

MATTM 96, 97 e 99; REGIONE 13, 39, 40; COMUNE 3.3.5

### **ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI – MATTM 96 (REGIONE 39)**

Integrare, nell'analisi delle alternative vengano, le matrici degli impatti inserendo la categoria relativa al livello di sicurezza nautica effettivo.

Per quanto concerne la valutazione del livello di sicurezza nautica delle diverse alternative, si rimanda a quanto riportato alla risposta MATTM 19.

Nelle matrici degli impatti (risposta MATTM 12) è stata inserita anche la categoria relativa al livello di sicurezza nautica effettiva.

**ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI – MATTM 97 (=REGIONE 40)**

Approfondire lo studio dell'alternativa 1 - Canale Sud Giudecca - per quanto concerne gli aspetti morfologici, ambientali, pericolo percepito e sicurezza nautica, ipotizzando anche di realizzare in luoghi diversi dalle sponde del canale le strutture morfologiche compensative e valutandone gli effetti positivi sull'equilibrio lagunare.

Le richieste di approfondimento relative alle alternative progettuali in relazione agli aspetti morfologici, ambientali dell'alternativa I non risultano compatibili dal punto di vista delle tempistiche, con la procedura di valutazione di impatto ambientale in corso.

Sono comunque già state avviate delle indagini sito specifiche relative alla qualità dei sedimenti e agli aspetti idromorfologici, che saranno trasmesse alla Commissione VIA, non appena disponibili.

### **ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI – MATTM 99 (REGIONE 13)**

Integrare il paragrafo 7.6 dello SIA fornendo l'Analisi di Rischio di collisione tra navi passeggeri e navi trasportanti merci pericolose a Porto Marghera. Per la determinazione del rischio si propone di utilizzare la tecnica dell'albero degli eventi con il quale provvedere ad una valutazione specifica della probabilità del rischio di collisione e del danno associato.

La richiesta di integrare il paragrafo 7.6 del SIA è già stata discussa in sede di sopralluogo da parte della Commissione Via con la capitaneria di porto di Venezia. Come spiegato alla commissione VIA la valutazione del rischio interferenziale con le altre tipologie di traffico non è stata effettuata perché tale rischio, nel caso del porto di Venezia, è nullo: le navi, infatti, entrano ed escono attraverso il Canale Malamocco Marghera in convogli costituiti da navi della medesima tipologia. Il canale infatti, funziona a senso unico alternato, e non è pertanto possibile che avvengano collisioni tra navi di differenti tipologie. La metodologia utilizzata nel SIA di fatto tiene già conto dell'albero degli eventi proposto (Metodologia IMO).

Si rimanda comunque a quanto riportato alla risposta MATTM 19, circa l'analisi comparativa del rischio eseguita.