

A: DVA-UDG

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: giovedì 25 settembre 2014 11:13
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2014 - 19890
Allegati: 19890.pdf

RITIRARE ORIGINALE



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

E.prot DVA - 2014 - 0030876 del 26/09/2014

A.O.O. - Ufficio di Gabinetto - Mattm
Servizio per la tenuta del protocollo informatico,
della gestione dei flussi documentali e degli archivi

 Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario.



Schettini Claudio

Da: micheleboato@tin.it
Inviato: mercoledì 24 settembre 2014 9.07
A: A: DVA; dg-pbaac@beniculturali.it; A: MINSEG Segreteria Ministro; ministro.segreteria@beniculturali.it; sbap-vebpt@beniculturali.it; valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it; salvaguardia@regione.veneto.it; commissario@comune.venezias.it; erminio.viero@comune.venezias.it
Oggetto: Atto di intervento in procedimento VIA Canale Contorta Sant'Angelo - Venezia
Allegati: ATTO DI INTERVENTO nel procedimento di VIA Canale Contorta 20140923.pdf

a:
dva@minambiente.it , dg-pbaac@beniculturali.it , segreteria.ministro@minambiente.it , ministro.segreteria@beniculturali.it, sbap-vebpt@beniculturali.it, valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it, salvaguardia@regione.veneto.it, commissario@comune.venezias.it, erminio.viero@comune.venezias.it

Si allega documento :

"Atto di Intervento URGENTE nella Procedura di VIA-Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" "

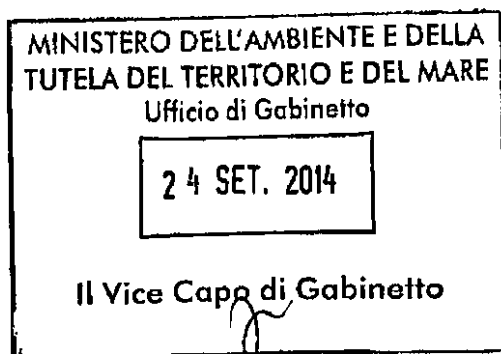
Si prega di **stampare e inoltrare** al destinatario con sollecitudine.
Se possibile, si prega inoltre di **rispondere a questo indirizzo**, semplicemente con messaggio 'per ricevuta'.

Seguirà a breve contatto nostro telefonico a codesta Segreteria per verificare la corretta ricezione e stampa,
nonché per accertare modalità di registrazione e altre informazioni.
Per contatti urgenti relativi a questa trasmissione : 380.7094431

Grazie e cortesi saluti, Michele Boato
Presidente Ecoistituto del Veneto

LA SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO
*Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare*

24.09.14 *Palumbo*



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Ufficio di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0019890/GAB del 25/09/2014

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma dva@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 dg-pbaac@beniculturali.it

Al Commissario di Governo della Città di Venezia
Ca' Farsetti, Rialto
30100 Venezia commissario@comune.venezia.it

e p.c.

Al Ministro dell'Ambiente - Segreteria
via Colombo 00144 Roma segreteria.ministro@minambiente.it

Al Ministro dei Beni e Attività Culturali e del Turismo - Segreteria
Via del Collegio Romano, 27 Roma ministro.segreteria@beniculturali.it

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici
S.Marco, Pal. Ducale, 30100 Venezia sbap-vebpt@beniculturali.it

Alla Regione Veneto – Sez. Tutela Ambientale - VIA
Pal. Linetti, Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

Alla Provincia di Venezia - Direzione Ambiente
via Forte Marghera 191, 30170 Venezia

Al Comune di Venezia - Direzione Ambiente
Campo Manin S.Marco 4023, 30124 Venezia

Al Comune di Venezia – Municipalità di Venezia Murano Burano
Castello 5065/i, 30100 Venezia erminio.viero@comune.venezia.it

Alla Commissione di Salvaguardia - Legge Speciale per Venezia
Pal. Linetti, Calle Priuli, 30100 Venezia

Atto di intervento (URGENTE)

nel Procedimento di VIA del Progetto:
*Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia
e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo*
di cui all'Istanza dell'Autorità Portuale di Venezia del 16 settembre us. (ID_VIP: 2842)

Le sottoscritte Associazioni,

formulano

il presente Atto di Intervento urgente nel Procedimento di VIA del progetto denominato *Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo - C.P.ID VIP 2842* – con riguardo alla verifica di ammissibilità dello stesso nella modalità di Via Speciale da Infrastruttura Strategica ex L. 443/2001.

Al riguardo, si rappresenta che detto progetto non può essere ammesso alla procedura di valutazione relativa alle infrastrutture strategiche di cui alla Legge 21 dicembre 2001 n. 443 e agli artt. 165 e 182 e seguenti del Decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, come invece richiesto dall'istanza presentata dal Proponente, per quanto di seguito esposto.

1 – Il proponente, nell'Avviso al Pubblico di avvio della procedura di VIA, dichiara che il progetto costituisce *'Adeguamento della via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia'*.

Ora, né il Canale Contorta Sant'Angelo, variamente in adiacenza/sovrapposizione/intersezione al quale si pone il tracciato del nuovo canale oggetto della proposta di realizzazione, né alcun altro canale con quella localizzazione e tracciato, attualmente costituiscono *'via acqua di accesso alla stazione marittima'*. In pratica, non esiste attualmente alcun canale, associabile o assimilabile per dislocazione e tracciato a quello di progetto, che sia percorribile dalle navi per raggiungere la stazione marittima, e costituisca quindi *'via acqua di accesso alla stazione marittima'*.

Ciò risulta chiaramente anche dalle cartografie ufficiali recentemente prodotte dall'Autorità Portuale stessa (in occasione di alcune Osservazioni prodotte all'Amministrazione Comunale di Venezia) e qui allegate, nelle quali è evidente che l'attuale canale lagunare, che secondo il Proponente sarebbe oggetto di adeguamento, non è in alcun modo riconosciuto come canale utilizzabile dalla navi per l'accesso alla Stazione Marittima, né risulta nemmeno formalmente classificato quale canale portuale.

Quindi l'intervento proposto non può essere considerato quale *'adeguamento di via acquea alla stazione marittima'*, via che attualmente non c'è, e invece deve essere correttamente qualificato come *'realizzazione di una nuova acquea portuale di accesso alla stazione marittima'*.

Nelle citate cartografie dell'Autorità Portuale si rileva anche che il piccolo canale lagunare (non portuale) esistente Contorta S. Angelo, come tutto il suo circostante ambito (entro il quale si inscriverebbe il nuovo canale portuale oggetto dell'intervento in questione) non ricade in alcuna sua parte entro le attuali *'aree demaniali portuali'*, così come non ricade per alcuna sua parte entro l'*'ambito*

portuale' oggetto dei Piani Regolatori Portuali vigenti.

Da ciò deriva l'**attuale incompetenza totale dell'Autorità Portuale a proporre, finanziare e realizzare un intervento come quello proposto**, mancandogli allo stato sia la disponibilità delle aree, sia una loro destinazione portuale, e mancando altresì la necessaria previsione di tale opera nel vigente Piano Regolatore Portuale, secondo quanto richiesto dalla Legge 1994 n.84.

Né risulta, allo stato, in corso alcuna procedura di Variante al Piano Regolatore Portuale, di alcun tipo e per alcun contenuto.

Ciò comporta l'**impossibilità, allo stato attuale, per l'Autorità Portuale di essere riconosciuta quale Autorità Aggiudicatrice e Proponente alla VIA dell'opera in oggetto.**

2 - Il proponente dichiara che il progetto *Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta* "è inserito nell'elenco delle opere ed interventi strategici (legge 443/2001) quale intervento "per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella Laguna Veneta" "

Ciò non trova riscontro negli elaborati ufficiali costitutivi del Programma di Infrastrutture Strategiche vigente.

Consultando infatti gli elaborati del Piano depositati nei siti web delle Autorità cui compete la sua adozione e approvazione, ovverosia del Governo (www.governo.gov.it), della Camera (www.camera.it) e del Senato (www.senato.it) ⁽¹⁾, e limitandosi a verificare il Programma come aggiornato da tutto il 2013 in poi fino ad oggi, emerge che l'**intervento oggetto dell'istanza di cui al presente Atto non compare né come 'adeguamento', né come 'nuova costruzione', né come qualsiasi altra formulazione espressamente riferita al 'canale Contorta-S. Angelo' :**

- **né nell' "Allegato V del Documento di Economia e Finanza dell'aprile 2013, trasmesso dal Governo alla Presidenza delle Camere il 19 aprile 2013, e da queste fatte oggetto delle proprie risoluzioni di presa d'atto e approvazione, delle**

¹⁾ Gli elaborati del Programma delle Infrastrutture Strategiche non sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale. Come è noto, la normativa che istituisce tale Strumento di Programmazione e ne ha regolato l'iter di approvazione (L. 443 del 2001, e L. 196 del 2009 -come modificata e integrata dalla L. 39 del 2011- che ha ulteriormente precisato tale iter), stabilisce che il Programma, successivamente alla sua prima approvazione (in sede di prima applicazione) da parte del CIPE nel 2001, sia dal Governo annualmente emanato (aggiornato) in Allegato al DPEF, ora DEF, e facendo parte integrante di questo come suo 'Allegato Infrastrutture', sia trasmesso alle Camere 'per le conseguenti risoluzioni'. Solo successivamente a queste, risulta efficacemente perfezionato ed efficace il DEF, e con esso i suoi Allegati.

Nella prassi, poi, dall'unica occasione annuale espressamente prevista dalla legge, quella del DEF (nel mese di Aprile), tale modalità di Allegazione ai documenti di programmazione economico-finanziaria è stata estesa, ancorché non espressamente prevista dalle specifiche norme (ma nemmeno esclusa), anche alla corrispondente 'Nota di aggiornamento al DEF' (nel mese di Settembre), applicando le medesime procedure di trasmissione e parere stabilite per il DEF.

Il riscontro della presenza di una certa infrastruttura tra gli elenchi aggiornati delle infrastrutture individuate, con piena efficacia giuridica, come strategiche dal Programma delle Infrastrutture Strategiche vigente e dotato di perfetta esecutività va quindi effettuato sui documenti annualmente emanati dal Governo quale DEF e relativi Allegati (oppure quale Nota di Aggiornamento al DEF e relativi Allegati) e come tali trasmessi alle Camere e da quest'ultime esaminati e fatti oggetto delle proprie conclusive Risoluzioni.

- Commissioni e dell'Assemblea, del 7 maggio, né come emendamento o integrazione introdotto da quest'ultime;
- **né nell' "Allegato III della Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza del Settembre 2013**, trasmesso alla Presidenza delle Camere il 30 settembre 2013, e da queste fatto oggetto delle proprie risoluzioni di presa d'atto e approvazione, delle Commissioni e dell'Assemblea, dell' 8 e 9 ottobre, né come emendamento o integrazione introdotto da quest'ultime;
 - **né nell'Allegato V del Documento di Economia e Finanza dell'Aprile 2014**, trasmesso dal Governo alla Presidenza delle Camere il 9 aprile 2014 e da queste fatto oggetto delle proprie risoluzioni di presa d'atto e approvazione, delle Commissioni e dell'Assemblea del 16 e 17 aprile, né come emendamento o integrazione introdotto da quest'ultime.

Si deve quindi concludere che, all'opposto di quanto affermato dall'Autorità Portuale, **il Programma delle Infrastrutture Strategiche vigente non individua l'intervento in oggetto (comunque denominato) come infrastruttura strategica.**

3 - Il proponente per confortare la propria asserzione sulla qualificazione dell'oggetto della sua istanza quale 'infrastruttura strategica', fa riferimento ad un '*Elenco delle Opere e Interventi Strategici (Legge 443/2001)*' fatto oggetto di una '*Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 1 agosto 2014*'

Tralasciando, ora, il fatto che non si riscontra, nella normativa di riferimento così come nella sua concreta attuazione di prassi, la sussistenza di alcun '*Elenco delle Opere e Interventi Strategici*', ma solo di un '*Programma di Infrastrutture Strategiche*', e solo come tale infatti se ne ritrova la trattazione in una delibera del CIPE di quella data (peraltro a tutt'oggi non ancora pubblicata e, risulta, ancora in iter di controllo di regolarità e in attesa di registrazione), risulta comunque pacifico che una simile delibera, di cui si ha notizia dai comunicati della Presidenza del Consiglio e nelle Schede di sintesi dell' "Esito della Seduta del 1 Agosto 2014" della Segreteria dello stesso CIPE, in ogni caso si configura come '*Parere*'; come tale infatti viene qualificato nei citati documenti di notizia ufficiale.

E non può che essere così, visto che, come sopra richiamato, la procedura di approvazione del Programma, prevede come atti effettivamente costitutivi del Programma quale documento giuridicamente rilevante ed efficace l'emanazione dello stesso da parte del Governo in Allegato al DEF (o alla Nota di Aggiornamento al DEF) e la sua trasmissione in quanto tale alle Camere per le loro conseguenti risoluzioni, che ne concludono e perfezionano definitivamente l'esecutività.

Conseguentemente, **l'espressione di Parere da parte del CIPE su una presumibile versione modificata del Programma delle Infrastrutture Strategiche vigente non ne costituisce modifica giuridicamente efficace**, e si presenta tutt'al più come semplice atto eventualmente prodromico per una eventuale appropriata e successiva procedura approvativa di tale elenco modificato (o anche solo delle modifiche in esso introdotte) secondo le previsioni della legge (emanazione da parte del Governo in Allegato al DEF -o alla Nota di Aggiornamento al DEF-, e in quanto tale trasmissione alle Camere, e relative conseguenti risoluzioni da parte delle stesse).

Fino a che non perviene al completamento di tale iter previsto dalla legge per l'approvazione del DEF, nessuna modifica o Elenco modificato presenta

efficacia, ancorché abbia ricevuto parere favorevole da parte del CIPE.

4 - Analogamente si deve concludere relativamente all'Elenco presumibilmente modificato dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni e alla presumibile Deliberazione della stessa (in forma di Intesa o di altro tipo di determinazione, non nota e di data non conosciuta) avente ad oggetto un tale elenco, elenco e deliberazione cui si fa cenno nel citato Comunicato Stampa del Governo sulla Delibera del CIPE del 1 agosto 2014 (ancora non pubblicata).

La espressione della Conferenza Unificata Stato- Regione, infatti, è anch'essa atto meramente endoprocedurale e prodromico per successive e distinte determinazioni di approvazione del Programma. E' la stessa legge 443/2001 a qualificarlo in tal senso, prevedendo che il Programma su proposta del Ministro competente, '*sentita la Conferenza Unificata Stato Regione*', sia emesso dal Governo e trasmesso alle Camere Risulta quindi evidente che l'espressione di **considerazioni e valutazioni da parte della Conferenza Unificata Stato-Regioni, quantunque in forma di Intesa, assume comunque valore di mero Parere (per di più, obbligatorio ma, secondo legge, nemmeno vincolante).**

Anche riguardo tale presunto atto della Conferenza Unificata Stato-Regioni si deve quindi concludere per una sua **inefficacia a costituire variante o modifica efficace del Programma vigente regolarmente approvato (dal Governo e dalle Camere) a norma di legge.**

5 - Infine, si deve sottolineare che, **con riguardo alla formulazione** che l'Autorità Portuale, nell'Avviso al Pubblico dell'avvio della procedura di VIA, riferisce tra virgolette (*'quale intervento "per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella Laguna Veneta"'*) come fosse ripresa testualmente da tale presunto 'Elenco delle Opere e degli interventi strategici', e che essa ritiene (con evidente forzatura) di poter applicare al progetto di cui alla propria istanza, desumendo con ciò anche per esso l'inclusione in detto elenco, ove anche **una tale locuzione** fosse efficacemente inserita, con regolare procedura di approvazione, **nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (e così non è), non potrebbe comunque valere a qualificare la nuova infrastruttura oggetto dell'istanza in questione come infrastruttura individuata come strategica.**

Infatti, è la stessa legge n. 443 del 2001, all'art. 1 c. 1, a stabilire che detto '*programma individua le infrastrutture strategiche*'. Le infrastrutture, per poter essere efficacemente indicate e connotate dal Governo come 'strategiche', devono quindi essere espressamente '*individuate*' proprio e già in tale documento.

La formulazione ripresa nell'Avviso, quand'anche fosse confermata dagli atti tuttora non pubblicati e non noti, e tali atti venissero a ricevere efficacia giuridica con regolare e perfezionata procedura di approvazione ai sensi di legge (e così ancora non è), in ogni caso non contiene invece alcuna individuazione di infrastruttura.

E nessuna infrastruttura quindi, per il tramite di tale generica formulazione e definizione, può né potrà essere riconosciuta come efficacemente individuata come 'strategica' dall'omonimo Programma.

Ciò in particolar modo quando essa risulta -come si è evidenziato- di nuovo impianto e del tutto assente negli strumenti di regolare pianificazione generale e di settore, e

perciò non sia nelle disponibilità e competenze del candidato proponente.
E ancor di più quando, se effettivamente fosse successo come a suo tempo riferito giornalmisticamente, tale formulazione generica fosse stata introdotta in tale Elenco consapevolmente ed espressamente proprio per non inserirvi l'intervento in oggetto sul canale Contorta-S. Angelo (secondo quanto specificamente sarebbe stato concordato, in sede appunto di Conferenza Stato Regioni, tra i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture, della Regione e del Comune, per la non qualificazione di tale intervento quale infrastruttura strategica, così come discusso e votato dal Senato in occasione dello specifico Ordine del Giorno del 6 febbraio u.s.)

Conclusioni

Il Progetto Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo non è inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche vigente, per come quest'ultimo è ufficialmente individuabile:

- nell'*Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013* emanato dal Governo e fatto oggetto delle conseguenti risoluzioni parlamentari nei mesi di Aprile-Maggio 2013,
- nell'*Allegato Infrastrutture alla Nota di Aggiornamento del DEF 2013*, emanato dal Governo e fatto oggetto delle conseguenti risoluzioni parlamentari nel mese di Settembre-Ottobre 2013
- e nell'*Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2014* emanato dal Governo e fatto oggetto delle conseguenti risoluzioni parlamentari nel mese di Aprile 2014.

E in ogni caso il medesimo Progetto non può nè in futuro potrebbe essere qualificabile come Infrastruttura Strategica solo in quanto da taluno ascritto (con evidente forzatura) tra gli "interventi per la sicurezza dei traffici della grandi navi nella Laguna Veneta" eventualmente così inseriti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (quand'anche tale inserimento risultasse effettivamente, efficacemente e regolarmente approvato e vigente, così come ora non è). Ciò in quanto manca, in tale formulazione, l'esplicita individuazione dell'infrastruttura in questione, indispensabile per legge per un sua efficace qualificazione in tale senso.

Per di più, l'opera in questione risulta non prevista nei Piani Regolatori Portuali vigenti e situata all'esterno sia dell'Ambito che del Demanio Portuali (unici ambiti nei quali l'Autorità Portuale detiene competenza e legittimazione ad intervenire). L'Autorità Portuale di Venezia non ha quindi titolo a qualificarsi quale Aggiudicatore dell'opera in questione, né a costituirsi quale Proponente legittimato ad attivarne la procedura di Valutazione Ambientale.

---- +++++ ---

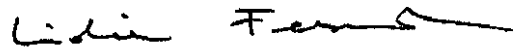
Per quanto sopra rappresentato, si ritiene che il Progetto *Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta ID VIP 2842* non possa essere esaminato né ammesso in sede di VIA con la procedura riservata ai progetti inseriti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Legge Obiettivo n. 443 del 2001.

Si rivolge quindi richiesta, con la presente, affinché la citata istanza del candidato Proponente per l'ammissione del progetto di cui all'oggetto alla procedura di VIA Speciale quale infrastruttura strategica ai sensi della L. 443 / 2001 sia respinta, ovvero, qualora la sua ammissione sia stata già determinata, tale determinazione sia revocata o annullata in autotutela.

Con riserva e senza pregiudizio di presentare sia ulteriori documentazione e motivi del presente Atto, sia una nuova e più esaustiva formulazione ed edizione dello stesso, sia altre istanze, richieste, proposte, Osservazioni e costituzioni.

Venezia, 23 settembre 2014

Italia Nostra, Lidia Fersuoch, presidente Sez. Venezia



Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Michele Boato, presidente



Associazione Ambiente Venezia, Luciano Mazzolin, presidente



Allegate:

due cartografie:

- Figura 1 Aree Demaniali Portuali di Venezia
- Figura 2 Ambito Portuale da Piani Regolatori Portuali vigenti

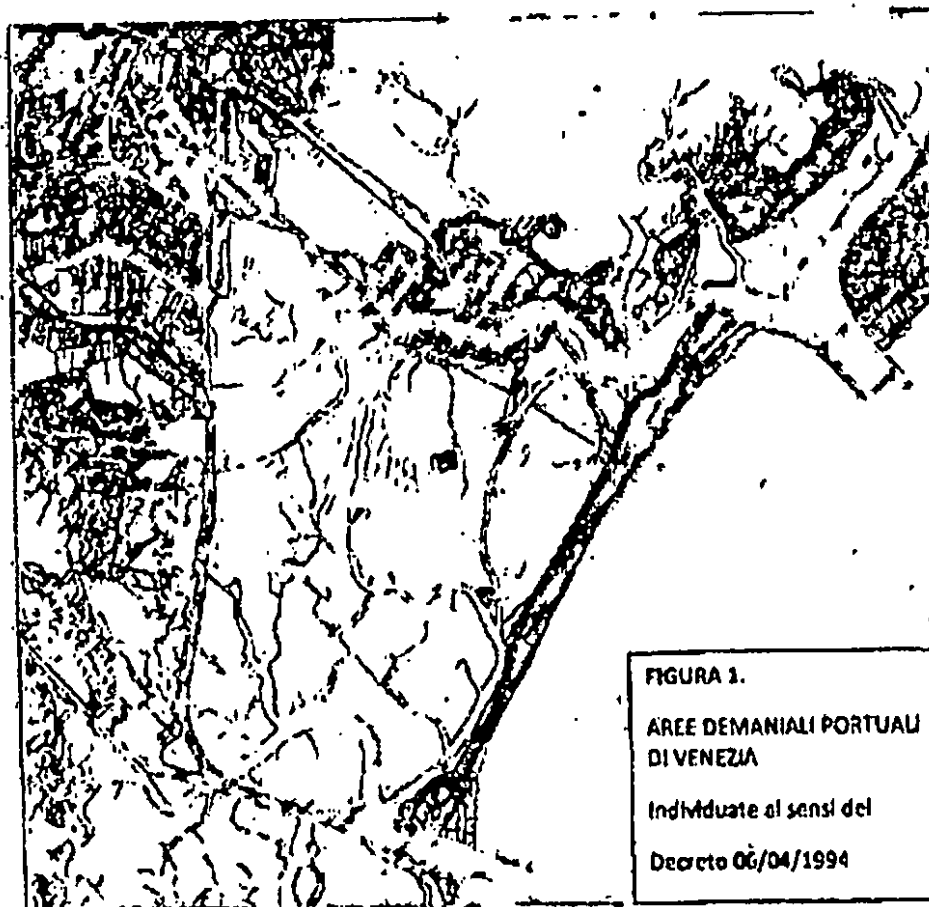
(fonte: Autorità Portuale)

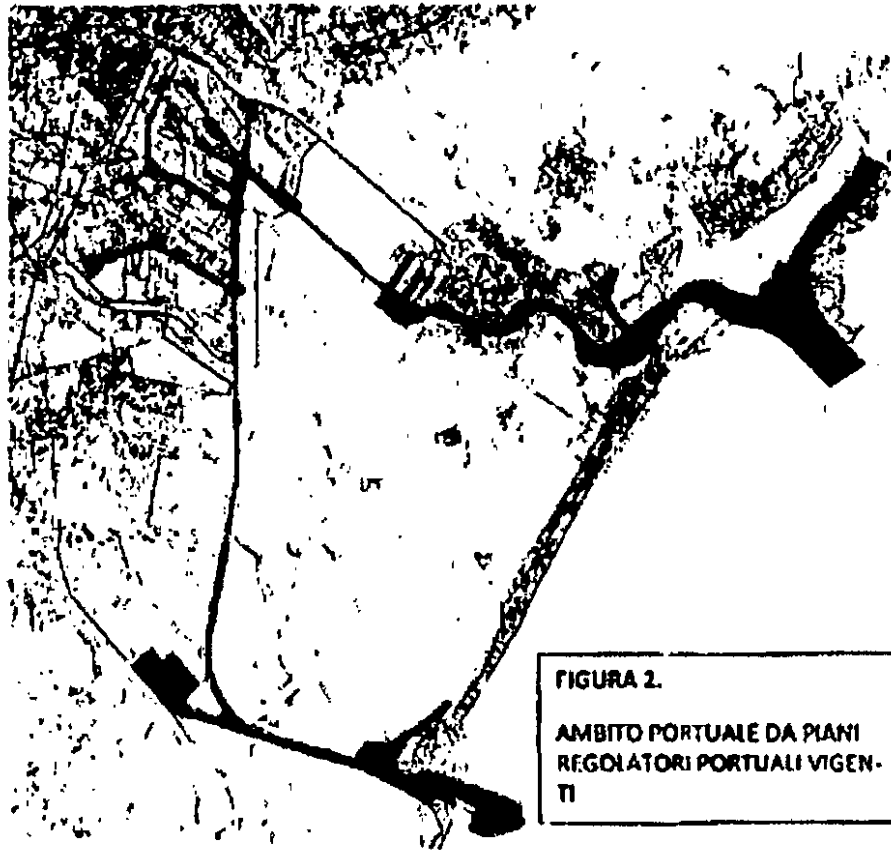
Italia Nostra sezione di Venezia: S.Marco 1260, 30124 Venezia, 041.5204822

Ecoistituto del Veneto Alex Langer: v.le Venezia 7, 30171 Venezia-Mestre, 041.935666




Ambiente Venezia, via Paruta 16, 30126 Lido Venezia, 340.2767282

Recapito unico per comunicazioni urgenti: 380.7094431





LEGENDA

-  **AMBITO PORTUALE** da Piano Regolatore Portuale VIGENTE
-  Tutti gli specchi acquei del demanio marittimo/portuale costituiscono parte integrante dell'AMBITO PORTUALE
-  Una volta terminati i lavori del Mose, lo specchio acqueo compreso tra la nuova lanola e la bocca di Lido farà parte, a seguito di specifico provvedimento amministrativo, del demanio portuale

