

Pec Direzione



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

Prot. DVA - 2014 - 0034544 del 23/10/2014

Da: smscc <smscc@pec.it>
Inviato: mercoledì 22 ottobre 2014 17:26
A: Ministero Ambiente; Ministero Beni Culturali; Regione Veneto
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
Allegati: 1 - MAREA.pdf

PREGIATISSIMI, RISCONTRANDO IL MANCATO INSERIMENTO NELL'ELENCO DELLE OSSERVAZIONI PUBBLICATE, RIPETO L'INVIO DELLE SEGUENTI OSSERVAZIONI (GIÀ INVIATE IL 17.10.2014 E SUCCESSIVAMENTE RE-INVIATE IN FORMA SEPARATA IL 21.10.2014):

- 1) PRIME OSSERVAZIONI SUL TEMA "MAREA"
- 2) PRIME OSSERVAZIONI SUL TEMA "MORFOLOGIA"
- 3) PRIME OSSERVAZIONI SUL TEMA "MOTO ONDOSO E SICUREZZA DELLE NAVI IN TRANSITO"
- 4) PRIME OSSERVAZIONI ALLE VOCI "IMPATTO PAESAGGISTICO E INQUINAMENTO LUMINOSO"
- 5) PRIME OSSERVAZIONI ALLA VOCE: "SOTTOSERVIZI"

LA PRESENTE MAIL COMPRENDE L'OSSERVAZIONE: 1) PRIME OSSERVAZIONI SUL TEMA "MAREA"

SCUSANDOMI PER EVENTUALI INVOLONTARI INCONVENIENTI, INVIO DISTINTI SALUTI.

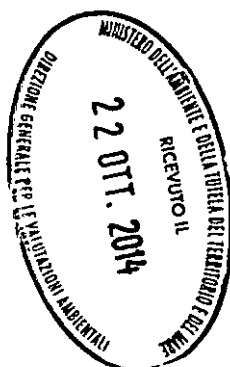
RENZO SCARPA

(VENEZIA 17.04.1952)

VIA SOFOCLE, 16

30173 MESTRE VE

CELL. 3404845050



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 Marín, 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 ACQUEA 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 SUL TEMA "MAREA"

- 1) LA MAREA:** Lo Studio Morfologico, cod. elaborato 02 – pag. 13, indica l'andamento di marea preso a riferimento per le simulazioni e le verifiche di impatto: sulla capacità di trasporto dei sedimenti, sulle velocità della marea, sugli effetti sull'intera Laguna.

In Figura 7 si riporta l'andamento della marea morfologica adottata nelle nostre simulazioni.

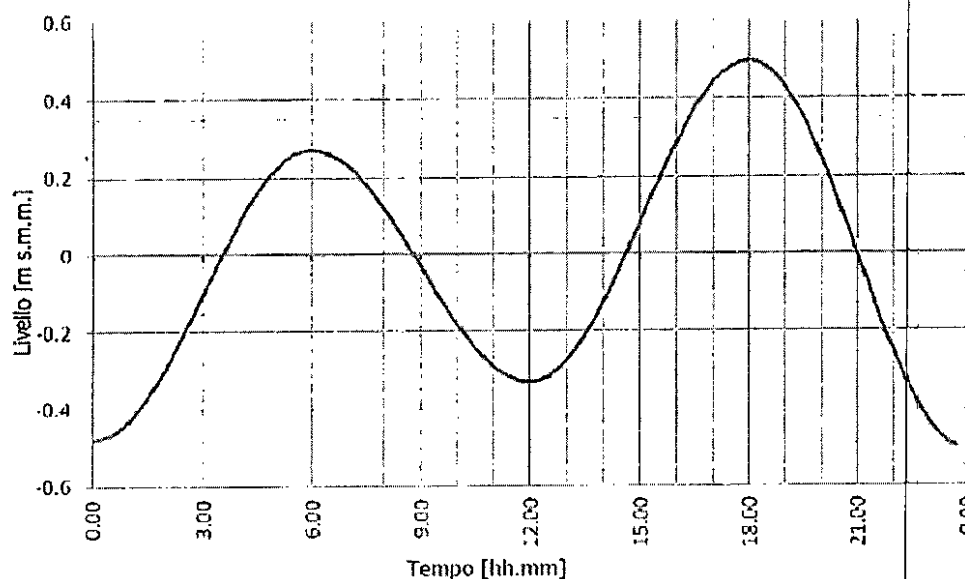


Figura 7 - Marea morfologica adottata nelle simulazioni.

Le risultanze ai vari test vengono descritte nel seguente modo:

- pag. 39 "Nell'idrodinamica generale della laguna, non si evidenziano particolari differenze nell'andamento delle correnti rispetto allo stato attuale. Si nota un calo delle velocità solo nelle aree a sud e nord del canale in progetto e solo negli istanti di marea crescente in cui il livello è ancora minore o prossimo allo zero.
- pag. 42 "Considerato l'intero dominio di calcolo, non si notano nella morfodinamica complessiva grandi differenze rispetto allo stato attuale. Capacità di trasporto più alte si localizzano nei punti in cui la corrente è più veloce: nella zona tra il Canale Contorta S. Angelo e il canale della Giudecca, sopra le velme negli istanti in cui sono sommerse e tra i varchi delle stesse negli istanti in cui sono emerse.
- pag. 47 "Considerato l'intero dominio, l'idrodinamica appare del tutto simile a quella dello stato attuale, mostrando quindi come le nuove opere non comportino modifiche nell'andamento generale delle velocità."
- pag. 49 "Considerato l'intero dominio di calcolo, le variazioni del fondo appaiono del tutto simili a quelle ottenute in stato attuale, sottolineando come la presenza del nuovo canale non abbia conseguenze sulle dinamiche lagunari generali.
- In tutta la fascia delle velme e del nuovo canale si ottengono variazioni del fondo più intense che altrove, data la vivacità del flusso e la sua variabilità in intensità e direzione sopra le velme e tra i varchi.
- pag. 52 "Considerato l'intero dominio, l'idrodinamica appare del tutto simile a quella dello stato attuale, mostrando quindi che anche in questo scenario di vento da sud le nuove opere non comportano modifiche nell'andamento generale delle velocità. Il nuovo canale appare interessato da velocità basse, a tratti quasi nulle. A seconda del livello dell'acqua, si hanno velocità più intense tra i varchi delle velme o sopra le stesse.

pag. 54 "Considerato l'intero dominio di calcolo, le variazioni del fondo appaiono del tutto simili a quelle ottenute in stato attuale, sottolineando come la presenza del nuovo canale non abbia conseguenze sulle dinamiche lagunari generali.

In tutta la fascia delle velme e del nuovo canale si ottengono variazioni del fondo più intense che altrove, data la vivacità della corrente e la sua variabilità in intensità e direzione sopra le velme e tra i varchi.

OSSERVAZIONE 1: L'ANDAMENTO DELLA MAREA PRESA A RIFERIMENTO NON TROVA RISCONTRO NELLA REALTÀ SE NON IN RARISSIMI CASI.

ANCHE LA STESSA AMPIEZZA DI ESCURSIONE DELLA MAREA PRESA A RIFERIMENTO, +50 CM / - 50 CM, PUÒ RISPONDERE ALLA MISURAZIONE DI ALCUNI ASPETTI PARTICOLARI MA NON RISULTA EQUILIBRATA E ADATTA AD INDIVIDUARE GLI IMPATTI SULLA LAGUNA E SULLA CITTÀ DEL NUOVO CANALE.

NELLA REALTÀ DEI FATTI QUESTE DUE MISURE, +50 CM E -50 CM DI MASSIMA ESCURSIONE MAREALE, SIMMETRICHE NELLA LORO DISTANZA DAL LIVELLO MEDIO DEL MARE, NON RAPPRESENTANO UNA SIMMETRICA CORRISPONDENTE PERMANENZA DEI LIVELLI DI MAREA SUPERIORI E INFERIORI AL PUNTO ZERO.

TALI PERMANENZE SI MANIFESTANO NELLE MODALITÀ CHE VENGONO EVIDENZIATE NELLA SEGUENTE TABELLA.

NELLA STESSA SI PUO' NOTARE COME LO SQUILIBRIO DELLA PERMANENZA DELLA MAREA VADA AMPLIANDOSI IN MODO ANCORA PIÙ SIGNIFICATIVO SE VENGONO CONSIDERATE LE PERMANENZE COMPLESSIVE SOPRA E SOTTO IL LIVELLO MEDIO.

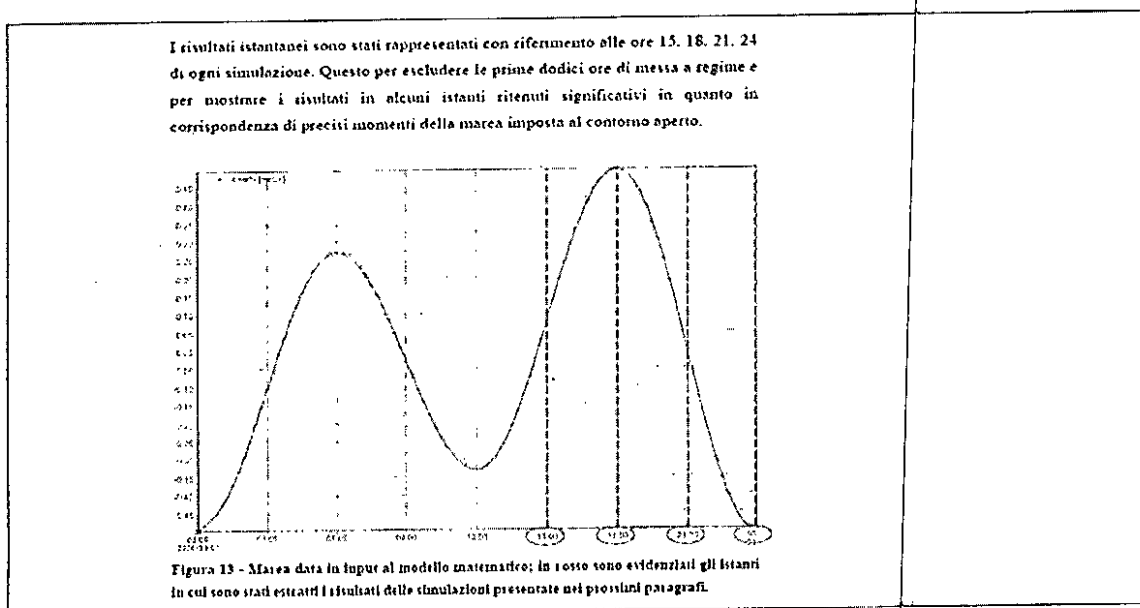
IL RIFERIMENTO DI UN ANDAMENTO DI MAREA POCO RAPPRESENTATIVO DELLA REALTÀ, LA INSUFFICIENTE AMPIEZZA DI MAREA ADOTTATA E LA MANCATA CONSIDERAZIONE DELLE DIVERSE PERMANENZE RENDONO INADEGUATE LE VALUTAZIONI.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE DIVERSE PERMANENZE TEMPORALI DELLA MAREA

ANNO	Ore totali	Tra 0 e -50		Tra 0 e +50		Inferiore a zero		Superiore a zero	
		Ore di permanenza	%	Ore di permanenza	%	Ore di permanenza	%	Ore di permanenza	%
2009	8.760	3.306	37,74%	4.807	54,87%	3359	38,34%	5.401	61,66%
2010	8.760	2.581	29,46%	5.251	59,94%	2617	29,87%	6.143	70,13%
2011	8.760	3.649	41,66%	4.746	54,18%	3662	41,80%	5.098	58,20%
2012	8.784	3.549	40,40%	4.506	51,30%	3733	42,50%	5.051	57,50%
2013	8.760	2.936	33,52%	5.148	58,77%	2940	33,56%	5.820	66,44%
	43.824	16.021	36,56%	24.458	55,81%	16.311	37,22%	27.513	62,78%



- 2) LA MAREA: Lo Studio Morfologico, cod. elaborato 02 – A pagina 24 illustra gli istanti estratti dalle simulazioni.



OSSERVAZIONE 2: DUE DEGLI ISTANTI, DA CUI SONO STATI ESTRATTI I RISULTATI, SONO COLLOCATI SOSTANZIALMENTE ALLO ZERO, A QUESTI SE NE AGGIUNGONO ALTRI DUE, UNO AL LIVELLO MASSIMO +50 CM E UNO AL LIVELLO MINIMO -50 CM CHE, COME DETTO, NON RAPPRESENTANO MISURE SIGNIFICATIVAMENTE RAPPRESENTATIVE DI CIO' CHE AVVIENE NELLA REALTA'.

GLI ISTANTI VANNO SCELTI SULLA BASE DI UNA VALUTAZIONE CHE CONSENTA DI RAPPRESENTARE RIFERIMENTI EQUILIBRATI ED INDICATIVI.

COSI', PURTROPPO, NON È STATO, COMPORTANDO LA CONSEGUENZA DI UNA NON CORRETTA MISURAZIONE DEGLI IMPATTI REALI.

- 3) LA MAREA: Studio Morfologico, cod. elaborato 02 – a pagina 33: "Una capacità di trasporto elevata si nota nell'area occupata dalle velme negli istanti con i livelli maggiori, poiché esse vengono sommerse e l'acqua defluisce con un basso tirante e velocità non trascurabili.

Nel nuovo canale si alternano istanti a capacità di trasporto quasi nulla a istanti in cui tutto il canale presenta una elevata movimentazione di sedimenti. In generale, la porzione settentrionale del nuovo canale, che si butta nel canale della Giudecca, appare interessata da una capacità di trasporto solido in aumento nel verso del flusso e quindi ad una tendenza all'asportazione del materiale.

a pag. 58: "Dal punto di vista delle motivazioni per le quali sono state introdotte le velme in fregio al canale, si può dire che la protezione dalle torbide sospinte dai venti è efficace soprattutto con maree medio-basse.

OSSERVAZIONE 3: LE PARTI SOTTOLINEATE RAPPRESENTANO LA CERTIFICAZIONE CHE OLTRE UNA CERTA SOGLIA LE CONDIZIONI CAMBIANO IN MODO SIGNIFICATIVO LA CUI MISURAZIONE NECESSITA DI UNA PONDERAZIONE DIVERSA DEI VALORI MAREALI.

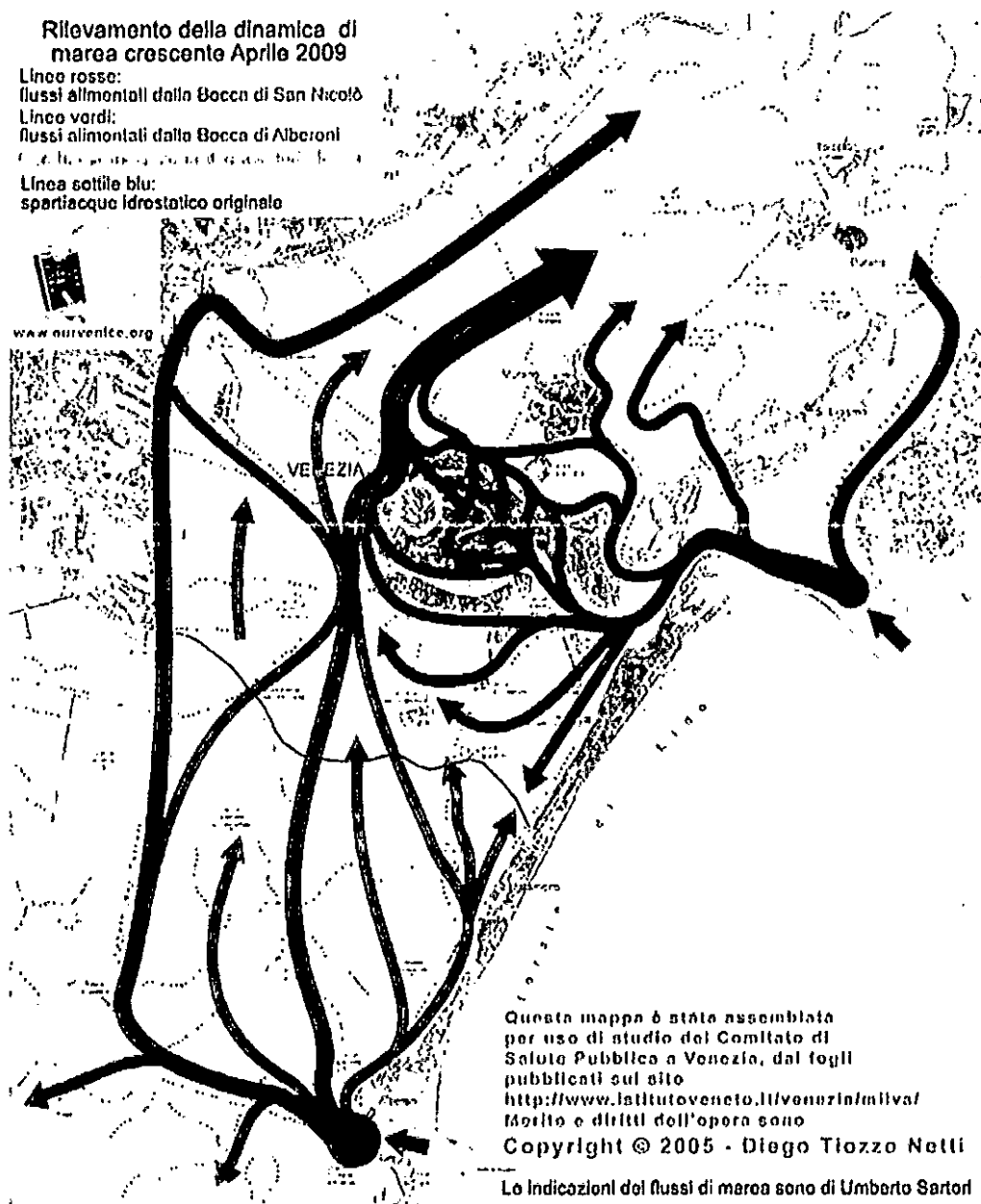
OSSERVAZIONE 4: LA DINAMICA DELLA MAREA CRESCENTE NELLA LAGUNA CENTRALE È FORTEMENTE CONDIZIONATA DAL PORTO DI MALAMOCCO E DAL CANALE DEI PETROLI.

LA MAPPA CHE SEGUE RICOSTRUISCE MOLTO BENE I GRANDI FLUSSI CHE SI FORMANO DURANTE LA MAREA ENTRANTE E CHE SI RAFFORZANO CON IL PROGRESSIVO CRESCERE DELL'ACQUA.

PIÙ ALTO È IL LIVELLO DI MAREA PIÙ I FLUSSI DI COLORE VERDE SI SPOSTANO A DESTRA SU VENEZIA TANTO DA INVERTIRE IL CORSO IDRICO NEI CANALI DELL'ISOLA DELLA GIUDECCA.

IN QUESTA AZIONE IL NUOVO CANALE DI CONTORTA DARÀ UN IMPORTANTE CONTRIBUTO SOPPERENDO AMPIAMENTE AL CONTENIMENTO ESERCITATO DALLE BARENE E DALLE VELME CHE SI REALIZZERANNO NEI CIRCA 4 KM DEL TRATTO A NORD DI S. LEONARDO.

LE VALUTAZIONI DEL PROGETTO SONO STATE SVOLTE PRENDENDO A RIFERIMENTO MAREE DI ALTEZZA NON SUPERIORE AI 50 CM SUL LIVELLO DEL MEDIO MARE DIMENTICANDO CHE LE MAREE SUPERANO CON UNA CERTA FACILITÀ TALE MISURA E CHE DURANTE LA FASE DI CRESCITA LE CONDIZIONI IN LAGUNA CONTINUANO A VARIARE.

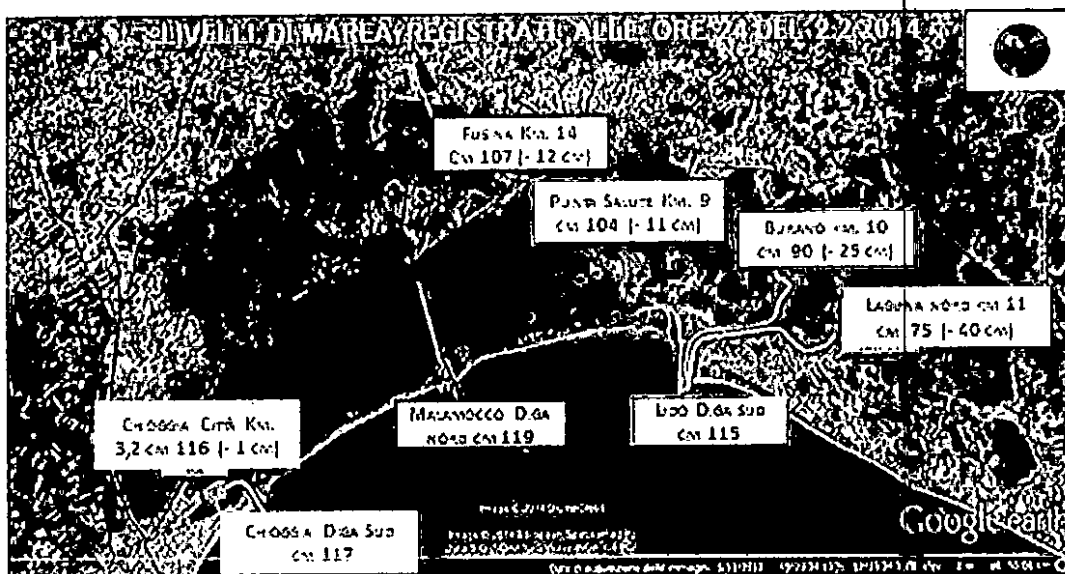


OSSERVAZIONE 5: IL PORTO DI MALAMOCCO ED IL CANALE DEI PETROLI CONSENTONO UNA STRAORDINARIA VELOCITA' DI SCORRIMENTO ALLA MAREA CHE AUMENTA DEL 50% LA PROPRIA CAPACITA' DI ALLAGAMENTO ANCHE RISPETTO ALLA BOCCA DI LIDO E AL CONSEGUENTE CANALE PORTUALE CHE SFOCIA IN BACINO DI SAN MARCO.

LA RILEVAZIONE CHE SEGUE CONFERMA QUESTO DATO ESSA E' RELATIVA AL MOMENTO DI MASSIMA ALTEZZA RAGGIUNTO DAL MARE ALLE ORE 24 DEL 2.2.2014, MA PUO' ESSERE RIPETUTA AD OGNI OCCASIONE UTILIZZANDO I DATI MESSI A DISPOSIZIONE DELL'UFFICIO MAREE DEL COMUNE DI VENEZIA.

IN LOCALITA' "FUSINA", IL POSTO PIU' LONTANO DAL MARE (14 KM), L'ACQUA PRESENTA LIVELLI ANCHE PIU' ALTI DI "PUNTA SALUTE" CHE DISTA SOLO 9 KM DAL MARE SEGNALANDO UNA VELOCITA' DI MAREA SUPERIORE DEL 50%.

LA LAGUNA NORD RIESCE ANCORA AD OPPORSI IN MODO SIGNIFICATIVO ALL'ALLAGAMENTO DA PARTE DEL MARE DIMOSTRANDO SIGNIFICATIVE DIFFERENZE DI LIVELLO.

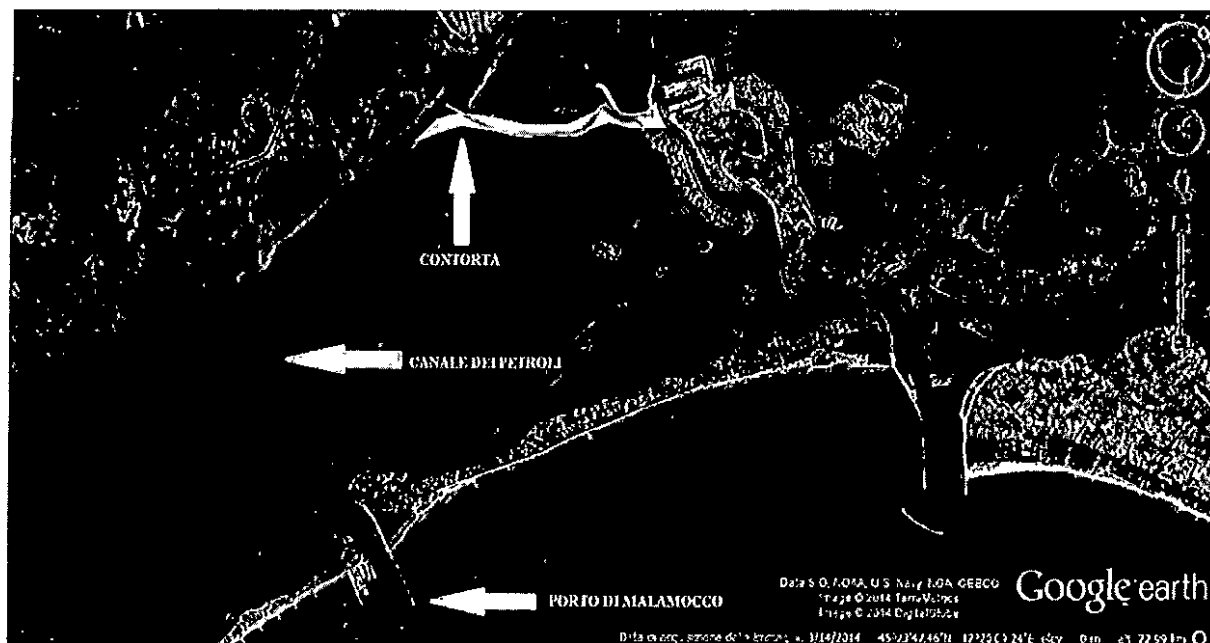


Risultano evidenti le differenze di livello tra il Mare alle bocche di porto e le singole zone interne con un - 40 cm misurato alla Laguna Nord.

Questa differenza di livello non è determinata dalla distanza dal mare delle singole zone ma dalla loro diversa morfologia che, in Laguna nord mantiene ancora gran parte di bassi fondali, barene emergenti, canali tortuosi e sezioni disegnate dalla natura.

Elaborato da Renzo Scarpa - Progettista e coordinatore

OSSERVAZIONE 6: IL NUOVO CANALE DI CONTORTA SI ALLACCERA' AL CANALE DEI PETROLI CON UNA BOCCA CHE COSTITUIRA' UN'APERTURA DI OLTRE 500 METRI E CHE, INEVITABILMENTE, DIVENTERA' LA NUOVA VIA DELL'ACQUA E PROLUNGERA IL CANALE DEI PETROLI PORTANDOLO DIRETTAMENTE NEL CUORE DELLA CITTA' CON TUTTA LA SUA VELOCITA' E FORZA DI ALLAGAMENTO.



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 ACQUEA 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