

ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Alternativa 1, Retro Giudecca: non è condivisibile l'affermazione che nell'alternativa Retro Giudecca verrebbe a mancare il valore aggiunto di riqualificazione dell'area della laguna centrale, essendo tale valore aggiunto molto discutibile anche per il progetto proposto dal Proponente; inoltre non è chiaro in base a quali dati sia stata fatta una previsione dei volumi dei sedimenti per le diverse classi di qualità secondo il Protocollo Fanghi '93. Alla luce di tutte le criticità rilevate riguardo alla caratterizzazione dei sedimenti per il progetto in esame, in particolare la mancanza di un'analisi di dati di qualità dei sedimenti dell'area e campionamenti ad hoc lungo il canale, la considerazione del Proponente circa il confronto della qualità dei sedimenti nei due casi potrebbe non essere realistica.

Si premette che le valutazioni effettuate dalla Scrivente sulle alternative sono principalmente di carattere funzionale all'attività portuale e si riferiscono ai progetti valutati durante il Tavolo Tecnico del 5 Marzo 2014, indetto sulla scorta delle disposizioni ricevute con nota del MIT del 18 Febbraio 2014, o trasmessi, successivamente al Tavolo Tecnico, alla Capitaneria di Porto.

Si evidenzia inoltre che il tema era già stato discusso nel corso della visita della Commissione in Capitaneria di porto di Venezia. La richiesta di comparare le alternative dal punto di vista degli impatti ambientali non può infatti prescindere dalle esigenze tecnico- nautiche e funzionali già valutate dagli organi competenti.

Il progetto del canale Retro Giudecca presentato in sede di CdS non prevedeva alcuna struttura morfologica a protezione del canale, né altri tipi d'intervento di riqualificazione morfologica della laguna stessa.

Circa la qualità dei sedimenti da dragare per il progetto Retro Giudecca, le assunzioni all'interno dello SIA sono state effettuate sulla base dei dati a disposizione da parte del proponente, ovvero quelli pubblicati nell' *Atlante della laguna*, a cura di Stefano Guerzoni e D. Tagliapietra, Marsilio 2006¹.

Le percentuali stimate delle diverse classi di sedimenti secondo il Protocollo '93 derivano dalla presenza o meno di inquinanti organici o inorganici sul sedime del nuovo percorso.

Effettuare delle analisi sito-specifiche, secondo le richieste della Commissione, implicherebbe una campagna di indagini dei materiali da dragare e uno studio di dettaglio che al momento non sono compatibili con le tempistiche della presente procedura di VIAs. Sono comunque già state avviate delle indagini sito specifiche sulla qualità dei sedimenti, che saranno trasmesse non appena disponibili alla Commissione VIA.

¹ L'Atlante della laguna è disponibile anche online al seguente indirizzo: <http://www.silvenezia.it/?q=node/39>

Alternativa 2, Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3: si segnala la mancanza di chiarezza sui dati e le analisi in base a cui è stata fatta una previsione dei volumi dei sedimenti per le diverse classi di qualità secondo il Protocollo Fanghi '93. Gli autori riportano una possibile qualità sensibilmente peggiore dei sedimenti provenienti dagli scavi rispetto il Contorta, probabilmente a causa degli scavi previsti in adiacenza di Marghera. Tuttavia, alla luce di tutte le criticità individuate per la caratterizzazione dei sedimenti per l'opera in progetto, tale considerazione potrebbe non essere realistica. Implementare l'analisi delle alternative condotta (resta limitata solo a tre opzioni, incluso il Canale Contorta), aprendola ad un ventaglio più ampio di alternative, adeguatamente soppesato mediante parametri di multicriterialità, con particolare riguardo agli impatti indotti, da ciascuna delle soluzioni, sull'ambiente idrico lagunare.

Circa la qualità dei sedimenti da dragare per il progetto Canale Vittorio Emanuele III, le assunzioni fatte all'interno dello SIA sono state effettuate sulla base dei dati a disposizione da parte del proponente: dati pubblicati nell' *Atlante della laguna*, a cura di Stefano Guerzoni e D. Tagliapietra, Marsilio 2006² e indagini specifiche realizzate nell'ambito delle operazioni di dragaggio condotte a seguito dell'*Accordo di Programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia – Malcontenta – Marghera* nel Bacino di evoluzione 3 e lungo la parte finale del Canale Malamocco – Marghera.

2

Come giustamente affermato nella richiesta di integrazione, la qualità dei sedimenti è peggiore a causa della vicinanza al percorso di attività che, nel corso della storia, erano dedite alla lavorazione e/o sbarco di prodotti chimici o di materie prime inquinanti.

Si ribadisce che l'analisi delle alternative effettuata dalla Scrivente è di tipo funzionale alle attività portuali e rispetta quanto espressamente richiesto dal Decreto Interministeriale Clini – Passera: l'articolo 3 del decreto applica il divieto al transito di navi superiori alle 40.000 GT *a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili e alternative a quelle vietate*. Di conseguenza si precisa che le alternative valutate all'interno dello SIA sono quelle che non apportano modifiche sostanziali all'assetto funzionale ed organizzativo del porto, mantenendo una separazione fra il porto passeggeri e il porto commerciale/industriale, così come indicato dagli strumenti pianificatori vigenti, nonché l'attuale destinazione d'uso delle aree.

Il progetto sottoposto a valutazione, rispetta quanto previsto dalla norma, ovvero nello Studio di Impatto ambientale valuta l'Opzione zero, unica prevista obbligatoriamente dalla norma (D.lgs152/06 Parte Seconda Titolo III, ARTICOLO 22, comma 3 - Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni: (...) d) *una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale*)

² L'Atlante della laguna è disponibile anche online al seguente indirizzo: <http://www.silvenezia.it/?q=node/39>

Le alternative che sono state prese in considerazione nei documenti di Valutazione di Impatto Ambientale, pertanto, rispondono innanzi tutto a quanto prescritto dal Decreto Clini Passera e alle esigenze funzionali che sono state valutate da parte degli organi competenti. Per quanto concerne la multicriterialità della scelta, sono state effettuate valutazioni anche sotto il profilo della sicurezza della navigazione, in particolare è stata eseguita una valutazione comparativa della probabilità di incidente nelle varie vie che sono state individuate quali vie possibili per accedere alla stazione Marittima di Venezia. L'analisi comparativa della sicurezza della navigazione è riportata alla risposta MATTM 19.

Si concorda comunque che, nell'ambito di una valutazione delle alternative che presumono una diversa localizzazione della Stazione Passeggeri, l'analisi dovrà avere un approccio di tipo "multicriteriale", con orizzonti temporali necessariamente più lunghi e con maggiori risorse (tali per cui non possono dare riscontro all'obiettivo del decreto Passera-Clini) e dovrà essere svolta dagli organi competenti secondo i succitati parametri di multicriterialità.

Si allega alla presente uno studio di fattibilità relativo alla localizzazione di un nuovo terminal passeggeri al Lido. Tale opzione, di lungo periodo, implica necessariamente:

- 1) La realizzazione di un collegamento terrestre diretto che non interferisca con la viabilità del comune di Cavallino Treporti;
- 2) La localizzazione in area sicura per le navi in ormeggio e in avvicinamento.

L'unica ipotesi percorribile dal punto di vista tecnico nautico e funzionale è quella riportata in allegato alla presente riposta.