

## Pec Direzione

---

**Da:** smscc <smscc@pec.it>  
**Inviato:** venerdì 17 ottobre 2014 16:00  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; Ministero Beni Culturali; Regione Veneto; Comune di Venezia  
**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:** MAREA.pdf; MORFOLOGIA.zip

Invio, in allegato alla presente, n. 2 gruppi di osservazioni al **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, pubblicato il 17.9.2014.**

Seguiranno altri 3 gruppi di osservazioni diverse.

Mi riservo di inviare ulteriore documentazione.

Distinti saluti.

Renzo Scarpa

(Venezia 17.4.1952)

Via Sofocle, 16

30173 Mestre VE

3404845050

rscarpa52@gmail.com



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

E.prot DVA - 2014 - 0033940 del 20/10/2014



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

Regione Veneto  
Sezione Coordinamento attività operative  
Calle Priuli Cannaregio 99  
30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

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

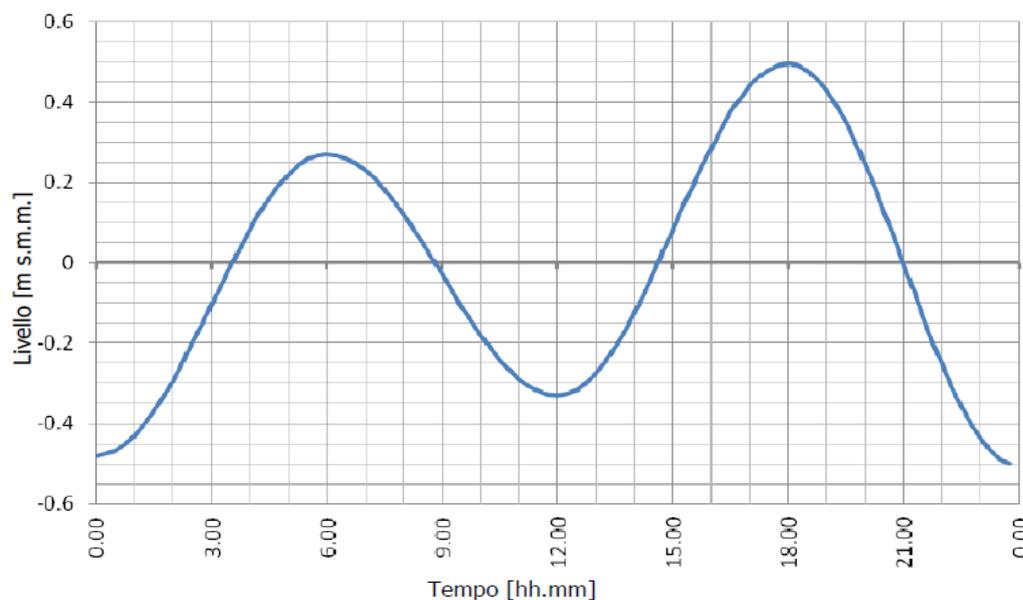
Comune di Campagna Lupia  
Nella persona del Sindaco  
Via della Repubblica 34  
30010 Campagna Lupia (Ve)  
[campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net](mailto:campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net)

**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 RISCANTRO 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.**

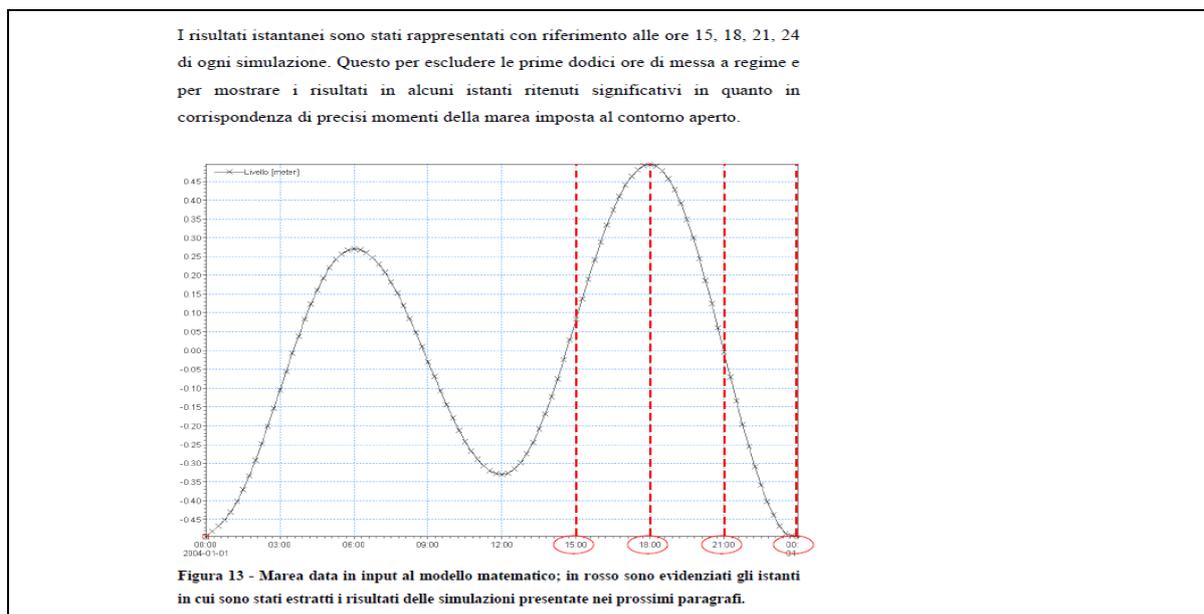
**NELLA STESSA SI PUO’ NOTARE COME LO SQUILIBRIO DELLA PERMANENZA DELLA MAREA VADA AMPLIANDOSI IN MODO ANCORA PIÙ SIGNIFICATIVO SE VENGONO CONSIDERATE LE PERMANENZE COMPLESSIVE SOPRA E SOTTO IL LIVELLO MEDIO.**

**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	%						
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%
	<b>43.824</b>	<b>16.021</b>	<b>36,56%</b>	<b>24.458</b>	<b>55,81%</b>	<b>16.311</b>	<b>37,22%</b>	<b>27.513</b>	<b>62,78%</b>

- 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.**

**COSÌ, 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.

Prodotto da Renzo Scarpa - Riprodurre citando la fonte

1

**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

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](mailto: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 contemporanea  
Via di San Michele, 22 - 00153 – Roma  
[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

Regione Veneto  
Sezione Coordinamento attività operative  
Calle Priuli Cannaregio 99  
30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

Provincia di Venezia  
Settore Politiche Ambientali  
Via Forte Marghera 191  
30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto: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](mailto: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 ALLE VOCI “IMPATTO PAESAGGISTICO E INQUINAMENTO LUMINOSO”**

- 1) **IMPATTO PAESAGGISTICO:** La Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 41 esclude impatti paesaggistici in ragione della “scarsa percettibilità delle modifiche al contesto

---

**“PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT’ANGELO”**

paesaggistico attuale: il progetto del canale Contorta, infatti, non compromette i caratteri tipici della laguna, ma anzi, si integra con l'ambiente circostante grazie alla realizzazione di strutture morfologiche tipicamente lagunari." .

**OSSERVAZIONE 1: BASTERA' GUARDARE UN PO' ATTENTAMENTE QUALCHE IMMAGINE DEL PAESAGGIO ATTUALE E CONFRONTARLA CON LA STESSA CUI SIANO STATI AGGIUNTI I CORPI ARTIFICIALI GIA' REALIZZATI LUNGO IL CANALE MALAMOCCO MARGHERA, IDENTICI A QUELLI CHE VENGONO PROPOSTI NELL'ATTUALE PROGETTO, PER RENDERSI CONTO IMMEDIATAMENTE NON SOLO DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO, MA ANCHE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE AMBIENTALE CHE VIENE IPOTIZZATA. (Allegati A - 1/A - 2, B - 1/B - 2)**

**NON ULTIMA LA CONSIDERAZIONE CHE ANCHE QUESTE "STRUTTURE" FINIRANNO PER ESSERE UN RICETTACOLO DI RIFIUTI GALLEGGIANTI COME LO SONO GIA' LE ANALOGHE REALIZZATE IN FREGIO AL CANALE DEI PETROLI.**

**2) INQUINAMENTO LUMINOSO:** La Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 41 dichiara anche che "Si escludono inoltre interferenze relative all'inquinamento luminoso in quanto il progetto illuminotecnico sarà comunque ottemperante alle disposizioni regionali in merito all'inquinamento luminoso (Legge Regionale n. 17 del 7 agosto 2009)."

**OSSERVAZIONE 2: IL TRATTO DI LAGUNA LUNGO L'ATTUALE CANALE DI SANT'ANGELO E', ATTUALMENTE, ANCORA LAGUNA NATURALE PRIVA DI QUALSIASI TIPO DI ILLUMINAZIONE. INSERIRE IN QUESTO CONTESTO UN SENTIERO LUMINOSO LUNGO OLTRE CINQUE KM E COSTITUITO DA 120 PUNTI LUMINOSI (come indicato nella "RELAZIONE TECNICA – pag. 23 , p. 5.4. Sentiero luminoso, briccole e mede" ) OVVERO 150 (come riportato nella "STIMA SOMMARIA E QUADRO ECONOMICO cod. elaborato 12) OVVERO 100 (come indicato in "VINCA – pag. 89) NON PUO' ESSERE CONSIDERATA AZIONE PRIVA DI IMPATTO LUMINOSO.**

**IN VINCA SI AGGIUNGE CHE "I CORPI ILLUMINANTI SARANNO DISTANZIATI FRA LORO CIRCA 50 M" INDICANDO CHE SI TRATTA DI UN SISTEMA ILLUMINANTE DOPPIO DI QUELLO IN ESSERE LUNGO TUTTO IL CANALE DEI PETROLI.**

**SU QUESTO PUNTO LA SOSTANZIALE DIFFERENZA TRA IL NUMERO DEI PUNTI LUCE CONTENUTO NEL QUADRO ECONOMICO (150), QUELLO CONTENUTO NELLA RELAZIONE TECNICA (120) E QUELLO INDICATO NELLA VINCA (100) ED IL MANCATO RAFFRONTO CON ALTRI SISTEMI DI ILLUMINAZIONE LAGUNARI, ANCHE VICINI AL LUOGO IN OGGETTO, RENDE QUEST'ULTIMA INATTENDIBILE.**

**OSSERVAZIONE 3: CONSIDERAZIONE A PARTE MERITA LA CONSTATAZIONE CHE IL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI AVVIENE NELLA SOSTANZIALE TOTALITA' DEI CASI IN ORE PROVviste DI LUCE NATURALE, LA REALIZZAZIONE DEL SENTIERO LUMINOSO APPARE COME SOLENNE FORZATURA E SPRECO DI RISORSE.**

**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









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

Regione Veneto  
Sezione Coordinamento attività operative  
Calle Priuli Cannaregio 99  
30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

Provincia di Venezia  
Settore Politiche Ambientali  
Via Forte Marghera 191  
30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto: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](mailto: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 “MORFOLOGIA”**

- 1) REALIZZAZIONE DI VELME E BARENE:** nella Relazione Tecnica, cod, elaborato 00, pag. 21 (*Allegato 1*) si evidenzia la decisione di realizzare Velme e Barene a protezione del Nuovo Canale di Contorta e di proseguire, con opere simili, anche lungo la riva est del Canale Malamocco Marghera. Tali opere sarebbero delimitate, lungo tutti i propri bordi, da pali infissi nel fondo

lagunare e costituite con l'uso di reti idrauliche e metalliche plastificate che le connotano come vere e proprie casse di colmata. Nel lato fronte canale, sarebbe posizionato un sistema di burghe piuttosto imponente. (Allegato 2)

**OSSERVAZIONE 1: LA REALIZZAZIONE DI CORPI ARTIFICIALI COME LE CASSE DI COLMATA, QUALI FINTI CORPI AMBIENTALI, NON PUO' ESSERE CONSIDERATA IN NESSUN MODO OPERA DI "RIQUALIFICAZIONE" DI UN'AREA AMBIENTALE.**

**CIO' A MAGGIOR RAGIONE SE, IN QUELLA PRECISA AREA, TALI CORPI NON SONO MAI ESISTITI COME TESTIMONIATO DALLE MAPPE DELLA LAGUNA DI VENEZIA RISALENTI, ALMENO, AI CINQUE SECOLI PRECEDENTI (Allegato 3).**

**TALE TIPOLOGIA DI INTERVENTI E' VIETATA DALLA "VARIANTE AL PRG PER LA LAGUNA DI VENEZIA E LE ISOLE MINORI" CHE INDIVIDUA NELLA "TEMPORANEITA', REVERSIBILITA' E NON RIGIDITA'" I REQUISITI FONDAMENTALI DELLE EVENTUALI PROTEZIONI DELLE RIVE. (Allegato 4).**

- 2) **LE VELME:** Studio Morfologico, cod. elaborato 02 –  
pag. 58: "Le velme, inoltre, sono sicuramente efficaci nel costituire una interruzione del fetch libero lagunare, anche se questo evidentemente comporta che in corrispondenza alle opere vi sia una concentrazione di sforzi, con le conseguenze appena descritte.  
Pag. 28: "Considerando l'intero dominio di calcolo, i risultati mostrano onde massime con altezza significativa di circa 0,35 m nell'istante in cui il livello di marea è massimo, con una mappatura molto simile a quella ottenuta in stato attuale. Nella zona interessata dalle opere in progetto invece si raggiungono altezze significative massime di circa 0,25 m, leggermente minori di quanto riscontrato in stato attuale. Si nota in particolare l'effetto di attenuazione del moto ondoso dovuto alla presenza delle velme, contro le quali si ha frangimento, che riparano quindi il canale in progetto dalle onde da vento."  
Pag. 36: "Considerando l'intero dominio di calcolo, i risultati mostrano onde massime con altezza significativa di circa 0,35 m nell'istante in cui il livello di marea è massimo, con una mappatura molto simile a quella ottenuta in stato attuale. Nella zona interessata dalle opere in progetto si raggiungono altezze significative massime di circa 0,30 – 0,35 m, a ridosso delle velme, contro le quali si ha frangimento, che riparano quindi il canale in progetto e la zona nord dello stesso dalle onde da vento."

**OSSERVAZIONE 2: L'ALTEZZA DELLE ONDE È PALESEMENTE SOTTOSTIMATA SIA CON VENTI DA BORA SIA CON VENTI DA SCIROCCALE. ATTUALMENTE NELLA ZONA, CON LIVELLO DI MAREA +50 CM E VENTI SOSTENUTI, SI FORMANO ONDE DI ALTEZZA DOPPIA DI QUANTO CALCOLATO NEL PROGETTO.**

**NEL CASO DI CONDIZIONI DI MAREA SOSTENUTA E QUINDI PIU' ALTA DEL +50 CM DI RIFERIMENTO PROGETTUALE, SI FORMANO ONDE DI ALTEZZA FINO A TRE VOLTE QUELLA STIMATA.**

**IPOTIZZANDO LA REALIZZAZIONE DI TUTTE LE VELME E LE BARENE DEL PROGETTO, SI PUO' IMMAGINARE UNA RIDUZIONE DELLA PRODUZIONE ONDOSA SOLO PER I VENTI DA NORD-EST E PER LA ZONA DEL NUOVO CANALE DI CONTORTA, MA I VENTI PROVENIENTI DA EST, SUD-EST, SUD CONTINUERANNO A SOFFIARE SU UNA LAGUNA APERTA, RESA PROFONDA DALL'AZIONE DEL CANALE DEI PETROLI, A MANTENERE LA MEDESIMA CAPACITA' DI FORMAZIONE ONDOSA ATTUALE E LA CONSEGUENTE FORZA DI MOVIMENTAZIONE DEI SEDIMENTI. (Allegato 5).**

- 3) **LA CLASSIFICAZIONE DEI SEDIMENTI:** Nella Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 25 si può apprendere che le indagini sulla qualità dei sedimenti hanno riguardato tutt'altra zona e tutt'altra profondità che non quelle relative allo scavo ipotizzato. (Allegato 6). I volumi di fango derivanti dalla realizzazione del Nuovo Canale di Contorta, così

come ipotizzato, indispensabili agli interventi di mitigazione ambientale sono stati classificati per "similitudine" tutta da dimostrare.

**OSSERVAZIONE 3: TALE REQUISITO RENDE ASSOLUTAMENTE INCERTA LA SUDDIVISIONE PERCENTUALE DEI VOLUMI PER SINGOLA CLASSE E RENDE ALEATORIO IL LORO POSSIBILE UTILIZZO NELLA RELIZZAZIONE DI VELME E BARENE COME IPOTIZZATO NEL PROGETTO CHE PERDE AFFIDABILITA' NEL COSEGUIMENTO DELLO STESSO OBIETTIVO PRIMARIO DI "RIQUALIFICAZIONE" OLTRE CHE NELLA QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE.**

- 4) LA CIRCOLAZIONE DELL'ACQUA: Studio Morfologico, cod. elaborato 02 – pag. 56:  
"La successione delle velme previste in fregio al canale costituisce uno sbarramento che attraversa, dal Canale S. Leonardo Marghera alla Stazione Marittima l'intera zona di spartiacque fra i bacini di Lido e Malamocco. Questa interruzione si fa sentire nelle fasi di flusso e riflusso della marea, costringendo la corrente ad aggirare l'ostacolo concentrandosi nel Canale S. Leonardo Marghera e all'imbocco del Canale della Giudecca.

**OSSERVAZIONE 4: LO SBARRAMENTO CHE VERREBBE COSTITUITO DALLE VELME PREVISTE IN FREGIO AL NUOVO CANALE COSTITUIREBBE, NELLA STAGIONE ESTIVA, UNA PESANTE LIMITAZIONE AL RICAMBIO DELLE ZONE SIA A SUD SIA A NORD DEL TRACCIATO DEL CANALE CONTORTA E AD EST DEL CANALE DEI PETROLI NEL TRATTO SAN LEONARDO MARGHERA, CON INCENTIVAZIONE DEGLI IMPORTANTI FENOMENI DI ANOSSIA CHE GIA' SI VERIFICANO NELLA SITUAZIONE ATTUALE E DI CUI ANCORA NON SI CONOSCONO COMPLETAMENTE LE CAUSE SCATENANTI.**

**UN PEGGIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI CIRCOLAZIONE DELL'ACQUA, COME QUELLO DESCRITTO NEL PROGETTO, POTREBBE INFLIGGERE UN ULTERIORE SHOCK ALLA LAGUNA CENTRALE CON GRAVI RIPERCUSSIONI SUL SISTEMA AMBIENTALE COMPLESSO E, DI CONSEGUENZA, SULL'ATTIVITA' ECONOMICA DI PESCA TRADIZIONALE CHE IN QUELLA ZONA SI SVOLGE PUR TRA MILLE DIFFICOLTA'.**

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

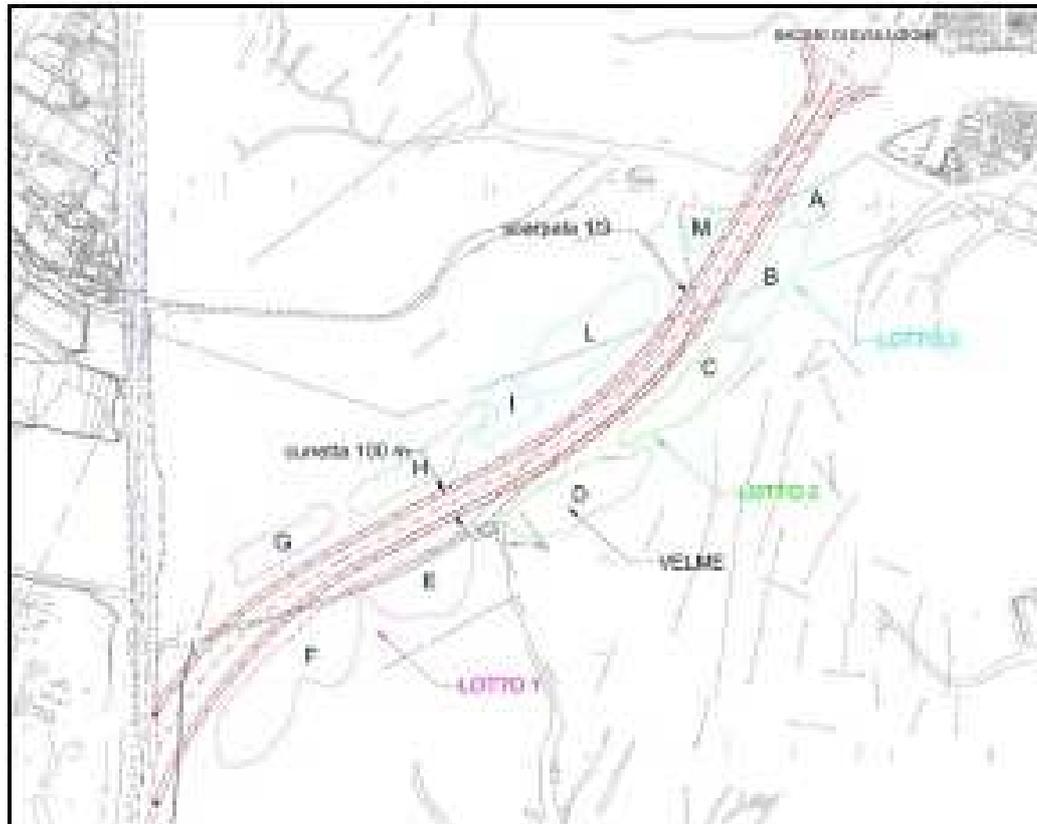
**CHIEDO**

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.

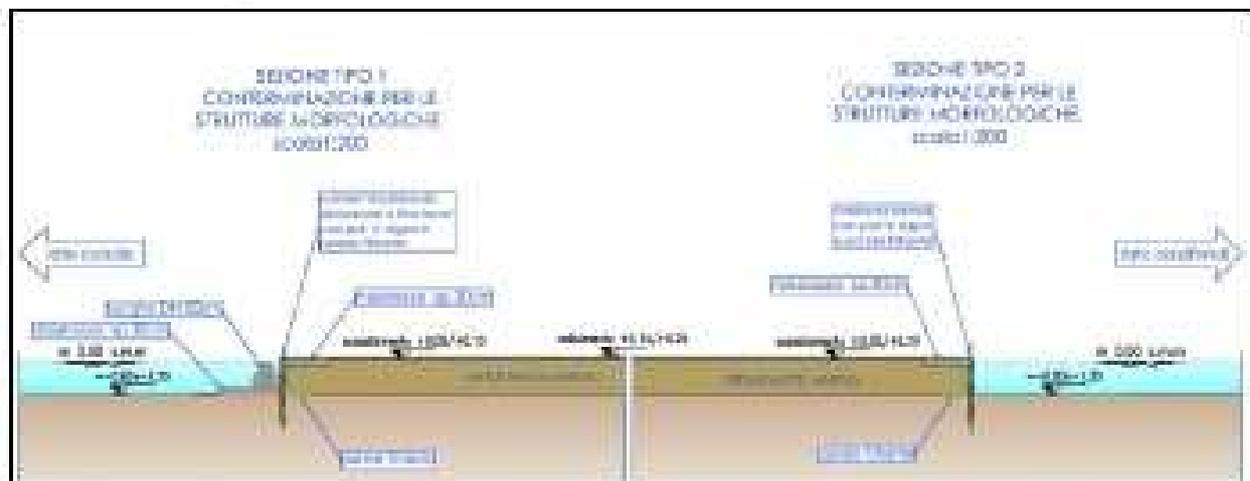
MI RISERVO DI PRODURRE ULTERIORE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DI QUANTO DA ME AFFERMATO

Venezia, Ottobre 2014

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



**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).

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
	<p>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.</p> <p>L'infissione dei pali avverrà mediante pontoni attrezzati con battipalo o vibroinfissore.</p> <p>E' prevista l'eventuale posa in opera di burghe e materassi a protezione della palificata (a seconda del fondale presente).</p> <p>A differenza delle barene la quota dei pali è prevista sotto livello medio mare.</p>	<p>298 gg</p> <p>Lotto 2: 280 gg</p> <p>Lotto 3: 277 gg</p>	<p>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.</p>
Predisposizione barene in altri siti	<p>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.</p> <p>L'infissione dei pali avverrà mediante pontoni attrezzati con battipalo o vibroinfissore.</p> <p>E' prevista l'eventuale posa in opera di burghe e materassi a protezione della palificata (a seconda del fondale presente).</p> <p>4</p>	17 mesi	6 pontoni con battipalo/vibroinfissore 6 barche di appoggio 4

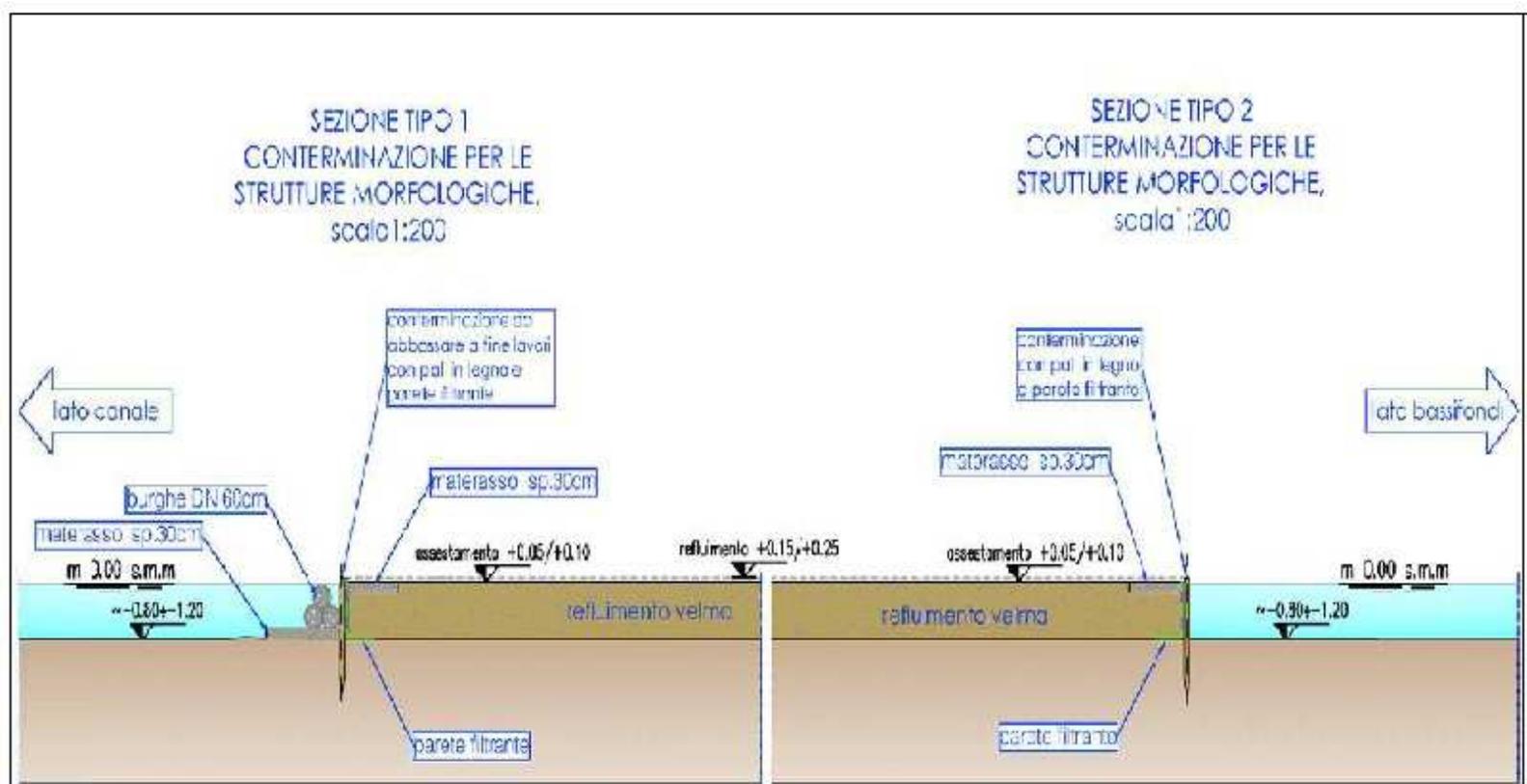


Figura 9 – Sezione tipo delle velme



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-Marostica	
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 riorrganizzazione del sistema e ne permettono la conservazione. Sono vietati tutti quegli interventi che producono innalzamenti non reversibili dei margini dagli 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 riorrganizzazione 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.



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.

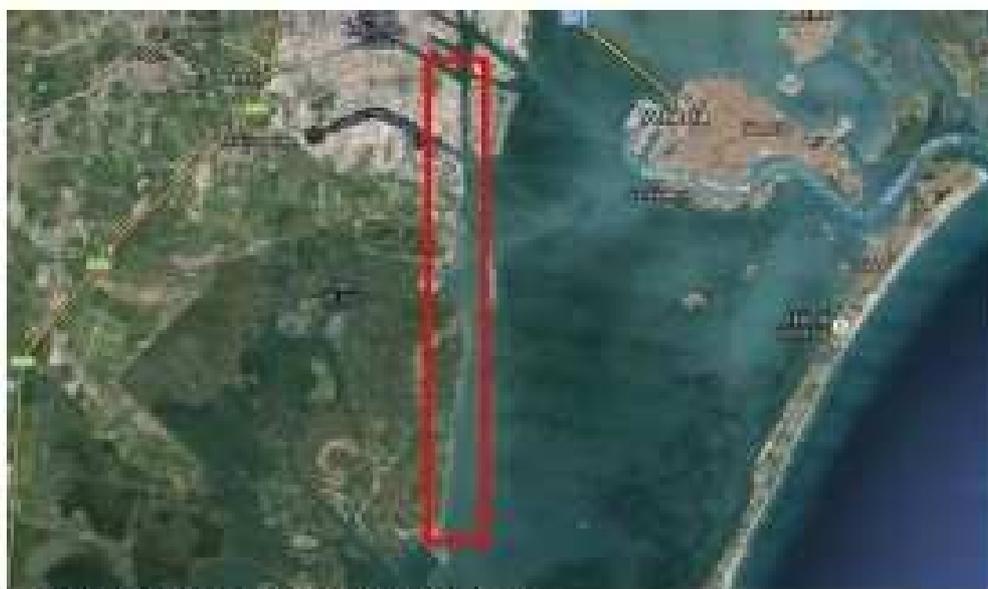


Figura 5 Ortofoto del tratto di laguna investigato

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'attribuibilità 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:

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

Regione Veneto  
Sezione Coordinamento attività operative  
Calle Priuli Cannaregio 99  
30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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.venezias.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezias.it)

Provincia di Venezia  
Settore Politiche Ambientali  
Via Forte Marghera 191  
30173 Venezia  
[ambiente@pec.provincia.ve.it](mailto: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](mailto: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 SUL TEMA “MOTO ONDOSO E SICUREZZA DELLE NAVI IN TRANSITO”.**

**Moto ondoso delle navi in transito - VINCA pag. 92:** Un altro fattore di alterazione indiretta della componente acqua è legata al moto ondoso indotto dal transito dei natanti all’interno del canale.

Gli scenari simulati si riferiscono al transito di una nave di lunghezza pari a 300 m, larghezza 45 m e pescaggio 9 m che viaggia a una velocità di 6 nodi. Sono state eseguite simulazioni a tre differenti quote del pelo libero e con natante in transito da sud a nord e viceversa, per un totale di sei simulazioni.

Dai risultati emerge che il passaggio dei natanti comporta un sovrizzo del pelo libero che anticipa il passaggio del natante, un successivo abbassamento concomitante al passaggio dello scafo e un successivo ritorno alle condizioni di pelo libero. L'abbassamento massimo si verifica nelle zone adiacenti all'asse di percorrenza della nave e va attenuandosi man mano che ci si allontana dal canale. Tale abbassamento è quantificato in circa 80 cm e si verifica in condizioni di bassa marea. Il sovrizzo massimo del pelo libero è pari a circa 40 cm e si verifica nella prova nord sud in condizioni di bassa marea. Le figure seguenti mostrano la mappa dell'elevazione del pelo libero e il campo di velocità indotto dal transito della nave nella situazione di bassa marea che rappresenta lo scenario di maggior perturbazione.

Si può concludere dunque che il transito dei natanti apporta leggere variazioni al regime Idrodinamico e comunque sempre contenute all'interno delle due serie di velme. Le variazioni inoltre diminuiscono di intensità al diminuire del livello idrico e dunque risultano più accentuate in caso di bassa marea.

**OSSERVAZIONE: I RISULTATI RIPORTATI DIFFICILMENTE RIUSCIRANNO A DARE COMPIUTA IDEA DELL'EFFETTO CAUSATO DA UNA NAVE DELLE DIMENSIONI INDICATE IN TRANSITO NEL FUTURO CANALE.**

**MIGLIORE RISULTATO SI PUO' OTTENERE OSSERVANDO IL VIDEO ALLEGATO, REGISTRATO NEL CORSO DEL MESE DI LUGLIO 2014, CHE RIPRENDE IL PASSAGGIO DI UNA NAVE CROCESTICA PER IL CANALE DEI PETROLI.**

**LE DIMENSIONI DELLA NAVE SONO PIU' CONTENUTE DI QUELLE DEL MODELLO USATO NELLE SIMULAZIONI MENTRE MOLTO SIMILI, A QUELLE IDENTIFICATE IN VINCA, RISULTANO LO STATO DI MAREA MEDIO BASSA E LE CARATTERISTICHE DEL CANALE DEI PETROLI CHE, IN QUEL TRATTO RISPICCHIA GROSSO MODO LE MEDESIME CARATTERISTICHE DEL NUOVO CONTORTA PER COME DESCRITTO.**

**LA VELOCITA' DELLA NAVE NON PARE STRAORDINARIA, EPPURE GLI EFFETTI SUI BASSI FONDALI SONO DEVASTANTI.**

**(ALLEGATO 1 VIDEO – VISIONABILE INTEGRALMENTE AL <https://www.facebook.com/video.php?v=1439512682940109>).**

- 1) **LARGHEZZA DEL CANALE:** Nella Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 28 si può leggere che:  
“Con riferimento al progetto, va fatto presente che lo studio di fattibilità predisposto dal Magistrato alle Acque di Venezia prendeva in considerazione una prima configurazione di progetto con una cunetta larga 80 m e profonda -10 m s.m.m. con sponde con pendenza 1:3.  
In seguito a successive valutazioni di tipo tecnico, in particolare legate alla sicurezza della navigazione, è stata presa in considerazione l'ipotesi di una configurazione di progetto che prevede una cunetta di 100 m, profondità -10.50 m s.m.m. e sponde con pendenza 1:3.”

**OSSERVAZIONE: LA DICHIARAZIONE, CHE FA RIFERIMENTO AD UN ALLARGAMENTO DI SOLI 20 METRI, CONFERMA L'IMPORTANZA RIVESTITA DALLA LARGHEZZA DI UN CANALE NEL TRANSITO DI UNA NAVE. TALE QUESTIONE, PER QUANTO ATTIENE AL TRANSITO DEI CONVOGLI NELLA LAGUNA DI VENEZIA, È GIÀ STATA AFFRONTATA E RISOLTA DALLA CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA ATTRAVERSO L'ORDINANZA N. 23/12 CHE MODIFICA IL “REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO MARITTIMO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE NEL PORTO DI VENEZIA” E STABILISCE, ALL'ART. 13 P. 1 PER I CONVOGLI A RIMORCHIO O SPINTI, CHE “LA LARGHEZZA DEI CONVOGLI NON DEVE MAI ESSERE MAGGIORE DELLA TERZA PARTE DELLA LARGHEZZA MINIMA DEI CANALI DA PERCORRERE.” (*Allegato 2*).**

**CONSIDERATO CHE LA LARGHEZZA DELLE NAVI IN TRANSITO E' QUELLA INDICATA A PAG. 39 DELLA MEDESIMA “PREFATTIBILITA' AMBIENTALE”, CIOE' 45 mt (*Allegato 3*), CONSIDERATO CHE NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, COD. ELABORATO 04b, SI SPECIFICA CHE PER LA NAVIGAZIONE IN QUESTI CANALI NON E' PREVISTO L'UTILIZZO DI RIMORCHIATORI, IMPOSTI PER RAGIONI DI SICUREZZA**

**DELLA NAVIGAZIONE SOLO PER IL TRANSITO NEL CANALE S.MARCO GIUDECCA, CONSIDERATO, QUINDI, CHE IL MANCATO UTILIZZO DEI RIMORCHIATORI DIMINUIRA' IL MARGINE DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, SI OSSERVA CHE IL PROGETTO, NON OTEMPERANDO AI PARAMETRI PREVISTI DALLA CAPITANERIA DI PORTO IN TEMA DI LARGHEZZA MINIMA, ESPONE LA LAGUNA E LA CITTA' DI VENEZIA AI RISCHI DI INCIDENTE.**

**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



# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

## CAPITANERIA DI PORTO

### VENEZIA

#### Ordinanza n. 23/12

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Venezia

- VISTO** il “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con la propria Ordinanza n. 175/09 in data 28 dicembre 2009 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTA** la propria ordinanza n. 115/03 in data 10 dicembre 2003 “Impiego del 2° pilota a bordo delle navi di rilevanti dimensioni”;
- VISTA** la propria ordinanza n. 82/10 in data 14 luglio 2010 – e successive modificazioni ed integrazioni - con cui sono state resi noti i limiti di pescaggio – a livello di medio mare - delle navi che debbono accedere al porto di Venezia;
- VISTA** la propria ordinanza n. 126/10 in data 30 settembre 2010 “Programmazione dell’accesso delle navi passeggeri e traghetti dalla stazione marittima di Venezia,
- VISTA** la propria ordinanza n. 155//10 in data 31 dicembre 2010 “Obbligatorietà del servizio di rimorchio nel porto di Venezia,
- VISTA** la corrispondenza intercorsa tra questa Capitaneria di Porto, l’Autorità Portuale di Venezia , la Corporazione Piloti Estuario Veneto e la società Venezia Terminal Passeggeri;
- PRESO ATTO** dell’esito della riunione tenutasi in data 7 marzo 2012 con l’Autorità Portuale di Venezia;
- VISTI** gli articoli 2 comma 1 lett. b) e 3 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 2 marzo 2012 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – serie generale n. 56 del 7 marzo 2012;
- RITENUTO** necessario provvedere – sulla scorta delle disposizioni contenute nel decreto interministeriale 02 marzo 2012 sopra richiamato - ad una modifica delle disposizioni di cui all’art. 16 del regolamento approvato con ordinanza n. 175/09 in data 28 dicembre 2009 e successive modificazioni ed integrazioni, dell’articolo 2 comma 3 dell’ordinanza 155/10 nonché dell’articolo 1 lettera c) dell’ordinanza n. 115/03 in data 10 dicembre 2003;
- RITENUTO** altresì necessario provvedere, per le medesime motivazioni, all’abrogazione dell’ordinanza 126/10 in data 30 settembre 2010 e all’introduzione di nuove norme che disciplinino l’accesso delle navi alla stazione marittima di Venezia;
- RIBADITA** la necessità - nell’ambito della programmazione degli accosti – e nel rispetto delle nuove regole introdotte dalla presente ordinanza che disciplinano l’accosto in marittima - di prevedere l’ingresso/uscita delle navi dalla bocca di Lido in alternanza tra navi di stazza superiore a 40.000 GT e di stazza inferiore;

- VISTA** la nota n. 04960/PORT/DPSS/5059 in data 20 marzo 2012 dell’Autorità Portuale di Venezia;
- VISTA** la nota in data 21 marzo 2012 del Magistrato alle Acque di Venezia;
- VISTI** gli artt. 17, 62, 63 ed 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 64 e 66 del Regolamento di Esecuzione – parte marittima,
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84, riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;

## **ORDINA**

### **Art. 1**

L’articolo 13 del “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con l’Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

#### **ART. 13 – Convogli a rimorchio o spinti**

1. *La larghezza dei convogli non deve mai essere maggiore della terza parte della larghezza minima dei canali da percorrere.*
2. *I convogli a rimorchio in linea di fila o con spintori non dovranno superare la lunghezza di mt. 100 e debbono essere tenuti con cavo alla corta, mentre a poppa devono avere collegato un rimorchiatore che permetta una corretta guida del convoglio.*
3. *Nei canali di grande navigazione i convogli a rimorchio debbono navigare ad una velocità non inferiore a 3 nodi.*
4. *Nel tratto compreso tra Canale di San Marco (Riva Sette Martiri) e Canale della Giudecca (Marittima) del Canale marittimo Lido – Marittima, quando ricorrono le condizioni stabilite dalla vigente ordinanza che disciplina l’obbligatorietà del servizio di rimorchio, il rimorchiatore in assistenza “con cavo voltato” deve operare a poppavia della nave rimorchiata.*
5. *Nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca, le navi di stazza lorda superiore a 40.000 GT sono obbligate ad operare con l’assistenza di almeno 2 (due) rimorchiatori “con cavo voltato”*

*I sopraccitati commi 1, 2 e 3 non sono applicabili nel caso di rimorchi appositamente autorizzati dalla Capitaneria all’accesso/uscita/movimento, in quanto le norme di sicurezza sono stabilite dalla stessa Autorità di volta in volta.*

*In caso di avverse condizioni meteorologiche che pregiudichino la sicurezza della “**presa o mantenimento del cavo di rimorchio**” il Comandante della nave, con il parere favorevole del Pilota, previa comunicazione alla Sala operativa della Capitaneria, può procedere senza cavo voltato.*

### **Art. 2**

L’articolo 16 del “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con l’Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

#### **ART. 16 – Norme di sicurezza per la navigazione delle navi in porto e nella rada**

1. *Le navi che navigano all’interno delle acque lagunari marittime hanno l’obbligo di:*
  - a) *Mantenersi al centro del canale procedendo alla velocità consentita e, comunque, in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e potersi fermare entro una distanza di sicurezza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.*

- b) *Ridurre la velocità a quella minima di manovra o, se possibile, procedere con il solo abbrivio, negli specchi acquei prospicienti gli accosti in cui stiano operando navi cisterna o gasiere con carichi pericolosi o navi che effettuano movimentazioni di carichi eccezionali.*
  - c) *Tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza.*
  - d) *Osservare i limiti di visibilità della superficie del mare dalla plancia o dal posto di comando verso prora previste dalla vigente Regola 22. Cap V Solas*
2. *Le navi che navigano nel canale Malamocco - Marghera - fatte salve le ipotesi per le quali è consentito senza creare intralcio e pericolo alla navigazione il sorpasso – qualora navighino nello stesso senso devono mantenersi a distanza non inferiore 0,7 miglia dalla poppa della nave che la precede. Tale distanza è elevata a 1,0 miglia tra le navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT.*
  3. *Le navi che entrando dalla bocca di Lido attraversano i canali di grande navigazione San Marco – Giudecca qualora navighino nello stesso senso devono mantenersi a distanza non inferiore ad 0,7 miglia dalla poppa della nave che la precede. Tale distanza è elevata a 2,0 miglia tra le navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT.*
  4. *Alle navi che navigano all'interno delle acque lagunari marittime è fatto divieto di:*
    - a) *Tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru od altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave*
    - b) *Ancorare nelle suddette acque, fatte salve le situazioni d'emergenza. Qualora si rendesse necessario dare fondo all'ancora ai fini della sicurezza della navigazione, , nelle zone di S. Nicolò di Lido e S. Andrea, fra la punta di S. Elena e S. Maria Elisabetta, S. Pietro di Castello e la Certosa, nel canale della Giudecca all'altezza della Chiesa dei Gesuati ed ovunque vi sia presenza di cavi subacquei segnalati da appositi segnali - palloni a spicchi bianchi e neri alzati su pali - il Comandante l'unità ne dovrà dare immediato avviso alla Capitaneria di Porto ed alla locale Stazione Piloti a mezzo radio VHF/FM 16 e 13.*
  5. *Alle navi di lunghezza superiore ai 60 metri che transitano dalla Bocca di Lido e nel successivo canale di grande navigazione, è fatto divieto di effettuare manovre diverse da quelle necessarie per continuare nella normale rotta verso gli ormeggi assegnati od abitudinari. Tale limite è elevato a mt. 110 qualora la nave sia in possesso di elica trasversale prodiera.  
All'interno del canale suddetto, le inversioni di rotta che dovessero essere necessarie, sono autorizzate unicamente nel bacino di evoluzione della Marittima.*

### **Art. 3**

Dopo il Capo IV del “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con la l'Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 , in premessa citata è inserito il seguente:

#### **Capo IV bis**

***Norme particolari per l'accesso delle navi alla Stazione Marittima di Venezia e per gli approdi di Santa Marta, San Basilio, San Biagio e Riva Sette Martiri***

#### **ART. 33 bis – Limitazioni di carattere generale**

*L'ordine di ingresso/uscita delle navi dirette alla Stazione Marittima di Venezia, a San Basilio a Santa Marta, a San Biagio e a Riva Sette Martiri è determinato in funzione delle richieste, dell'ormeggio assegnato, della presenza o meno di altre unità negli ormeggi limitrofi secondo quanto indicato nei successivi articoli, nonché – per gli ingressi - dall'orario di arrivo in rada.*

*La partenza delle navi dai sopra richiamati ormeggi - ferme restando le disposizioni di di cui al precedente articolo 13 del presente regolamento - può avvenire con un intervallo di non meno di 15 minuti una dall'altra.*

**ART. 33 ter – Limitazioni specifiche per gli ormeggi 107, 108, 109, 18 e 19 in bacino della Marittima**

*Per le navi di lunghezza superiore a 300 metri l'arrivo e la partenza sono consentiti a condizione che agli accosti 110, 112 e 113 ovvero 20, 21 e 22 siano sgombro da navi.*

*Per poter accedere e o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 ovvero 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.*

*Per accedere o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 18,19, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.*

*Per poter accedere e/o partire dagli ormeggi 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 107, 108 ,109 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.*

**ART. 33 quater – Limitazioni per gli ormeggi 123, 120 e 117**

*Per poter accedere e o partire dall'ormeggio 117 con presenza di nave agli ormeggi 120 e 123, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza,*

*L'accesso e la partenza dagli ormeggi 117 e 120 per navi di lunghezza superiore a 300 metri è consentito a condizione che l'ormeggio 123 sia sgombro da navi.*

**ART. 33 quinquies – Ulteriori limitazioni**

*L'ormeggio di Riva Sette Martiri è vietato alle navi di stazza superiore a 40.000 GT.*

*La Capitaneria di Porto può sottoporre ad ulteriori limitazioni la navigazione delle navi dirette da e per la Stazione Marittima, Santa Marta, San Basilio, San Biagio e Riva Sette Martiri in relazione alle condizioni meteorologiche in atto, alla presenza di nebbia, alla situazione dei fondali e ad altri fattori tecnici operativi quali il cambio di fianco e le caratteristiche tecnico nautiche delle unità interessate.*

**ART. 33 sexsies– Deroghe**

*E' facoltà dell'Autorità Marittima concedere deroga alle limitazioni/disposizioni contenute nella presente Sezione, previa presentazione di regolare istanza da parte degli interessati ed a condizione che le navi oggetto della richiesta risultino particolarmente manovriere, si sia in presenza di condizioni meteomarine e di visibilità buone.*

**Art. 4**

L'articolo 2 comma 3) dell'Ordinanza. 155/10 in data 31 dicembre 2010 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

- 3) *per tutte le navi di stazza lorda superiore a 4.000 G.T. in movimento nel tratto di canale Riva Sette Martiri (Canale San Marco) – pontile "ex Adriatica" del canale della Giudecca; tali navi devono, in particolare, operare con almeno un rimorchiatore, con cavo voltato Nel medesimo tratto per tutte le navi di stazza superiore a 40.000 GT è obbligatorio operare con almeno 2 (due) rimorchiatori con cavo voltato.*

### **Art. 5**

L'articolo 1 dell'Ordinanza. 115/03 in data 10 dicembre 2003 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

### **Art. 1**

*E' reso obbligatorio l'impiego del 2<sup>a</sup> pilota sulle navi di rilevanti dimensioni che percorrono l'ambito lagunare, con l'osservanza delle seguenti modalità:*

- A) per le navi dirette o in partenza da San Leonardo, uguali o superiori a 35.000 G.T., se cariche, superiori a 45000 G.T., se scariche e degassificate o inertizzate;*
- B) per le navi dirette o in partenza dal Canale Ovest ramo Nord, di lunghezza uguale o superiore a 180 mt.;*
- C) per le navi dirette o in partenza dalle altre zone portuali:*
  - uguali o superiori a 25.000 G.T. se adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso, qualora non dotate di doppio scafo e buone qualità evolutive e di governo;*
  - uguali o superiori a 30.000 G.T., se adibite al trasporto merci non pericolose e per le navi di cui al precedente punto, qualora dotate di doppio scafo e buone qualità evolutive e di governo ovvero, qualora scariche, degassificate o inertizzate;*
  - uguali o superiori a 40.000G.T. se adibite al trasporto passeggeri.*

*Sono esentate, dall'obbligo dell'impiego del 2<sup>a</sup> pilota, tutte le navi di qualsiasi tonnellaggio che effettuino movimenti tra accosti ubicati all'interno della stessa darsena o tra accosti insistenti nel medesimo ramo di canale, qualora la manovra non comporti l'uscita dalla darsena o dal ramo di canale.*

### **Art. 6**

L'ordinanza n. 126/10 in data 30 settembre 2010 è abrogata.

### **Art. 7**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza che entra in vigore alle ore 00,01 del 22 marzo 2012.

Venezia, li 21 marzo 2012

**IL COMANDANTE**  
**C.A.(CP) Tiberio PIATTELLI**



Con tale modello è stato simulato il transito di una nave tipo nelle due direzioni di transito (Sud-Nord e Nord-Sud) ottenendo i campi di variazione della elevazione di superficie, di velocità della corrente e di variazione del livello del fondo.

Le caratteristiche della nave utilizzate nel modello saranno le seguenti:

- lunghezza nave in linea di galleggiamento 300 m;
- Larghezza nave 45 m;
- Pescaggio nave 9 m;
- Velocità di crociera: 6 kn.

Per maggiori dettagli si rimanda alle relazioni specialistiche “Studio Morfologico - R03 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda Configurazione” e “Studio degli effetti idrodinamici e morfologici del transito di natanti - R04 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda configurazione”, di cui si riportano le conclusioni:

*Le perturbazioni del pelo libero e del campo di velocità sono limitate nell'area compresa tra il canale e le velme. Nelle aree esterne non si verificano modificazioni di rilievo. Il transito della nave presenta i caratteri idrodinamici tipici del fenomeno quali una scia dietro la poppa e una corrente di ritorno esterna lungo alveo e sponde. Le simulazioni modellistiche mostrano che le variazioni di livello del fondo dovute al passaggio di natanti sono totalmente contenute nella zona interna alle velme, non comportando modifiche nei bassofondi esterni. Questo sottolinea la funzione protettiva svolta dalle velme...*

*Anche le velme sono interessate da modifiche morfologiche molto leggere, con tendenze erosive ai loro bordi e depositi attorno ad esse e nei varchi verso il bassofondo.*

*Si può concludere dunque che il transito dei natanti apporta leggere variazioni al regime idrodinamico e comunque sempre contenute all'interno delle due serie di velme.*

In conclusione, si ritiene l'impatto dell'opera nella fase di esercizio poco significativo e quindi compatibile con la morfologia lagunare.

#### 4.5 Impatti Rumore

##### Fase realizzazione

La componente “rumore” assume particolare rilevanza in fase di realizzazione del progetto; gli effetti sul clima acustico derivanti dalle emissioni di rumore generate dai mezzi operanti nell'area di cantiere è infatti correlata alla presenza nonché alla contemporaneità di funzionamento dei mezzi stessi.

Studi pregressi, riguardanti la stima delle emissioni sonore generate dai mezzi preposti al dragaggio del canale Malamocco-Marghera, evidenziano che i livelli attesi durante le attività di cantiere diventano molto bassi ad una distanza di circa 600 m dal cantiere stesso (Thesis 2011).

Per quanto riguarda le considerazioni specifiche si rimanda alla relazione specialistica allegata allo Studio di Impatto Ambientale, del quale si riportano le conclusioni.

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

Regione Veneto  
Sezione Coordinamento attività operative  
Calle Priuli Cannaregio 99  
30121 Venezia  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

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

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 GUAINA DI CONTENIMENTO, A DETTA DEI TECNICI, GIA' 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 POSSIBILITA' DI ALLONTANAMENTO DALL'ATTUALE TRACCIATO, AMMONTAVANO AD OLTRE DIECI VOLTE IL COSTO POSTO DA AUTORITA' PORTUALE NEL QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO.

**OSSERVAZIONE 2: ESCLUDERE DALL'ELENCO ALCUNI LAVORI OBBLIGATORI, NON CALCOLARE PREVENTIVAMENTE LA FATTIBILITA' 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 ILLEGITIMI.**

**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

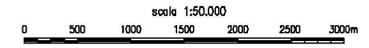
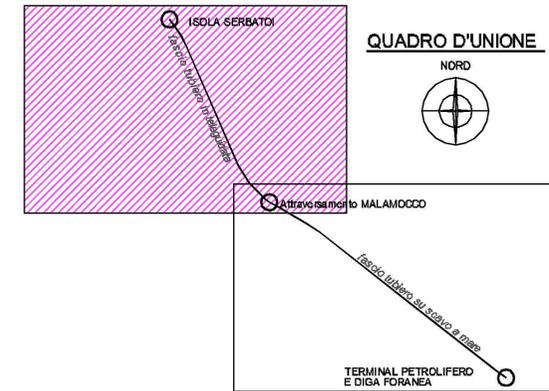
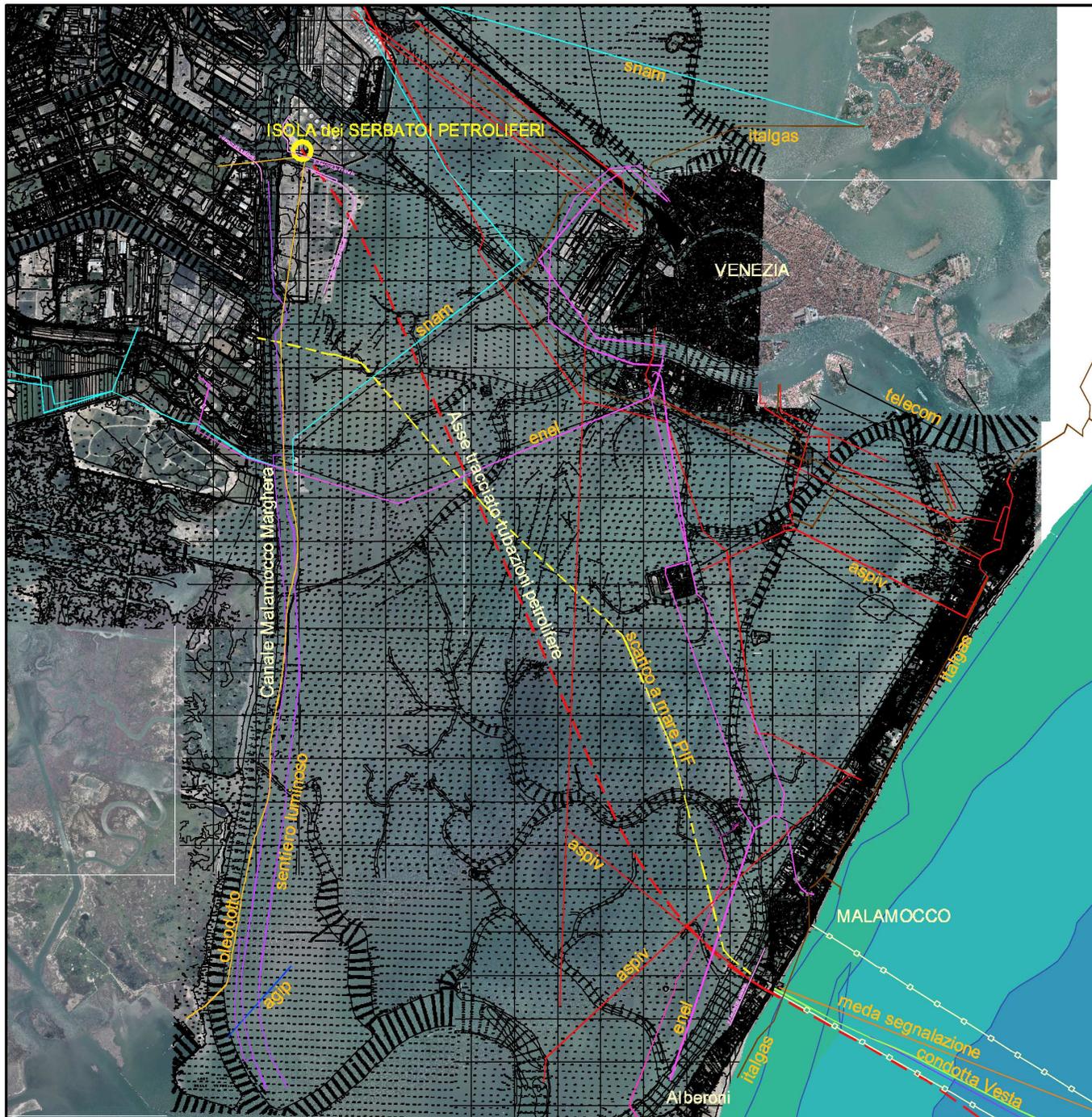
Renzo Scarpa  
(Venezia 17.04.1952)  
Via Sofocle, 16  
30173 Mestre VE

**ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA  
E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA S. ANGELO**

**STIMA SOMMARIA DEI LAVORI E QUADRO ECONOMICO**

<b>STIMA DEI LAVORI</b>					
DESCRIZIONE ATTIVITA'	Unità	quantità	Prezzo	Importi	
<b>A</b>	<b>ADEGUAMENTO VIA D'ACQUA</b>				
A.1	Scavo totale	mc	6.436.800		
	A.1.1 scavo con aspirante refluyente	1.962.283	4,00 €	7.849.134	
	A.1.2 scavo a benne	4.474.517	4,50 €	20.135.325	
A.2	A.1.3 rifilamento per scavo a benne	mc	4.345.782	2,50 €	10.864.452
A.3	Sentiero luminoso (150 nuclei + 30 da spostare)	cad	180	10.000,00 €	1.800.000
A.4	Segnalamenti bifocale	cad	280	3.500,00 €	980.000
A.5	Mede	cad	24	50.000,00 €	1.200.000
				€ 42.033.313	
<b>B</b>	<b>SITI DI CONFERIMENTO ED OPERE ACCESSORIE Costi compresi del 2% di opere di mitigazione ex art. 165 del D.lgs 163/2006</b>				
B.1	VELME	mc	1.962.283	8,00 €	15.698.267
B.2	BARENE	mc	4.345.782	12,00 €	52.149.387
B.3	TRESSE (in tabella C)	mc	128.736	10,00 €	1.287.360
B.4	CONFERIMENTAZIONE ISOLA DI S. ANGELO	m	300	6.000,00 €	1.800.000
				€ 70.934.994	
<b>C</b>	<b>ONERI DI SICUREZZA LAVORI</b>		a corpo	€	300.000
				€ 300.000	
			<b>TOTALE LAVORI A+B+C</b>	<b>€ 113.888.904</b>	
<b>QUADRO ECONOMICO</b>					
<b>1</b>	<b>LAVORI</b>				
1.1	Lavori		€	113.888.904	
1.2	Oneri per la sicurezza		€	300.000	
		<b>SOMMA A</b>	€	<b>113.888.904</b>	
<b>2</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE</b>				
2.1	Spostamento oleodotto ENI (a carico del gestore del sottoservizio)		€	15.000.000	
2.2	Interramento elettrodotto Terna (a carico del gestore del sottoservizio)		€	3.000.000	
2.3	Spostamento PIF (a carico del gestore del sottoservizio)		€	1.500.000	
2.4	Spostamento linea Enel interrata (a carico del gestore del sottoservizio)		€	1.000.000	
2.5	Spostamento linea Terna interrata (a carico del gestore del sottoservizio)		€	1.000.000	
2.6	Spostamento gasdotto SNAM (a carico del gestore del sottoservizio)		€	3.000.000	
2.7	Riverca masse ferrose		€	1.000.000	
2.8	Piano di caratterizzazione sedimenti, indagini preliminari ed archeologiche, modellistica idrodinamica e morfologica, studio di impatto ambientale, relazione di incidenza paesaggistica, controllo torbidità e monitoraggi vari.		€	3.000.000	
2.9	Progettazioni esterne		€	3.500.000	
2.10	Direzioni lavori e Cse		€	3.500.000	
2.11	Imprevisti e arrotondamenti		€	1.611.096	
		<b>SOMMA B</b>	€	<b>34.111.096</b>	
		<b>IMPORTO TOTALE</b>	€	<b>148.000.000</b>	





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
**MAGISTRATO ALLE ACQUE**  
 Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia

Concessionario:  
 Consorzio Venezia Nuova

Coordinamento progettazione:  
 Ing. M. Brotto  
 Consorzio Venezia Nuova

Progettazione generale:  
 Ing. P. Rossetto  
 Thetis S.p.a.  
 Ing. G. Zoletto  
 Ing. E. Mantovani S.p.a.

Progettazioni Ambientale  
 e Impiantistica:  
 Ing. P. Rossetto



Progettazione  
 Infrastrutture  
 Ing. G. Zoletto  
 Ing. E. MANTOVANI  
 costruzioni dragaggi  
 HYDROSTUDIO

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE  
 AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA  
 DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO**

**PROGETTO PRELIMINARE**

Data  
 Settembre 2011

Tavola  
**C6-DIS- 061**

Titolo **COROGRAFIA SOTTOSERVIZI ED INTERFERENZE  
 ESISTENTI NEL TRATTO LAGUNARE**



Cavo a bagno d'olio

Cabina San Giobbe

Tronchetto

Venezia

Canale V. Emanuele III

Cabina di Sacca Fisola

Canale di Fusina

Google earth

Data di acquisizione delle immagini: 9/22/2007 1943

© 2012 The Atlas © 2012 DigitalGlobe 45°26'08" N 12°18'45" E elev. 2 m

Alt 5.23 km