

CON LA PRESENTE SI TRASMETTE L'OSSERVAZIONE CON TRE ALLEGATI

RELATIVA ALLA TUTELA DELLA LAGUNA DI VENEZIA,

RICHIESTA ANCHE DALL'UNESCO CON ESTROMISSIONE DELLE NAVI DI GRANDE STAZZA E DI OGNI
GENERE

E RICHIAMATA ANCHE DALLA RISPSOTA DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE

OSSERVAZIONE GENERALE

PREORDINATA ALLA VALUTAZIONE

del progetto

Adeguamento via acqua di accesso alla

stazione marittima di Venezia

e riqualificazione delle aree limitrofe

al Canale Contorta Sant'Angelo

Proponente Autorità Portuale di

Venezia

Codice procedura ID_VIP 2842CHE DISCUTE

DELLA OBBLIGATA PERCORRENZA PROMISQUA DEL CANALE MALAMOCCO MARGHERA

detto anche CANALE DEI PETROLI

QUALORA SI VOGLIA RAGIUNGERE UN QUALUNQUE TERMINAL CORCIERISTICO

SITUATO IN

LAGUNA DI VENEZIA

Prof. ANDREINA ZITELLI

Prof. Andreina Zitelli
San Polo 3073/e
30125 - Venezia
andreina.zitelli@pec.it,
andreina.zitelli@juav.it

Alla
Commissione per le Verifiche dell'Impatto Ambientale VIA VAS
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
ctva@pec.minambiente.it
ctva@minambiente.it

Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

Al
Ministero dei Beni Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
via di San Michele , 22 - 00153 – Roma

Al Sindaco
della Città di Venezia
Sua Sede

p.c.

Al Ministro dell'Ambiente - Sua Segreteria

Al Ministro dei Beni Culturali - Sua Segreteria

E inoltre

Alla Regione Veneto
Sezione Coordinamento attività operative
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia

Alla Provincia di Venezia
Settore Politiche Ambientali
via Forte Marghera 191
30173 Venezia

Al Comune di Campagna Lupia
Nella persona del Sindaco
Via della Repubblica 34
30010 Campagna Lupia (Ve)

OSSERVAZIONE

ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dell'art. 183, comma 4 del D.Lgs.163/2006 e art.34, comma 4 del D.Lgs del 2012

in relazione

ALLA TUTELA DELL'INTERA LAGUNA di VENEZIA RICHIESTA ANCHE DALL'UNESCO CON ESTROMISSIONE DELLE NAVI DI GRANDE STAZZA E OGNI GENERE

e in considerazione

DELLA OBBLIGATA PERCORRENZA PROMISQUA DEL CANALE MALAMOCCO MARGHERA detto anche CANALE DEI PETROLI QUALORA SI VOGLIA RAGIUNGERE UN QUALUNQUE TERMINAL CORCIERISTICO SITUATO IN LAGUNA DI VENEZIA

OSSERVAZIONE GENERALE PREORDINATA ALLA VALUTAZIONE del progetto

Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo

Proponente Autorità Portuale di Venezia

Codice procedura ID_VIP 2842

Premessa

L' argomento della Tutela dell'intera Laguna di Venezia, è affermata dal corpus delle Leggi speciali , Indirizzi Governativi per Venezia e Decreti

- L. n 171/1973,
- Indirizzi 27 marzo 1975,
- L. n. 798/1984
- Decreto 1 agosto 1985.
- Decreto 2 marzo 2012

Tale argomento assume particolare rilevanza ora in considerazione del richiamo che il **Signor Ministro dell'Ambiente** fa al documento dell'UNESCO nella recente Risposta all'interrogazione parlamentare a risposta scritta, del 07.10.2016, resa dal Signor Ministro alle interrogazioni parlamentari n. 4-00903 e nn. 4-00994 e 4-01144 (in Allegato):

- A pg 5 e 6 della Risposta, il **Signor Ministro dell'Ambiente** fa esplicito e chiaro riferimento alla deliberazione dell'UNESCO sulla tutela di Venezia e della sua Laguna, assunta nella Assemblea generale svolta ad Istanbul lo scorso 19 luglio 2016scrive: *Sulla questione è intervenuta anche l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura (United Nations Educational, Scientific and Cultural - 6 - Organization UNESCO), chiedendo, tra l'altro, che entro il 1° febbraio 2017 l'Italia produca una relazione dettagliata sullo stato di conservazione di Venezia e della sua Laguna, con la prospettiva, nel caso in cui non venissero evidenziati sostanziali progetti per la tutela del bene, di iscriverlo nella "Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo".*

Le raccomandazioni della 40ma sessione della Assemblea generale dell'UNESCO (Istanbul,Turchia, 10-20 luglio) relative alla navigazione nella Laguna di Venezia, contenute nella Decisione 52. 40 COM 7B.52 **Venice and its lagoon** (Italy) (C 394), elencate nei paragrafi 5, 6,7, sono qui si richiamate nelle parti che interessano (documento intero in Allegato):

.....omissis...

5. *Reiterates its request to the State Party to enforce speed limits and regulate the number and type of boats in the Lagoon and in the canals;*

6. *Also reiterate its request to the State Party to adopt, as a matter of urgency, a legal document **introducing prohibition of the largest ships and tankers to enter the Lagoon** and requests the State Party to put in place all necessary strategic, planning and management frameworks to this end;*

7. *Also requests the State Party to halt all new projects within the property, prior to the mid-term assessment of the Management Plan, and the submission of details of proposed developments, together with Heritage Impact Assessments (HIAs) and Strategic Environmental Assessment (SEA), to the World Heritage Centre, in conformity with Paragraph 172 of the Operational Guidelines, for review by the Advisory Bodies.*

Dalla summenzionata Risposta del Signor Ministro

Si apprende anche che:

(pgg. 1-2) *“Attualmente, come stabilito dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., sono all’esame istruttorio della Commissione Tecnica di questo Ministero per la Verifica dell’Impatto Ambientale e la Valutazione Ambientale Strategica (Commissione VIA e VAS) le procedure relative ai seguenti progetti:*

- *“Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo”*
- *“Nuovo Terminal Crociere di Venezia alla Bocca di Lido denominato Venis Cruise 2.0”,*

(pg 5) : *a seguito dell’operatività del nuovo Terminal Ro-Ro/Pax di Fusina, raggiungibile dalla bocca di Malamocco, con percorso in direzione Marghera – zona industriale, tutte le navi traghetto non percorrono più i Canali di San Marco e della Giudecca oggetto di divieto. Si precisa, al riguardo, che anche le navi adibite al traffico merci in atto transitano attraverso le stesse bocche di Malamocco”.*

Con ciò il Ministro mette in rilievo che il Canale Malamocco-Marghera, assorbe tutto il traffico commerciale – industriale destinato alla zona portuale ed industriale di Marghera.

&&&&&

La presente Osservazione ha carattere generale per qualunque Progetto che ipotizzi di usare la Bocca di Malamocco per raggiungere, obbligatoriamente attraverso il Canale Malamocco Marghera, una qualsiasi destinazione finale di uno o più terminal passeggeri per le grandi navi da crociera interni alla Laguna di Venezia.

ASPETTI AMBIENTALI

Gli effetti ambientali dello scavo e della percorrenza del canale Malamocco - Marghera

Per meglio comprendere la necessità di una procedura di VIA che consideri l'intero percorso delle Grandi Navi dentro la Laguna di Venezia con ingresso dalla Bocca di Malamocco, si deve considerare che:

- lo scavo del Canale dei Petroli Malamocco Marghera è avvenuto tra il 1961-1969 in assenza di una quale valutazione degli impatti che si sarebbero generati.
- Il canale dei Petroli Malamocco Marghera è stato progettato ed effettuato **quando non esistevano strumenti giuridici di valutazione** del tracciato del Canale, delle profondità, e degli effetti sull'idrodinamica e sulla morfologia lagunare.
- Sono stati scavati 6.500.000 milioni di metri cubi di fanghi dai bassi fondali lagunari lungo un percorso rettilineo dalla Bocca di Malamocco a Marghera (sino al terminal del porto San Leonardo dove arrivavano le petroliere e dove era attestato l'oleodotto).

Gli effetti non furono studiati e apparvero subito devastanti.

- Il Canale ha provocato un più facile trasferimento dei livelli di marea dell'Adriatico dentro la Laguna e un innalzamento del livello di marea in tutta la Laguna e in Venezia.
- A causa dell'innaturale tracciato del Canale e della sua profondità, lo scorrimento di grandi masse d'acqua in ingresso dal mare, spostò il Partiacque del Bacino Centrale della Laguna verso la città di Venezia restringendo il bacino di espansione dei flussi entranti della Bocca di Lido.
- L'innalzamento del livello di marea nelle paludi della Laguna Centrale, ha innescato un processo erosivo delle barene, delle velme e dei ghebi, cioè degli elementi morfologici tipici della Laguna: questi oggi risultano demoliti dalla forte energia della corrente, sono spianati i margini dei canali, erose le piattaforme a praterie di fanerogame
- I sedimenti messi in sospensione sono risucchiati in mare, durante il deflusso della marea, causando di fatto, lo svuotamento delle aree lagunari antistanti la Bocca di Malamocco e di una notevole parte di Laguna Centrale.
- Nell'aggiornamento del 3 marzo 2104 del *Piano per il recupero morfologico e ambientale della Laguna di Venezia* (Magistrato alle Acque) si legge pg 192: “ *Nel bacino centrale, in prossimità del canale Malamocco -Marghera il tasso di approfondimento del fondale risulta essere molto elevato, suggerendo la notevole influenza del canale e del traffico marittimo commerciale che lo interessa sulla conformazione batimetrica adiacente e sul bilancio globale dei sedimenti*”.

- Nel rapporto finale del Piano (Studio C.2.10/14 pg. 124 e sgg) si legge: *L'evoluzione temporale negli ultimi due secoli delle superfici di barena (Fig. 4.39) evidenzia come i processi di degrado bio-morfologico non agiscano con tassi spazialmente omogenei. La Figura "ricostruisce lo scenario che potrebbe configurarsi nell' ipotesi in cui non si modificano sostanzialmente gli usi della laguna e il trend climatico, e non si provveda a modificarne l'evoluzione mediante interventi di grande respiro. Una proiezione di circa 40 anni è ritenuta significativa ai fini morfologici e ammissibile anche per ragionamenti interdisciplinari che coinvolgano analisi di tipo socio-economico. Dunque, la configurazione batimetrica al 2050 che ne emerge evidenzia, per confronto con la batimetria del 2003, la marcata eterogeneità spaziale delle tendenze evolutive e mostra come la presenza del canale Malamocco-Marghera continuerà a manifestare i propri effetti con un progressivo approfondimento di aree sempre più lontane dal canale stesso, fino a quote prossime alle profondità di equilibrio"*

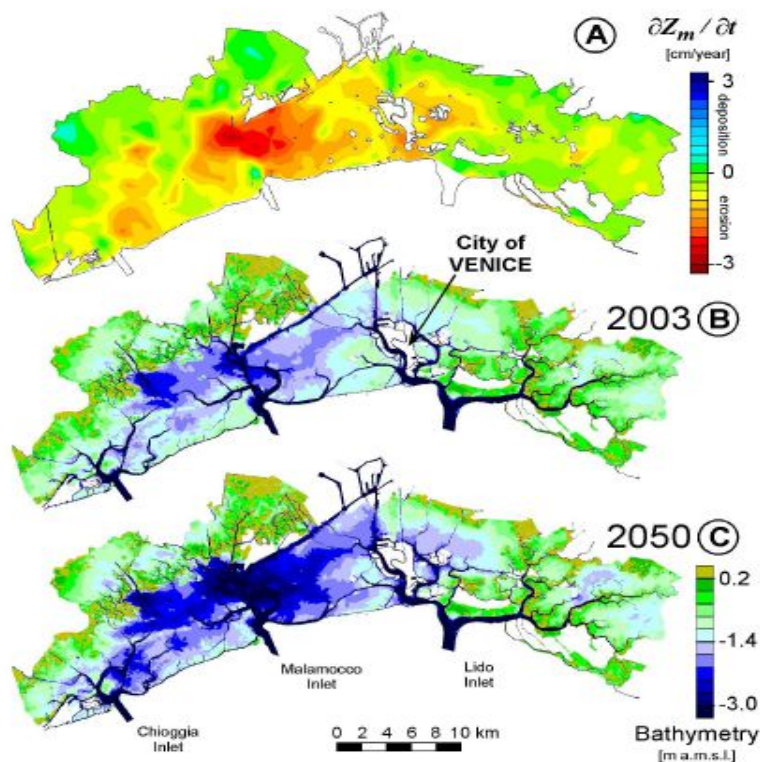


Fig. 4.39 Tassi di approfondimento tra il 1952 e il 2003 (a); Batimetria al 2003 (b) e batimetria proiettata al 2050 (Carruello et al., 2009).

E' evidente che il traffico di navi di grande dimensione e stazza, attraverso il canale dei Petroli, Malamocco-Marghera, confligge:

- Con la larghezza del Canale e della cunetta del medesimo (60m) che dovrebbe essere scavato ulteriormente e dotato di scarpate di adeguata pendenza,
- con le possibilità di ripristino morfologico e con le esigenze di moderazione della corrente e delle portate in ingresso dalla Bocca di Malamocco.

Il traffico attraverso il canale dei Petroli, Malamocco-Marghera, inoltre confligge

- con la conca di navigazione (che si oppone alla sicurezza delle manovre delle grandi navi) ,
- con il sistema MOSE, che è in fase finale di esecuzione, con i cassoni di affondamento sui quali verranno montate le cerniere e le paratoie a spinta di galleggiamento

Il tutto comporta nuove problematiche al traffico e alla sicurezza per:

- la presenza dei cassoni di fondo che rendono rigida la soglia della Bocca di accesso,
- il rigoroso rispetto del pescaggio delle navi (non sarà più possibile “arare” come ora avviene)
- le limitazioni derivate dalle chiusure della Bocca di Malamocco con le paratoie del sistema Mose, dipendenti dalle condizioni di marea in mare,
- le previsioni di sempre più frequenti chiusure nel medio periodo in relazione ai fenomeni eustatici e di rialzo del livello del medio-mare.

Si noti che in condizione di interferenza con le navi commerciali e di approvvigionamento industriale, le grandi navi passeggeri avrebbero la precedenza di transito con evidente induzione di restrizioni operative, disservizi, conflitti.

Il quadro delle Valutazioni VIA di VAS e del PRP

L'ingresso delle navi da crociera di lunghezza compresa tra 315 - 330m, 40-44m di larghezza, pescaggio di 10m, stazza compresa tra 100.000 -130000t va valutato relativamente :

- le caratteristiche morfologiche della Laguna Centrale, già fortemente compromesse, verrebbero ulteriormente danneggiate;
- il traffico del Canale verrebbe ulteriormente gravato del traffico passeggeri,
- il traffico passeggeri avverrebbe a scapito del traffico commerciale destinato alla logistica portuale di Marghera e dalla complicazioni derivate dalla sovrapposizione dei traffici
- la sicurezza dei transiti lungo tutto il percorso diminuisce lungo tutto il percorso,
- la presenza, alla testa del Canale Malamocco-Marghera, di aree ad alto rischio industriale.

Qualunque progetto che usi la Bocca di Malamocco per raggiungere, attraverso il Canale Malamocco Marghera, una qualsiasi destinazione finale di uno o più terminal interni alla Laguna di Venezia è assoggettato alle diverse procedure di VIA, di VAS e del PRP.

VIA - La verifica dell'impatto ambientale, VIA, del transito delle Grandi Navi attraverso il Canale Malamocco Marghera.

- In particolare la percorrenza del Canale Malamocco Marghera è un elemento definitivo e discriminante della Verifica di Impatto Ambientale: per gli impatti sul sistema fisico, idrodinamico, morfologico ed ecologico del bacino Centrale nella attuale condizione, come è di definitiva importanza la valutazione della compatibilità , funzionale e di sicurezza delle condizioni di percorrenza del Canale Malamocco Marghera nella commistione del traffico

VAS - La Valutazione Ambientale Strategica nell'ambito del *Piano per il recupero morfologico e ambientale della Laguna di Venezia*

- per gli effetti destrutturanti a causa del dislocamento di stazza che il passaggio delle grandi navi in prospettiva avrebbe sulle provvidenze che devono essere assunte attraverso il *Piano per il Recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia* (Piano che è in esame di VAS presso codesto Ministero dall' 2011/ 2014 e al quale l'Ufficio di Piano

del Magistrato alle Acque di Venezia non ha ancora fornito le risposte necessarie all'avanzamento del medesimo).

VAS - PRP Nuovo Piano Regolatore Portuale

- L'attuale *Piano Regolatore* del Porto di Venezia (PRP) risale al 1965 per l'area di Porto Marghera e al 1908 per le aree di Marittima, Santa Marta e San Basilio.
- L'assetto logistico della navigazione commerciale, industriale e di **servizio di linea** (a tale è infatti assimilato il traffico passeggeri delle Grandi Navi) deve essere organizzato nel nuovo **Piano Regolatore Portuale** di cui nel corso del 2015 è stato fatto il Bando di gara e che dovrà essere, a sua volta, sottoposto a procedura di VAS.

Piano di sicurezza alto rischio industriale.

ASPETTI LOGISTICI E DI SICUREZZA

- Per le interferenze con il traffico commerciale ed industriale destinato alle strutture logistiche di Porto Marghera si richiama interamente e specificatamente tutte le considerazioni relative al transito del canale Malamocco Marghera svolte già dalla Capitaneria di Porto con la Nota prot. n. 30461 del 08/11/2012 e che la stessa Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nel Parere n. 1346, del 27 marzo 2012 reso ex art.9 DM150/2007 al Ministro *pro tempore* (allegato di seguito).

CONCLUSIONI

Non sembra possibile trovare una soluzione o una via alternativa all'interno delle Laguna di Venezia compatibile con le esigenze di tutela, con le caratteristiche ambientali lagunari e, con le esigenze logistiche del porto e di sicurezza della navigazione.

Relativamente poi :

al Progetto *“Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo”*, che è ancora formalmente in valutazione,

- **Il Progetto e il SIA non esamina il transito delle Grandi Navi per il tratto obbligato del Canale Malamocco Marghera.**

–

Il Proponente, nel SIA, a proposito del Canale Malamocco Marghera:

- Ignora il tratto di percorrenza del Canale Malamocco Marghera,
- non sviluppa simulazioni modellistiche circa gli effetti del passaggio delle navi sulla idrodinamica e sulla morfologia del canale e delle aree limitrofe del bassofondo.
- non valuta l'effetto erosivo, peraltro apprezzabile a occhio nudo sulla erosione/risospensione del fondale e il crollo delle sponde ed erosione del fondale del bacino, peraltro oggetto di molti studi eseguiti a seguito dello scavo del canale medesimo.

Il Proponente di conseguenza nel SIA non valuta gli **impatti sull'ambiente** della Laguna Centrale derivante dall'aggravio di traffico e non sviluppa alcuna considerazione circa le misure di tutela della Laguna Centrale, e del Canale medesimo.

Allegati 3:

1. Risposta a interrogazioni parlamentari del Signor Ministro dell'Ambiente
2. Doc. UNESCO Istanbul 2016
3. Parere n.1346 Comm. VIA



Prof. Andreina Zitelli
San Polo 3073/e
30125 Venezia
andreina.zitelli@iuav.it
cell.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Sen. Casson Felice
Sen. Cirinna' Monica
Sen. Dirindin Nerina
Sen. Spilabotte Maria
Sen. Puppato Laura
Sen. Favero Nicoletta
Senato della Repubblica

**Presidenza del Consiglio dei
Ministri**

Dipartimento Rapporti con il
Parlamento
Ufficio III

Segretariato Generale
Senato della Repubblica

**Servizio Biblioteca Ufficio
Banche Dati Parlamentari**
Camera dei Deputati

**Oggetto: Interrogazioni parlamentari n. 4-00903 presentata dal Sen. Casson ed altri,
e nn. 4-00994 e 4-01144 presentate dal Sen. Casson.**

Con riferimento alle interrogazioni in oggetto, sulla base degli elementi acquisiti, si rappresenta quanto segue.

Attualmente, come stabilito dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., sono all'esame istruttorio della Commissione Tecnica di questo Ministero per la Verifica dell'Impatto Ambientale e la Valutazione Ambientale Strategica (Commissione VIA e VAS) le procedure relative ai seguenti progetti: *“Adeguamento via acquea di accesso alla stazione*

marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo” e “Nuovo Terminal Crociere di Venezia alla Bocca di Lido denominato Venis Cruise 2.0”.

La valutazione di impatto ambientale analizza tutte le componenti interessate dal progetto: essa deve comprendere gli effetti sulle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, all'uso del suolo, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Più specificatamente il d.P.C.M. 27 dicembre 1988, “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità” stabilisce che la valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- l'uomo, la fauna e la flora;
- il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;
- i beni materiali ed il patrimonio culturale;
- l'interazione tra i fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino.

La valutazione deve altresì comprendere gli effetti sulle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, all'uso del suolo, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Con particolare riferimento alle acque della laguna di Venezia, si segnala che nel Consiglio dei ministri del 12 ottobre 2015, su proposta della Presidenza del Consiglio e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è stato approvato il d.lgs. n. 172/2015 “*Attuazione della direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque*”.

Il provvedimento modifica alcune disposizioni del d.lgs. n. 152/2006, e riguarda gli *standard* di qualità ambientale nel settore della politica delle acque. L'obiettivo è combattere l'inquinamento idrico rafforzando il monitoraggio dello stato delle acque.

Il decreto aggiorna, recependo le indicazioni della normativa europea, gli elenchi delle sostanze chimiche ritenute maggiormente pericolose con 12 nuove sostanze tra cui componenti contenuti in prodotti fitosanitari, sostanze chimiche industriali e sottoprodotti

della combustione, rivedendo inoltre i livelli di concentrazione di altre 7 sostanze già incluse nell'elenco, in linea con i parametri indicati dall'Ue. Vengono definiti anche i termini e le modalità certe con cui eseguire il monitoraggio sulle acque e contestualmente viene introdotto l'obbligo di un continuo controllo delle sostanze presenti nell'elenco definito dalla Commissione europea.

Le Regioni e le province autonome, avvalendosi delle agenzie regionali per l'ambiente, applicano gli Standard di Qualità Ambientale (SQA), con l'obiettivo di raggiungere il buono stato chimico delle acque entro il 2021 per le sostanze individuate in passato ed entro il 2027 per le nuove sostanze individuate.

Con specifico riferimento alle emissioni in atmosfera delle grandi navi da crociera, che contribuiscono ad abbassare la qualità dell'aria, la normativa nazionale in materia (decreto legislativo 13 agosto 2010, n.155 e s.m.i.) affida alle regioni e alle province autonome le attività di valutazione finalizzate a conoscere il contesto territoriale e quelle di pianificazione volte ad identificare gli interventi più efficaci per assicurare il rispetto degli standard di qualità dell'aria e ad assicurarne l'attuazione.

A queste ultime compete quindi il monitoraggio degli inquinanti atmosferici, la predisposizione dei piani o programmi per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (compresa l'individuazione dei soggetti deputati all'attuazione di tali Piani quali ad esempio la Regione stessa o i Comuni) nonché la trasmissione al Ministero dell'Ambiente delle relative informazioni per l'invio alla Commissione Europea.

La Regione Veneto, per fronteggiare il problema dell'inquinamento atmosferico, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, ha approvato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera che definisce le prime misure atte a ridurre l'inquinamento atmosferico nel Veneto per gli inquinanti considerati critici.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 155/2010, la Regione ha quindi provveduto a definire un secondo Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'aria, tenendo in particolare considerazione le misure definite a livello di Bacino Padano. Tale Piano è stato approvato con deliberazione n. 34 del 15 aprile 2014 e include un set di misure che mirano alla riduzione dei principali inquinanti atmosferici, con un orizzonte temporale fino al 2020.

A livello nazionale si segnala che, stante la competenza primaria delle Regioni in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria, l'azione del Ministero dell'Ambiente

è stata mirata a garantire un costante e fondamentale supporto alle amministrazioni regionali e locali.

In primo luogo, al fine di favorire un confronto istituzionale sul tema della valutazione e gestione della qualità dell'aria, è stato istituito presso questo dicastero un Coordinamento tra i rappresentanti del Ministero dell'ambiente, del Ministero della salute, di ogni regione e provincia autonoma, dell'Unione delle province italiane (UPI) e dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI), nonché delle agenzie e degli istituti tecnici con competenze in materia ambientale (ISPRA, ISS, ENEA, CNR). Nel contesto di tale coordinamento sono individuati gli indirizzi comuni per la valutazione della qualità dell'aria, anche in relazione agli strumenti di pianificazione.

Anche con le amministrazioni regionali è stata avviata un'interlocuzione finalizzata a porre in essere soluzioni mirate e condivise per l'individuazione delle misure per il miglioramento della qualità dell'aria specifiche per i diversi territori.

In particolare, nel dicembre 2013 è stato sottoscritto un importante accordo di programma tra i Ministri dell'Ambiente, dello sviluppo economico, delle infrastrutture e trasporti, delle politiche agricole e della salute, aventi competenza in settori che producono emissioni in atmosfera, e le Regioni e Province autonome del Bacino Padano.

Tale Accordo prevede l'istituzione di appositi gruppi di esperti con il compito di analizzare i principali settori produttivi (trasporto merci e passeggeri, riscaldamento civile e risparmio energetico, industria, agricoltura) e di individuare, con riferimento ad ogni singolo settore, specifiche misure analizzate anche in relazione alle ricadute ambientali e agli effetti socio economici. Le Regioni del Bacino Padano dovranno quindi provvedere all'adozione delle misure elaborate dai gruppi attraverso una modifica dei propri piani di qualità dell'aria.

Ad ogni modo, come evidenziato in premessa, nel corso dell'esame istruttorio della Commissione VIA e VAS, la valutazione di impatto ambientale deve comprendere tutti gli effetti, diretti e indiretti, sulle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto del progetto proposto, così come specificato dal d.P.C.M. 27 dicembre 1988.

Nella fattispecie, nel corso delle istruttorie tecniche della Commissione VIA e VAS, saranno tenuti in debita considerazione i problemi relativi all'impatto del transito delle grandi navi in Laguna e degli scavi di nuovi canali per realizzare vie d'acqua di accesso alternative a quelle dei Canali di San Marco e della Giudecca. Saranno altresì

opportunamente valutate tutte le eventuali opzioni alternative per il passaggio delle grandi navi in Laguna.

I progetti in corso d'esame hanno la finalità di rispondere a quanto previsto dal decreto interministeriale 2 marzo 2012 recante disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili del mare territoriale.

Il decreto, all'articolo 2, comma 1, prevede, per motivi di protezione dell'ambiente marino, ulteriori misure di protezione per zone particolarmente vulnerabili, tra cui i Canali di San Marco e della Giudecca nella Laguna di Venezia (battuti dalle navi facenti ingresso o uscenti dalle Bocche del Lido), con divieto di transito per quelle unità di tonnellate di stazza lorda (TSL) superiori a 40.000.

Lo stesso decreto, all'articolo 3, prevede disposizioni transitorie subordinanti l'applicazione del divieto di cui al richiamato articolo 2, alla individuazione, da parte della Autorità marittima, della disponibilità di vie di navigazione alternative a quelle vietate.

Con ordinanza n. 153 del 2013, la Capitaneria di Porto di Venezia ha proceduto alla individuazione, sotto il profilo tecnico-nautico e di sicurezza della navigazione, della disponibilità di vie di navigazione alternative a quelle vietate.

Tuttavia, la predetta ordinanza è stata oggetto di annullamento da parte del Giudice Amministrativo.

Ciò nonostante, l'allora misura temporanea di mitigazione del rischio della soglia limite delle 96.000 TSL, secondo quanto appreso dalla Capitaneria di Porto di Venezia, di fatto è stata autonomamente mantenuta fino ad oggi dagli Agenti Raccomandati Marittimi nel programma degli scali crocieristici presentati a seguito degli impegni assunti dall'Autorità Portuale anche nelle diverse riunioni interministeriali.

Inoltre, a seguito dell'operatività del nuovo Terminal Ro-Ro/Pax di Fusina, raggiungibile dalle opposte bocche di Malamocco, con percorso in direzione Marghera – zona industriale, tutte le navi traghetto non percorrono più i Canali di San Marco e della Giudecca oggetto di divieto. Si precisa, al riguardo, che anche le navi adibite al traffico merci in atto transitano attraverso le stesse bocche di Malamocco.

Peraltro, sulla base delle informazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si segnala che le compagnie di navigazione hanno già operato una programmazione in riduzione del traffico.

Sulla questione è intervenuta anche l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura (*United Nations Educational, Scientific and Cultural*

Organization UNESCO), chiedendo, tra l'altro, che entro il 1° febbraio 2017 l'Italia produca una relazione dettagliata sullo stato di conservazione di Venezia e della sua Laguna, con la prospettiva, nel caso in cui non venissero evidenziati sostanziali progetti per la tutela del bene, di iscriverlo nella "Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo".

Fermo restando gli aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle suddette valutazioni di impatto ambientale, il Ministero dell'ambiente sta considerando di attivare i necessari contatti per organizzare un apposito incontro con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, per un esame congiunto e complessivo dell'intera problematica, anche al fine di dare piena attuazione al decreto interministeriale 2 marzo 2012.

Gian Luca Galletti

1. Venice and its Lagoon (Italy) (C 394)

Year of inscription on the World Heritage List 1987

Criteria (i)(ii)(iii)(iv)(v)(vi)

Year(s) of inscription on the List of World Heritage in Danger N/A

Previous Committee Decisions see page <http://whc.unesco.org/en/list/394/documents/>

International Assistance

Requests approved: 0

Total amount approved: USD 0

For details, see page <http://whc.unesco.org/en/list/394/assistance/>

UNESCO Extra-budgetary Funds

Programme for the Safeguarding of Venice: more than 1,500 projects worth over 50 million euro.

Previous monitoring missions

October 2015: Joint World Heritage Centre/ICOMOS reactive monitoring missions

Factors affecting the property identified in previous reports

- Concern over the announcement of a universal exhibition in Venice (issue resolved)
- Proposals for large infrastructure, navigation and construction projects (including new off-shore platform, new terminals, tourist port and large leisure facilities) in the Lagoon and its immediate setting
- Potential negative environmental impacts triggered by motor boats, cruise ships and oil tankers

Illustrative material see page <http://whc.unesco.org/en/list/394/>

Current conservation issues

On 30 January and on 1 December 2015, the State Party submitted a progress report on the state of conservation of the property and a state of conservation report on the implementation of the Committee's decision, both available at <http://whc.unesco.org/en/list/394/documents/>. The state of conservation report reflects the contributions of the 21 authorities involved in management of the property, through its Steering Committee, informing that:

- The role means and resources of the Steering Committee and the Management Plan 2012-2018 require strengthening through changes to the Special Law of Venice and Statute of the Venice Metropolitan City, taking into account the need to preserve the City of Venice and to ensure adequate living conditions for its inhabitants;
- A number of large scale infrastructure works are being implemented or planned, and these are subject to Environmental Impact Assessment (EIA) procedures by the Ministry of the Environment Land and Sea. Information has been provided on these projects, and funding has been allocated for Heritage Impact Assessment (HIA), which will occur in 2016;
- The impact of boats and shipping is acknowledged and new measures to manage water traffic, including a 'Lagoon Vessel Traffic Service System' are being implemented, as well as self-imposed limits of 96,000 tonnes by cruise companies, following the removal of vessel size limits. Oil tankers still pass through the Lagoon, but their numbers have reduced from the level at the time the property was inscribed on the World Heritage List; options for addressing the effects of large-scale shipping are limited by available alternatives;
- The City of Venice and the Management Plan recognize increasing tourism as a 'macro-emergency' and the need for a sustainable strategy to reduce tourism pressure and create visitor awareness, and the gathering of visitor data is proceeding;
- The buffer zone for the property is being further developed prior to further consultation.

As requested by the World Heritage Committee, during its 38th session (Doha, 2014), a joint UNESCO/ICOMOS/RAMSAR Reactive Monitoring mission to the property was invited by the State Party and was carried out from 13 to 18 October 2015. The report of the mission is will be available at: <http://whc.unesco.org/en/list/394/documents/>.

While the mission noted considerable progress achieved with the development of an integrated management plan and the creation of a Steering Committee, it concluded that large-scale development proposals for infrastructure, navigation and construction projects in the Lagoon and its immediate setting, could lead to irreversible changes to the overall relationship between the City and its Lagoon, particularly in combination with the developments and transformations that have already occurred in the urban settlements of the historic city since the inscription of the property.

The mission expressed its concern about the extensive traffic and inappropriate exploitation of the Lagoon resources which could contribute to its severe deterioration, if no immediate measures are taken by the authorities.

The mission noted that the relationship between the capacity of the city, the number of its inhabitants and the number of tourists is out of balance and causing significant damage to building fabric and the cultural context, particularly through conversion of residences for tourist accommodation. There is also a lack of building maintenance.

The mission discussed with national and local authorities appropriate short-, mid-, long-term measures which might be recommended for implementation in order to address the potential threats, as well as to protect all attributes that convey the Outstanding Universal Value (OUV) of the property.

On the basis of assessment of the overall state of conservation of the property and analysis of the planning situation for all major development projects in the property and its setting, the mission developed its recommendations presented in the report. The mission considered that the state of conservation of the property is impacted upon by the factors which are affecting, or have the potential to affect, its OUV, in accordance with Paragraph 179 of the *Operational Guidelines*, and make its authenticity and integrity highly vulnerable.

Analysis and Conclusions of the World Heritage Centre, ICOMOS and ICCROM

In the Management Plan 2012-2018, the State Party recognizes that: *'the ancient city is now threatened both by material factors that risk jeopardizing the objectives of physical conservation – abandon or its opposite, excessive wear, wave motion, high tides – and by other intangible factors arising from the way the city is used'*. It is noted that the mission found this statement to be alarmingly accurate.

It is concluded that a combination of constructions and transformations that have already occurred in the settlements of the historic city, together with proposed major development projects around the Lagoon, including an airport extension, dredging of new deep-water navigation waterways, new port terminals (oil and gas, container, cruise passengers), and ongoing conversion of buildings for tourism purposes, have the capacity to irreversibly damage the OUV of the property. This damage would include serious deterioration of the eco and cultural systems of the Lagoon as well as the architectural and town-planning coherence of the historic city, resulting in substantive loss of its authenticity and integrity.

Although progress has been made with an integrated approach to the management of the Lagoon as an ecosystem upon which the human activities and settlements depend, there is a wider lack of coordination between cultural and natural aspects of the overall property. Substantial intervention plans for the Lagoon, including, and related projects for different ports may result in adverse effects on both the ecosystem and cultural values of the property. The artificial flood gates (MoSE) may need to be adapted following initial operations, according to new information and a growing understanding of rapid environmental change triggered by climate change and sea-level rise.

In view of these major adverse consequences for the Lagoon and its eco and cultural systems, longer term solutions need to be considered as a matter of urgency, based on integrated modelling, and thorough assessments of the likely consequences of the various projects on the eco-system of the Lagoon and the overall OUV of the property.

The property requires an immediate improvement to the planning tools available through the creation of an integrated strategy for all on-going and planned developments within the property, a three-dimensional morphological model and a sustainable tourism strategy, all of which should be reflected in an updated Management Plan. This revised planning approach should also be founded on a shared vision of authorities and stakeholders which affords priority to sustaining the OUV of the property and its landscape and seascape setting.

It is recommended that the State Party put in place all necessary strategic, planning and management frameworks, to enforce, as a short-term measures, speed limits and regulation of the number and type of boats entering the Lagoon, in view to prohibit, in future, the largest ships and tankers entering the Lagoon, as already recommended by the Committee. Moreover, permits for all new projects should be halted, prior to the mid-term assessment of the Management Plan, and prior to submission of details of proposed developments, together with HIAs and Strategic Environmental Assessment (SEA), to the World Heritage Centre, in conformity with Paragraph 172 of the *Operational Guidelines*.

It is therefore recommended that the State Party implement all urgent measures highlighted in the mission report and submit to the World Heritage Committee a detailed state of conservation report by 1 February 2017 in view, if no substantial progress is accomplished by the State Party until then, that the Committee consider inscribing the property on the List of the World Heritage in Danger at its 41st session in 2017.

Draft Decision: 40 COM 7B.52

The World Heritage Committee,

1. *Having examined Document WHC/16/40.COM/7B.Add,*
2. *Recalling Decision **38 COM 7B.27**, adopted at its 38th session (Doha, 2014),*
3. *Expresses its extreme concern that the combination of previous developments, ongoing transformations and proposed projects within the property which are threatening serious deterioration of the eco and cultural systems of the Lagoon and irreversible changes to the overall relationship between the City and its Lagoon, as well as the loss of architectural and town-planning coherence of the historic city, all of which would lead to substantive and irreversible loss of authenticity and integrity;*
4. *Considers that the property requires an immediate improvement to the planning tools available through the creation of:*
 - a) *an integrated strategy for all on-going and planned developments within the property,*
 - b) *a three-dimensional morphological model and*
 - c) *a sustainable tourism strategy,*

all of which should be reflected in an updated Management Plan for the property; this revised planning approach should also be founded on a shared vision of authorities and stakeholders which affords priority to sustaining the Outstanding Universal Value (OUV) of the property and its landscape and seascape setting;
5. *Reiterates its request to the State Party to enforce speed limits and regulate the number and type of boats in the Lagoon and in the canals;*
6. *Also reiterate its request to the State Party to adopt, as a matter of urgency, a legal document introducing prohibition of the largest ships and tankers to enter the Lagoon and requests the State Party to put in place all necessary strategic, planning and management frameworks to this end;*
7. *Also requests the State Party to halt all new projects within the property, prior to the mid-term assessment of the Management Plan, and the submission of details of proposed developments, together with Heritage Impact Assessments (HIAs) and Strategic Environmental Assessment (SEA), to the World Heritage Centre, in conformity with Paragraph 172 of the Operational Guidelines, for review by the Advisory Bodies;*

8. *Endorses the recommendations of the 2015 mission and further requests the State Party to fully implement these recommendations;*
9. *Requests furthermore the State Party to revise the proposed buffer zone for the property in line with the ICOMOS technical review and submit it to the World Heritage Centre as a minor boundary modification, by **1 December 2016**, for examination by the Committee at its 41st session in 2017;*
10. *Finally requests that the State Party implement all urgent measures highlighted in the mission report and submit to the World Heritage Committee a detailed report on the state of conservation of the property and the implementation of the above, by **1 February 2017** for examination by the World Heritage Committee at its 41st session in 2017, **with a view, if no substantial progress is accomplished by the State Party until then, to consider inscribing the property on the List of the World Heritage in Danger.***



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prol CTVA - 2013 - 0003391 del 27/09/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

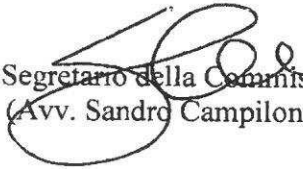
Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: ID VIP 2494 trasmissione parere n. 1346 CTVA del 27 settembre 2013. Richiesta parere art. 9 D.M. 150/07 - Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta -S. Angelo". Proponente: Autorità Portuale di Venezia.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere espresso ai sensi del D.Lgs. 163/2006 relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 27 settembre 2013.


Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2013-0237.DOC

AMBIENTE
MINISTERO DEL MARE
CENTRO TECNICO
VIA E VAS
Comitato della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 5 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 27-09-2013



Handwritten signature

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 1346 del 27/09/2013

Handwritten signature

Progetto	Parere art. 9 DM 150/2007 Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo"
Proponente	Autorità Portuale di Venezia

Vertical column of handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Horizontal row of handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

VISTA la richiesta formula tata dall'On. Ministro dell'Ambiente alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali di interessare la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS al fine di esprimere un parere preliminare tecnico circa una possibile compatibilità ambientale del progetto;

VISTA la nota DVA-2013-18134 del 31/07/2013 con cui la DVA trasmette alla Commissione la documentazione relativa a "Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta -S. Angelo" predisposta dall'Autorità portuale di Venezia, acquisita con prot. n. DVA-2013- 17309 del 23/07/2013;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Interministeriale del 2 marzo 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale" ha definito specifiche restrizioni per il transito e la sicurezza nella laguna di Venezia;

PRESO ATTO che il suddetto DM del 02/03/2013 all'art. 2 (Ulteriori misure per la protezione di aree particolarmente vulnerabili) comma 1 (In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità ai rischi del traffico marittimo sono adottate le seguenti misure di navigazione) lettera b. (nella laguna di Venezia) recita:

- 1) "è vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda;
- 2) al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza anche ambientale l'Autorità Marittima, sentita l'Autorità portuale, con ordinanza disciplina, secondo la stazza lorda delle navi, la distanza minima alla quale le stesse devono mantenersi l'una dall'altra qualora navighino nello stesso senso.
- 3) Il comandante della nave prima della partenza dal porto di Venezia, è tenuto a conferire i rifiuti ed i residui del carico prodotti dalla nave. Per il porto di Venezia non è ammessa la deroga di cui all'art. 7, comma 2, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182.

- 4) Sono esenti dagli obblighi di cui al comma 2, le navi militari e da guerra, le navi utilizzate per finalità pubbliche che conducano attività non commerciali e le unità adibite ad attività di ricerca scientifica nonché le navi adibite a collegamenti di linea che effettuano scali frequenti e regolari";

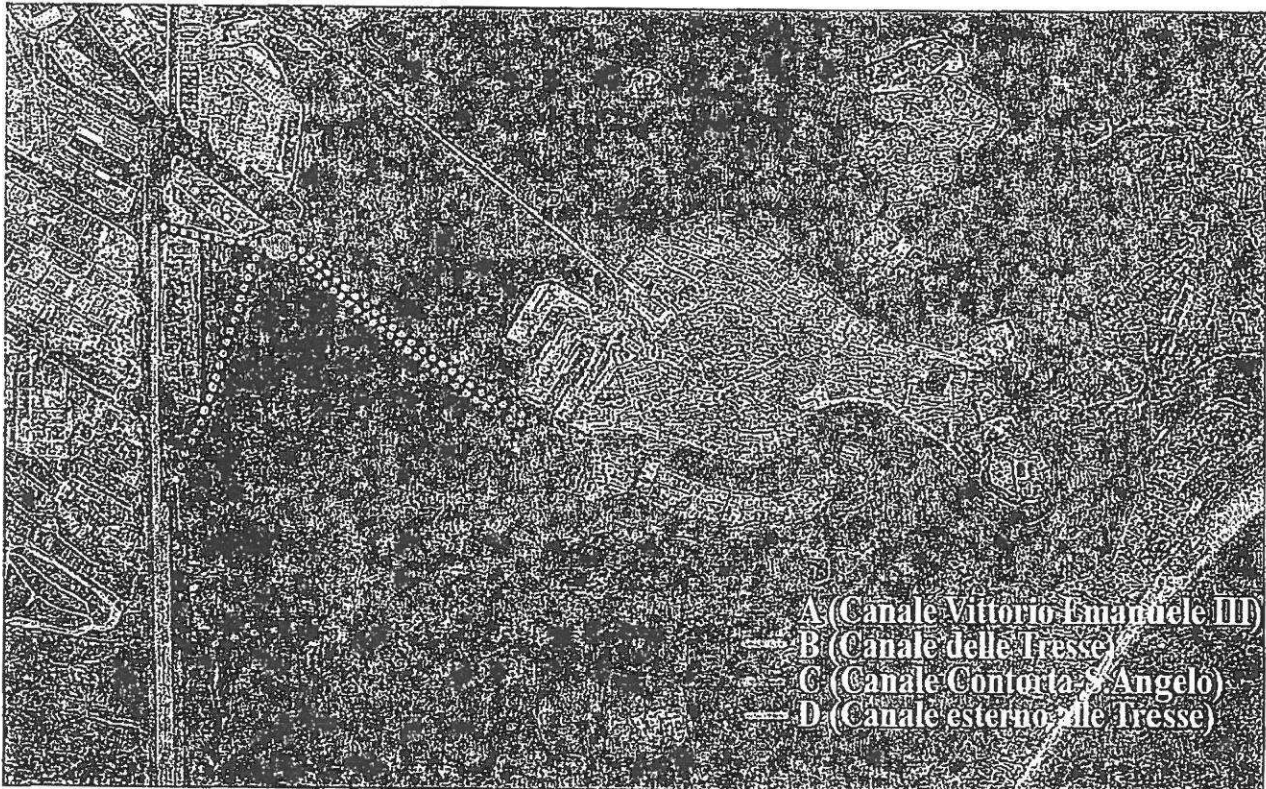
PRESO ATTO che il suddetto DM del 02/03/2013 all'art. 3 (Disposizioni transitorie) comma 1 recita: "Il divieto di cui all'art. 2, comma 1, lettera b), punto 1), si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare";

CONSIDERATO che al momento le navi dirette alla Marittima entrano in laguna attraverso la bocca di Lido, raggiungendo le banchine di approdo del porto dopo aver percorso il Canale della Giudecca;

VALUTATO che le alternative al percorso attraverso il Canale della Giudecca esaminate nel presente parere prevedono tutte che le navi superiori alle 40.00 t entrino dalla Bocca di Malamocco anziché dalla Bocca di Lido;

VALUTATO altresì che al momento la Bocca di Malamocco è utilizzata per l'ingresso in Laguna delle navi industriali;

CONSIDERATO che al momento sono in discussione diverse proposte per dare attuazione a quanto previsto dal suddetto decreto:



CONSIDERATO che tutte le proposte al momento non presentano un livello di progettazione tale da poter esprimere compiutamente le valutazioni ambientali necessarie, ma che è possibile comunque individuare delle criticità connesse con le soluzioni proposte:

1. L'alternativa zero non soddisfa il vincolo-obiettivo principale ovvero il rispetto del citato DM 02/03/2013;
2. L'ipotesi di spostamento del porto crocieristico può avere ripercussioni sull'industria crocieristica

- e sul relativo indotto al momento non quantificabili;
3. L'ipotesi Malamocco-Marghera ha delle indubbe ripercussioni sul traffico portuale di merci legate alla sovrapposizione, nel Canale Malamocco-Marghera-Fusina fra traffico passeggeri e traffico merci;
 4. L'ipotesi canale Vittorio Emanuele soffre degli stessi inconvenienti dell'ipotesi Marghera
 5. L'ipotesi Canale della Contorta comporta il movimento di un grande quantitativo di sedimenti con inevitabili ripercussioni di carattere ambientale, oltre alla sovrapposizione fra traffico passeggeri e traffico merci;

CONSIDERATO che l'area di intervento coinvolge direttamente i seguenti siti:

- SIN di Porto Marghera, recentemente ripermetrato con DM del 24/04/2013 stralciando dal sito i canali portuali e le aree lagunari;
- SIC: IT3250030 Laguna Medio inferiore di Venezia;
- SIC: IT3250023 Lido di Venezia Biotopi Litoranei;
- ZPS: IT3250046 Laguna di Venezia;
- IBA: Caroman;

CONSIDERATO che:

In relazione al Canale Vittorio Emanuele III

- la attuale Stazione Marittima è collegata al canale Malamocco-Marghera attraverso il Canale Vittorio Emanuele lungo un tracciato peraltro non totalmente percorribile dalle maggiori navi che non sono in grado di superare la curva presente in corrispondenza del vertice tra i due canali, situato in prossimità dell'area industriale;
- a tal fine una possibile soluzione potrebbe consistere nella realizzazione di un bacino di evoluzione in corrispondenza del sopracitato vertice. L'intervento dovrebbe anche prevedere una ricalibrazione delle sezioni del Canale Vittorio Emanuele nel tratto compreso tra la marittima e Porto Marghera;
- la suddetta soluzione non comporta apprezzabili modifiche dell'idrodinamica lagunare, merita comunque un'attenta disamina dei problemi morfodinamici connessi all'utilizzo dei suddetti canali, ma si configura come la soluzione più idonea a breve termine (anche ai sensi dell'art. 3 del citato DM 02/03/2012) in quanto l'adeguamento dei suddetti canali potrebbe essere eseguito in tempi sufficientemente rapidi;

In relazione al Canale delle Trezze

- Il Canale delle Trezze rappresenta una possibile variante ad un tratto del Canale Vittorio Emanuele III;
- La attuale Stazione Marittima verrebbe raggiunta attraverso il Malamocco-Marghera, deviando in prossimità dell'area industriale di Marghera, per riprendere il Canale Vittorio Emanuele III;
- Anche per questa soluzione risulterebbe comunque necessario un adeguamento dei fondali con rimozione dei sedimenti;
- Si evidenzia come il raggiungimento del canale Vittorio Emanuele III prolungherebbe l'occupazione dei canali principali di Marghera di circa mezzora;

In relazione al Canale Contorta S. Angelo

- Un'altra soluzione possibile prevede il passaggio dalla bocca di Malamocco, passaggio attraverso il Canale Malamocco-Marghera e successiva deviazione nel Canale Contorta S. Angelo previa opportuna ricalibratura di quest'ultimo;
- Per questa ipotesi sono state condotte delle analisi preliminari con modelli matematici che hanno

escluso variazioni apprezzabili, rispetto alle condizioni attuali, dei livelli di marea all'interno della laguna nonché delle portate scambiate attraverso le bocche;

- La realizzazione dell'intervento prevede:
 - Attività di spostamento dei sottoservizi interferenti con le opere: oleodotto, linee elettriche (aeree e sottomarine), linee gas, linee del progetto integrato di Fusina;
 - Bonifica bellica preventiva;
 - Predisposizione velme;
 - Intervento di dragaggio (del nuovo tratto navigabile, adeguamento esistente Malamocco-Marghera, adeguamento bacino di evoluzione di Marittima): è previsto un dragaggio di almeno 8.300.000 mc, di cui circa il 40 % eventualmente riutilizzabili in Laguna;
 - Opere accessorie;
- I tempi previsti per la realizzazione dell'intervento sono stimati in circa 4 anni, a partire dall'approvazione del progetto definitivo: ne consegue che questo progetto si configura come soluzione a lungo termine e non affronta il tema di cui all'art. 3 del DM 02/03/2013 (disposizioni transitorie);
- Questa soluzione necessita di ulteriori approfondimenti anche finalizzati ad chiarire la circolazione idrodinamica secondaria e l'analisi di sedimenti;

VALUTATO che dal punto di vista ambientale e idraulico la soluzione attraverso il Canale Vittorio Emanuele III appare quella meno impattante per la Laguna, poiché segue la direttrice dei grandi canali navigabili esistenti (canale Vittorio Emanuele e canale Malamocco-Marghera) e non comporta ulteriori modificazioni né della struttura topologica della rete che si collega agli stessi canali né della loro potenzialità idraulica. La soluzione, che potrebbe avere una variante di tracciato nel tratto terminale seguendo, per collegarsi al canale Malamocco-Marghera, il canale delle Tresse, richiede la realizzazione nel punto di congiunzione con il canale Malamocco-Marghera di un bacino di evoluzione per agevolare le manovre delle grandi navi. Essa inoltre andrebbe comunque valutata con riferimento ai problemi della portualità, in quanto il traffico crocieristico dovrebbe convivere con il traffico mercantile esistente da e per la Zona Industriale di Marghera (Raffineria e Porto Petroli) sottoposta a vincoli di accessibilità connessi con le attività soggette a rischio di incidente rilevante;

CONSIDERATO che in relazione alla sovrapposizione del traffico merci e del traffico passeggeri:

- Nell'ipotesi di non avere scarsità di risorse in termini di rimorchiatori, di personale e di ormeggi e di poter coordinare esattamente le ore di inizio delle manovre, i canali di Marghera potrebbero avere la capacità di assorbire un aumento di traffico rispetto alle situazione di picco attuale;
- Le difficoltà insorgerebbero quando una o più navi devono manovrare in direzione opposta al flusso prevalente: le navi impiegano circa un'ora ad andare dai bacini di evoluzione alla bocca di Malamocco e viceversa. Ne consegue che ogni operazione di inversione del traffico richiede il mancato sfruttamento della capacità dei canali nella direzione opposta per circa un'ora;
- In definitiva le commistioni dei traffici commerciali e passeggeri lungo il canale Malamocco-Marghera dipendono:
 - Dalla lunghezza del tratto di canale percorso in promiscuità di tipologia di nave e di traffico;
 - Dal numero di bacini di evoluzione da attraversare;
 - Dalla diversa velocità a cui devono di volta in volta attenersi le navi a seconda dei punti di manovra lungo il canale;

VALUTATO che l'inizio e l'arrivo delle navi da crociera a Venezia impegnano principalmente i giorni dal Venerdì al Lunedì, e che il Sabato e la Domenica sono i altresì giorni di minima interferenza con il traffico commerciale normalmente in tale periodi a bassa intensità di movimenti/operatività (esclusi traghetti e Ro-

Ro di linea);

CONSIDERATO che l'Autorità portuale di Venezia, sotto il profilo dell'interferenza con i traffici pericolosi – industriali, e di conseguenza di prossimità alle attività industriali ad alto rischio cui tali traffici sono correlati, nel caso di utilizzo del Canale Vittorio Emanuele III ritiene che l'interferenza sia tale da comportare un vincolo pregiudiziale al poter considerare questa via sicura per il traffico crocieristico;

CONSIDERATO che inoltre che la Capitaneria di Porto di Venezia in una nota prot. 30461 del 08/11/2012, in riscontro allo Studio di fattibilità del nuovo canale di accesso al porto di Venezia — Sezione di Marittima — attraverso l'innesto del canale Vittorio Emanuele, afferma:

- *“La nuova darsena traghetti di Fusina, in corso di realizzazione, comporterà un aggravio di traffico con diritto di priorità sul canale Malamocco-Marghera inoltre i tempi di percorrenza da e per Marghera dovranno necessariamente aumentare tenendo conto della necessità di diminuire la velocità in corrispondenza del predetto terminal;*
 - *Il traffico container, per il cui sviluppo nell'ultimo periodo sono stati fatti notevoli sforzi ed investimenti, necessita di garanzie di priorità che in presenza di traffico passeggeri (assimilato al servizio di linea) non potrebbero essere garantite;*
 - *L'attuale dimensione del canale Malamocco-Marghera in relazione alla tipologia di navi che lo attraversano non consente di prevedere la possibilità di scambio in nessun punto. Ne consegue che l'ingresso/uscita delle navi deve continuare ad essere programmato in senso unico alternato;*
 - *L'accesso delle navi in pescaggio è vincolato, come noto, ai flussi di marea; la presenza di un consistente traffico passeggeri di 4/5 navi giorno determinerebbe gravi interferenze per l'accesso di dette navi vincolate dal pescaggio;*
 - *L'eventuale realizzazione del progetto del terminal off shore nonché la realizzazione del nuovo terminal container nell'area del petrolchimica comporterebbe — in prospettiva- un aumento del traffico;*
 - *Il transito a carattere continuativo nel canale Malamocco-Marghera delle navi passeggeri causerebbe sicuramente ritardi e disservizi ai flussi di traffico da e per Marghera.*
- ... omissis ...
- *Alla luce di quanto tutto sopra detto e delle problematiche che sicuramente scaturirebbero dal transito senza soluzione di continuità delle navi passeggeri lungo il canale Malamocco-Marghera si ritiene opportuno rappresentare l'eventualità di mantenere l'attuale accesso via Lido valutando però soluzioni alternativa all'attuale via di traffico che preveda il passaggio innanzi al bacino San Marco (ad esempio navigazione lungo il retro Giudecca - ferma restando la necessità anche in questo caso, di valutare l'adeguamento degli esistenti canali per consentire la navigazione in sicurezza);*

VALUTATO che dall'analisi dello studio preliminare dell'Autorità Portuale di Venezia emergono le seguenti criticità riguardo la proposta di ricalibratura del Canale della Contorta - S. Angelo, quale via alternativa proposta per il traffico crocieristico diretto alla Stazione Marittima::

- Il volume di movimentazione dei sedimenti (circa 8,3 milioni di mc), risulta superiore a quello stimato nel *“Piano degli interventi urgenti per il ripristino della navigabilità dei canali portuali di Venezia”* del 2005 per tutti i canali di navigazione lagunari esistenti;
- La durata dell'intervento, pari a circa 4 anni, appare decisamente un aggravio non sostenibile per gli habitat dell'area lagunare interessata in quelle medesime zone dalla presenza di aree sensibili (SIC, ZPS e IBA);
- La ricalibratura del canale fino ad una profondità di -10,5 metri s.l.m.m. (attualmente è profondo -1,5 metri s.l.m.m.) risulta invero un'opera di scavo di un nuovo grande canale navigabile all'interno della laguna per un tratto considerevole di circa 5 km, attualmente non previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente e dal Piano degli interventi urgenti per il ripristino della navigabilità dei canali

portuali di Venezia;

- L'approfondimento fino a quota -10,5 metri s.l.m.m. del canale comporterebbe in aggiunta la previsione del tombamento del canale Vittorio Emanuele III nel suo collegamento con il canale Malamocco-Marghera al fine di neutralizzare le conseguenze legate agli effetti idrodinamici e morfodinamici già in atto di spostamento della fascia di partiacque fra il Bacino di Malamocco e quello di Lido;
- Il rischio di innescare processi erosivi a danno dei bassifondi lagunari adiacenti alle via d'acqua a causa delle correnti secondarie generate dalla navigazione i cui effetti risulterebbero avere carattere non temporaneo;
- I processi di interazione fra il nuovo canale, i fondali lagunari mobili (composti da sedimenti con granulometria tutt'altro che uniforme) e il moto ondoso generato dal vento, che risente a sua volta durante il ciclo di marea di apprezzabili variazioni delle profondità d'acqua sulle quali il moto ondoso stesso si propaga, richiederebbero la necessità di ridurre in laguna l'intensità del moto ondoso generato dal vento limitandone il fetch, rispetto alle condizioni attuali;

VALUTATO inoltre che la soluzione prospettata dalla Capitaneria di Porto di Venezia di mantenere l'accesso delle navi da crociera nella Bocca di Lido transitando per il retro della Giudecca, risulta conveniente per i soli aspetti interessanti la navigazione marittima alternativa al transito nei bacini di San Marco e del Canale della Giudecca, ma al momento non risulta supportata dai necessari approfondimenti progettuali e sugli impatti ambientali al sistema lagunare interessato;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME IL PARERE

Che il progetto preliminare proposto dall'Autorità portuale di Venezia relativo a "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo" risulta di particolare complessità progettuale, sia con riferimento ai significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio, sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari ad almeno 4 anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al DM 02/03/2013.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

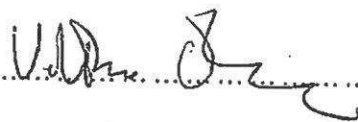
Prof. Saverio Altieri

.....

 ASSENTE

4, [Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Prof. Vittorio Amadio



ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

.....

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

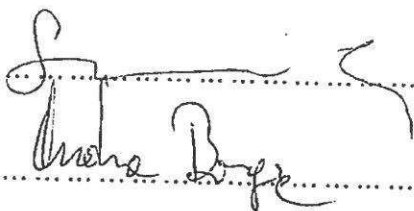
.....

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

.....

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

.....

ASSENTE


Ing. Silvio Bosetti

.....

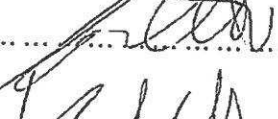
Ing. Stefano Calzolari



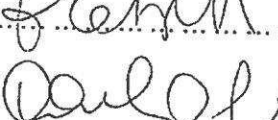
Ing. Antonio Castelgrande



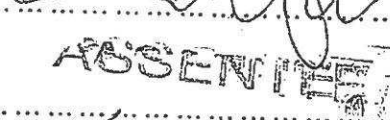
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

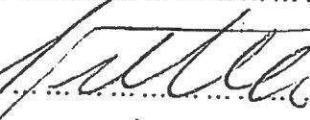


Prof. Carlo Collivignarelli

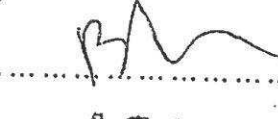


ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



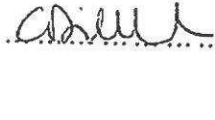
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi

LP

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. R.

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

Francesca Soro

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

R.V.

Ing. Roberto Viviani