



Da: ambiente@pec.provincia.ve.it
Inviato: lunedì 10 novembre 2014 10:51
A: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: TRASMISSIONE DELIBERA N. 55 DEL 06.11.2014 RELATIVA ALLE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 24 C. 4 DEL D.LGS. 152/2006. PROCEDURA DI V.I.A. NAZIONALE RELATIVA AL PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO DELLA VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE marittima (iride)
Allegati: SIAM_251761_TRASMISSIONE MINISTERO O REGIONE_01912644-0.pdf; SIAM_251761_TRASMISSIONE MINISTERO O REGIONE_01912650-0.pdf.p7m; _delibera_pdf_p7m_01912737-0.graffetta.pdf.p7m; _relazione istruttoria_pdf_p7m_01912743-0.graffetta.pdf.p7m; datiiride.xml

TRASMISSIONE DELIBERA N. 55 DEL 06.11.2014 RELATIVA ALLE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 24 C. 4 DEL D.LGS. 152/2006 NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI V.I.A. NAZIONALE RELATIVA AL PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO DELLA VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO DA REALIZZARSI IN COMUNE DI VENEZIA PRESENTATA DA AUTORIT PORTUALE DI VENEZIA .





**PROVINCIA
DI VENEZIA**
Politiche Ambientali

Resp. Procedimento: dott. Massimo Gattolin ☎04125012
Istruttore: dott. Guido Frasson ☎0412501231

Venezia, 10/11/2014

Prot. n° 93378

Classificazione: XII-2

Oggetto: Trasmissione delibera n. 55 del 06.11.2014 relativa alle osservazioni ai sensi dell'art. 24 c. 4 del D.Lgs. 152/2006 nell'ambito della procedura di V.I.A. Nazionale relativa al progetto preliminare di adeguamento della via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta - Sant'Angelo da realizzarsi in Comune di Venezia presentata da Autorità Portuale di Venezia .

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Regione Veneto
Settore Valutazione Impatto ambientale
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Si trasmette copia della Delibera della Presidente della Provincia, nell'esercizio dei poteri del Consiglio Provinciale, n. 55 di verbale del 06.11.2014. Tale deliberazione, firmata digitalmente e immediatamente eseguibile, sarà pubblicata all'Albo Pretorio informatico di questa Provincia per 15 gg consecutivi così come previsto dal D.Lgs n. 267/00.

Distinti saluti

Il Dirigente

-Dott. Massimo GATTOLIN-

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da Massimo Gattolin il 10/11/2014 ai sensi dell' art. 20 e 23 del d.lgs. 82/2005

Centro Servizi - Via Forte Marghera, 191 - 30173 MESTRE - Telefono 0412501511 - Fax 0412501257
<http://politicheambientali.provincia.venezias.it/> - e-mail: protocollo.provincia.venezias.it@pecveneto.it

Codice Fiscale 80008840276



PROVINCIA DI VENEZIA

DELIBERAZIONE DELLA PRESIDENTE DELLA PROVINCIA nell'esercizio dei poteri del Consiglio Provinciale

N. 55/2014 del 06/11/2014

OGGETTO: OSSERVAZIONI SUL PROGETTO SOTTOPOSTO A VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) NAZIONALE RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DELLA VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E ALLA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO PROPOSTO DALL'AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA, IN COMUNE DI VENEZIA

La Presidente della Provincia FRANCESCA ZACCARIOTTO, in data 6 novembre 2014, con l'assistenza del Segretario generale STEFANO NEN, assunti i poteri del Consiglio Provinciale, ai sensi dell'art. 1 comma 14 della L. 56/2014,

visto il progetto presentato dall'Autorità Portuale di Venezia ed acquisito al protocollo generale della Provincia con n. 76586 in data 17.9.2014, relativo alla realizzazione della via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e alla riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo;

visto che il suddetto progetto è soggetto a Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) di competenza nazionale in quanto riconducibile alle tipologie progettuali di cui al punto 11 dell'allegato II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni e integrazioni, recante norme in materia ambientale e, in particolare, le disposizioni della parte II, titolo III, relative alla valutazione d'impatto ambientale;

evidenziato che l'Autorità Portuale di Venezia ha presentato istanza di VIA, prot. n. 13785 del 15.9.2014, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.lgs n. 163/2006 e ss.mm.ii.;

rilevato altresì che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota acquisita agli atti con prot. n. 77464 del 19.9.2014, ha comunicato la procedibilità dell'istanza di VIA speciale ex artt. 165, 167, comma 3, e 183 del D.lgs n. 163/2006 e ss.mm.ii.;

visto inoltre il D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, recante alla "sezione II" la disciplina delle procedure per la valutazione di impatto ambientale delle Grandi Opere;

visto l'art.183, c. 4, del D.Lgs n. 163/2006 che prevede che "Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio tiene conto, ai fini delle valutazioni di propria competenza, delle eventuali osservazioni ad esso rimesse dai soggetti pubblici e dai privati interessati, nel termine di trenta giorni dalla data di presentazione della documentazione da parte del soggetto aggiudicatore o dell'autorità proponente";

vista la L.R. 26 marzo 1999, n. 10, recante “Disciplina dei contenuti e delle procedure di Valutazione d’Impatto Ambientale”;

vista la deliberazione della Giunta regionale del Veneto n. 575 del 3.5.2013 ad oggetto “Adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale delle disposizioni applicative concernenti le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui alla Dgr n. 1539 del 27 settembre 2011 e sua contestuale revoca”;

preso atto che in data 17.9.2014 è stato pubblicato sulla stampa l’annuncio di avvenuto deposito della documentazione progettuale e del SIA (Studio d’Impatto Ambientale). Da tale data decorre il termine di 30 giorni per la formulazione delle osservazioni, con scadenza al 17.10.2014;

vista la determinazione organizzativa del Segretario generale n. 1/2010 del 18.1.2010 acquisita al protocollo generale con n. 2521;

vista la relazione istruttoria in data 28.10.2014 a firma del Dirigente del Servizio Ambiente ed elaborata dal Gruppo di Lavoro, istituito dalla sopra richiamata determinazione organizzativa n. 1/2010, da cui risultano le osservazioni da formulare al suddetto progetto, nonché alcuni ulteriori elementi valutativi e conoscitivi;

ritenuto di dovere far proprie le risultanze della relazione istruttoria e formulare le osservazioni in essa contenute;

evidenziato che il decreto del 2 marzo 2012, noto come decreto Clini-Passera, ha dato avvio ad un periodo di transizione per portare ad individuare una soluzione definitiva per non più consentire il transito delle Navi da Crociera nel canale della Giudecca, riconoscendo prioritaria la salvaguardia della Città Storica. Tale decreto teneva conto delle ricadute economiche sulla città, e non solo, derivate dallo sviluppo dell’attività portuale crocieristica, ed altresì dei significativi investimenti frutto di una programmazione decennale condivisa e sin qui portati a compimento dall’Autorità Portuale e dal soggetto gestore sulla Marittima;

considerato che l’attuale settore della Crocieristica a Venezia riveste una importanza economica e sociale strategica e che, dunque, il tema della salvaguardia e della individuazione di una via alternativa all’attuale transito delle navi da Crociera sono temi che devono essere affrontati di concerto e non in antitesi ed, in particolare:

- avendo massima attenzione all’equilibrio lagunare;
- con il minor e miglior impiego delle risorse pubbliche;
- mediante un percorso amministrativo che escluda la possibilità di ogni lungaggine che possa derivare da un’incompleta considerazione di tutte le opzioni possibili, secondo i metodi previsti per la valutazione comparativa di tutti gli impatti potenziali;

dato atto che nella seduta di Giunta provinciale del 30 ottobre 2014 l’argomento in questione è stato ampiamente discusso e condiviso, all’unanimità dei presenti, in tutti i suoi punti;

visti:

- i. l’art. 42 del TUEL che disciplina le attribuzioni del Consiglio provinciale;
- ii. l’art. 15 dello statuto provinciale sulle competenze del Consiglio;
- iii. l’art. 1, comma 14, della legge 7 aprile 2014, n. 56, recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”, che, sino al 31 dicembre 2014, assegna al Presidente della Provincia le funzioni spettanti, ai sensi dell’art. 42 del TUEL, al Consiglio provinciale;

ritenuto:

- i. di adottare il presente provvedimento in quanto rientrante nell’ordinaria amministrazione;

- ii. di dover dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, stante l'urgenza di trasmettere le osservazioni all'autorità competente;

d e l i b e r a

1. di precisare che le premesse fanno parte integrante del dispositivo;
2. di formulare sul progetto presentato dall'Autorità Portuale Di Venezia e relativo al progetto preliminare per la realizzazione della via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e alla riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta - Sant'Angelo sito in Comune di Venezia acquisito al protocollo della Provincia in data 17.9.2014 al n. 76586 le osservazioni di cui alla relazione istruttoria in data 28.10.2014 a firma del Dirigente del Servizio Ambiente che si allega alla presente deliberazione sotto la lettera A) per costituirne parte integrante e sostanziale;
3. di evidenziare la necessità di avviare senza ulteriore ritardo un percorso amministrativo che metta a confronto il progetto in parola con ogni altra possibile soluzione con equivalenti elementi di valutazione secondo i principi e i metodi della valutazione ambientale strategica.
Che solo una tale valutazione complessiva ed approfondita potrà consentire una decisione inattaccabile, consapevole e durevole e comunque nel rispetto dei tempi che la norma prevede;
4. di dare atto che le osservazioni di cui al punto 2 saranno trasmesse dalla struttura responsabile del procedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, autorità competente all'adozione del provvedimento conclusivo in materia e alla Regione del Veneto – Unità Complessa V.I.A.
5. di richiedere che un rappresentante della Provincia di Venezia possa presenziare ai lavori della Commissione nazionale VIA cui i ministeri competenti assegneranno le incombenze valutative dello studio di impatto ambientale in oggetto, vista l'importanza che l'argomento comporta per l'area metropolitana di Venezia.

Dichiara, altresì, il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, stante i motivi d'urgenza precisati nelle premesse.

LA PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
ZACCARIOTTO FRANCESCA

IL SEGRETARIO GENERALE
NEN STEFANO



PROVINCIA DI VENEZIA

Servizio Ambiente

Allegato A)

Venezia, 28.10.2014

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Responsabile del procedimento: dott.ssa Anna Maria Pastore

Redattore dell'istruttoria: dott. Guido Frasson

Gruppo di lavoro: dott.ssa Valentina Bassan, geom. Paolo Ciuffi (Servizio Difesa del Suolo), ing. Chiara Fastelli (Servizio Protezione Civile), dott.ssa Gloria Vidali (Servizio Cultura e Sport), ing. Alessandra Grosso, dott. Nicola Maurello (Servizio Manutenzione e Sviluppo del Sistema Viabilistico), ing. Alessandra Grosso, dott. Massimo Pizzato (Servizio Pianificazione Territoriale), ing Paolo Gabbi, ing. Alessandro Leon (Servizio Trasporti); Arch Roberto Favarato, dott. Mauro Bilei. P.A. Albino Marchioro (Servizio Attività Produttive e Agricoltura); ing Paolo Gabbi, dott. Giuseppe Cherubini (Servizio Caccia e Pesca).

Oggetto: **AUTORITA' PORTUALE S.p.A.** progetto di adeguamento via acquea di accesso alla stazione di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo da realizzarsi in Comune di Venezia. Procedura di V.I.A. nazionale. Osservazioni ai sensi dell'art.24 c.4 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Il proponente il progetto ha chiesto:

- Giudizio di compatibilità ambientale
- Approvazione progetto
- Autorizzazione Integrata Ambientale

1. CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

L'Autorità Portuale S.p.A. ha presentato istanza di VIA ai sensi degli artt. 165, 167 e 183 del D.lgs n. 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto di adeguamento della via acquea di accesso alla stazione di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta Sant'Angelo .

In data 15.09.2014 la sopracitata documentazione è stata depositata al Servizio Ambiente, acquisita al protocollo generale con n° 76586 del 17.09.2014.

La pubblicazione dell'ultimo annuncio dell'avvenuto deposito del Progetto definitivo e del SIA su quotidiani, la Repubblica e Nuova Venezia, è avvenuta in data 17.09.2014.

Con mail datata 18.09.2014 è stato convocato il gruppo di lavoro multidisciplinare per l'espletamento della presente istruttoria costituito dai dirigenti, o loro delegati, dei servizi di seguito elencati. È indicata anche la data di ricevimento dei contributi all'istruttoria, qualora pervenuti.

1. Dirigente Trasporti pervenuto in data 10.10.2014;
2. Dirigente Manutenzione e sviluppo del sistema viabilistico: pervenuto in data 26.09.2014;
3. Dirigente Pianificazione Territoriale: pervenuto in data 08.10.2014;
4. Dirigente Attività Produttive, Agricoltura e Turismo: pervenuto in data 18.09.2014;
5. Dirigente Caccia-Pesca pervenuto in data 21.10.2014;
6. Dirigente Cultura e Sport pervenuto in data 13.10.2014
7. Dirigente Servizio Ambiente, Servizio Geologico, Servizio Protezione Civile in data 21.10.2014;

In data 29.09.2014 alle ore 17.00 c/o la sala Leonardo – Cannareggio 1584 è stato presentato al pubblico il progetto preliminare e lo Studio d'Impatto Ambientale.

2. PREMESSA

Il progetto preliminare oggetto di valutazione riguarda l'adeguamento della via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e di riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo.

L'idea progettuale è di realizzare un percorso alternativo per le grandi navi che attualmente entrano dalla bocca di Lido e transitano attraverso il bacino di S. Marco.

L'attuale canale Contorta S. Angelo non ha le caratteristiche dimensionali per il transito delle navi da crociera e deve pertanto essere rizezionato in larghezza e profondità mentre il canale Malamocco - Marghera non richiede ulteriori interventi rispetto alle manutenzioni già attualmente eseguite dall'Autorità Portuale di Venezia.

Il costo dell'intero intervento è di circa 148.000.000 di euro, comprensivi di :

- Adeguamento via d'acqua: scavo, segnali luminosi, refluento, segnalamento bricole, mede.
- Siti di Conferimento terre ed opere accessorie: Costi comprensivi del 2% di opere di mitigazione.
- Spostamenti : oleodotti, gasdotti , linee elettriche, condotta PIF ecc.

Tempo di realizzazione e collaudo previsti si aggira sui **19 mesi**.

Nei paragrafi da 3 a 6 si descrivono brevemente gli aspetti salienti del progetto

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

I progettisti hanno esaminato i seguenti documenti urbanistici e programmatici vigenti:

- Piano per la Logistica;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV);
- Piano Territoriale Provinciale;
- Piano Faunistico Venatorio Provinciale;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia e successive Varianti;
- Piano Regolatore Portuale;
- Master Plan delle Bonifiche dei siti inquinati di Porto Marghera;
- Accordo di Programma Moranzani (ADPM) e successivo Addendum.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Preliminarmente all'avvio della procedura valutativa oggetto della presente relazione istruttoria e ai fini dell'applicazione del decreto Clini-Passera n. 79 del 2 marzo 2012 sono state valutate 8 (7+1) alternative (di tracciato) proposte da soggetti privati e pubblici. Il gruppo di lavoro individuato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 6726 del 18.02.2014, costituito da Autorità Portuale, Magistrato alle Acque, e Capitaneria di Porto di Venezia ha esaminato le citate proposte che si riportano di seguito.

PROPONENTE	OGGETTO
1) Claut	Bocca di porto di Lido: ipotesi di ormeggio su di un molo galleggiante integrato nella struttura del MOSE.
2) Boato + IUAV	Bocca di porto di Lido: ipotesi di ormeggio su di un molo galleggiante integrato nella struttura del MOSE.
3) Fabbri	Bocca di porto di Lido: ipotesi di "messa in fonda" su due moli galleggianti attaccati all'isola artificiale e trasferimento passeggeri in Arsenale.
4) Zanetti + VTP	Realizzazione tangenziale lagunare - canale retro Giudecca
5) APV	Ricalibratura Canale Contorta Sant'Angelo
6) Duferco Italia Holding S.p.A. – DP Consulting S.r.l. (De Piccoli)	Nuovo Terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido
7) ED S.r.l.	Nuovo porto passeggeri a Porto Marghera

8) A. Berstein	Accesso delle navi da crociera alla Stazione marittima di Venezia da Malamocco lungo i canali Malamocco Marghera e Vittorio Emanuele II - elementi preliminari per la valutazione di fattibilità.
----------------	--

La comparazione si è basata sui parametri specifici quali: Compatibilità ed impatto ambientale, rapidità di esecuzione, flessibilità, gradualità e reversibilità, impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica; entità delle risorse da impiegare, sostenibilità economica e ambientale lungo periodo; rispetto delle normative vigenti.

Le conclusioni (vd nota 20 marzo 2014) del lavoro di selezione operato dal comitato incaricato di analizzare le varie proposte alternative sono di seguito riportate:

“...ferme restando eventuali differenti direttive ministeriali, appare opportuno che vengano approfonditi – soprattutto, come evidenziato dal Magistrato alle Acque con nota in riferimento b), al fine di verificarne la compatibilità ambientale, idrodinamica e morfologica – gli studi sul progetto Canale Contorta Sant’Angelo, confrontando il medesimo, nel corso del procedimento, con le vie alternative finora presentate, ovvero la soluzione c.d. retro – giudecca e il canale Malamocco – Marghera – Vittorio Emanuele II dal .”

Lo studio d’impatto ambientale ha quindi sviluppato quest’ultimo punto valutando le seguenti alternative di tracciato (fig. 1):

- **ipotesi 0 (1):** tragitto attuale ;
- **ipotesi 2:** tragitto canale Malamocco Marghera – canale Vittorio Emanuele II dal bacino di evoluzione 3; **forte interferenza con il traffico commerciale/industriale ed escavo nel bacino 3 e lungo il canale Vittorio Emanuele II prossimi ad un’area storicamente caratterizzata da industrie pesanti;**
- **ipotesi 3:** tragitto canale Malamocco – Marghera – canale contorta S. Angelo: **soluzione descritta nel progetto;**
- **ipotesi 4:** tragitto bocca di Porto Lido – Retro giudecca : **tale soluzione offre la possibilità di mantenere separati i traffici passeggeri da quelli commerciali/industriali e una distanza di percorrenza parificabile a quella attuale. Non è prevista la realizzazione di strutture morfologiche tipiche dell'ambiente laguna, che al contrario è parte integrante del progetto Contorta - S. Angelo**

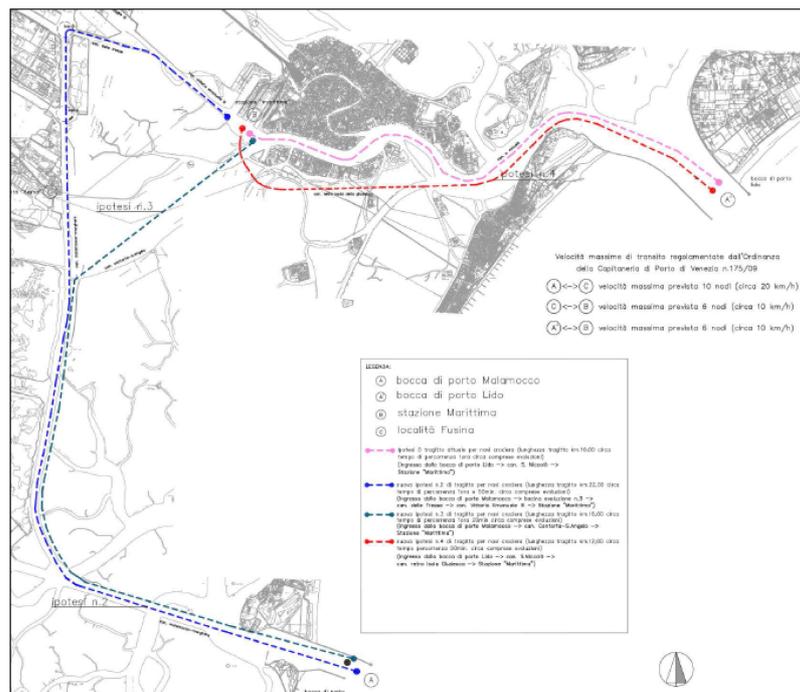


Fig. 1 I tracciati valutati: ipotesi 0 (1) tragitto attuale, ipotesi 2 tragitto canale Malamocco Marghera – canale Vittorio Emanuele II bacino di evoluzione 3 ; ipotesi 3 tragitto Malamocco – Marghera – canale contorta S. Angelo; ipotesi 4 tragitto retrogiudecca.

Lo Studio d’impatto ambientale prende anche in considerazione l’ipotesi di trasferimento del punto di arrivo presso altra sede che non sia l’attuale stazione Marittima. Tale ipotesi viene però al momento scartata in considerazione

del fatto che non esiste un equivalente alla Marittima in termini di Safety e Security (sicurezza di persone e cose) e che riesca ad assicurare gli otto ormeggi attualmente disponibili.

STATO DI PROGETTO:

I progettisti descrivono la soluzione che prevede lo scavo del canale navigabile Contorta S. Angelo che dovrebbe collegare il canale Malamocco Marghera con il bacino di evoluzione della Marittima e avrà una lunghezza pari a circa 5 Km, una cunetta navigabile di larghezza pari a 100 m, scarpate 1:3 e una profondità di m -10.50 s.l.m.m.

Gli interventi previsti prevedono di centrare l'andamento planimetrico del nuovo alveo per lo più sull'attuale, scostandosene leggermente solo per minimizzare le interferenze con strutture preesistenti, quali l'isola di S. Angelo, e per mantenere un raggio di curvatura idoneo alla manovrabilità delle navi di cui deve permettere il transito.

Interventi preliminari:

a) Spostamenti sottoservizi.

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.

b) Ricerca masse ferrose:

L'attività si dividerà in due fasi: una prima fase di ricerca superficiale ed una profonda. La verifica della presenza di masse metalliche viene fatta attraverso delle sonde montate all'estremità di un'asta di materiale idoneo. Questa viene infissa sul fondo per mezzo di un escavatore idraulico fino alla profondità necessaria. In caso di rinvenimento di una massa metallica si procede alla verifica mediante scavo assistito da personale subacqueo e barca d'appoggio.

Operazioni di scavo:

Le attività di escavo lungo il canale Contorta Sant'Angelo si svilupperanno in due fasi: la prima da quota attuale fino a m -4.00 s.l.m.m. e la seconda da m -4.00 s.l.m.m. fino a m -10.50 s.l.m.m.

Le operazioni scavo procederanno come di seguito:

- **Da 1.50 s.l.m.m. a -4.00 s.l.m.m.** con draghe aspiranti e refluento diretto alle velme poste ai lati del nuovo canale. Le draghe sono allestite su pontoni appositamente attrezzati e il sistema di scavo è in grado di frantumare e aspirare il materiale che sarà poi refluito attraverso apposite tubazione. Per il refluento del materiale nelle velme si ipotizza di utilizzare per ciascun lotto una draga con una capacità di 8.000 mc/gg. La tempistica stimata per il refluento del materiale nelle strutture a lato canale è di circa 4/5 mesi
- **Da 4.00 s.l.m.m. a -10.50 s.l.m.m.** sarà eseguita mediante utilizzo di idonei mezzi effossori dotati di escavatore idraulico o a fune e benna mordente o a grappo. Con tale tipologia di mezzi, il materiale sarà scavato e poi caricato nella stiva del natante stesso per poi essere trasportato al sito di conferimento dove verrà poi scaricato con le stesse modalità del caricamento. Il materiale una volta scavato e caricato in stiva sarà trasportato in corrispondenza di vasche predisposte nelle immediate vicinanze delle barene per poi essere refluito all'interno delle stesse.

Quantitativi e classificazione fanghi:

Per quanto riguarda la necessaria rimozione dei materiali, trasporto e conferimento a sito di recapito, i sedimenti classificati "entro colonna C", ai sensi dell'accordo sulla gestione dei fanghi del 1993, potranno essere conferiti presso l'isola delle Tresse, i sedimenti classificati entro "colonna A", saranno destinati ad opere di ricostruzione morfologica in collaborazione con il Magistrato alle Acque di Venezia.

AREA	VOLUME TOTALE	Mc Classe A	Mc Classe B*	Mc Classe C
		73%	25%	2%
Canale Contorta S. Angelo	6.436.800	4.698.864	1.609.200	128.736

* a detta dei progettisti alcuni dei quali potranno essere classificati entro Colonna A

Modalità operative di trasporto e refluentamento fanghi:

I mezzi che saranno utilizzati avranno una capacità variabile tra 600 e 1.000 mc per viaggio e si prevede che ciascun mezzo possa effettuare due viaggi al giorno.

Dal punto di vista operativo si ipotizzano le seguenti fasi:

- 1) una prima fase della durata di circa 10 settimane nella quale saranno scavati e refluiti nelle barene circa 240.00 mc di sedimento;
- 2) una seconda fase del lavoro di scavo che prevede invece l'utilizzo contemporaneo di 18 draghe, sei per lotto di scavo, che effettuano due cicli completi al giorno (carico-trasporto-scarico in fossa-ritorno a vuoto) con turno di lavoro di ciascuna draga pari a circa 12h.
- 3) una terza ed ultima fase del lavoro di scavo che prevede l'utilizzo contemporaneo di 18 draghe, sei per lotto di scavo, che effettuano due cicli completi al giorno (carico-trasporto-scarico in fossa-ritorno a vuoto) ma con turno di lavoro di ciascuna draga di 14h (siti di conferimento più lontani).

I progettisti stimano che per completare il lavoro di scavo a -10,5 e refluentamento in barena siano necessari circa 9 mesi.

Predisposizione velme e barene

Ai lati del nuovo canale è prevista la realizzazione di una serie di velme aventi funzione di protezione dei fondali adiacenti dalla risacca indotta dal transito delle navi, ma anche per contribuire a garantire il mantenimento dei fondali del canale stesso.

Le velme saranno realizzate con il refluentamento del materiale entro "colonna A". I progettisti affermano che le velme e barene nelle quali si prevede di refluire parte del materiale fanno parte degli interventi di ripristino morfologico a cura del Magistrato alle Acque e tutte le attività saranno preventivamente concordate con lo stesso.

Nell'ambito del Piano Morfologico predisposto dal Magistrato alle Acque, si ipotizza che gli interventi prioritari da realizzare siano quelli relativi alla protezione del Malamocco Marghera denominati MID1, per un totale di 2 milioni di mc di sedimento. 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 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).

Si ipotizza che la realizzazione delle velme avvenga per lotti, come di seguito riportato:

- **Lotto 1** (velme F, E, G per un volume totale stimato di 772.233 mc)
- **Lotto 2** (velme D, C, H per un volume totale stimato pari a 591.206 mc)
- **Lotto 3** (velme L, B, A, M e I totale volume 598.844 mc).

Sentiero luminoso, briccole e mede

L'attività prevede la posa in opera di circa 120 nuovi steli luminosi composti da parte infissa nel fondale e parte emersa. La parte infissa viene posta in opera mediante escavatore munito di vibroinfissore posto su pontone e successivamente viene fissata su di essa la parte superiore dello stelo. Il sistema sarà alimentato a pannelli solari.

Inoltre è prevista l'infissione di circa 120 briccole a tre pali e di alcune a 5 pali per la segnalazione dell'ingresso dei canali. La posa in opera avviene mediante pontone attrezzato con vibroinfissore o battipalo e successivo allestimento del segnalamento con idonea ferramenta.

Saranno realizzate inoltre nuove mede costituite da una struttura in c.a e pali piloti prefabbricati tronco conici in calcestruzzo armato. I pali saranno infissi mediante apposito battipalo su pontone attrezzato.

5. QUADRO RIFERITO ALL'AMBIENTE IDRICO- Lo Studio idrologico e morfologico

Lo studio idro – morfologico, qui brevemente riassunto, è strutturato con un confronto tra due configurazioni del medesimo canale Contorta – S. Angelo. La prima configurazione di progetto di cui si sono studiati gli aspetti di modifica della idrodinamica e morfologia lagunare e gli effetti del passaggio di natanti è stata quella presentata nello Studio di Fattibilità, con una cunetta larga 80 m e profonda -10 m s.m.m. (dato poi rettificato da APV in -10.50 m s.m.m.) con sponde con pendenza 1:3.

La seconda configurazione di progetto, elaborata da APV e oggetto della richiesta di VIA in esame, prevede una cunetta di 120 m e profondità -10.50 m s.m.m. e con sponde con pendenza 1:4.

Le due configurazioni presentano un diverso andamento planimetrico, che comunque mantiene approssimativamente gli stessi punti di ingresso del nuovo canale sia verso il canale S. Leonardo - Marghera che verso il Canale della Giudecca.

La modellazione conclude con le seguenti considerazioni:

- a. **prima e seconda configurazione** (larghezza in cunetta 80 e 120 m rispettivamente) **introducono modifiche equivalenti**; la configurazione di progetto viene presa in considerazione solo nella relazione integrativa del settembre 2014 in risposta ad un quesito specifico sulla configurazione con soluzione definitiva la larghezza in cunetta del canale fissata in 100 m. A tale quesito la citata relazione integrativa risponde che <<...con elevata probabilità un nuovo esame su modello di questa soluzioni indicherà valori vicini al valor medio di quelli già ottenuti ed esposti nelle relazioni citate ...>> relative alle due precedenti configurazioni.
- b. **non si notano modifiche nella morfodinamica lagunare generale** rispetto allo stato attuale
- c. si notano “blande” modifiche nella zona interessata dalle opere, soprattutto in corrispondenza della bassa marea quando le velme intercettano maggiormente il flusso nord-sud o viceversa: l’effetto di schermatura delle velme in progetto risulta più evidente con un **calo delle velocità nelle zone a nord e a sud delle stesse e un aumento in alcuni punti** in cui il flusso è costretto a transitare
- d. all’**interno del canale** non è evidente una tendenza al trasporto o al deposito
- e. le **velme costituiscono uno sbarramento** che 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**
- f. le **perturbazioni** indotte dal **transito dei natanti** sono localizzate all’interno del canale in quanto le velme svolgono una funzione protettiva nei confronti del fondale esterno

6. IL PIANO DI MONITORAGGIO

Lo studio d’Impatto Ambientale presenta un piano di monitoraggio così come previsto ai sensi dell’art. 28 del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

In particolare gli estensori del progetto individuano tre comparti ambientali oggetto di monitoraggio degli effetti dell’opera sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, e questi sono:

1. Ambiente idrico: è previsto il monitoraggio del parametro torbidità utilizzando un profilatore acustico ad effetto doppler (ADCP).
2. Emissioni acustiche: sono previste delle campagne di misura sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio con la finalità di verificare sia la coerenza con quanto previsto dal modello previsionale utilizzato (vedi studio previsionale impatto acustico di cui alla L. 447/95 e DDG Arpav n. 3/2008).
3. Sistemi naturalistici: saranno monitorate le comunità vegetali e animali che andranno a popolare le velme e barene e gli ambiti lagunari a queste più prossimi

7. OSSERVAZIONI AL PROGETTO

1) Osservazione preliminare

Si evidenzia che il procedimento di VIA, di cui agli artt. 165 e 183 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i., è stato avviato anticipatamente rispetto alla pubblicazione della delibera del CIPE del 1 agosto 2014, che individua tale opera tra quelle strategiche e che risulta attualmente alla valutazione della Corte dei Conti.

2) Presenza di un sito UNESCO

L'intervento si colloca all'interno di un complesso sistema vincolistico che comprende:

- vincoli paesaggistico –archeologici;
- vincoli naturalistici/ambientali (es. Rete Natura 2000).

Lo studio d'impatto ambientale ha analizzato tali aspetti ma non risulta valutato il rapporto dell'opera con la presenza del sito UNESCO. Infatti sia il Quadro di riferimento programmatico dello studio d'impatto ambientale sia il paragrafo 2.2.7 "Indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione" dello Studio di Incidenza Ambientale omettono di richiamare il Sito Unesco n. 394/1987 "Venezia e la sua laguna" ed il relativo Piano di Gestione 2012/2018 approvato ai sensi dell'art. 3 della legge n. 77/2006.

Inoltre non è stata richiamata in alcun modo la decisione 38 COM 7B.27 assunta dal Comitato Mondiale Unesco a Doha nel giugno 2014, con la quale, tra gli altri punti, il Comitato:

- Expresses its concern about the extent and scale of proposals for large infrastructure, navigation and construction projects in the Lagoon that can potentially jeopardize the Outstanding Universal Value (OUV) of the property by generating irreversible transformations on the landscape and seascape of the property; (in sintesi: si esprime preoccupazione per le proposte di progetti relative alle grandi navi ed infrastrutture connesse in laguna che potrebbero alterare l'eccezionale valore universale del sito e generare alterazioni irreversibili sulla componente paesaggio).
- Urges the State Party to prohibit the largest ships and tankers to enter the Lagoon and further requests the State Party to adopt, as a matter of urgency, a legal document introducing such a process. (in sintesi: si sollecita lo stato membro di vietare l'accesso delle grandi navi e dei trasporti merci nella Laguna e per le ulteriori richieste si sollecita lo stato membro all'adozione, in via d'urgenza, di un atto formale su tale tema.)

3) Relazione con il sistema pianificatorio vigente

Per quanto concerne le relazioni del progetto con la pianificazione portuale si evidenzia che il progetto è esterno all'ambito portuale gestito da APV. Il Piano Regolatore Portuale vigente è quello del 1965 per la parte di Marghera, mentre per la sezione di Marittima il Piano vigente risale al 1908.

Si evidenzia che nella documentazione agli atti e in altri documenti (vedi verbale della riunione tecnica del 5 marzo 2014 tenutasi presso la Capitaneria di Porto di Venezia) si esplicita il fatto che l'inserimento del progetto nella legge obiettivo costituisca anche variante allo strumento urbanistico.

Osservazioni di natura procedurale

Si evidenzia la necessità di sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica sia la soluzione presentata (antecedente e propedeutica alla presente richiesta) sia il progetto stesso. In particolare, la soluzione Canale Contorta, come in più parti evidenziato, risulta da una scelta tra 4 possibili alternative (compresa l'opzione do nothing), ma non si rileva che tale scelta sia stata sottoposta a procedura V.A.S. Inoltre, pur rientrando nella casistica di V.I.A. per infrastruttura di livello statale, dove è previsto che la V.A.S. sia trattata all'interno dello S.I.A., dalla documentazione trasmessa, non si rileva alcun riferimento in relazione a tale processo. Si richiede che all'interno dello S.I.A. venga trattata la Valutazione Ambientale Strategica con specifica sezione, anche relazionando in merito alla modalità con cui sono state valutate le possibili alternative alla scelta progettuale. Si ricorda infatti che il nuovo comma 3ter dell'articolo 6 del D.Lgs 152/006 (così come modificato dal D.Lgs 4/2008) prevede: *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del*

Piano e si conclude con un unico provvedimento”.

Si evidenzia che deve essere chiarito l’oggetto dell’intervento, in quanto non è chiaro se si tratti di “adeguamento della via d’acqua di accesso alla stazione marittima” o “nuova via d’acqua” (come indicato, fra le altre, al punto 4 della Relazione Tecnica). L’intervento inoltre rientra all’interno dell’elenco delle opere e interventi strategici (L. 443/2001) in base ad un estratto di sintesi della deliberazione del CIPE del 1 Agosto 2014. La deliberazione del CIPE non risulta ancora pubblicata e l’opera non risulta nell’Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013 né 2014.

Valutazione tecnica di coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale

La valutazione dell’intervento in relazione agli strumenti di pianificazione vigenti viene affrontata attraverso una verifica di coerenza con:

- il **Piano territoriale di Coordinamento provinciale** approvato con DGRV 3359 del 30.12.2010;
- la **pianificazione di livello regionale**;
- il **P.A.T. di Venezia** approvato in CDS del 30.09.2014, comunque non ancora vigente.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

L’ambito oggetto di intervento è caratterizzato dai seguenti elementi, riportati nei singoli elaborati:

TAV. 1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

Zona umida (Art. 26 NTA PTCP) – mira alla conservazione dell’ecosistema e alla salvaguardia delle diversità genetiche presenti. In merito alle prescrizioni, in dette aree, in applicazione dell’art. 21 del P.T.R.C, “sono vietati:

- attività o gli interventi che possano provocare distruzione, danneggiamento, compromissione o modificazione della consistenza e dello stato dei luoghi, fatta eccezione per i soli interventi finalizzati alla migliore gestione dell’ambiente ed alla attività di studi e ricerca scientifica e all’esercizio delle tradizionali attività e utilizzazioni compatibili;
- gli interventi di bonifica idraulica;
- i movimenti di terra e gli scavi, fatte eccezione esclusivamente per le operazioni di manutenzione dei canali esistenti per fini idraulici;
- la raccolta, l’asportazione ed il danneggiamento della flora spontanea, ai sensi della LR 15. 11. 1974, n. 53;
- la navigazione a motore al di fuori delle acque classificate navigabili;
- l’introduzione di specie animali e vegetali suscettibili di provocare alterazioni all’ecosistema o comunque alloctone, che non si siano insediate in forma permanente;

SIC – ZPS: ferme restando le indicazioni della DGR 3173 del 10.10.2006 e s.m.i. riguardo all’ambito geografico di applicazione delle disposizioni relative all’obbligatorietà della presentazione del documento ai fini della Valutazione di Incidenza, sono comunque sempre assoggettate a Valutazione di Incidenza Ambientale i piani, i progetti e gli interventi, quando essi siano ricompresi all’interno delle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (di cui all’articolo 28 delle presenti NTA).

Per i progetti assoggettati a VIA o per i Piani assoggettati a VAS, ai sensi dell’art.10, comma 3, del Dlgs 152/2006, la Valutazione d’Incidenza è compresa nelle suddette procedure. La DGR 3173/2006 prevede delle fattispecie di esclusione dalla procedura di Valutazione d’Incidenza.

Vincolo archeologico: normativa ai sensi del D.Lgs. 42/2004; l’intera laguna ne è soggetta.

TAV. 2 Carta delle fragilità

Nessuna particolare indicazione in relazione all’intervento.

TAV. 3 Sistema ambientale

Zona umida PTRC vigente (art. 26 NTA) – si rinvia a quanto espresso per la Tav. 1;

SIC – ZPS: si veda quanto indicato per la Tav. 1;

Segni ordinatori (art. 25 delle NTA): non sono presenti prescrizioni specifiche;

Sito di Interesse Nazionale: non sono presenti prescrizioni specifiche in relazione a quanto previsto dal PTCP;

Area Nucleo (art. 28 delle NTA) non ci sono prescrizioni tali da vietare l’intervento;

Non risulta presente alcun corridoio ecologico di area vasta come invece indicato negli elaborati progettuali presentati.

TAV. 4 Sistema insediativo - infrastrutturale

Specchi acquei del demanio marittimo: tra i quali il tracciato a cui si aggancerà il canale Contorta (che collegherà il canale Malamocco Marghera con il bacino di evoluzione di Marittima) – il Canale Contorta non è ricompreso all'interno di questo tematismo.

porto commerciale e porto passeggeri di Venezia: il sistema della portualità deriva da scelte sovraprovinciali e viene pertanto riportata nell'elaborato la collocazione dei porti aventi diverse funzioni, così come definite a livello nazionale e regionale.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, il PTCP all'art. 54 riporta tra gli obiettivi:

- *“più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche insediative e per l'integrazione delle principali funzioni economiche;*
- *maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i “corridoi europei” come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei;*
- *maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione tra le diverse modalità di trasporto”.*

Allo scopo di perseguire con la necessaria coerenza e sistematicità gli obiettivi di cui sopra, il PTCP individua il *“sistema delle connessioni d'area vasta che comprende la rete autostradale, i servizi e le infrastrutture per la logistica di interesse provinciale e i principali nodi intermodali, le ferrovie di interesse sovraprovinciale, i nodi di interscambio portuale e aeroportuale”* (Tav. 4).

TAV. 5 Carta del Paesaggio

Nessuna particolare indicazione in relazione all'intervento.

Per quanto sopra si rileva che l'opera, non prevista all'interno degli elaborati del PTCP, non si pone in antitesi con gli obiettivi dello strumento, pur dovendo garantire un elevato livello di compatibilità ambientale da verificare in sede di Valutazione d'Impatto, in relazione alla natura dei luoghi (presenza SIC-ZPS e nella fattispecie Area Nucleo). Non rientra comunque, tra le competenze dello strumento di pianificazione di livello provinciale la definizione di interventi infrastrutturali marittimi.

Pianificazione di livello regionale

PTRC 1992 vigente

A livello regionale si segnala che il PTRC vigente individua l'area come oggetto a tutela paesaggistica (art. 19: ambito n. 120) “Laguna di Venezia compresi gli estuari del Dese, dello Zero, il basso corso e la foce del fiume Sile, tutte le Valli da pesca, la Pineta degli Alberoni e il litorale boscato di Cà Roman”.

PALAV

Individua l'ambito come “Laguna viva” (art. 5) per la quale: *“Sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale delle discariche esistenti.*

Sono consentite operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità, anche mediante l'estrazione di fanghi, i quali potranno essere utilizzati, compatibilmente con le loro caratteristiche qualitative, secondo quanto disposto dalla legislazione vigente, anche ai fini del ripristino dei sistemi lagunari erosi, e comunque secondo quanto stabilito all'articolo 61 delle presenti norme; sono altresì consentiti interventi connessi a ricerche e studi di natura archeologica autorizzati.

Altri interventi previsti in laguna sono soggetti alla predisposizione preventiva di uno studio che dimostri, anche mediante soluzioni alternative, la compatibilità dell'intervento con i valori ecologico-ambientali presenti, nonché a quanto disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 34 delle presenti norme.

[...]

Inoltre l'ambito è assoggettato all'art.34 Zone di interesse archeologico per il quale *“[...] L'intera laguna di Venezia entro i centri abitati, nelle isole e nei diversi ambiti lagunari come descritti nel titolo II, è da considerarsi area a rischio archeologico, pertanto qualsiasi intervento che alteri il fondale dovrà essere preventivamente segnalato alla Soprintendenza Archeologica.”*

Ai sensi dell'art. 54 “Compatibilità Ambientale Regionale e Valutazione di Impatto Ambientale” *“Sono soggetti a*

compatibilità ambientale regionale o a valutazione di impatto ambientale i progetti di opere e di interventi di cui agli articoli 29 bis e 29 ter della legge regionale 16 aprile 1985, n. 33, come modificata dalla legge regionale 23 aprile 1990, n.28. L'intera area della laguna di Venezia compresa dalla conterminazione lagunare è definita zona ad alta suscettibilità ambientale e ad alto rischio ecologico.
[...]"

PTRC adottato (D.G.R. n. 372 del 17.02.2009)

Il PTRC adottato individua in Tav. 2 e 9 l'area nucleo per l'intera laguna (art. 24): costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e dalle Aree Naturali Protette ai sensi della Legge 394/91.

In Tav. 4 individua aree per lo sviluppo della crocieristica, relativamente alle aree portuali di Venezia e di Mira (S. Leonardo) nonché un elemento corrispondente alla portualità veneziana di cui all'art. 39 che così recita:

" 1. L'ambito portuale veneziano è un insieme organico di aree demaniali, superfici ad uso prevalentemente industriale, canali ed infrastrutture di servizio.

2. Per un efficace coordinamento delle scelte relative alla salvaguardia e allo sviluppo dell'ambito portuale veneziano con le scelte strutturali relative all'intera area del sistema portuale lagunare e, più in generale, del sistema portuale del nord-Adriatico, l'ambito portuale veneziano assume valenza strategica sia in relazione all'espansione del Porto che in relazione allo sviluppo economico-industriale dell'ambito stesso; per tali motivi ed al fine di pervenire al miglior assetto dell'area in questione l'ambito portuale veneziano è assoggettato a progetto strategico d'intesa con i Comuni interessati e l'Autorità Portuale.

Inoltre, all'interno della Relazione Illustrativa del PTRC (pag. 219) - "Nuove aree per lo sviluppo della crocieristica si evidenzia: *la notevole crescita del settore pone la necessità di un confronto con la capacità ricettiva infrastrutturale dell'attuale terminal della Marittima, nonché dei limiti da porre per l'accesso attraverso il centro storico della città di Venezia.*

Si rende necessario, pertanto, prospettare nuove integrative soluzioni di un impianto portuale aggiuntivo, atto a far fronte a tale previsione d'incremento della domanda, con accesso dalla bocca di porto di Malamocco e da risolvere entro il "progetto strategico" relativo al sistema portuale.

Si dovrà assicurare la accessibilità da terra e la possibilità di disporre di un rapido collegamento con Venezia."

Complessivamente si ritiene l'intervento coerente alla pianificazione di livello regionale pur individuando la necessità di ottemperare a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di V.I.A., V.A.S., V.Inc.A. e paesaggio.

Pianificazione Comunale – P.A.T.

Pur rinviando al comune qualsiasi valutazione in merito all'intervento, a seguito dell'approvazione del P.A.T. di Venezia si evidenzia quanto segue.

Il P.A.T. individua gli elementi strategici anche a livello di connessioni trasportistiche, evidenziando relativamente all'opera in questione un "percorso" di massima coincidente con l'assetto attuale del Canale Contorta; viene demandato al P.I. qualsiasi tipo di intervento relativo alla portualità come di seguito esplicitato.

Linee di forza del trasporto lagunare (art. 35)

"Il P.A.T. individua le principali darsene o possibili punti di ormeggio. La localizzazione puntuale e le caratteristiche di tali attrezzature per la nautica da diporto, è individuata dal P.I. anche sulla base della morfologia dei luoghi. Il P.I. Individua inoltre le attrezzature per la nautica lungo i corsi d'acqua in Terraferma e le caratteristiche delle stesse nel rispetto dei valori paesaggistico ambientali dei luoghi.

prescrizioni

Fino a che il Piano degli Interventi non disciplini il sistema complessivo di attracchi, approdi, ormeggi, cavane, darsene, porti turistici in base alle caratteristiche tecniche delle strutture, della tipologia delle imbarcazioni, dei servizi, della consistenza e del numero delle imbarcazioni, del rapporto con il contesto, nonché la localizzazione dei siti per il diporto nautico, sono consentiti esclusivamente la localizzazione di strutture per le necessità di accessibilità ai siti, per carico e scarico, per le esigenze del trasporto pubblico e per il pubblico servizio e per singoli ormeggi di tipo tradizionale, fatto comunque salvo quanto consentito dal previgente P.R.G.

Sono consentiti tutti quegli interventi di interesse pubblico atti a migliorare l'accessibilità ai diversamente abili."

Da quanto sopra esplicitato sembrerebbe pertanto che fosse il P.I. a disciplinare il sistema complessivo della nautica e pertanto, qualsiasi intervento difforme da quanto stabilito dall'attuale strumento di pianificazione risulta non conforme.

Va poi fatta una valutazione in merito all'art. 35bis, di seguito riportato:

*“Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell’A.T.O. 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell’ambiente, **L’Amministrazione Comunale** assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare. A tale fine, l’Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l’individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi.*

Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all’attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri.

Gli interventi previsti per il raggiungimento degli obiettivi di cui al comma precedente dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità VAS.”

In conseguenza di quanto riportato dall’art. 35bis risulta esplicita la volontà di non prevedere modalità alternative di immissione di “navi incompatibili”, non solo nella città storica, ma anche nel contesto lagunare. Non è esplicitato il riferimento ad eventuali percorsi alternativi per tali navi, né tantomeno viene definito esplicitamente cosa si intenda per “navi incompatibili”, ma risulta evidente, mediante il rinvio alle valutazioni da effettuarsi in sede di P.I., una volontà dell’amministrazione comunale di precludere la crocieristica dalla laguna. Tuttavia, trattandosi di un proposito non tecnico (l’amministrazione comunale è il soggetto) tale indicazione non può ritenersi vincolante e pertanto le valutazioni espresse nell’articolo 35 bis non precludono in alcun modo l’intervento proposto.

Valutazione paesaggistica

Un’osservazione va fatta anche relativamente alle valutazioni paesaggistiche dell’intervento. Dalla documentazione trasmessa appare infatti evidente che siano state oggetto di valutazione l’opera intesa come “realizzazione della via acqua”, ma non l’opera a regime, intesa come transito delle navi. Pur comprendendo l’evidente migioria derivante dallo spostamento delle grandi navi dalla città storica, rimane carente l’analisi presentata in quanto non affronta l’impatto derivante dal passaggio delle stesse grandi navi nell’ambito oggetto di intervento. Sarebbe opportuno venisse quantomeno rappresentato l’effetto percettivo derivante dalla realizzazione dell’opera, in relazione al passaggio delle grandi navi e di come queste risultino/non risultino impattanti in ragione e a garanzia dei beni paesaggistici oggetto di tutela.

Si segnala, inoltre, che la Relazione tecnica cita quale intervento previsto la realizzazione di “opere a protezione dell’isola di Sant’Angelo”, senza che vi sia alcun approfondimento o ulteriore richiamo nella documentazione presentata.

Trattandosi di un’ isola sottoposta a vincolo monumentale in un’area a vincolo archeologico (si veda la Tav 1 del P.T.C.P.), si ritiene necessario integrare la documentazione presentata tenendo conto delle opere che si intendono realizzare a protezione dell’isola.

Si ricorda, infatti, che dalle simulazioni idrodinamiche effettuate è emerso che in condizioni di bassa marea si dovrebbe avere un incremento delle velocità di transito e della capacità di trasporto in corrispondenza anche dei passaggi tra le velme e quindi anche in prossimità dell’isola di Sant’Angelo.

4) Criticità del modello idraulico e morfologico

In generale la documentazione prodotta e gli studi effettuati, seppure relativi ad una fase preliminare della progettazione, non sembrano sufficientemente dettagliati e approfonditi per valutare un’opera della rilevanza di quella che trattasi. Si evidenzia inoltre il continuo riferimento a studi pregressi di cui però non vi è la disponibilità.

Si rileva che:

- lo studio morfologico fa riferimento ad una soluzione di progetto difforme, per dimensioni, a quella che si dovrebbe andare a realizzare;
- i modelli morfologico e sedimentologico indagano gli effetti sui sedimenti del moto ondoso da vento accoppiato alla propagazione della marea cioè la loro “capacità di trasporto”. In realtà responsabili della mobilitazione del materiale, sono principalmente le azioni seguenti (“forzanti”):
 - l’aratura del fondo delle barene, prodotta dal moto ondoso generato dal vento
 - il frangimento delle onde prodotte dal transito dei natanti

- le correnti prodotte dai movimenti di massa indotti dal transito dei natanti nei canali
In queste simulazioni il transito dei natanti non è stato preso in considerazione, il risultato è perciò teorico non avendo riprodotto tutti i fenomeni fisici che hanno influenza sulla morfodinamica dei canali. Inoltre, l'orizzonte temporale (24 h di cui le prime 12 h per la taratura), sembra troppo esiguo per trarre conclusioni definitive;
- è stata imposta una granulometria uniforme di sedimenti sabbiosi su tutto il dominio con un diametro medio pari a 180 μm . In realtà, la composizione granulometrica dei sedimenti, non è uniforme su tutto il dominio, ma è differenziata in: **sabbie fini**, sul fondo dei canali maggiori, e **limi e argille**, sul fondo di quelli minori e delle barene. Peraltro, anche il diametro indice della sabbia utilizzato nel modello, sembra essere stato un po' sovrastimato. Se si considera che la maggior parte del sedimento portato in sospensione dalla marea proviene dalle barene, dove il valore del diametro rappresentativo è circa 1/10 di quello adottato (20 μm contro 180), appare evidente che una non corretta attribuzione del valore rappresentativo, può inficiare i risultati forniti dal modello numerico;
- lo studio degli effetti del transito natanti è limitato a singole tipologie di natanti; manca lo studio degli effetti combinati di più natanti. Quanti natanti transitano in un giorno, mese, anno? Qual è l'effetto cumulato nel tempo? Va tenuto presente che oltre al traffico della stazione marittima, il nuovo canale potrebbe assorbire tutto il traffico restante, sia turistico che commerciale;
- i dati di input (batimetrie del 2002 e velocità del vento del periodo 1997-2002) assunti a base dello studio morfologico non paiono recentissimi, anche in considerazione dei numerosi interventi succedutisi, proprio dal 2002, tra cui il Mose; non è chiaro come e con quali fonti le batimetrie siano state "opportunamente aggiornate";
- la costruzione delle velme laterali artificiali (con il materiale scavato) è funzionale alla realizzazione del canale e non al recupero morfologico dell'area: essa infatti risponde all'esigenza di impedire che a) le onde prodotte e le masse d'acqua mosse dalle navi in transito danneggino le barene b) il sedime mosso dall'azione del vento dalle barene raggiunga il canale;
- non vengono presi in considerazione, anzi ne viene esclusa la necessità, i interventi di adeguamento del canale dei Petroli. E' noto che il canale Malamocco-Marghera è sottodimensionato (pare che attualmente sia largo 90 m a Malamocco, 60 m a Marghera e profondo meno di 10 m) rispetto alla stazza delle navi che transitano e che richiede di essere periodicamente dragato. E' probabile che, una volta realizzato il Contorta, si dovrà allargare anche il canale "dei Petroli".
- Sarebbe opportuno realizzare una modellazione che offra scenari di più lunga durata, dell'ordine degli anni e delle decine di anni almeno, al fine di stimare gli effetti dell'opera in laguna;
- Non è ben chiaro se gli effetti individuati dalla modellazione tengano conto della forzante MOSE e se sia stato valutato l'impatto dell'opera del Contorta sulle condizioni idrodinamiche, di trasporto solido, di moto ondoso, ecc. del MOSE, in considerazione anche del fatto che gli eventuali effetti sulle variazioni del livello di marea introdotte dall'opera sono risolti su base di letteratura (non riportata) come "trascurabili".

5) L'impatto sui trasporti sui canali esistenti

Lo studio sul traffico evidenzia la possibilità di inserire convogli (gruppo costituito da tre imbarcazioni) di navi da crociera nel planning giornaliero delle entrate/uscite senza interferenze tra convogli merci e convogli passeggeri.

Si osserva una criticità legata all'utilizzo del Canale Malamocco-Marghera per accedere al terminal crociera, canale già ora utilizzato a senso unico alternato (per le ridotte dimensioni trasversali). La situazione, come peraltro rilevato anche dalla Capitaneria di Porto di Venezia, potrebbe peggiorare con l'inserimento di navi per il trasporto passeggeri in quanto si potrebbero presentare tempi di attesa per l'ingresso/uscita da/verso il mare aperto non compatibili con la programmazione crocieristica. Il percorso via Malamocco-Marghera è più lungo di alcuni km rispetto all'attuale e può essere percorso ad una velocità max di 6 nodi (attualmente le navi commerciali impiegano quasi due ore per completare il tracciato).

6) L'impatto sulla componente "atmosfera"

Si ritiene che rispetto allo stato di fatto l'intervento proposto non modificherà in modo significativo l'attuale situazione relativa alla qualità dell'aria nell'ambito del centro storico. Risulta invece ancora presente la problematica dello stazionamento a motori accesi delle navi da Crociera ormeggiate alle banchine della stazione Marittima di Venezia.

Si ritiene quindi opportuno che debbano essere proposte altre soluzioni e, a titolo di esempio, si ritiene utile e doveroso suggerire un progetto di elettrificazione (facendo uso/acquistando energia da fonti rinnovabili) delle banchine della stazione Marittima. Questa soluzione avrebbe innumerevoli benefici in termini ambientali in quanto si eliminerebbe il

problema dello stazionamento a motori accesi delle navi e contribuirebbe ad un netto miglioramento della qualità dell'aria ed un apprezzabile diminuzione degli apporti emissivi in atmosfera sostanze climalteranti.

7) Criticità degli studi geologici

In merito ai contenuti relativi alla documentazione agli atti si osserva quanto segue:

1. il progetto è stato presentato nella fase di progettazione preliminare in quanto inserito nella legge obiettivo; nella documentazione agli atti **non sono state riscontrate le indagini geologiche previste per questa fase di progettazione dall'allegato XXI al D.Lgs. 163/2006**;
2. pur trattandosi di un progetto che interessa il sottosuolo fino ad almeno 10,5 m di profondità, **non considera l'impatto con il sottosuolo**;
3. in merito **all'interferenza con alcuni importanti sottoservizi** e alla previsione del loro spostamento mediante interrimento, si ritiene che ciò necessiti di un **supporto conoscitivo relativo al sottosuolo interessato**;
4. la stima dei mc di terra scavata ed utilizzata in gran parte per le velme di arginatura in progetto, in parte per altre opere del MAV ed in piccola parte da mandare a smaltimento alle Tresse, viene fatta sulla base di analisi chimiche su sedimenti eseguiti nel 2013 nell'ambito del canale Malamocco - Marghera; è invece indispensabile, al fine delle valutazioni volumetriche dei sedimenti scavati in relazione alle loro modalità di smaltimento/utilizzo, avere chiara la loro **caratterizzazione chimica già in fase di progettazione**;

Ne deriva la **necessità di integrare i contenuti progettuali e dello studio di impatto ambientale** con quanto risultato mancante e sopra illustrato.

8) Gli impatti sui sistemi naturalistici lagunari

Di seguito si riportano alcune osservazioni che emergono dalla lettura degli elaborati progettuali depositati agli atti nei quali viene affrontato il tema degli impatti sulla componente naturalistica intesa nelle sue componenti biotiche (zoo e fitocenosi) ed ecositemiche. Si evidenziano diverse criticità e carenze valutative in merito ad una componente tanto importante quanto fragile.

Individuazione area di analisi delle incidenze su habitat, vegetazione, flora e fauna

La definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi della significatività delle incidenze su habitat, vegetazione, flora e fauna è affrontata nel paragrafo 2.3.2 alle pagg. n. 105 e n. 106 dello Studio di Incidenza Ambientale ed è basata in prima approssimazione su valutazioni soggettive e in maniera più "approfondita e oggettiva" in base a:

- variazioni a carico del clima acustico;
- emissioni in atmosfera;
- torbidità indotta nella colonna d'acqua in fase di cantiere.

La valutazione effettuata appare insufficiente a valutare compiutamente gli effetti su habitat, vegetazione, flora e fauna, poiché i principali effetti su tali componenti saranno connessi alle modificazioni nel regime di circolazione delle acque e alle variazioni dell'assetto geomorfologico dell'intero bacino lagunare. Tali aspetti non vengono considerati in alcun modo.

L'area di analisi, individuata nella Figura 2.46 (pag. 107), nelle Figure 6.1 e 6.2 (pagg. 214 e 216) dello Studio di Incidenza Ambientale e riportata nella Figura 4.39 (pag. 126) dello Studio di Impatto Ambientale appare troppo ridotta e insufficiente a valutare gli effetti dell'opera sulle suddette componenti.

Perdita di habitat prioritario *1150 Lagune costiere

La Figura 4.35 a pag. 117 del SIA e la Figura 2.52 a pag. 120 dello Studio di Incidenza Ambientale evidenziano che le aree direttamente interessate dal progetto in analisi sono caratterizzate dalla presenza dell'habitat prioritario 1150* Lagune costiere.

Lo Studio di Incidenza Ambientale a pag. 213 evidenzia che:

"(...) il previsto allargamento del canale Contorta porta ad una perdita netta di quasi 44 ettari di habitat 1150 "Lagune costiere" a carico del sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". A quest'area va aggiunta quella corrispondente alla prevista realizzazione di velme in fregio e a protezione del canale Contorta S. Angelo che incide su una superficie di fondo lagunare pari a quasi 126 ettari, anch'essi relativi all'habitat 1150*. Infine a tali aree va aggiunta la superficie interessata dagli interventi di sagomatura tra la gengiva del nuovo canale ed i bassifondi*

contigui, per una superficie pari a 26,39 ettari (vedi Tabella 2.56). Allo stato attuale tali superfici giacciono a lato del canale Contorta - S. Angelo e ammontano a 196 ettari di habitat prioritario 1150* "Lagune costiere" presenti nel sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia".

Complessivamente la realizzazione del progetto che prevede lo scavo *ex novo* di un nuovo canale che si sovrappone all'esistente solo parzialmente porterà ad una perdita di 196,08 ettari di habitat prioritario 1150 * Lagune costiere.

Mancanza di valutazione degli andamenti temporali delle popolazioni delle specie legate all'habitat 1150* Lagune costiere

Il paragrafo 4.4.1 del SIA e il paragrafo 2.3.4 dello Studio di Incidenza Ambientale sono dedicati alla descrizione della fauna, della vegetazione e della flora presenti nell'area in esame.

Per quanto riguarda le specie di uccelli, una parte significativa dei dati è tratta dai risultati dei censimenti degli Uccelli acquatici svernanti promossi dalla Provincia di Venezia (Bon e Scarton, 2012. Lo svernamento degli uccelli acquatici in provincia di Venezia (1993-2012). Provincia di Venezia, Assessorato alla Caccia) e sulla successiva relazione tecnica relativa all'anno 2013.

Tuttavia il SIA e lo Studio di Incidenza Ambientale non valutano adeguatamente il fatto che le stesse fonti evidenziano che l'andamento dell'entità delle popolazioni dal 1993 al 2013 per molte delle specie di uccelli ecologicamente dipendenti dall'habitat interessato dall'opera in esame (1150*Lagune Costiere) è caratterizzato da un significativo decremento (Smergo minore (*Mergus serrator*), Svasso maggiore (*Podiceps cristatus*), Svasso piccolo (*Podiceps nigricollis*)).

L'andamento decrescente di queste tre specie, caratteristiche dell'habitat 1150* Lagune costiere, è in controtendenza rispetto all'andamento di molte altre specie di uccelli acquatici in Laguna di Venezia legate ad altre tipologie di habitat che invece sono in significativo incremento (1140 – Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea, 1310 – vegetazione pioniera a Salicornia e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose, 1320 – prati di spartina, 1420 – Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo atlantici, 1510* steppe salate mediterranee), il che sembrerebbe indicare un problema di conservazione specifico per le specie legate all'habitat 1150* Lagune costiere, che non è stato oggetto di valutazione nel SIA e nello Studio di Incidenza Ambientale.

La tabella 2.29 a pag. 115 dello Studio di Incidenza Ambientale riporta le specie di uccelli presenti in Laguna di Venezia elencate nell'Allegato I della Direttiva 147/2009/CE (specie per le quali sono previste di misure speciali di conservazione per quanto riguarda l'habitat, per garantire la sopravvivenza e la riproduzione di dette specie nella loro area di distribuzione). Tuttavia in tale tabella non è riportata l'indicazione di quali siano le specie ecologicamente legate all'habitat 1150* Lagune costiere:

- Strolaga minore - *Gavia stellata*;
- Strolaga mezzana - *Gavia arctica*;
- Svasso cornuto - *Podiceps auritus*;
- Marangone minore - *Phalacrocorax pygmeus*;
- Marangone dal ciuffo - *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (omesso dalla tabella 2.29 ma inserito nell'Allegato I);
- Pesciaiola - *Mergus albellus*;
- Gabbiano corallino - *Larus melanocephalus*;
- Gabbianello – *Larus minutus*;
- Fraticello – *Sterna albifrons*;
- Beccapesci – *Sterna sandvicensis*;
- Sterna comune – *Sterna hirundo*.

Tale carenza non consente in alcun modo di valutare gli specifici effetti dell'opera sulle specie ecologicamente dipendenti dall'habitat 1150* Lagune costiere.

Mancanza di valutazione degli effetti della distruzione di habitat prioritario sulle specie faunistiche

Il SIA a pag. 161 e lo Studio di Incidenza Ambientale a pag. 268 valutano la perdita di habitat prioritario 1150 * Lagune costiere come significativo di livello negativo basso.

Non viene tuttavia accennata alcuna analisi sugli effetti di tale perdita nei confronti delle specie di fauna selvatica.

Inoltre la valutazione di "effetto significativo di livello negativo basso" viene basata sulla perdita di 44 ettari di superficie e non su 196 ettari come indicato a pag. 213 dello Studio di Incidenza Ambientale (la perdita di habitat 1150* Lagune costiere dovuta alla realizzazione di velme e barene ai margini del Canale non viene considerata, si veda anche tabella 7.3 a pag. 268).

Si tratta di un errore di valutazione poiché la distruzione di un habitat prioritario (1150* Lagune costiere) non può essere sostituito dalla realizzazione di habitat diversi, peraltro non prioritari (1140 Distese fangose e sabbiose emergenti durante la bassa marea) e peraltro le specie faunistiche che potrebbero beneficiare della realizzazione di nuove velme (1140 Distese fangose e sabbiose emergenti durante la bassa marea) sono diverse dalle specie che subiranno l'effetto della distruzione dell'habitat prioritario 1150* Lagune costiere.

Mancanza di idoneità delle misure compensative proposte.

Il paragrafo 6.5.4., a pag. 258 dello Studio di Incidenza Ambientale, indica:

“Il Documento di Guida all’art 6, par. 4 riporta a pag. 13 che “le misure compensative devono riguardare in proporzioni comparabili gli habitat e le specie colpiti negativamente”. Tuttavia questo approccio non è perseguibile nel caso del progetto qui considerato, in quanto non appare al momento ipotizzabile la ricostituzione di habitat 1150 Lagune costiere al di fuori del bacino lagunare veneziano. Considerando invece habitat lagunari funzionalmente connessi a quello delle Lagune costiere, si ritiene che vi siano concrete possibilità, per quanto di seguito specificato, di ricreare habitat intertidali, ossia i seguenti:*

- 1510 *Steppe salate mediterranee (*Limnoria*);
- 1310 Vegetazione pioniera a *Salicornia* e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose;
- 1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*).

Si è pertanto individuata una misura compensativa che prevede la creazione di strutture morfologiche barenicole che, sul medio-lungo periodo, possono certamente sviluppare aspetti ecologici strutturali e funzionali comparabili con quelli delle barene naturali, sviluppare habitat di interesse comunitario e divenire sito di alimentazione, sosta e riproduzione per diverse specie di annuali di interesse comunitario”.

Si prevede, pertanto, di compensare la perdita di habitat prioritario 1150* Lagune costiere con la realizzazione di habitat diversi, due dei quali non prioritari. Tale scelta appare illogica e contraria alle linee guida dell'Unione Europea.

La tabella 6.30 a pag. 260 dello Studio di Incidenza Ambientale riporta un elenco di 13 specie che beneficerebbero della realizzazione di nuove barene artificiali. Di queste 13 specie, solo due dipendono ecologicamente dall'habitat 1150* Lagune costiere. Le attività di compensazione, pertanto, avranno effetti positivi su specie faunistiche in larga parte diverse da quelle che subiranno effetti significativamente negativi dalla realizzazione dell'opera.

Inoltre, la realizzazione di barene artificiali, quale misura compensativa per la distruzione dell'habitat prioritario dei bassifondi lagunari è prevista in un'area della Laguna di Venezia ubicata a circa 10 Km di distanza dall'area interessata dall'opera in esame.

9) Relazioni con quanto previsto dalla Direttiva Habitat

Si vuole porre l'attenzione su quanto riportato nel paragrafo 1.8 a pag. 22 del “Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE) – 2007/2012” della Commissione Europea:

“Il secondo comma dell'articolo 6, paragrafo 4, prevede un trattamento speciale ogniqualvolta un piano o un progetto concerne un sito in cui si trovano habitat e/o specie prioritari e può verosimilmente avere ripercussioni su tali habitat e/o specie. La realizzazione di piani o progetti che possono incidere negativamente su questi siti può essere giustificata soltanto se i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico evocati riguardano la sanità pubblica e la sicurezza pubblica, oppure conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente o ancora se, prima dell'autorizzazione di un piano o progetto, la Commissione esprime un parere sull'iniziativa prevista.

In altri termini, un danno ai siti sarebbe accettato come prevalente rispetto al raggiungimento degli obiettivi della direttiva soltanto in presenza dei motivi imperativi specifici sopra citati oppure, in alternativa, dopo una valutazione indipendente della Commissione, che rappresenterebbe un'ulteriore tutela procedurale”.

Premesso ciò si evidenzia che lo Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale esclude che il progetto in esame debba essere attuato in riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente, come dettagliatamente illustrato al paragrafo 6.3.1, ed in particolare:

1. incide in modo del tutto marginale sulla qualità dell'aria (dal 1% al 3%);
2. comporta emissioni elettromagnetiche marginali e al di sotto dei limiti previsti dalla normativa vigente;
3. comporta rischi di incidenti inferiori agli altri porti e agli standard internazionali.

Si ritiene che preliminarmente alla conclusione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, debba essere esplicitata la coerenza con l'art. 6 della Direttiva Habitat.

10) Gli impatti sulla componente uomo, beni materiali e loro interazioni

Ai sensi dell'art. 4 comma 4 del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii. la valutazione d'impatto ambientale deve considerare e valutare gli impatti diretti ed indiretti anche sulla componente uomo e i beni materiali. Su tale aspetto si ritiene di far rientrare anche i temi della caccia e pesca regolarmente gestita ed organizzata secondo le norme comunitarie.

Pesca e molluschicoltura

Mancanza di valutazione dei Piani di settore relativi alla gestione delle risorse alieutiche e delle attività di pesca e acquicoltura

Nel quadro di riferimento programmatico dello Studio di Impatto Ambientale e nel capitolo 2.2.7 della Valutazione di Incidenza Ambientale (Fase 2) non sono stati considerati i seguenti tre piani di settore attualmente vigenti:

1. Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della provincia di Venezia vigente, approvato con DCP n. 10/2009 del 22/01/2009.
2. Piano d'uso sostenibile delle aree in concessione per venericoltura (G.R.A.L., 2013) approvato con determinazione del Dirigente del Servizio Caccia e Pesca n. 3060 del 01/10/2013.

Documenti previsti dalla L.R. 19/1998 e dall'art. 33 del "Regolamento per l'esercizio della pesca nelle acque interne e marittime interne della provincia di Venezia".

La descrizione riportata nello Studio di Impatto Ambientale dei possibili effetti del progetto su attività di notevole rilevanza economica per il territorio lagunare quali la pesca e la molluschicoltura risente, pertanto, in maniera significativa di tali carenze non consentendo un adeguato inquadramento del settore.

Mancanza di valutazione impatti su attività di pesca tradizionale

Lo Studio di Impatto Ambientale descrive sommariamente due sole tipologie di attività: la vallicoltura e la venericoltura.

Lo studio non prende in considerazione l'attività di pesca tradizionale praticata con il sistema delle trezze con bertovelli. Tale attività coinvolge su tutta la superficie della laguna di Venezia 111 addetti, dei quali oltre una decina operano nella laguna centrale a sud del ponte translagunare (dati autorizzazioni rilasciate dal Servizio Caccia e Pesca per l'anno 2014) che praticano ancora una pesca di tipo artigianale con piccole imbarcazioni spesso in legno e dotate di motori con potenza ridotta. Tale tipologia di pesca presenta un elevato grado di sostenibilità ambientale costituendo un'importante fonte di reddito per la categoria.

Sovrapponendo le attività di progetto (tracciato nel nuovo canale e superfici delle velme) con gli areali di pesca con trezze con bertovelli ricavati dalle cartografie allegate alle autorizzazioni rilasciate dal Servizio Caccia e Pesca nel 2014 si osserva una sovrapposizione significativa (Fig. 1).

Il progetto porterà, pertanto, ad una perdita permanente di areali tradizionalmente utilizzati per l'attività di pesca incidendo negativamente su tale comparto con una particolare rilevanza sugli operatori che operano nelle zone interessate.

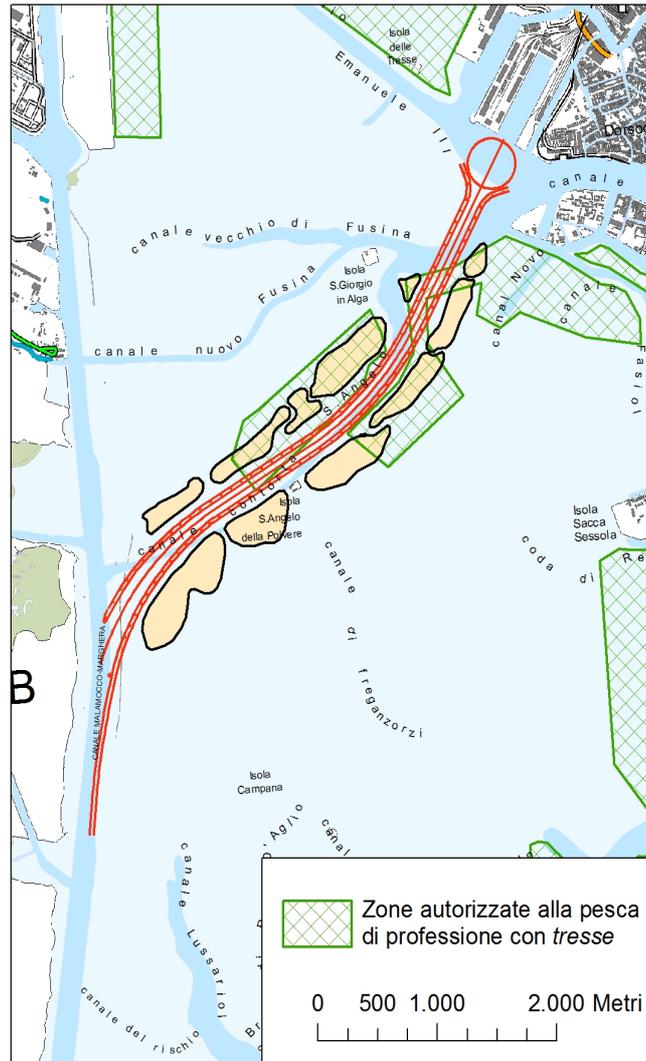


Fig.1: Attività di progetto e pesca tradizionale con reti fisse.

Mancanza di valutazione impatti su aree nursery per la vongola filippina e su attività di venericoltura

I Piani per la gestione delle risorse alieutiche nelle lagune della provincia di Venezia elaborati dal 1999 (Provincia di Venezia, 2000; Provincia di Venezia, 2009) nonché i piani di gestione predisposti dal G.R.A.L. hanno ribadito il ruolo fondamentale delle aree nursery per la vongola filippina per il sostegno della filiera della venericoltura lagunare.

Il capitolo 4.5.1 dello Studio di Impatto Ambientale che cita i primi due piani di gestione redatti dal G.R.A.L. (GRAL, 2006; 2009) trascurava però qualsiasi riferimento alle aree nursery.

Dall'integrità morfologica delle aree nursery e dalla loro gestione razionale in termini di modalità di prelievo dipende, infatti, la disponibilità di giovanili che potranno essere utilizzati per la semina all'interno delle aree destinate alla venericoltura per dare avvio alle successive fasi di ingrasso e raccolta.

Le aree nursery vanno considerate quali zone che per morfologia, caratteristiche idrodinamiche e natura dei sedimenti, risultano particolarmente idonee all'insediamento larvale e nelle quali successivamente si sviluppa un popolamento di vongola strutturato per ogni classe dimensionale il quale, a sua volta, potrà essere sorgente di nuove larve a supporto del reclutamento. L'approvvigionamento dei giovanili è stato da sempre indicato come il collo di bottiglia del settore della venericoltura; pertanto, la gestione razionale del seme selvatico costituisce una delle azioni fondamentali per sostenere la filiera produttiva.

Il Piano per la gestione delle risorse alieutiche della Provincia di Venezia del 2009 conferma la centralità delle aree nursery riportate in figura 2 per la sostenibilità della venericoltura lagunare, attività che coinvolge attualmente in Laguna di Venezia oltre 500 addetti.

Analoghe considerazioni sono riportate nel documento “Adeguamento del Piano d’uso sostenibile delle aree in concessione per venericoltura” redatto dal G.R.A.L. nel 2009 e citato nello Studio di impatto Ambientale: “L’analisi della provenienza del seme nell’ultimo triennio unitamente a numerosi studi sul reclutamento della vongola filippina consentono di individuare le aree di maggior interesse del seme sia in ambito lagunare (dighette ovest, verti, canale cunetta, Area SIN) che al di fuori (...) e che devono necessariamente essere tutelate per la loro funzione di nursery fondamentale per lo sviluppo della filiera”.

Lo Studio di Impatto Ambientale non fa alcun riferimento ai potenziali impatti che il progetto potrà produrre, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, su tali aree sia per effetto delle variazioni idrodinamiche e morfologiche sia per l’aumento della torbidità.

E’ evidente, dall’osservazione della cartografia riportata in figura 2, un impatto diretto sulle aree *nursery* dovuto alla perdita permanente di vaste superfici.

In particolare lo scavo del nuovo canale e la realizzazione della velma identificata nello Studio di Impatto Ambientale come velma F incideranno sull’area *nursery* comunemente nota come “Dighette”, localizzata ad Est del Canale Malamocco-Marghera in corrispondenza della cassa di Colmata B. Tale area è da sempre una delle zone più importanti per l’approvvigionamento del seme caratterizzandosi per le elevate densità di giovanili.

Tale area si caratterizza per l’estesa presenza di zone ad elevata componente sabbiosa, idonee quindi al primo insediamento larvale della specie, alla sua sopravvivenza e al suo accrescimento. Lo Studio non valuta come le attività di realizzazione del nuovo canale e delle velme possa apportare modifiche alla granulometria dei fondali e conseguentemente ai fenomeni di insediamento e reclutamento della specie.

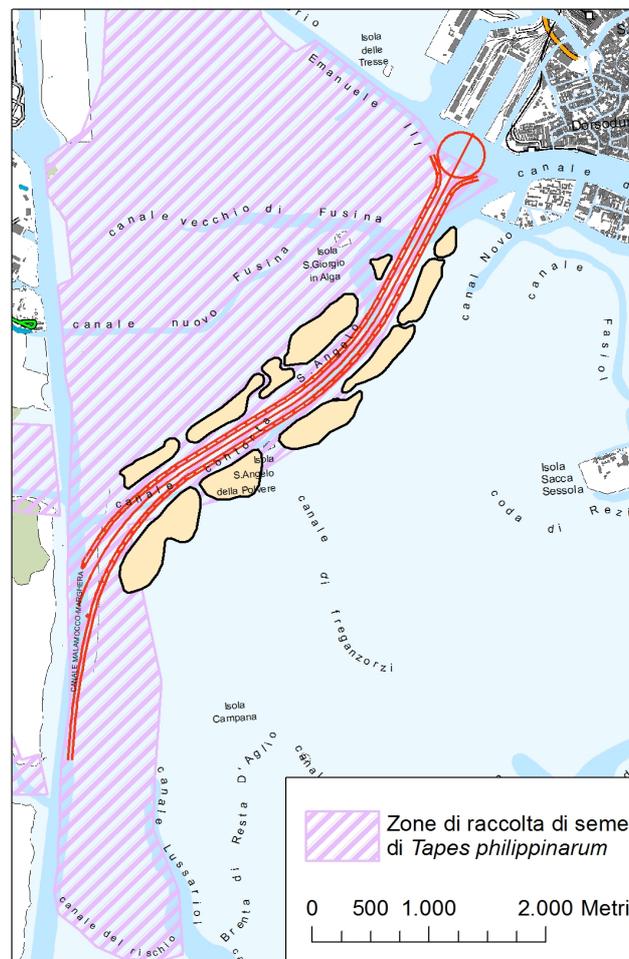


Fig. 2: Attività di progetto e aree nursery per la vongola filippina.

Deve inoltre essere posta l’attenzione su quanto riportato a pagina 166 dello Studio di Impatto Ambientale, nel capitolo dedicato alla torbidità: “La creazione di strutture artificiali, programmato, a scopo attenuativo, al margine dell’asse Malamocco-Marghera e le strutture a velma previste a protezione dei bassifondi in fregio al Contorta S. Angelo,

Oltre agli impatti diretti sopra riportati, si ritiene che non siano stati approfonditi sufficientemente gli aspetti legati all'aumento della torbidità che si verificherà sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Lo studio di impatto ambientale relativamente agli effetti della torbidità riporta quanto segue:

*“ [...] Per quanto concerne la fascia di circa 200 metri a lato del canale in risezionamento, potrà verificarsi un fenomeno di deposizione che potrebbe innescare processi di asfissia e intasamento dei sifoni per le specie filtratrici, in primis *Tapes filippinarum*, [...].*

*È ragionevole ritenere che nella fascia di circa 200 metri a lato del canale in risezionamento, che potrebbe interessare marginalmente la vicina area lagunare utilizzata per la venericoltura. Potrà verificarsi un fenomeno di deposizione con conseguente innesco di processi di asfissia e intasamento dei sifoni per le specie filtratrici, in primis *Tapes philippinarum*. [...]*

Verificato che le attività di progetto non interesseranno le aree attualmente occupate dalla molluschicoltura, [...]

è ragionevolmente cautelativo ritenere che i transiti dei mezzi navali lungo il Contorta S. Angelo possano risultare di disturbo, in una fascia di circa duecento metri, nei confronti della stabilità del piano sedimentario dei fondali in fregio. Come per la fase di cantiere, tali disturbi potrebbero esprimersi come possibili modificazioni nei normali tassi di trasporto, sedimentazione e risospensione negli ecosistemi acquatici. Gli effetti di elevati livelli di alterazione dell'equilibrio del budget dei materiali trasportati e sedimentati possono essere elevati nel confronto della fauna ittica e di fondo e possiamo distinguere effetti fisici, effetti di affossamento e soffocamento oltre ad effetti indiretti legati all'attenuazione della radiazione luminosa o all'alterazione delle condizioni di fondo e quindi di modificazione delle capacità di alimentazione. [...]

In quanto alla risedimentazione della frazione risolleata o direttamente proveniente dall'asse del canale, i sedimenti più grossolani (diametro > 63 μ) risulteranno ridepositati dopo pochi minuti o addirittura secondi mentre le particelle più fini (diametro < 63 μ) saranno prese in carico per tempi maggiori, da alcuni minuti a diverse ore (Brambati e Fontolan, 1990; Grant et al., 1997). I diversi scenari modellistici considerati per la problematica della torbidità in Laguna di Venezia per la definizione dell'areale potenzialmente impattato dai fenomeni di deposizione evidenziano che si tratta di spessori di poche frazioni di millimetro. [...]

La Valutazione di Incidenza ambientale riporta quanto segue:

“Torbidity indotta nella colonna d'acqua: le attività di progetto sono relative all'allargamento e approfondimento del canale Contorta ed alla realizzazione di nuove velme per un'estensione di circa 128 ha ai margini del nuovo Canale Contorta, con conseguente generazione di torbidità.

Sulla base dei dati di progetto è stimato che tali lavorazioni possano produrre un aumento dei valori di torbidità nella misura inferiore ai 200 mg/l in colonna d'acqua nell'immediato intorno delle operazioni; adottando un criterio di massima cautela, tenendo conto del clima meteomarinico che caratterizza l'area della Laguna centrale, si è scelto di considerare un buffer di 300 metri attorno ai siti di progetto ed alle rotte delle navi.”

Va evidenziato che l'attività di filtrazione e respirazione dei molluschi bivalvi può essere influenzata negativamente dalla presenza di elevate concentrazioni di materiale particolato inorganico in sospensione che, saturando gli apparati branchiali, può influire direttamente sui tassi di accrescimento e a livelli elevati anche sulla sopravvivenza.

La bibliografia specialistica del settore riporta che la specie *T. philippinarum* sembra non risentire di concentrazioni di particolato inorganico inferiori a 20 mg/l, mentre individua in 100 mg/l il limite vitale (Paesanti e Pellizzato, 2000). I valori previsti risultano di un ordine di grandezza superiori rispetto ai valori ottimali previsti per la vongola filippina.

La chiusura delle valve in corrispondenza di condizioni ambientali avverse, che consente la sopravvivenza della specie, ne riduce comunque la possibilità di alimentazione e di conseguenza influisce negativamente sui tassi di accrescimento.

Relativamente agli effetti legati alla risedimentazione della frazione fine del sedimento si ritiene incompleta l'analisi sugli effetti sulla vocazionalità delle aree per l'allevamento e di nursery, soprattutto nel lungo periodo. L'arricchimento del sedimento nella componente fine contrasta con la possibilità di sviluppo della vongola filippina che notoriamente predilige fondali ad elevata componente sabbiosa (Paesanti e Pellizzato, 2000).

Le azioni di progetto nel complesso avranno un effetto negativo sul comparto della venericoltura lagunare, incidendo in modo diretto o indiretto sulle aree destinate all'allevamento e sulle aree nursery e più in generale sui banchi naturali di vongola filippina presenti nell'area e sui fenomeni di insediamento e reclutamento della specie. A tal proposito risulta significativo riportare due mappe di distribuzione della specie (esemplari di lunghezza < 10 mm e 10-25 mm) che indicano in modo evidente come la zona della laguna interessata dal progetto risulti anche la più vocata per la specie (Fig. 4 e 5).

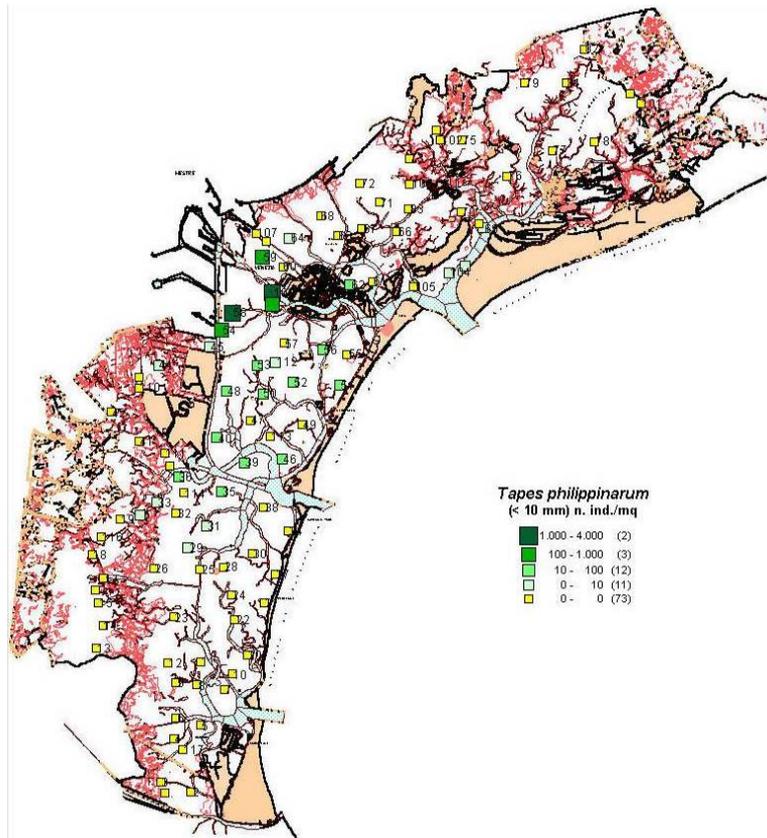


Fig. 4 Distribuzione di *T. philippinarum* di taglia < 10 mm in laguna di Venezia (Casale et al., 2001).

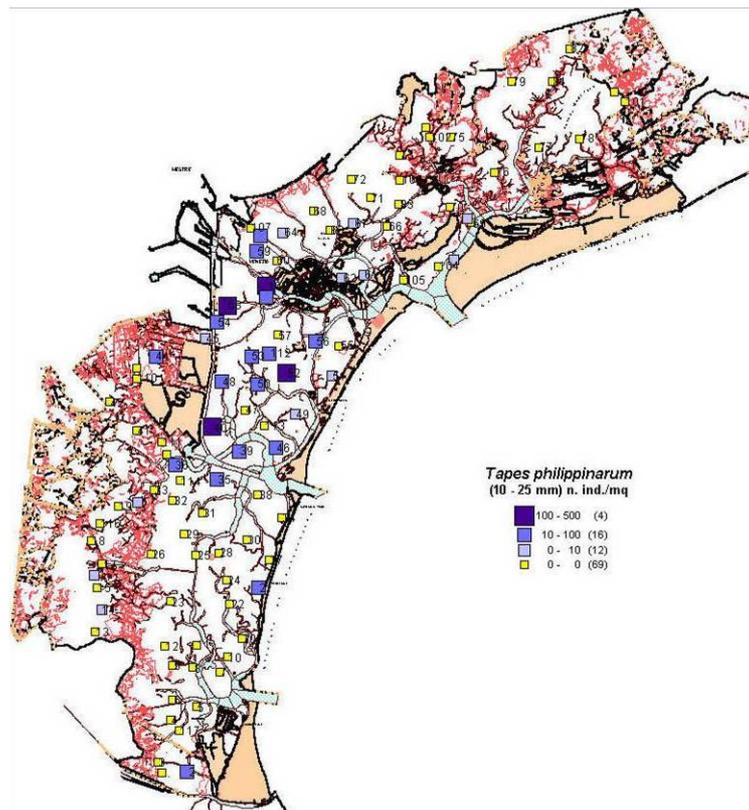


Fig. 5 Distribuzione di *T. philippinarum* di taglia compresa tra 10-25 mm in laguna di Venezia (Casale et al., 2001).

Mancanza di valutazione impatti su attività di pesca e acquicoltura legate allo spostamento dei sottoservizi

Infine non vengono valutati gli effetti su pesca e allevamento legati allo spostamento dei sottoservizi che potrebbero agire sinergicamente e in modo negativo sulle sopracitate attività.

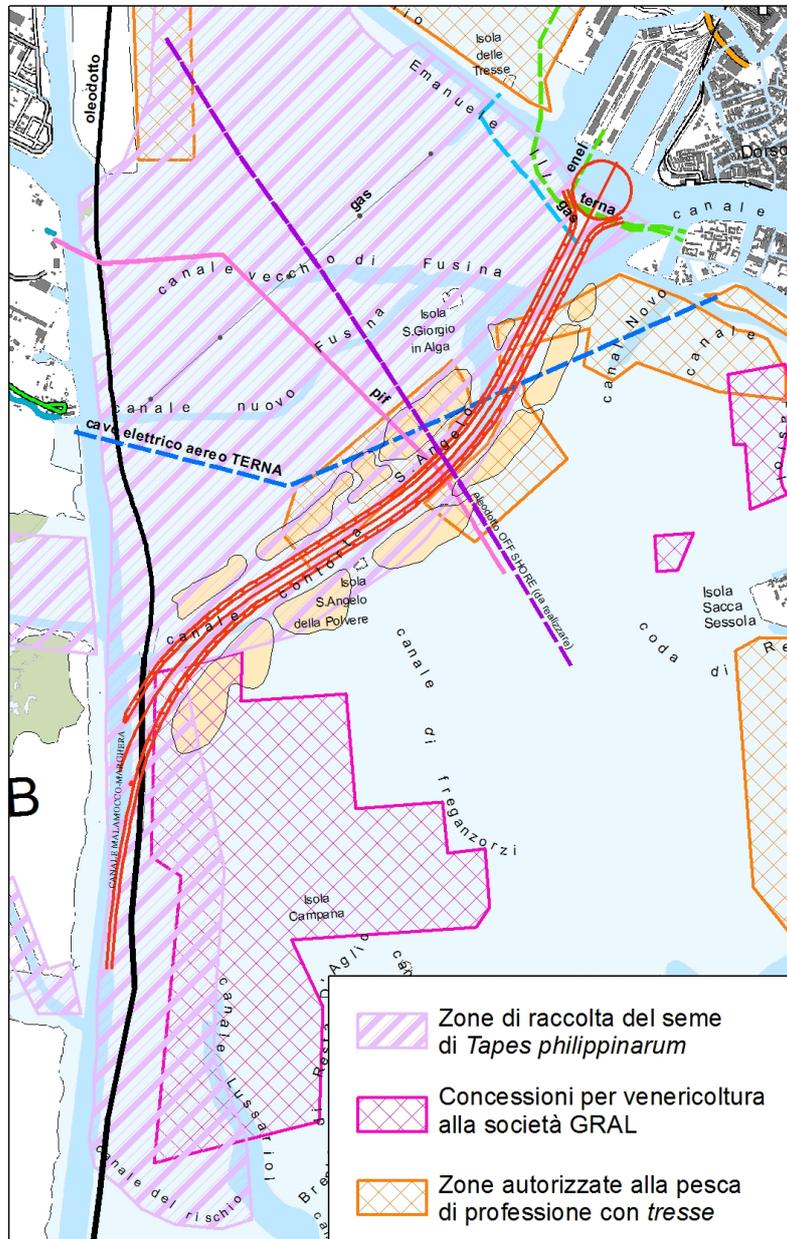


Fig. 6: Sottoservizi e attività di pesca e allevamento.

In relazione a quanto sopra si chiede che i documenti presentati dal soggetto proponente ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale siano integrati da un'analisi maggiormente approfondita dei possibili impatti sui settori della pesca professionale e della venericoltura.

Devono quindi essere previste specifiche misure compensative rivolte al sostegno del comparto della pesca professionale e della venericoltura a fronte degli inevitabili impatti della realizzazione dell'opera su tale settore economico-produttivo.

Caccia e fauna selvatica

Mancanza di valutazione dei Piani di settore relativi alla protezione della fauna selvatica e alla gestione faunistico venatoria

Né lo Studio di Impatto Ambientale né lo Studio di Incidenza Ambientale citano:

- Piano Faunistico Venatorio Provinciale approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale di Venezia n. 51 del 12.06.2003;
- Piano Faunistico Venatorio Regionale approvato con legge regionale del Veneto n. 1 del 05 gennaio 2007.

atti di pianificazione di settore, obbligatori per legge, previsti dalla L. 157/1992 e dalla L.R. 50/1993.

Pertanto, il Quadro di Riferimento Programmatico risulta carente per i seguenti Piani, attualmente vigenti, che non sono stati oggetto di valutazione:

Mancanza di valutazione presenza Oasi di protezione “Laguna Sud”, “Cassa di Colmata A” e “Cassa di Colmata D/E”

Il paragrafo 2.1.5 “Altre aree naturali protette” del SIA e il paragrafo 2.2.7 “Indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione” dello Studio di Incidenza Ambientale non richiamano la presenza di tre Oasi di protezione della fauna selvatica contigue o pienamente interessate dal tracciato dell'opera (Fig. 8):

- Oasi di protezione “Laguna Sud”, che si sovrappone pienamente con l'area di prevista realizzazione dell'opera;
- Oasi di protezione “Cassa di Colmata A”, contigua al tracciato dell'opera;
- Oasi di protezione “Cassa di Colmata D/E”, contigua al tracciato dell'opera e al Canale Malamocco Marghera che sarà interessato al maggior traffico navale dovuto al passaggio delle navi da crociera a seguito della realizzazione dell'opera.

destinate al rifugio, alla riproduzione ed alla sosta della fauna selvatica (art. 10, comma 8, L. n. 157/1992 – art. 10, comma 1, L.R. n. 50/1993).

11) Rapporti con altri progetti previsti nella laguna di Venezia

Si evidenzia che il SIA non prende in considerazione e valuta gli impatti cumulativi con altre opere infrastrutturali insistenti nella stessa area vasta individuata per la valutazione degli impatti. In particolare dovrebbero essere ricercati e valutati gli effetti sinergici con altre opere previste, in fase di realizzazione o già operanti quali ad esempio: M.O.S.E., Terminal RO-RO, Terminal Off Shore - area Monte-Sindyal.

12) Criticità del piano di monitoraggio

Si evidenzia che il piano di monitoraggio non individua specificatamente per tutte le matrici le frequenze e la durata delle campagne di misura proposte che invece dovrebbero essere già previste.

Si ritiene inoltre opportuno che il piano di monitoraggio consideri anche la matrice atmosfera, infatti sebbene si possa ipotizzare che in termini quantitativi generali le emissioni generate dalle navi da crociera non cambieranno rispetto alla situazione attuale, si può invece ipotizzare una possibile variazioni dei siti di ricaduta delle sostanze emesse legate alle nuove tratte di navigazioni.

Si ritiene indispensabile monitorare gli effetti dello scavo e dell'utilizzo del nuovo canale sulla morfologia lagunare. In particolare il modello idraulico – morfologico ha individuato alcune zone a prevalente accumulo e altre con una maggiore accelerazione della corrente. Sarebbe il caso di monitorare le batimetrie in queste aree per quantificare e monitorare il tasso di sedimentazione o erosione del fondale e delle sponde di canali e delle velme, indotto dalla nuova opera.

In particolare, a fronte di pregresse esperienze, si ritiene utile anche monitorare la tenuta morfologica delle velme e barene in relazione al movimento della massa d'acqua generato dal passaggio delle navi. In particolare sono ipotizzabili fenomeni erosivi in corrispondenza dei varchi tra velma e velma tali da compromettere la stabilità e tenuta delle nuove strutture morfologiche lagunari ricreate.

Tutto ciò evidenziato risulta importante anche per effettuare la necessaria validazione del modello idraulico e morfologico utilizzato nel progetto.

Le misure compensative degli impatti in particolare dell'opera sulle attività economiche di pesca professionale e acquacoltura che devono essere previste sono:

- 1) Monitoraggio permanente dei banchi naturali di seme (aree nursery) al fine di programmare una corretta gestione sostenibile nel tempo di tale risorsa essenziale per le attività di venericoltura in Laguna di Venezia;
- 2) Monitoraggio su vasta scala degli effetti dell'opera, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio sulla produttività delle diverse aree della Laguna di Venezia con specifico riferimento alla produzione e all'allevamento di molluschi bivalvi;
- 3) Realizzazione di un sistema di videosorveglianza da remoto con telecamere su banda termica dei banchi naturali di seme (aree nursery) sulla base del progetto di fattibilità già redatto da Autorità Portuale di Venezia e Provincia di Venezia (estensione del Sistema Hydra alla Laguna Centrale);
- 4) Sostegno alla realizzazione e alla gestione di efficaci sistemi di preingrasso del materiale seminale di vongola da realizzarsi presso le aree utilizzate per l'allevamento;
- 5) Qualora le attività di cui ai punti precedenti, risultassero ancora insufficienti a compensare il danno economico patito dagli operatori, previsione di adeguati indennizzi economici per i pescatori professionisti e gli addetti alle attività di allevamento.

Oltre alle osservazioni in merito alle compensazioni proposte nel SIA riportate nei punti precedenti, si rileva quanto segue.

La riqualificazione attraverso la realizzazione di barene e velme, si ritiene non possa essere considerata una compensazione degli impatti prodotti ma piuttosto elemento costitutivo del progetto. Dovranno quindi essere proposte e sviluppate ulteriori misure a compensazione degli habitat impattati.