



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

E.prot DVA – 2014 – 0034314 del 22/10/2014

A
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

Ministero dei Beni 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

Regione Veneto
Sezione Coordinamento attività operative
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Commissario di Governo
della Città di Venezia
Sua Sede
e
Al Comune di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it

Provincia di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Via Forte Marghera 191
30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Comune di Campagna Lupia
Nella persona del Sindaco
Via della Repubblica 34
30010 Campagna Lupia (Ve)
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net



OGGETTO: "PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO" CODICE 49.810.000, PRESENTATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

PRIME OSSERVAZIONI ALLA VOCE: "SOTTOSERVIZI".

1) DESCRIZIONE ATTIVITA' E CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI:

LE ATTIVITA': la Relazione Tecnica, cod, elaborato 00, pag. 19 inizia il capitolo "5. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITA'" proprio con il punto "5.1. Spostamento dei sottoservizi" che affronta l'argomento nel seguente modo:

"Nelle aree interessate dall'opera insistono dei sottoservizi per i quali dovranno essere risolte le interferenze mediante interventi di spostamento o di interrimento.

L'attività prevede lo spostamento dell'oleodotto ENI, del PIF, di una linea Enel, di una linea Terna, di due gasdotti e l'interrimento di un elettrodotto Enel.

"PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO"

Si prevede di effettuare delle trivellazioni orizzontali controllate (TOC) in modo da riposizionare le suddette linee ad una profondità che non interferisca con il canale.

Si prevede inoltre il salpamento dei tratti di linea dismessi.

In corrispondenza delle due estremità saranno probabilmente realizzate delle camere stagne per impostare le trivellazioni e per realizzare i raccordi tra nuovi tratti e le linee esistenti.

Nella realizzazione del tracciato dell'oleodotto relativo all'off shore (vedere tavola 09) si dovrà prevedere la realizzazione di un passaggio in teleguidata in corrispondenza del canale."

A pag. 25 si aggiunge: "Saranno poi necessarie Conferenze di Servizi ad hoc per la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi, alcuni dei quali richiedono ulteriori nulla osta, come ad esempio il parere dei Vigili del Fuoco o della Provincia.

Tale impostazione viene mantenuta anche nella predisposizione della VINCA che, a pag. 25, riporta le medesime parole ma le fa seguire dalla seguente precisazione di pag. 31:

"Per quanto attiene lo spostamento dei sottoservizi, dato che al momento non è possibile quantificare nel dettaglio le tempistiche necessarie per la realizzazione delle attività che riguardano tale fase, seppur imprescindibile, la voce ad essa relativa non è stata inserita nel cronoprogramma. Si precisa che per procedere allo spostamento di ciascun sottoservizio interferito, dovrà essere attivato il confronto preventivo con l'Ente gestore coinvolto nonché inaugurata la procedura volta ad autorizzarne la realizzazione sotto i profili urbanistico ed ambientale."

OSSERVAZIONE 1: LO SPOSTAMENTO DEI SOTTOSERVIZI VIENE INDICATO, LOGICAMENTE, COME PRIMO ED IMPRESCINDIBILE LAVORO MA RIMANE NELL'ASSOLUTA INDETERMINATEZZA TEMPORALE ANCHE PER GLI STESSI PROGETTISTI CHE RIMANGONO NELL'INCAPACITA' DI INDICARE UNA DIMENSIONE, ANCHE DI MASSIMA, DEI TEMPI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE.

LA "STIMA SOMMARIA E QUADRO ECONOMICO" cod. elaborato 12 (Allegato 1) – RIPORTA:

- A) UNA ELENCAZIONE DEI LAVORI INCOMPLETA: NELLA COROGRAFIA DI PROGETTO (Allegato 2) MANCANO LO SPOSTAMENTO O MODIFICA DI ALTRI IMPIANTI CHE LA STESSA AUTORITA' PORTUALE AVEVA INDICATO COME ESISTENTI NELLA COROGRAFIA (Allegato 3) ALLEGATA AL PROGETTO OFF – SHORE INVIATO ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE. MANCA LO SPOSTAMENTO O L'ELIMINAZIONE DELLA LINEA DI ALIMENTAZIONE DELL'IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DEL CANALE DEI PETROLI, MANCA LA DEMOLIZIONE DI CIRCA 600 METRI DI STRUTTURE ESISTENTI QUALI LE DIGHE A PROTEZIONE DEL CANALE E DELL'OLEODOTTO REALIZZATE NEGLI ANNI '70 CONTESTUALMENTE ALLO STESSO CANALE.**
- B) UNA QUANTIFICAZIONE APROSSIMATA E ASSOLUTAMENTE SOTTOSTIMATA DEI COSTI DEI LAVORI CHE, SE ANCHE IPOTETICAMENTE A CARICO DEI GESTORI DEI SERVIZI, DEVE ESSERE CERTIFICATA PUNTUALMENTE IN FASE DI ELABORAZIONE DI UN PROGETTO PRESENTATO DA UN ORGANO DELLO STATO CON LAVORI A CARICO DELLE RISORSE PUBBLICHE.**
- C) UNA SORPRENDENTE SOTTOVALUTAZIONE DELLE COMPLESSITA' DEI LAVORI: TUTTI I SERVIZI COINVOLTI SONO, PER DIMENSIONE ED IMPORTANZA, PARTICOLARMENTE COMPLESSI OLTRE CHE SIGNIFICATIVI E FONDAMENTALI PER LA VITA DELLA CITTA' DI VENEZIA E DI ALTRE CITTA'. LA LORO MODIFICA RISULTA COMPLESSA E COMPLICATA, IN QUALCHE CASO SCONSIGLIABILE PERCHE' FORIERA DI POSSIBILI ULTERIORI COMPLICAZIONI FUTURE.**

DUE ESEMPI:

- > LO SCARICO DEI REFLUI, PRESENTA COMPLESSITÀ DERIVANTI NON SOLO DALLE DIMENSIONI (NEL CASO, UNA CONDOTTA DA 1600 MM DI DIAMETRO E LUNGA CIRCA 25 KM CHE, ATTUALMENTE, FINO ALLA PORTATA DI 2 MC/H PUO' FUNZIONARE A GRAVITA', CIOE' SENZA AIUTO DI POMPE) MA ANCHE DALLE ESIGENZE DI FUNZIONAMENTO CHE MAL SI ADATTANO A DEVIAZIONI IN PROFONDITA' DELL'AMPIEZZA IPOTIZZATA. LA MODIFICA DI QUESTA CONDOTTA COSTRINGEREBBE A MODIFICARE GLI IMPIANTI A MONTE PER ASSICURARNE IL FUNZIONAMENTO IN FUTURO CON COSTI DI REALIZZAZIONE E DI GESTIONE ULTERIORI E CONTINUI.**
- > LA LINEA TERNA SUBACQUEA CHE DALLA CABINA DI S.GIOBBE ALIMENTA LA CABINA DI SACCA FISOLA TRANSITANDO SOTTO AL PONTE FERROVIARIO E A QUELLO AUTOMOBILISTICO, PERCORRENDO UN LARGO**

GIRO ATTORNO ALL'ISOLA DEL TRONCHETTO, ATTRAVERSANDO IL CANALE VITTORIO EMANUELE III, RISALENDO NELLA SECCA AVANTI LA MARITTIMA, RIAFFONDANDO NEL CANALE DI FUSINA E RIEMERGENDO SUL MARGINE NORD-OVEST DI SACCA FISOLA E PERCORRENDO CENTINAIA DI METRI IN UN QUARTIERE DENSAMENTE ABITATO. (Allegato 4).

SI TRATTA DI UNA LINEA DI ALTA TENSIONE CHE UTILIZZA UN CAVO A BAGNO D'OLIO IMMODIFICABILE E DI DIFFICILE MOVIMENTAZIONE. SI TRATTA DEL RISCHIO DI GRAVE INQUINAMENTO AMBIENTALE PER I POSSIBILI DANNEGGIAMENTI DELLE GUAINE DI CONTENIMENTO, A DETTA DEI TECNICI, GIÀ VETUSTE.

LA MODIFICA E LO SPOSTAMENTO DI QUESTO CAVO SONO GIÀ STATI DICHIARATI IMPRATICABILI NEGLI ANNI 2006/2007 TANTO CHE I PROGETTI ELABORATI DAL COMUNE DI VENEZIA PER LA REALIZZAZIONE DI DARSENE LUNGO IL LATO OVEST DELL'ISOLA DEL TRONCHETTO SONO STATI ACCANTONATI O DRASTICAMENTE RIDOTTI E/O MODIFICATI NELLA FORMA.

I COSTI IPOTIZZATI IN QUELLA SEDE PER UNA SUA TOTALE RIMOZIONE E SOSTITUZIONE, QUALE UNICA POSSIBILITÀ DI ALLONTANAMENTO DALL'ATTUALE TRACCIATO, AMMONTAVANO AD OLTRE DIECI VOLTE IL COSTO POSTO DA AUTORITÀ PORTUALE NEL QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO.

OSSERVAZIONE 2: ESCLUDERE DALL'ELENCO ALCUNI LAVORI OBBLIGATORI, NON CALCOLARE PREVENTIVAMENTE LA FATTIBILITÀ E I COSTI DI QUELLI MESSI IN ELENCO, SIGNIFICA NON ESSERE IN GRADO DI PROGRAMMARE LA REALIZZAZIONE DELL'INTERO PROGETTO E PORRE LE CONDIZIONI PER LE REVISIONI PREZZI IN CORSO D'OPERA E PER QUELLA LIEVITAZIONE DEI COSTI DELLE OPERE CHE TROPPO SPESSO RICORRE NELLE OPERE PUBBLICHE E CHE, IN MOLTI CASI, COSTITUISCE L'ANNIDAMENTO DI SISTEMI ILLEGITTIMI.

PER TUTTE LE RAGIONI ESPOSTE CHE DIMOSTRANO COME GLI STUDI, LE INDAGINI, LE VERIFICHE E LA CONSEGUENTE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DEL PROGETTO SIANO INSUFFICIENTI E IN PARTE REDATTE SU PRESUPPOSTI INADEGUATI E INCOMPLETI

CHIEDO

ALLA COMMISSIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DI ESPRIMERE PARERE NEGATIVO SUL PROGETTO PRELIMINARE DI "ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO" CODICE 49.810.000, PRESENTATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

MI RISERVO DI PRODURRE ULTERIORE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DI QUANTO DA ME AFFERMATO

Venezia, Ottobre 2014

Renzo Scarpa
(Venezia 17.04.1952)
Via Sofocle, 16
30173 Mestre VE

PEC DVA

Da: Per conto di: smscc@pec.it <posta-certificata@pec.aruba.it>
Inviato: martedì 21 ottobre 2014 00:36
A: Ministero Ambiente; Ministero Beni Culturali; Regione Veneto; Comune di Venezia;
provincia venezia; Comune Campagnalupia
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni a: PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO
VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E
RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO
CODICE 49.810.000
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (8,13 MB)

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 21/10/2014 alle ore 00:36:24 (+0200) il messaggio con Oggetto
"Osservazioni a: PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA
DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO CODICE 49.810.000"
è stato inviato dal mittente "smscc@pec.it"
e indirizzato a:
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
protocollo@pec.comune.venezia.it
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it
protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it
Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni
client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).
L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione
L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec275.20141021003625.16958.02.1.15@pec.aruba.it

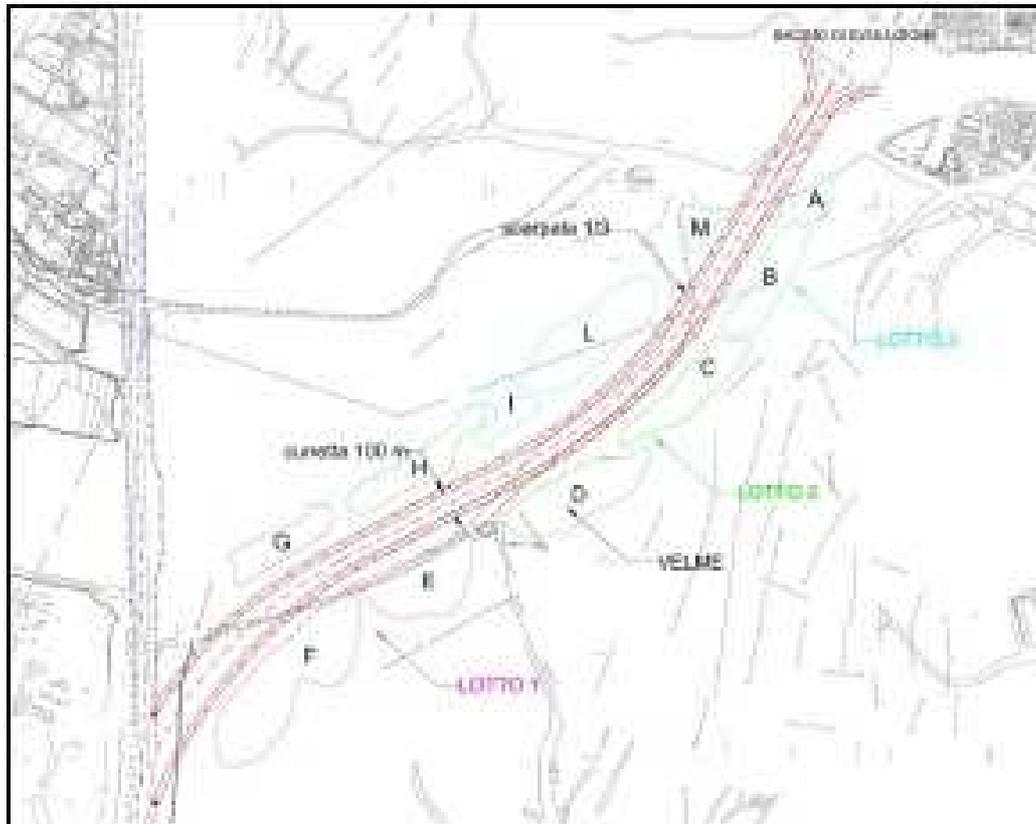


Figura 8 – ubicazione delle velme e indicazione dei lotti di reflimento

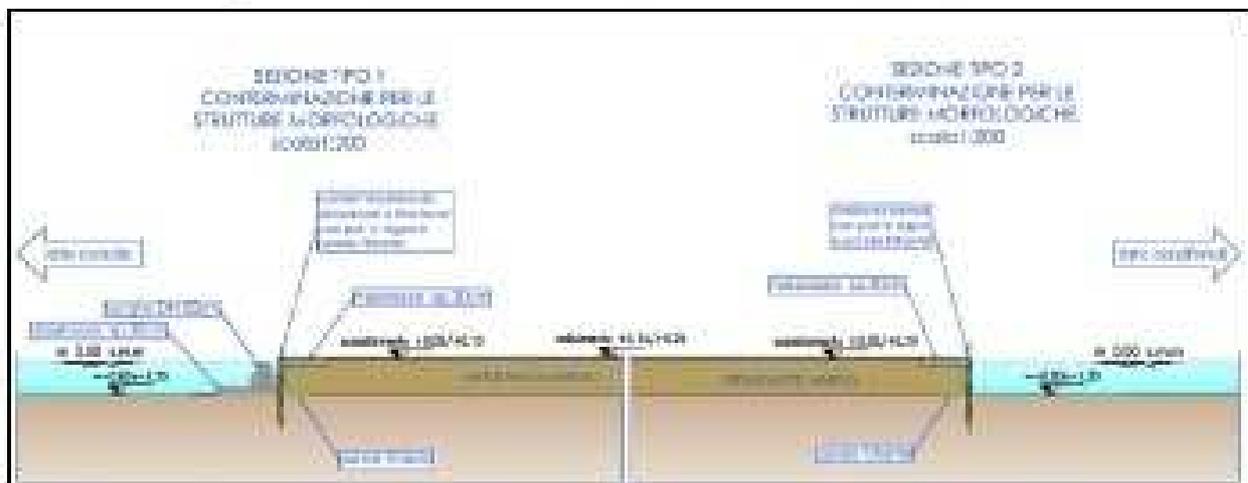


Figura 9 – Sezione tipo delle velme

Si prevede di realizzare le strutture morfologiche “velme” come rappresentato nello schema riportato nella figura soprastante (figura 9).

Allegato 2

Predisposizione velme	La realizzazione delle velme/barene prevede la formazione di una parete filtrante realizzata mediante l'infissione di pali in legno di diametro e lunghezza variabili a seconda della quota e della geotecnica dei terreni	8 mesi Lotto 1:	6 pontoni con battipalo 6 barche di appoggio
FASE DI LAVORO	DESCRIZIONE	DURATA	MEZZI IMPIEGATI
	posti in opera accostati. Accoppiata ai pali sarà posizionata una barriera permeabile in rete idraulica interposta fra doppia rete plastificata, sostenuta da un cavetto tesato tra i pali e fissata ai pali stessi mediante listello di legno. L'infissione dei pali avverrà mediante pontoni attrezzati con battipalo o vibroinfissore. E' prevista l'eventuale posa in opera di burghe e materassi a protezione della palificata (a seconda del fondale presente). A differenza delle barene la quota dei pali è prevista sotto livello medio mare.	298 gg Lotto 2: 280 gg Lotto 3: 277 gg	si ipotizza di lavorare in tre lotti: Lotto 1 (velme F, E, G) Lotto 2 (velme D, C, H) Lotto 3 (velme L, B, A, M e I) con due squadre per lotto.
Predisposizione barene in altri siti	La realizzazione delle barene prevede la formazione di una parete filtrante realizzata mediante l'infissione di pali in legno di diametro e lunghezza variabili a seconda della quota e della geotecnica dei terreni posti in opera accostati. Accoppiata ai pali sarà posizionata una barriera permeabile in rete idraulica interposta fra doppia rete plastificata, sostenuta da un cavetto tesato tra i pali e fissata ai pali stessi mediante listello di legno. L'infissione dei pali avverrà mediante pontoni attrezzati con battipalo o vibroinfissore. E' prevista l'eventuale posa in opera di burghe e materassi a protezione della palificata (a seconda del fondale presente). 4.	17 mesi	6 pontoni con battipalo/vibroinfissore 6 barche di appoggio 4

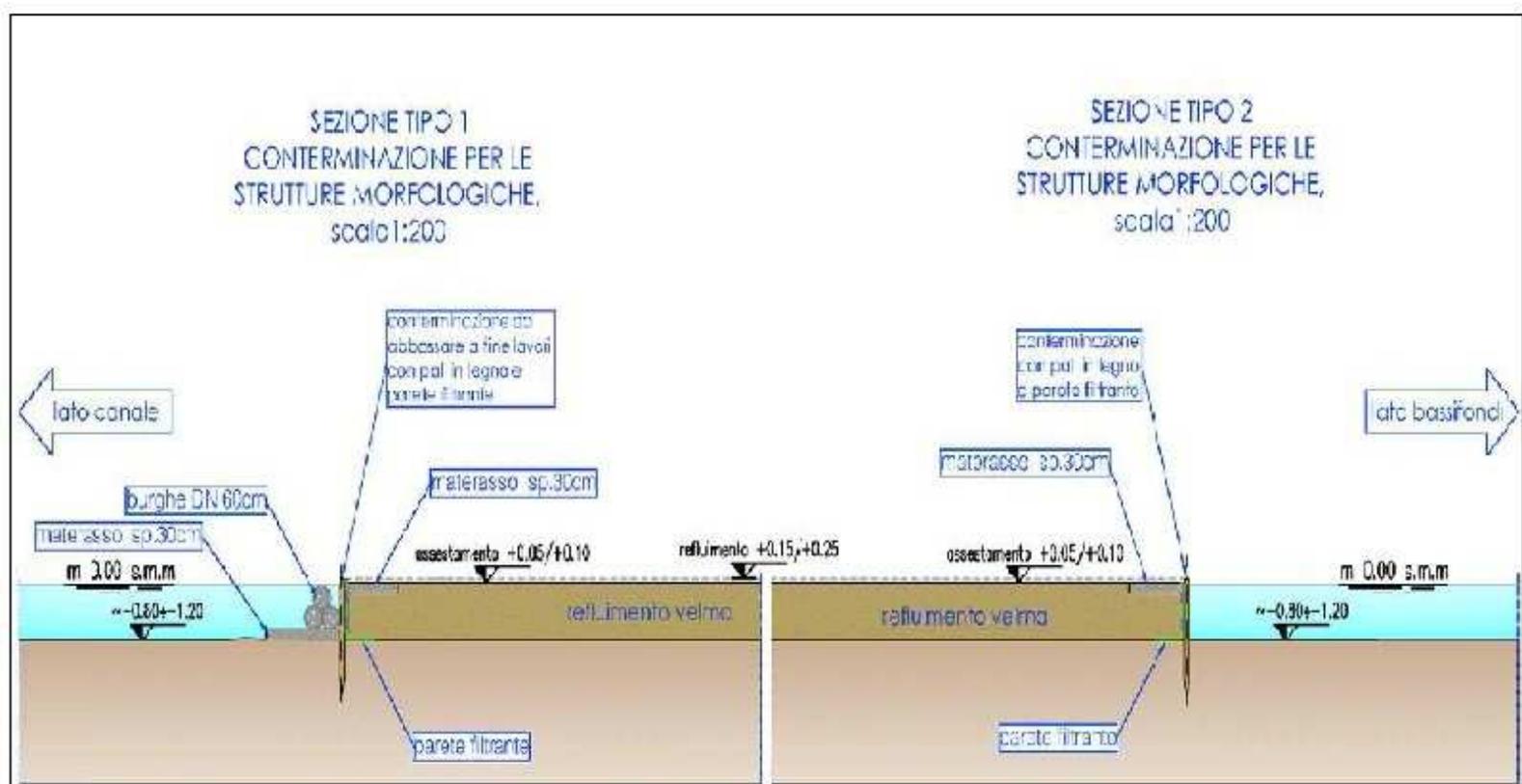


Figura 9 – Sezione tipo delle velme

Tabella 2.10. Variante al PRG per la Laguna e per le isole minori: sistema della laguna aperta - scheda n.4

Scheda	Disposizioni previste
Canale n. 4 - Malamocco-Marghera	
Caratteristiche	Canale artificiale soggetto ad erosione dei fondali
Indirizzi normativi	Sono auspicati tutti quegli interventi volti a mantenere la stabilità dei fondali e ad annullare gli effetti erosivi del moto ondoso, compatibili con gli obiettivi di tutela del sistema ambientale interessato. Sono consentiti, ove necessario, interventi di protezione delle sponde, il più possibile reversibili e con tipologie di intervento e materiali ecocompatibili, che, ove possibile, riflettono i dinamismi naturali consentendo la ricristallizzazione del sistema e ne permettono la conservazione. Sono vietati tutti quegli interventi che producono innalzamenti non reversibili dei margini degli elementi naturali interessati

Tabella 2.11. Variante al PRG per la Laguna e per le isole minori: sistema della laguna aperta - scheda n.23

Scheda	Disposizioni previste
Canale n. 23 - Canale Sant'Angelo-Contorta	
Caratteristiche	Canale naturale con tratti artificiali con fondali in equilibrio
Indirizzi normativi	Sono auspicati tutti quegli interventi, compatibili con gli obiettivi di tutela del sistema ambientale interessato, volti al riequilibrio idrodinamico del sistema dei bassifondi, che riflettono i dinamismi naturali consentendo la ricristallizzazione del sistema e ne consentano la conservazione. Sono consentiti interventi di protezione delle sponde, purché temporanei e reversibili ovvero con tipologie di intervento e materiali ecocompatibili. Sono vietati tutti quegli interventi che producono innalzamenti non reversibili dei margini dei canali e degli elementi naturali interessati

Dalla sintesi degli indirizzi normativi sopra riportati è comune la possibilità di intervenire per garantire la protezione dalle sponde di ambo i canali, volti ad annullare da un lato gli effetti erosivi del moto ondoso, dall'altro a riequilibrare idrodinamicamente il sistema dei bassifondi, in un'ottica generale di tutela del sistema ambientale in cui si inseriscono.

Nelle vicinanze dell'area di scavo del Canale Sant'Angelo-Contorta si trovano le isole di San Giorgio in Alga e Sant'Angelo della Polvera, che rientrano nel sistema delle isole e motte ai sensi della presente variante. Analogamente a quanto disposto per gli ambiti lagunari il sistema delle isole e motte è associato alla ZTO "A". Le successive Tabella 2.12 e Tabella 2.13 contengono una sintesi delle schede contenute nella NTSA per le isole di San Giorgio in Alga e Sant'Angelo della Polvera.

Allegato 5



Figura 3.1. Mappa dell'area oggetto di studio, con l'individuazione dei punti di osservazione

Per quanto attiene i sedimenti è necessario far riferimento alle aree prossime a quelle di progetto, ed in particolare agli esiti di una campagna di caratterizzazione relativa ai sedimenti dei bassi fondali adiacenti il Canale Malamocco – Marghera che ha avuto luogo nel corso dell'anno 2013. La campagna ha previsto l'esecuzione di:

- n° 54 carotaggi continui fino alla quota di 12,5 m s.l.m.;
- n° 496 analisi chimiche secondo prot. 93;
- prove geotecniche di laboratorio per la classificazione granulometrica e sedimentologica dei terreni su un campione rimaneggiato prelevato da ciascun punto di carotaggio.

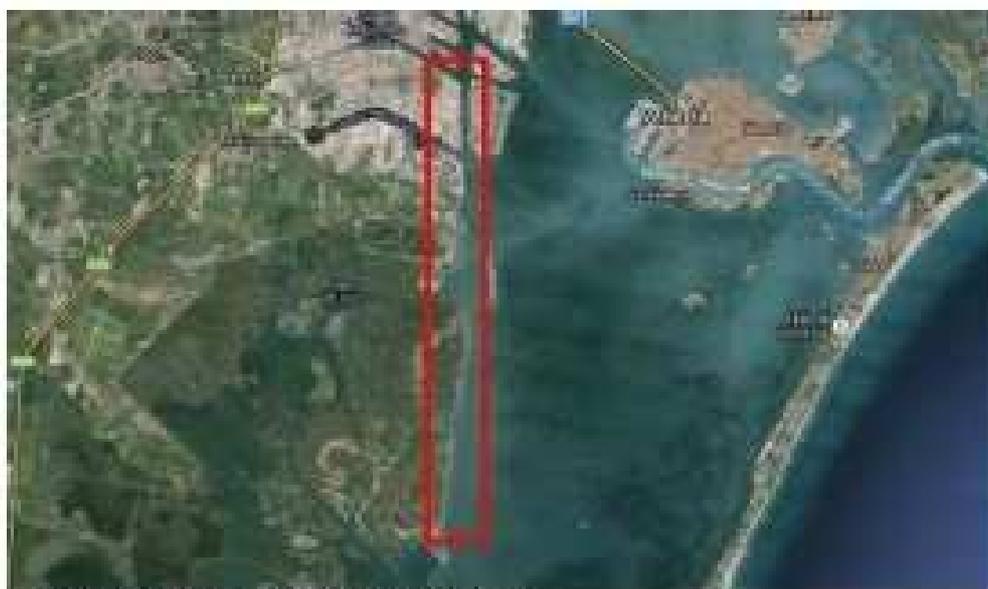


Figura 5 Ortofoto del tratto di laguna investigato

In base alle analisi eseguite, i 496 campioni analizzati risultano classificabili come riportato nella seguente tabella:

Classificazione Protocollo 93	Numero campioni	Percentuale campioni per classe
A	361	73% A
B	38	10% B
C	26	5% C
> C	12	2% > C

A partire dai dati derivanti da tale caratterizzazione, è stato anche condotto a cura di Geotecnica Veneta srl, uno studio sito specifico, per l'analisi dell'attribuità a fondo naturale dei metalli pesanti Arsenico e Cromo presenti in parte dei campioni analizzati.

Oltre alle analisi eseguite nel corso della campagna 2013, sono state eseguite anche: