alla conservazione e manutenzione dell'integrità del sito e delle sue funzioni ecologiche. In questa fase, quindi, altri criteri di valutazione, ad esempio economici, non possono essere considerati prevalenti su quelli ecologici (punto 5.3.1. Esame delle soluzioni alternative, p. 44 - del file, ed. in italiano - della citata Guida).

Al riguardo, va osservato innanzitutto come sia lo stesso proponente a riferire che, per la sicurezza pubblica (della navigazione) come per gli impatti ambientali, la stessa alternativa "0" non presenta motivi di rifiuto (cioè risulta accettabile, vedi l'intero punto 6.3.1 e 6.3.1.A-G, p. 220-224, soprattutto le conclusioni al punto G, p. 224, dello Studio di incidenza ambientale).

Tali argomentazioni dello stesso proponente portano a riconoscere che lo spostamento del percorso viene

---

<sup>1</sup> Gli altri habitat proposti dal proponente a compensazione della perdita di habitat prioritario, ovverosia gli habitat 1310 e 1420, non sono prioritari ed evidentemente (e diversamente da quanto soggettivamente sostenuto dall'estensore dello Studio di incidenza) non possono quindi essere nemmeno quantitativamente o parzialmente compensativi di quella perdita.

proposto non per la sicurezza pubblica, né per la salute pubblica (d'altronde è evidente che gli impatti per la salute pubblica derivano dai periodi di stazionamento e manovra di ormeggio, non dal breve periodo di transito in Bacino e nel Canale della Giudecca) ma per motivi di altro tipo (paesaggistici, culturali, di sostenibilità del traffico, della stabilità delle rive e dei fondali); motivi che però non sono opponibili e vincenti nel conflitto con i beni di interessi comunitari prioritari.

Ciò significa che, rispetto al rischio di incidenza sui beni ambientali di interesse comunitario e ai criteri di ammissibilità di tale evenienza stabiliti nella direttiva, si può e si deve ammettere la preferibilità del transito in Bacino (con le parole dello stesso proponente). Il che non vuol dire che si deve mantenere il transito in Bacino, ma che i motivi addotti per la sua eliminazione non possono prevalere su quelli di tutela dei beni comunitari. Quindi, se si intende perseguire l'eliminazione del traffico della grandi navi nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, si devono cercare altre alternative che non siano a discapito dei beni comunitari.

Questo basta per dover riconoscere che la proposta in questione non possiede i requisiti per essere ritenuta ammissibile rispetto agli obblighi di tutela dei beni comunitari che da essa invece verrebbero indubitabilmente impattati.

Ma ancor più va osservato che le alternative considerate nello Studio di incidenza ambientale (Canale della Giudecca e canale Vittorio Emanuele) non considerano l'ampiezza delle alternative richiesta nella direttiva e le sue linee guida. Per rispettare quello e gli altri ambiti di SIC lagunari va quindi considerata la disponibilità di ulteriori alternative - già formalizzate alla pubblica autorità anche di valutazione, e alcune da questa preliminarmente già valutate - di localizzazione fuori della Laguna, anche dell'attività di sbarco/imbarco delle grandi navi di crociera, oltre che del percorso per raggiungerne il sito.

Alternative che esistono e sussistono anche formalmente.

Si deve infatti considerare, anche negli studi e nella Valutazioni relativi al progetto in questione, la sussistenza di proposte alternative da tempo già formalizzate alle competenti autorità anche quella ambientale (e in parte da questa stessa prese in carico con le debite valutazioni -ancorché preliminari):

- 'Proposta avanzata dall'On. Cesare de Piccoli', 'Il Porto Crociere di Venezia, Studio di pre-fattibilità', per un nuovo terminal per le grandi navi da crociera posto all'esterno della Laguna, in corrispondenza della Bocca di Porto del Lido, proposta formalmente trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Capitaneria di Porto di Venezia e al Ministero dell'Ambiente (prot. DVA-2013-18779 del 07/08/2013) e da codesto ultimo Ministero presa in carico e fatta oggetto di specifico parere preliminare di valutazione, valutazione conclusivamente di orientamento favorevole<sup>2</sup>.

- proposta 'Avamposto Bocca di Lido, Terminal Passeggeri', avanzata dal prof. Stefano Boato e altri, formalmente trasmessa al Ministero dell'Ambiente il 28/10/2013, alla Capitaneria di Porto di Venezia, il 5/12/2013 (prot. 31028) e al Magistrato alle Acque-Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 6/12/2013, per un progetto di Terminal crocieristico posto anch'esso in Bocca di Lido (ma mediano alla Bocca, e distaccato dalla sponda di Cavallino, lungo l'attuale canale portuale) e diversificato dal primo in alcuni aspetti tecnici di rilevanza ambientale<sup>3</sup>.

Si consideri, al riguardo, che il Decreto Interministeriale 'Clini Passera' del 2/3/2012 (all'origine delle attività di elaborazione progettuale per la ricerca di soluzioni alternative di accesso al porto di Venezia delle grandi navi):

- reca il titolo *Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale;*

- è stato emanato come Decreto Interministeriale Infrastrutture-Ambiente corrispondendo quindi ai requisiti richiesti per interventi di limitazione della navigazione «per motivi di limitazione dell'ambiente marino»;

- richiama, come propri riferimenti normativi indicati nelle premesse e narrativa, norme che concernono finalità di natura esclusivamente ambientale (o ambientale in modo promiscuo con altri fini), e nessun riferimento normativo concerne invece esclusivamente motivi di ordine non ambientale (quali motivi di sicurezza della navigazione);

- che in tutti i propri 'considerato' indica esclusivamente necessità o opportunità di intervento riguardanti finalità di ordine ambientale (e non di altro tipo);

---

<sup>2</sup> Parere n. 1345 del 27/9/2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS; ultimo valutato conclusivo: "Valutato infine che dall'analisi delle proposte progettuali a medio lungo termine pervenute alla Commissione, con specifico riferimento a quella avanzata dall'autorità portuale di Venezia, Canale Contorta - S. Angelo) e oggetto di un diverso parere, la proposta di posizionare un nuovo terminal crociere alla Bocca di Lido, appare, al momento la soluzione ambientalmente meno impattante."

<sup>3</sup> Molo galleggiante anziché appoggiato sul fondale predisposto con escavazioni, soluzione quindi reversibile e modificabile nel tempo, con impatti ancor più contenuti sul fondale, l'idrodinamica e il paesaggio lagunare.

- come, per il caso di Venezia, l'unica finalità specificamente esplicitata in tali 'considerato' risulta quella di tutela ambientale relativa all'intera Laguna di Venezia («Considerata 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»), senza alcuna considerazione relativa al solo Bacino di San Marco (mai citato nelle premesse e motivazioni), senza alcuna considerazione o motivazione specifica di salute pubblica o di sicurezza pubblica (come è stato acclarato nella sentenza del TAR di Venezia, su ricorso di VTP Venice Terminal Passeggeri, con la quale è stata sospesa l'esecutività del Decreto stesso rispetto alle sue ricadute attuative di limitazione della navigazione, per assenza di adeguate motivazioni in tal senso), e senza alcuna indicazione che indicasse come vincolante e strategico, per la soluzione del problema, il mantenimento della funzioni di sbarco/imbarco delle grandi navi nell'attuale Stazione Marittima (mai citata).

Conseguentemente, tale Decreto non può essere invocato per sostenere che siano stati stabiliti quei diversi 'motivi imperativi di rilevante interesse pubblico più importante' di quello della tutela degli habitat della Laguna di Venezia di interesse comunitario prioritario, motivi che costituiscono requisito indispensabile per l'ammissibilità di un progetto avente significativa incidenza negativa su quegli habitat prioritari.

Anzi si può e deve concludere che proprio la tutela di quegli habitat (di massima importanza e pregio ambientale) sostanza e coincide al sommo grado di valore (invece che confliggere) proprio con la finalità di tutela del bene richiamato nella unica motivazione posta a fondamento di quel decreto per la parte relativa al porto di Venezia.

---

Per quanto sopra esposto, si avanza alla Commissione VIA e al Ministero dell'Ambiente le seguenti richieste, da considerare distintamente:

1. si richiede di riconoscere, come reso evidente dalle stesse informazioni oggettive dello Studio di Incidenza Ambientale (e all'opposto delle considerazioni soggettive del suo estensore, contraddittorie con quelle sue stesse informazioni e con i termini normativi), che la perdita di habitat prioritario, pari complessivamente a 200 ettari, (e forse, debitamente ricalcolati, perfino di 1500 ettari) è, ai termini della Direttiva, significativa;

2. si richiede di riconoscere, sempre ai termini della Direttiva, che tale perdita, non è nemmeno quantitativamente compensata da proporzionata sostituzione di nuovi e diversi habitat altrettanto prioritari (che, secondo lo stesso Proponente, risulterebbero introdotti in una misura di appena 2-10 ettari);

3. si richiede di riconoscere che la proposta sostituzione (quantitativamente del tutto in perdita e largamente insufficiente) tra habitat prioritari (così come l'ulteriore introduzione di altri diversi habitat non prioritari) appare in ogni caso inopportuna dal punto di vista qualitativo, venendo a proporre habitat tipici della fascia marginale della Laguna (secondo un preciso gradiente di transizione dalla laguna aperta al bordo di gronda lagunare. Si veda la Carta degli habitat della Laguna di Venezia) in un ambito invece centrale della Laguna, interamente caratterizzato da morfologie interamente acquee (laguna aperta), producendo un'incongrua e del tutto artificiale e originale modificazione e divisione di un vasto ambito attualmente (e da sempre) del tutto unitario e totalmente acqueo;

4. si richiede di riconoscere che dati gli impatti oggettivamente rilevati dallo Studio di Incidenza (e diversamente dalle considerazioni soggettive del redattore dello stesso Studio) il progetto in questione ricade totalmente nella casistica contemplata dall'art. 6 paragrafo 4, secondo capoverso, della Direttiva Habitat, e che si deve quindi accertare e confermare la sussistenza dei requisiti ivi richiesti per ammettere un progetto avente significativi impatti su habitat prioritari (motivi imperativi per finalità di interesse pubblico di ordine superiore, riguardanti la salute pubblica, la pubblica sicurezza o lo stesso ambiente o altre esigenze preventivamente riconosciute da specifico preventivo Parere della Commissione UE);

5. si richiede di riconoscere che, come evidenziato dallo stesso Studio di Incidenza riprendendo studi tecnici dello stesso Proponente, l'alternativa "0" non presenta alcuna sostenibile controindicazione né di salute pubblica né di pubblica sicurezza (vedi p. 220-224 dello Studio di Incidenza Ambientale), e che tale documentata circostanza nega quindi al progetto in questione ogni pretesa motivazione di salute pubblica. La soluzione in questione non incide sull'entità rilevante degli attuali impatti ambientali (acustici, atmosferici, elettromagnetici, vibrazioni) correlata al lungo periodo di stazionamento (e manovre) in porto di Marittima, e non al breve periodo di navigazione in Bacino di San Marco e Canale della Giudecca (periodo di navigazione che per di più il progetto ora in questione aumenta) e di sicurezza pubblica (il percorso di navigazione e le manovre in rada di attesa appaiono più lunghe, più contorte,

per larga parte in canali portuali assai stretti, assai più trafficati e in presenza di traffici commerciali anche pericolosi). Aspetti in relazione ai quali il progetto in questione non solo non produce significativi vantaggi rispetto alla situazione attuale (opzione "0") ma addirittura risulterebbe svantaggioso perché produrrebbe nuovi impatti, maggiori e/o più gravi (come a suo tempo già evidenziato nel Parere Preliminare n. 1246 del Ministero dell'Ambiente Commissione Tecnica per la Valutazione degli impatti ambientali - VIA e VAS sulla medesima proposta progettuale di 'Adeguamento della via d'accesso ... - Canale Contorta - Sant'Angelo' avanzata dall'Autorità Portuale, Parere che riprende analoghe considerazioni del Ministero delle Infrastrutture- Capitaneria di Porto di Venezia, puntualmente citate);

6. si richiede di riconoscere che, rispetto a tali caratteristiche dell'alternativa "0", non è possibile argomentare a favore del progetto in questione alcuna motivazione tra quelle ineludibilmente richieste per l'ammissibilità di un progetto avente incidenza negativa significativa su habitat di interesse comunitario prioritario (ovverosia i motivi imperativi e superiori di salute pubblica e di sicurezza pubblica; motivi che nemmeno il Decreto Ministeriale 2 marzo 2012 'Clini Passera' pone a specifico fondamento delle proprie determinazioni relative al Porto di Venezia e del successivo procedimento di ricerca di soluzioni alternative all'attuale transito delle grandi navi nella Laguna di Venezia attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca), e che non sussiste alcun preventivo riconoscimento da parte della Commissione UE di altri motivi imperativi di diversa natura; e che quindi, per tali ragioni, il progetto proposto risulta inammissibile ai sensi della Direttiva 92/43/CEE art. 6 par.4, 2° periodo;

7. si richiede di riconoscere che comunque, per la valutazione del progetto proposto in comparazione con le soluzioni alternative, specie per le finalità e nelle modalità obbligate per la Valutazione di Incidenza ai sensi della Direttiva Comunitaria 92/43/Cee (e della relativa Guida all'Interpretazione dell'articolo 6, della Commissione Europea) devono essere prese in considerazione anche le ulteriori proposte di soluzioni alternative già da tempo formalizzate presso le competenti autorità di settore (Ministero delle Infrastrutture) e ambientale (codesto Ministero dell'Ambiente), e da quest'ultimo già prese in considerazione e fatte oggetto di valutazione - ancorché preliminare -, e relative ad un diverso posizionamento del Terminal per le grandi navi da crociera (nella fattispecie, proposto in bocca di Lido, con la totale riduzione a zero di ogni percorso di navigazione endo-lagunare, e conseguentemente di ogni intervento di trasformazione fisica dell'ambito lagunare);

8. si richiede che venga quindi formulata al Proponente la richiesta di produrre le indispensabili e inevitabili Integrazioni in tal senso sia dello Studio di Impatto che dello Studio di Incidenza che prendano in considerazione le suddette proposte, richiamando la necessità di verificare e approfondire quanto già emerso nelle considerazioni ambientali favorevoli a quel tipo di soluzione e localizzazione alternativa, formalmente espresse -ancorché in sede preliminare- dal Ministero dell'Ambiente con i pareri nn. 1345 e 1346 della propria Commissione Tecnica di Verifica degli Impatti Ambientali - VIA e VAS, del 27 settembre 2013. Ciò anche in ottemperanza a quanto indicato dallo stesso Ministero, nelle conclusioni di quei Pareri: «ogni proposta di navigazione alternativa a quelle vietate dal DM 02/03/2012 dovrà essere compiutamente esaminata nell'ambito di una valutazione ambientale approfondita, che tenga conto dell'intero complesso lagunare, e degli aspetti sin qui non considerati»;

9. in mancanza di tali integrazioni di studio e valutazione comparativa, si richiede di esprimere una conclusione di Valutazione di Incidenza definitivamente negativa, e conseguentemente di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo al progetto in questione, con la motivazione che «esso risulta inammissibile ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, articolo 6, paragrafo 4 secondo periodo, in quanto significativamente incidente su habitat di interesse comunitario prioritari e senza i requisiti di motivazione a tal caso necessari».

**Italia Nostra: Lidia Fersuoch presidente sezione Venezia**



**Ecoistituto Veneto Alex Langer: Michele Boato presidente**



**Italia Nostra** sezione Venezia: via San Giovanni d'Acqui 11, 30126 Venezia-Lido, 041-5261869  
**Ecoistituto del Veneto Alex Langer**: viale Venezia 7, 30171 Venezia-Mestre, 041-935666  
Recapito unico per comunicazioni urgenti: 380-7094431

Venezia 17 10 2014

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le valutazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma [dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al Ministero dei beni e delle attività 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](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

Alla Regione Veneto Unità Complessa V.I.A. Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Al Commissario di Governo della Città di Venezia Ca' Farsetti - Venezia Al Comune di Venezia- Settore Politiche  
Ambientali Campo Manin, San Marco 4023  
30173 Venezia [protocollo@pec.comune.venezia.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto:ambiente@pec.provincia.ve.it)

Oggetto: Osservazioni sul progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato "Adeguamento  
via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale  
Contorta Sant'Angelo" - codice ID\_VIP 2842.

**Premessa:** con altra osservazione (Atto di intervento) datata 23 sett. 2014 si è già contestata la procedibilità della  
V.I.A. a norma della "Legge Obiettivo" (n. 443/2001).

In attesa degli accertamenti e del superamento definitivo del contenzioso giuridico si presenta comunque la  
presente osservazione riservandosi ogni ulteriore contestazione giuridica successiva e ogni integrazione al presente  
atto che si è dovuto elaborare con tempi estremamente ristretti non consoni alla complessità dei problemi da  
esaminare.

## **OSSERVAZIONE SULLE LACUNE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (E SULLA FINORA DELINEATA MODALITÀ DI VIA) RISPETTO AGLI OBBLIGHI NORMATIVI**

**L'insieme delle attività (per costruzione e gestione) e dei potenziali impatti fatto oggetto dello Studio di  
Impatto Ambientale appare riduttivo e parziale rispetto alla dimensione, alla valenza e ai potenziali effetti  
complessivi che si deve valutare per l'intervento in questione**

1. Perché tutto il traffico crocieristico delle grandi navi verso (e da) l'attuale Stazione Marittima di Venezia possa  
transitare attraverso il proposto nuovo canale portuale di Contorta-Sant'Angelo (invece che attraverso il Bacino di  
San Marco e il Canale della Giudecca), occorre che tale traffico utilizzi la bocca di Malamocco e poi, per oltre 11  
km, il lungo Canale Malamocco-Marghera.

Attraverso la Bocca di Malamocco e lo stesso lungo tratto di canale, passano da decenni (senza alcuna alternativa  
possibile) i seguenti traffici navali:

- traffici del Porto Commerciale (compresi le navi portacontainer) e dell'Interporto CIA
- traffici petroliferi (originariamente petrolio -fino alla darsena petroli di S.Leonardo, a metà strada- ora in pratica  
soprattutto derivati, da/per la raffineria e i depositi petroliferi costieri) ed altri materie prime energetiche (carbone e  
oli vegetali)
- traffici industriali/commerciali di vari stabilimenti (soprattutto chimici, metallurgici, cantieristica, cerealicoli, oli,  
cementi) in autonomia di banchina propria (solidi, rinfuse, liquidi, gassosi).

Da alcuni anni, sono state delocalizzate a Porto Marghera le attività, e quindi sullo stesso itinerario Malamocco-  
Marghera il percorso dei traffici dei traghetti ro-pax e ro-ro, e i traffici dei servi di cabotaggio intermodale  
'autostrade del mare' (vedasi lo specifico Decreto di Compatibilità ambientale)

Recentemente, sono state programmati, sempre lungo lo stesso itinerario e canale:

- con il progetto di ristrutturazione della raffineria (vedasi lo specifico decreto di compatibilità e recente ulteriore proposta di potenziamento) l'introduzione di ulteriori traffici energetici (oli vegetali e relativi derivati, per e da la nuova bio-raffineria);
- con il progetto del Terminal Off-Shore petrolifero e container (vedasi il recente Decreto di Compatibilità Ambientale) la riduzione di alcuni traffici di derivati petroliferi (benzina, gasolio, virgin nafta) e simultaneamente un ben più consistente incremento di traffici di chiatte-navetta container (tra Terminal Off-Shore e Terminal On-Shore)

Il suddetto canale, notoriamente, è di dimensioni ridotte, al punto che viene regolato a senso unico alternato tra convogli di navi (formati in rada o nei canali di Porto Marghera). Tale regolazione è molto faticosa: il percorso, alle basse velocità imposte, chiede almeno un'ora di percorrenza, con notevole riduzione della capacità effettiva e notevoli code di attesa e complicazioni di manovre di formazione dei convogli (in rada e nei canali di Portomarghera). Notevole risulta già ora la pressione (e spesso la congestione) del traffico.

E' proprio a tale canale e ai suoi già intensi traffici navali che viene ormai pacificamente e unanimemente attribuita la responsabilità principale del dissesto morfologico della Laguna centrale e meridionale, di entità e caratteristiche assai cospicue e gravi (al riguardo si veda quanto circostanziato in numerosi studi dal prof. D'Alpaos, tra l'altro anche nello specifico Rapporto specialistico inserito in Allegato ad una distinta nostra Osservazione).

La prevista entrata in esercizio delle Opere mobili di chiusura delle Bocche di Porto (cosiddetto Mose), renderà ancora più faticoso e critico tale traffico (per gli eventi di chiusura effettiva, per gli eventi di preallarme e falso allarme, per tutte le intense necessarie e continuative attività di manutenzione delle opere sommerse nel canale di Bocca) rendendo ancora più complicato (e congestionato) il deflusso del traffico e la sua regolazione.

L'ulteriore e notevole incremento del traffico navale che deriverebbe dal deviare su tale percorso anche il traffico croceristico (consistente per quantità, per caratteristiche dimensionali e per frequenti incompatibilità di prossimità con navi che trasportano sostanze pericolose) di sicuro determinerebbe situazioni di ulteriore criticità sia funzionale che conseguentemente ambientale.

Ciò spiega e motiva le recenti proposte progettuali di 'adeguamento/marginamento/allargamento' dello stesso Canale Malamocco-Marghera (o Canale dei Petroli), a potenziamento della sua capacità di traffico, con un suo allargamento fisico e/o con interventi di marginamento fisico del canale (ciò per il contenimento degli effetti di dissesto morfologico prodotti intorno al canale dal traffico; contenimento comunque sempre finalizzato anche a un incremento dello stesso traffico).

Proposte che alla fine, in parte, sono anche state ufficializzate da parte della stessa Autorità Portuale congiuntamente con il Magistrato alle Acque, con la formale proposizione di un primo progetto di marginamento presentato al Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo e alla Commissione di Salvaguardia nel corso del 2013, ovvero sia in un periodo non casualmente simultaneo alle attività di studio e redazione del presente progetto di nuovo canale portuale Contorta-Sant'Angelo e di deviazione della rotta delle grandi navi da crociera sul percorso del Canale Malamocco-Marghera. Iniziativa volta a ottenere l'approvazione del Progetto direttamente e senza assoggettamento a Valutazione di Impatto Ambientale, e per ora solo sospesa, su richiesta in tal senso del Proponente <sup>(1)</sup>.

Proposte la cui esistenza tecnica e sicura prospettiva di (rinnovata) proposizione amministrativa per una loro approvazione e attuazione trapelano, d'altronde, anche dai documenti presentati in VIA per il progetto ora in questione; si veda:

- SIA Quadro progettuale pg. 68, punto 3.4 frase iniziale
- Note della Capitaneria di Porto, riprese nel Parere preliminare della Commissione VIA sulla proposta preliminare dello stesso progetto ora in valutazione (Parere n. 1346 del 27 settembre 2013, p. 5 - compresa copertina - 4° punto.

---

<sup>1)</sup> Progetto 'Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera da realizzarsi nelle relative aree di bordo', recante data di redazione 'luglio 2013', e presentato da Autorità Portuale e Magistrato alle Acque al Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo - Direzione Regionale Soprintendenza dei Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna prot 9974 10 luglio 2013, e alla Commissione di Salvaguardia per la Laguna di Venezia il 3 settembre 2013.

E' del tutto palese, e perfino dichiarato e ufficiale, che i due interventi, addirittura formulati e proposti pressoché simultaneamente, si compongono fisicamente e si correlano funzionalmente uno con l'altro, costituendo entrambi, nell'insieme, il quadro complessivo degli interventi necessari lungo l'intero percorso lagunare, dalla bocca di Malamocco alla Stazione Marittima, per consentire la deviazione in esso del traffico crocieristico delle grandi navi.

Quadro unitario che consiste :

- in una deviazione su nuovo grande canale Portuale, per gli ultimi 5 km verso la Stazione Marittima;
- e in una deviazione sull'esistente stretto canale portuale, e in aggiunta del già notevole e critico traffico attuale (in essere o già programmato/approvato) - e in aggiunta dei relativi e già gravi impatti - nel tratto dei primi 11 km.

E sarebbe proprio la deviazione del traffico crocieristico e il suo carico aggiuntivo sia di quantità ma anche di particolari esigenze qualitative di regolazione e modifica del traffico attuale (per esigenze di puntualità e di differenziazione/distanziamento da altri traffici pericolosi), a rendere necessario e inevitabile, da subito o comunque entro brevissimo tempo, quell'intervento che sinora non è stato mai riconosciuto tale.

Da ciò consegue che l'intervento di adeguamento/marginamento/potenziamento del Canale dei Petroli (quale che sia la caratteristica che assumerà come principale e da cui desumerà la sua denominazione formale), per oggettive corrispondenze fisiche e funzionali, e per riconoscimento di fatto da parte dello stesso Proponente (Autorità Portuale e Ministero delle Infrastrutture - Capitaneria di Porto) è opera che deve considerarsi inevitabilmente connessa con l'intervento di realizzazione di un nuovo canale portuale lungo l'attuale Canale Contorta, ora proposto alla Valutazione.

E per le note indicazioni normative sia nazionali che comunitarie, le opere unitarie o comunque strettamente integrate non possono essere artificiosamente segmentate per ricavarne una anche solo parziale esclusione dall'assoggettamento a VIA, e anzi non possono che essere progettate e ambientalmente valutate unitariamente e sinergicamente, senza separazione o non considerazione di alcuna parte di intervento o di alcun parte o contributo di impatto ancorché indicata/o come secondaria/o.

Così come invece non è stato attuato dal Proponente.

A tale inadempienza formale e sostanziale si deve quindi subito rimediare, esigendo una riedizione completa e unitaria dell'intero progetto, parimenti unitariamente studiandone le relative complessive ricadute ambientali con corrispondente riedizione dello Studio di Impatto.

2. Per le medesime circostanze sopra richiamate di quantità e caratteristiche del traffico navale attuale e previsto lungo il Canale Malamocco-Marghera e di natura ed estensione degli effetti di dissesto morfologico e degrado ambientale da esso prodotti su un ampio intorno (e in particolare per l'effetto di ricarico dell'uno e degli altri che vi produrrebbe l'inserimento del traffico crocieristico in aggiunta al traffico attuale e/o già programmato e approvato; traffico per di più di navi di dimensioni assai maggiori di quelle sinora transitate e previste in quel canale e in quella parte di Laguna) è ineludibile che, nella valutazione del progetto in questione e dei relativi impatti ambientali, devono essere comunque valutati sin d'ora, sia di per sé soli sia sinergicamente con gli altri impatti, anche gli effetti cumulativi che verrebbero prodotti su un adeguato congruo intorno dell'intero percorso dei primi 11 km del canale Malamocco-Marghera dalla più elevata sommatoria di traffico che vi si raggiungerebbe per l'aggiunta del transito delle grandi navi da crociera. Ciò anche nel caso, se fosse mai dato, che il progetto in questione non venisse integrato da alcun tipo di intervento su quel primo tratto del Canale Malamocco-Marghera o anche su solo qualche sua parte, e su di esso non fosse prevista né attuata alcuna opera.

Valutazioni che invece mancano nello Studio in questione, che risulta quindi menomato di un parte certamente importante e non rinunciabile.

Ciò per il primo e fondamentale motivo che di un progetto il processo di Valutazione di Impatto Ambientale deve considerare tutti gli effetti (propri e cumulativi, diretti e indiretti, immediati o sinergici), a prescindere dal grado della loro coincidenza o prossimità spaziale con l'ambito ove viene realizzata una certa azione di trasformazione fisica del territorio;

e per il secondo e altrettanto fondamentale motivo che di ogni progetto sottoposto a VIA occorre valutare non solo l'effetto differenziale di impatto prodotto direttamente dal solo intervento in valutazione - astrattamente isolandolo dalle reali condizioni pregresse - ma anche, e anzi tanto più, la *qualità ambientale finale* che si viene a produrre per la sommatoria e la sinergia del contributo aggiuntivo del progetto sulla concreta realtà ambientale, con i relativi 'fondi' preesistenti di inquinamento e degrado, ancorché addebitabili ad altre fonti o cause (presenti in vicinanza o anche no).

Parimenti al punto precedente, anche a questa inadempienza formale e sostanziale si deve quindi subito rimediare, richiedendo al proponente una debita integrazione di Studio.

3. È necessario che, unitariamente al nuovo tratto di percorso per le grandi navi, venga valutato tutto il tema della navigazione lagunare delle grandi navi da crociera e della localizzazione del punto di sbarco/imbarco delle stesse.

Tale tipo di traffico e di funzionalità non è infatti prevista (specie per quelle dimensioni navali) nel Piano Regolatore Portuale vigente.

Piano regolatore che per la parte di Porto Passeggeri, o comunque per l'attuale parte di Porto sita a Venezia e che utilizza canali e bacini pertinenti all'ambito della città, risale addirittura al 1904 (prima che venissero inventate le navi a motore a combustione interna!).

Piano che non è mai stato sottoposto ad alcuna Variante nemmeno parziale (per questa parte di città).

Piano che nell'intero complesso non è mai stato sottoposto a valutazione ambientale (come invece richiede sia dal 1994 la Legge nazionale sui porti, sia dal 1995 il sovraordinato Piano con valenza Paesaggistica PALAV, in attuazione della Legislazione speciale per Venezia).

Il porto rimane quindi in grave debito di pianificazione e di valutazione ambientale per tutta la questione delle navigazione lagunare delle grandi navi, attività che è stata introdotta nel Porto e nella Laguna dopo l'entrata in vigore della normativa VIA, in sostanziale modifica - di incremento di funzionalità, traffico e impatti - dell'assetto portuale (e del relativo carico ambientale) previsto dal Piano in vigore al momento dell'introduzione di quella normativa, ma senza formalizzarne alcuna Variante né procedura di VIA.

È evidente che, in tale situazione di totale lacuna di pianificazione (e di relativa valutazione ambientale), con la valutazione e approvazione definitiva di un tratto di - nuovo - percorso endolagunare specificamente destinato alle grandi navi si viene a determinare e a consolidare l'intero assetto portuale, fisico e funzionale, a servizio di queste navi e dei relativi traffici (non solo acquei, ma anche di accesso e rifornimento lato terra, come richiede la normativa).

Il che equivale ad approvare finalmente, sia come pianificazione che come compatibilità ambientale, tutto l'intero sottosistema.

Una corretta valutazione di un intervento quale quello del progetto in questione, in una situazione di totale mancanza, a tutt'oggi, di qualsiasi valutazione ambientale per l'intero sottosistema portuale delle grandi navi da crociera, chiede quindi la valutazione complessiva dell'intera attività crocieristica e del suo assetto territoriale/portuale - attività esercitata sinora in modo di fatto abusivo rispetto ai propri già previgenti obblighi di valutazione (valutazione da applicarsi quanto meno con e su una Variante parziale del Piano Regolatore portuale - per la sola crocieristica - o comunque un progetto complessivo di natura e contenuto analoghi).

Essa deve consistere, in buona sostanza, nel considerare e verificare finalmente la compatibilità ambientale:

- del transito in Laguna delle grandi navi (su uno piuttosto che sull'altro percorso, ma anche di per sé, come interferenza e impatti rispetto all'intera Laguna);
- e della localizzazione dei loro impianti di sbarco e imbarco alla attuale (e storica, ma pianificata e valutata per altri tipi e dimensioni di traffici) Stazione Marittima, rispetto ad altri possibili siti (lagunari, come anche extralagunari).

Si consideri, al riguardo, che nemmeno il Decreto 2 marzo 2012 Interministeriale 'Clini - Passera', che ha stabilito la necessità di una modifica dell'attuale assetto di percorsi endolagunari delle grandi navi, pone come vincolo di localizzazione per quel tipo di traffico l'attuale stazione Marittima (mai citata in tutto il Decreto), e che esso lascia del tutto impregiudicata la questione di assetto delle funzionalità 'crocieristiche' entro l'ambito del Porto di Venezia, senza vincolare la stazione appunto a Marittima e senza impedire alcuna altra soluzione di localizzazione dello sbarco / imbarco delle grandi navi (soluzione che può quindi legittimamente cercarsi, in attuazione di quel Decreto, almeno in qualsiasi ambito già ora di competenza e afferenza portuale, come è per esempio l'intero canale di Bocca del Lido), e che d'altro canto non precostituisce né contempla possibilità alcuna che per la sua attuazione si possa o debba modificare l'attuale perimetrazione dell'ambito portuale.

Questo perché, con tutta evidenza, quel Decreto intendeva e intende regolare traffico e percorsi entro le attuali disponibilità portuali, non disegnare un nuovo porto o nuovi canali, azioni per le quali non delinea alcuna specifica o speciale procedura, lasciando quindi nella sua piena efficacia la normativa portuale ordinaria.

Il decreto Clini -Passera non costituisce quindi deroga o sanatoria di alcun assetto portuale o di alcun Piano (o

mancato Piano, o mancata VIA) portuale.

Conseguentemente, per una corretta definizione e valutazione del sottosistema 'portualità crocieristica', mai fatto oggetto di Pianificazione portuale, è necessario che la presente valutazione venga appunto estesa a tutte le funzionalità di tale sottosistema portuale crocieristico, la cui valutazione è stata sinora elusa in evidente spregio della normativa in essere.

A tal fine occorre (e basta) quindi che la valutazione estenda i suoi campi di studio e verifica anche al tema degli impatti ambientali delle funzionalità e del complesso fisico di opere, attrezzature e servizi, che costituiscono la parte di porto per l'imbarco e lo sbarco delle grandi navi, nell'attuale sua localizzazione (di Marittima) comparativamente con altre localizzazioni alternative - a partire da quelle formalmente già proposte nel recente dibattito sul punto-.

Una tale valutazione può e deve quindi verificare comparativamente il complesso degli effetti ambientali, specialmente sulla Laguna, prevedibili da ciascuna plausibile alternativa di assetto della portualità crocieristica di Venezia, ovverosia da ciascun possibile e plausibile sito di terminal imbarco/sbarco assieme al suo più plausibile insieme di percorsi e di sistemi di accessibilità:

- lato mare (e laguna, per i siti interni alla Laguna) (per le grandi navi)
- lato terra (per l'accesso di persone e rifornimenti)
- ed eventualmente anche un ulteriore intermedio lato laguna e mare (per le navi minori di connessione lagunare, nel caso di articolazione composita multisito : esempio Terminal Grandi Navi esterno alla laguna, relativi servizi logistica e passeggeri all'attuale Stazione marittima, specifici servizi con navi piccole lagunari per la connessione tra i due).

Anche per questo punto si deve (e si può) quindi rimediare alla gravi (ed estese) carenze di valutazione ambientale (pregresse e tuttora in essere), colmando le storiche ma ancora oggi incidenti inadempienze formale e sostanziali alle norme di VIA, richiedendo al proponente una debita integrazione di progetto e di Studio.

-----

Conclusivamente e in sintesi, rimandando alle argomentazioni e specificazioni sopra illustrate, si richiede quindi alla Commissione (e al Ministero) che preventivamente alla conclusione di ogni valutazione di merito sul progetto proposto (e sulle da esso già considerate alternative),

**venga richiesto al Proponente un insieme di integrazioni di progetto e di SIA che**

**1 - integrino il progetto proposto con gli altri interventi ad esso connessi e con lo studio dei relativi impatti sinergici, nel SIA invece ignorati (in inadempienza delle prescrizioni normative)**

**2 - integrino lo studio di impatto considerando tutti gli impatti prodotti dall'assetto funzionale proposto, anche quelli che si verificherebbero lungo l'intero ambito degli 11 km del Canale Malamocco Marghera che sarebbero percorsi dalla grandi navi prima di arrivare al nuovo Canale Portuale di Contorta-Sant'Angelo, anche in assenza (se fosse dato il caso) di interventi fisici di modifica di quel canale, e cumulativamente con gli impatti su di esso prodotti da altri traffici, impatti nel SIA invece ignorati (in inadempienza delle prescrizioni normative)**

**3 - integrino il progetto e lo studio di impatto valutando l'intero sottosistema della portualità per le grandi navi, valutando cioè le possibili soluzioni alternative per le grandi navi non solo di percorso ma anche di sito di attestamento portuale, verificando quindi la compatibilità dell'intero assetto (sito più percorso) e delle sue possibili alternative (di localizzazione e configurazione, comprendendo anche il tipo di soluzione con articolazione composita di più siti con funzioni e accessibilità diversificate).**

Tale valutazione di compatibilità dell'assetto portuale complessivo della grande crocieristica sinora non è mai stata effettuata in alcuna sede di Piano e Progetto (malgrado quella funzionalità e assetto portuale sia stato introdotta e configurata senza che fosse prevista dal Piano vigente e in un momento ben successivo all'entrata in vigore della normativa di VIA), elusione/evasione di obbligo di VIA che deve e può essere

sanata nell'occasione della valutazione di questo progetto, progetto che, a questo punto, viene a configurarne, consolidarne e legittimarne, anche rispetto agli obblighi di VIA, una soluzione definitiva e durevole, che per legge deve quindi essere fatta oggetto complessivamente della dovuta valutazione ambientale sinora evasa. Valutazione che invece nel SIA è totalmente assente (in inadempienza delle prescrizioni di legge).

In assenza di dette integrazioni di progetto e di Studio di Impatto, si richiede alla Commissione VIA (e al Ministero) di esprimere un Giudizio di Compatibilità Ambientale negativo (o quanto meno, sempre che sia possibile, Interlocutorio negativo), per evidente carenza di studio di Verifica delle sussistenze effettive di condizioni e circostanze necessarie per una effettiva e regolare (rispetto alle normative) compatibilità ambientale del progetto.

Italia Nostra: Lidia Fersuoch presidente sezione Venezia



Ecoistituto del Veneto Alex Langer: Michele Boato presidente



Italia Nostra sezione Venezia: via San Giovanni d'Acri 11, 30126 Venezia-Lido, 041-5261869

Ecoistituto del Veneto Alex Langer: viale Venezia 7, 30171 Venezia-Mestre, 041-935666

Recapito unico per comunicazioni urgenti: 380-7094431

Venezia 17 10 2014