



Città di Chioggia città d'arte

Prot. n.
Risp. alla nota n ID-VIP: 4374

Chioggia, li 26 GEN. 2019

Oggetto: Risposta in merito alla procedura di cui all'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni.

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

Divisione 2 Sistemi di valutazione Ambientale
Direzione per le valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
Alla c.a. Arch. Claudia Pieri

In risposta alla Vostra comunicazione acquisita al Prot. n. 61444 del 6/12/2018, relativa a quanto in oggetto, si trasmette in allegato l'ordine del giorno votato dal Consiglio Comunale con delibera n. 1 del 25/1/2019. Inoltre si allegano i contributi formulati dai rappresentanti delle categorie economiche di Chioggia e presentate al Protocollo dello scrivente comune.

Distinti saluti.



IL SINDACO

Arch. Alessandro Ferro

**Gent.mo Presidente del
Consiglio Comunale di Chioggia
Sig. Endri Bullo**

Proposta di ORDINE DEL GIORNO per il Consiglio Comunale con argomento “indicazioni politiche per la produzione delle osservazioni alla fase preliminare alla valutazione dell’impatto ambientale del progetto di terminal plurimodale d’altura denominato Vgate”

Premesso che:

La ditta Vgate si è avvalsa della facoltà di avviare, ai sensi dell’art. 21 del D. Lgs. 152/2006 (Testo Unico dell’Ambiente o TUA), una fase di consultazione con l’autorità e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale.

Il Ministero dell’ambiente ha messo al corrente dell’avvio di questa fase preliminare alla procedura di valutazione di impatto ambientale gli enti interessati, compreso il Comune di Chioggia.

Il Comune di Chioggia deve inviare le proprie osservazioni al ministero dell’ambiente entro il 27 gennaio p.v.

Il giorno 9 gennaio si è svolta una seduta congiunta delle commissioni consiliari II, IV e VI durante la quale la ditta proponente ha illustrato il progetto, che consta di un terminal per la movimentazione di container delle dimensioni di circa 2,3 km al largo della foce del fiume Brenta in grado di ospitare alcune navi fino a 350 mt. di lunghezza, collegato a terra con un doppio ponte stradale e ferroviario e da qui raccordato alla S.S. Romea e alla ferrovia Chioggia-Rovigo, in grado di movimentare a regime fino a 2 milioni di container all’anno.

Nel corso della commissione numerosi consiglieri di diversi schieramenti politici hanno sollevato perplessità di carattere generale e evidenziato numerosi ed importanti punti di criticità specifici del progetto, che, nonostante i nomi con cui è stato introdotto “ecoporto e green port”, presenta certamente numerose criticità che devono essere valutate nei loro impatti socio-ambientali, in particolare perché interferiscono profondamente sulle 3 economie principali e storiche della città di Chioggia, quali turismo, pesca ed agricoltura.

Per come è stato presentato, il progetto è apparso, in prima istanza, egocentrico, in quanto incentrato esclusivamente sulle necessità di sviluppo del traffico container nell’alto Adriatico e, in generale, dello sviluppo di aree vaste. Le infrastrutture ad esso collegate sono state “mitigate” con una semplice pista ciclabile, in modo da sostenere il concetto di ecologico, ma ha trascurato completamente le esigenze del territorio su cui il terminal troverà un ipotetico collocamento, territorio già di per sé molto fragile, per la presenza delle foci di ben 3 fiumi e della laguna di Venezia, universalmente riconosciuta come area da tutelare, nonché scarsamente e malamente connesso dal punto di vista infrastrutturale con il resto dell’entroterra veneta.

L’art. 3-**quater** del TUA, titolato “*Principio dello sviluppo sostenibile*” prevede che:

- Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle

generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.

- Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.
- La risoluzione delle questioni che involgono aspetti ambientali deve essere cercata e trovata nella prospettiva di garanzia dello sviluppo sostenibile, in modo da salvaguardare il corretto funzionamento e l'evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane.

L'art. 4 dello stesso TUA prevede che la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita.

L'art. 24-bis, titolato "*Inchiesta pubblica*", prevede che l'autorità competente può disporre che la consultazione del pubblico si svolga nella forma dell'inchiesta pubblica.

Sia le spiegazioni avute nel corso della suddetta commissione consiliare che la documentazione presente nel sito del Ministero appaiono carenti sotto alcuni aspetti fondamentali per la comprensione delle effettive ripercussioni del terminal sulla città.

Considerato la notevole entità dell'opera proposta e le relevantissime ripercussioni che questa potrebbe avere non solo sugli aspetti ambientali considerati ma su tutto il tessuto socio-economico della città, il Consiglio Comunale rileva l'opportunità di dare anche un'indicazione politica all'amministrazione comunale in merito alle osservazioni da inviare al ministero dell'ambiente.

Per quanto premesso, con il presente ordine del giorno si IMPEGNANO il Sindaco e la giunta ad adoperarsi affinché vengano approfonditi maggiormente i seguenti aspetti:

- le molto probabili conseguenze e ricadute provocate della presenza del terminal sulle economie del turismo, della pesca e dell'agricoltura. In particolare per la pesca non sono stati evidenziati gli impatti dovuti alla limitazione dei traffici e quelli sulla molluschicoltura costiera e per il turismo l'impatto sulla qualità dell'acqua e sul riconoscimento della Bandiera Blu;
- il trasporto su strada, essendo stata trascurata la non adeguatezza e l'alta pericolosità della S.S. Romea già nelle attuali condizioni di traffico;
- il trasporto su rotaia, essendo stata trascurata la non adeguatezza della ferrovia Chioggia-Rovigo rispetto al transito di frequenti e lunghi convogli, in particolare per quanto riguarda la presenza di numerosi passaggi a livello e l'isolamento che deriverebbe nelle frazioni dalle lunghe e frequenti attese agli stessi;
- l'impatto e l'inquinamento acustico sia dell'opera che dei trasporti ad essa collegata;
- l'impatto sulle correnti marine, in particolare per quanto riguarda possibili fenomeni di maggior erosione del litorale;
- l'impatto visivo dell'opera principale e del collegamento a terra nei confronti degli utenti dei litorali di Isolaverde e di Sottomarina, con particolare riguardo all'altezza delle gru, delle navi e delle pale eoliche;
- l'impatto della navigazione delle grandi navi portacontainer sull'area naturalistica e di tutela ambientale, nonché Sito di Importanza Comunitaria delle Tegnue di Chioggia;
- la compatibilità con la futura istituzione della zona Zona di Protezione Speciale in mare.

Si IMPEGNANO, inoltre, il Sindaco e la giunta comunale:

- A chiedere sin da questa fase che la consultazione pubblica di cui all'art. 24 del TUA avvenga nella forma dell'inchiesta pubblica, a garanzia del miglior coinvolgimento possibile sia della popolazione, categorie economiche ed associazioni interessate che degli eventuali portatori di interessi;
- A proseguire nell'opera di condivisione di qualsiasi informazione nei confronti del Consiglio Comunale e della città intera riguardante possibili evoluzioni, nonché di condivisione preventiva di ogni decisione, parere e quant'altro riguardanti il progetto, come del resto già correttamente fatto finora;
- A trasmettere il presente ODG al Ministero dell'Ambiente, unitamente alla nota tecnica già prodotta dagli uffici competenti, che non dovrà risultare in contrasto con i contenuti del presente ODG, nel rispetto delle reciproche competenze e alle note provenienti dalle associazioni di categoria.

Si ESPRIME la contrarietà preventiva del Consiglio Comunale alla realizzazione dell'opera in mancanza degli approfondimenti richiesti e delle garanzie sulla necessità che:

1. L'adeguamento infrastrutturale sia preliminare all'opera
2. Le opere di mitigazione e compensazione siano proporzionate all'intervento
3. L'opera assuma interesse pubblico, adeguandosi alle altre necessità della città

I consiglieri comunali



SETTORE URBANISTICA E SETTORE LAVORI PUBBLICI

Oggetto: TERMINAL PLURIMODALE DI ALTURA – VGATE

Committente: VGATE S.r.l. - Via Torino, 151/A – 30172 – Mestre (VE)

Progettista: Studio P4

STRUMENTI URBANISTICI SOVRACOMUNALE

L'area ricade all'interno del Vincolo paesaggistico disciplinato dal D.Lgs 42/2004 ed è limitrofa al Sito di importanza comunitaria – Dune residue del Bacucco.

Le opere previste interagiscono con le previsioni del P.A.L.A.V. e le seguenti destinazioni:

- Aree di interesse paesistico – ambientale (art. 21);
- Aree a rischio idraulico (art. 21);
- Ambito ad agricoltura specializzata orticola (art. 37);
- Parco degli orti di Chioggia (art. 37);
- Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili (art. 14).

Analizzata la Tav. 1.1 – Sistemi e Ambiti di Progetto del Piano.

Secondo il P.T.P.C. della Provincia di Venezia ora Città Metropolitana, l'intervento ricade nelle seguenti aree:

- Rischio da mareggiate – Vulnerabilità bassa – art. 16;
- Rischio da mareggiate – Vulnerabilità moderata – art. 16;
- Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 slm) – art. 16;
- Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) – art. 30.
- Paleovalveo.

CONSIDERAZIONI

Il progetto, così come proposto, appare non privo di alcune criticità, che di seguito si illustrano, a partire dalle perplessità d'impostazione generale:

- la proposta appare parziale e non sufficiente, poichè il problema oggetto di valutazione e soluzione, riguarda l'insufficienza dei fondali lagunari per svolgere in futuro una competitiva attività portuale. Il progetto, però, risponde esclusivamente al traffico di container, lasciando irrisolto il problema per le altre merci. L'eventuale attuazione di questo progetto determinerà un'eredità molto pesante, qualora altre tipologie di merci avessero la necessità di trovare alternative agli attuali percorsi. La portualità della Laguna, pertanto, merita una valutazione complessiva da parte delle massime autorità pubbliche, per immaginare una soluzione adeguata a tutti i flussi di merci gestite, sia da Chioggia, ma

anche da Marghera e dalla Marittima.

- Si ritiene che le modalità di elaborazione del progetto debbano porre maggiore importanza al territorio: prima sono da valutare gli impatti e poi la funzionalità infrastrutturale, in modo da evitare che gli impatti vengano “adeguati” a scelte progettuali aprioristiche. In pratica, prima si deve capire quali sono le capacità di un territorio di assorbire una trasformazione, e poi il progetto può essere sviluppato.

Le perplessità che riguardano gli aspetti puntuali del progetto sono le seguenti:

- le attuali infrastrutture a terra alle quali si collega il nuovo porto (SS Romea e Ferrovia) non sono adeguate ad accogliere nuovi e ingenti traffici merci, anche perchè ad una nuova struttura portuale oggi è richiesto un collegamento adeguato ed efficace a smistare le merci;
- non è stata approfondita la modifica delle correnti marine a seguito della realizzazione delle nuove strutture. L'esperienza di interventi anche molto meno impattanti realizzati sulle foci dei fiumi e nelle bocche di porto, hanno restituito comportamenti di ripascimento naturale ed erosione non desiderati e inattesi, in contesti di grandissimo valore ambientale, paesaggistico ed economico;
- le Tegnue di Chioggia per le caratteristiche ambientali singolari meritano una decisa valorizzazione e non una riduzione di complessità ecologica derivante dal nuovo intervento e dalle percorrenze delle nuove navi di grandi dimensioni; Il progetto dovrà dare risposta a tale esigenza.
- l'impatto visivo su un attuale orizzonte libero, aperto, incontaminato, ha un valore di forte apprezzamento per una comunità molto vasta, che passeggia lungo la spiaggia e sceglie le proprie vacanze nelle spiagge dal Lido di Venezia ad Albarella; la tutela del paesaggio è un valore ampiamente condiviso, con una ricaduta importante sull'economia turistica così preziosa per la nostra regione. Inoltre, l'effetto visivo avrebbe dovuto determinare il coinvolgimento dei comuni costieri contermini;
- l'impatto sulle attività di pesca e agricoltura non appare adeguatamente valutato, in quanto sono due settori determinanti per il tessuto sociale ed economico della Città di Chioggia, che ne delinea anche delle peculiari caratteristiche facenti parte dell'identità locale, importante sia per la nostra comunità, che per l'immagine di Chioggia rivolta all'esterno;
- detta struttura, infine, determina anche una ricaduta non valutata sulla diportistica ospitata nelle molte darsene presenti a Chioggia, costituendo un'economia di rilievo e offrendo dei servizi preziosi ad utenti con prevalente provenienza da fuori comune.

I DIRIGENTI



**SETTORE PROMOZIONE DEL TERRITORIO
SERVIZIO AMBIENTE**

Oggetto: TERMINAL PLURIMODALE DI ALTURA – VGATE

Committente: VGATE S.r.l. - Via Torino, 151/A – 30172 – Mestre (VE)

Progettista: Studio P4

STRUMENTI URBANISTICI SOVRACOMUNALE

L'area ricade all'interno del Vincolo paesaggistico disciplinato dal D.Lgs 42/2004 ed è limitrofa al Sito di importanza comunitaria – Dune residue del Bacucco.

Le opere previste interagiscono con le previsioni del P.A.L.A.V. e le seguenti destinazioni:

- Aree di interesse paesistico – ambientale (art. 21);
- Aree a rischio idraulico (art. 21);
- Ambito ad agricoltura specializzata orticola (art. 37);
- Parco degli orti di Chioggia (art. 37);
- Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili (art. 14).

Analizzata la Tav. 1.1 – Sistemi e Ambiti di Progetto del Piano.

Secondo il P.T.P.C. della Provincia di Venezia ora Città Metropolitana, l'intervento ricade nelle seguenti aree:

- Rischio da mareggiate – Vulnerabilità bassa – art. 16;
- Rischio da mareggiate – Vulnerabilità moderata – art. 16;
- Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 slm) – art. 16;
- Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) – art. 30.
- Paleoalveo.

PRIME CRITICITA' AMBIENTALI

Il progetto in questione, ancorchè privo di valutazioni tecniche numeriche sui diversi impatti, perchè relativo alla fase di scoping del processo di VIA, offre comunque la possibilità di ipotizzare e per tale ragione prendere in considerazione ed approfondire nel merito, una serie di criticità.

L'ambiente estremamente delicato del territorio clodiense, comprensivo di laguna e di litorale inserito nell'insieme geomorfologico di transizione lagunare, di per se rappresenta una identità naturale fragile e per questo motivo fortemente influenzabile anche attraverso gli interventi antropici.

La sua peculiarità ambientale, in parte già compromessa dalla presenza dell'uomo, non è più in grado di sopportare ulteriori interventi, pena il degrado e l'affievolimento dell'interesse paesaggistico da parte di coloro che vivono e ricercano nel patrimonio ambientale naturale una sintonia con il proprio equilibrio e una ricerca o ripresa, della conoscenza dei valori fondamentali

della vita, che nei più si traduce in serenità e tranquillità psicofisica.

Pertanto, la violazione dello skyline e delle peculiarità naturalistiche di quest'area della costa veneziana, oggetto di specifica ricerca da parte dei cultori di tali valori, sul quale peraltro l'Amm.ne comunale ha fondato gran parte della sua tradizionale crescita economica, non può essere sminuito a vantaggio di un sistema isediativo logistico marittimo che s'impone pesantemente sul territorio e in mare, rompendo quel sistema naturale che con notevoli sforzi economici, pubblici e privati, è stato nel tempo mantenuto integro, rappresentando per contro una scelta imprenditoriale che non rientra tra le idee di sviluppo e di crescita di questo territorio.

Inoltre, è da evidenziare come da quasi vent'anni l'Amm.ne comunale è impegnata nella cura e nella conservazione di un patrimonio marino unico nel suo genere e cioè le cosiddette "Tegnue", per le quali, con la concorrenza della Regione, sono stati finora spesi circa 1,2 Ml/€. Si tratta di strutture marine che si trovano a 2,5-2,7 miglia nautiche dalla costa a ridosso delle quali il terminal verrebbe a trovarsi all'atto della sua realizzazione con la compromissione della presenza delle mega-navi che le attraverserebbero di continuo l'area protetta, provocando turbolenze e inquinamento delle acque che avrebbero come risultato certo la distruzione dell'ambiente floro-faunistico e la riduzione a prateria dei fondali. In proposito si ricorda che per preservare la biodiversità delle "Tegnue", riconosciuta scientificamente, si è ricorsi alla dichiarazione di "Zona di Tutela Biologica" (ZTB) con un decreto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali (G.U. n. 193 del 19-8-2002), che impose anche il divieto di qualsiasi attività di pesca. Nel 2011 le Tegnue di Chioggia sono state proposte come Sito di Importanza Comunitaria (Dgr. nr. 220 del 1 marzo 2011).

L'inquinamento delle acque, tra l'altro, non provocherebbe soltanto una illegittima violazione delle "Tegnue", ma metterebbe altresì in crisi anche la situazione della qualità delle acque di balneazione che dal 2014 ci hanno consentito, in considerazione anche della loro "bontà" di ottenere il riconoscimento della Bandiera Blu.

Altri fattori di criticità, non meno importanti dei precedenti, che vengono evidenziati per un loro opportuno approfondimento in sede di Studio di Impatto Ambientale da parte della ditta proponente il progetto in parola, riguardano la fascia costiera e in particolare l'effetto di cambiamento sulle correnti marine in relazione alla presenza di un'opera così impattante, considerato che si pone esattamente di traverso alla direzione dei venti prevalenti da sud-est. I riflessi d'impatto sulla costa, che oggi non possono essere valutati in mancanza di uno studio mirato, dovranno tenere conto sia del comportamento dei sedimenti utili al ripascimento della costa (in tale contesto si ricorda che i numerosi studi finora eseguiti anche attraverso modelli matematici non hanno dato certezze sugli effetti erosivi delle correnti marine, per le quali i fattori in gioco sono non solo sono molteplici ma spesso variabili nel tempo e nello spazio deteminando un grado di incertezza tale da vanificare tutte le soluzioni tecniche finora adottate), sia del mantenimento delle dune litoranee, che da sempre hanno garantito la vita e la crescita di un sistema produttivo locale che ha derminato lo sviluppo di una parte dell'economia orticola clodiense.

Infine, non può essere sottovalutato nemmeno l'aspetto critico del fenomeno rumore prodotto dal transito continuo sia ferroviario che stradale dei mezzi di trasporto, in conseguenza alla mole di camion che quotidianamente percorreranno la "bretella" che dal Terminal porta alla SS Romea e al numero di convogli ferroviari in arrivo e in partenza dal terminal stesso. La dimensione quantitativa futura dei container, a pieno regime, è tale da rendere il flusso senza soluzione di continuità e le conseguenze sulla qualità dell'aria e della vita in un intorno dell'area sono quindi facilmente ipotizzabili anche nella previsione progettuale dell'installazione di barriere protettive.

IL DIRIGENTE

Al Sig. Sindaco del Comune di Chioggia

All'Assessore al Turismo del Comune di Chioggia

All'Assessore All'Urbanistica e LL.PP. del Comune di Chioggia

Ai Capi Gruppo del Consiglio Comunale di Chioggia

Siamo ad inviare, in allegato, deduzioni in merito al progetto VGATE da parte dell'Associazione Albergatori di Sottomarina, condivise e sottoscritte da ASCOT, Consorzio di Promozione Turistica LIDI DI CHIOGGIA, Confesercenti, O.T.I.V., Apindustria Venezia e I.S.A. S.p.A., e le osservazioni al progetto VGATE da parte della Federazione regionale Federalberghi Veneto.

Cordiali saluti.

Il Presidente

Giuliano Boscolo Cegion



Viale Verona, 13 – 30015 Sottomarina (VE)
Codice Fiscale 81003360278
Tel. 0039 041 5540117

Chioggia, li 23.01.2019

Preg.mo Sig.
Sindaco
Del Comune di
Chioggia
Dott. Arch. Alessandro Ferro
Corso del Popolo, n. 1193
CHIOGGIA (VE)

Gent.ma Sig.ra
Assessore al Turismo
Del Comune di Chioggia
Dott.ssa Isabella Penzo
Corso del Popolo, n. 1193
CHIOGGIA (VE)

Gent.ma Sig.ra
Assessore all'Urbanistica
E Lavori Pubblici
Del Comune di Chioggia
Dott. Arch. Elga Messina
Corso del Popolo, n. 1193
CHIOGGIA (VE)

Pregg.mi Signori
Capo Gruppo
Del Consiglio Comunale
Di Chioggia

Dott. Paolo Bonfà
Capogruppo Movimento Cinque
Stelle

Avv. Giuseppe Casson
Capogruppo Lista Chioggia è
Libera

Dott. Marco Dolfin
Capogruppo Lista Lega Nord
Liga Veneta

Arch. Segantin Marcellina
Capogruppo Lista Chioggia Viva

Avv. Boscolo Capon Beniamino

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Casson', written over the name of the lawyer Giuseppe Casson.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Dolfin', written over the name of the lawyer Marco Dolfin.

Capogruppo Forza Italia

Dott.ssa Barbara Penzo
Capogruppo Partito Democratico

Dott.ssa Maria Chiara Boccato
Gruppo Misto

A Protocollo Comunale

OGGETTO: Deduzioni in merito al progetto VGATE al vaglio del Consiglio Comunale per l'Adunanza del 25 gennaio 2019.

Spett.le Amministrazione Comunale,

con specifico riferimento a quanto in oggetto, il sottoscritto **Sig. Boscolo Cegion Giuliano**, non in proprio ma nella sua declinata qualità di Presidente e Legale rappresentante *pro-tempore* di **A.S.A. ASSOCIAZIONE ALBERGATORI SOTTOMARINA**, con Sede in Chioggia, Viale Verona, n. 13 intende brevemente

dedurre

quanto segue.

Le Amministrazioni Comunali, di qualunque colore politico, che si sono succedute alla guida del Comune di Chioggia negli ultimi 15/20 anni hanno attuato politiche per lo sviluppo del turismo sostenibile nella Città di Chioggia.

Gli Strumenti Urbanistici, P.R.G., Piani Attuativi, il Piano dell'Arenile ed il Parco del Lungomare costituiscono concreta ed effettiva testimonianza di detto impegno profuso affinché la risorsa turistica della Città possa essere sempre più valorizzata.

La Regione Veneto stessa ha riconosciuto Chioggia come “Città d’Arte” all’interno di un Progetto di valorizzazione denominato OGD: Chioggia, Storia, Mare e Laguna.

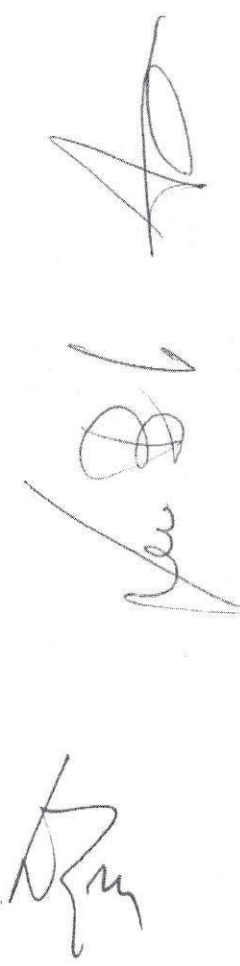
Nel corso degli anni la Città, intesa come sistema Chioggia-Sottomarina ed Isola Verde, si è sviluppata con un arenile attrezzato che offre servizi al turista di primissimo livello internazionale. Il sistema ricettivo alberghiero, extralberghiero (B&B), Villaggi Turistici e Campeggi nel corso degli anni, utilizzando le direttive e le prescrizioni contenute negli Strumenti Urbanistici, si è rinnovato grazie anche ai notevoli investimenti effettuati dagli Imprenditori locali, tanto è che proprio da quest’anno Chioggia (e precisamente Isola Verde) vanta un Villaggio Turistico a 5 stelle.

Tutte le politiche svolte negli ultimi 20 anni hanno condotto il sistema economico della Città, il cui fattore trainante è il turismo, verso un livello di riconosciuta eccellenza anche all’estero e sul piano internazionale.

Si specifica, peraltro, che l’indotto turistico genera migliaia di posti di lavoro ed alti fattori occupazionali i quali costituiscono una economia diffusa che implementa l’ossatura e la filiera dell’intera economia cittadina, con positive ricadute sia per quanto riguarda gli artigiani, il commercio e la pesca, le libere professioni, lo sport facendo sì che Chioggia-sistema costituisca un *unicum* assolutamente non imitabile in tutta la Penisola.

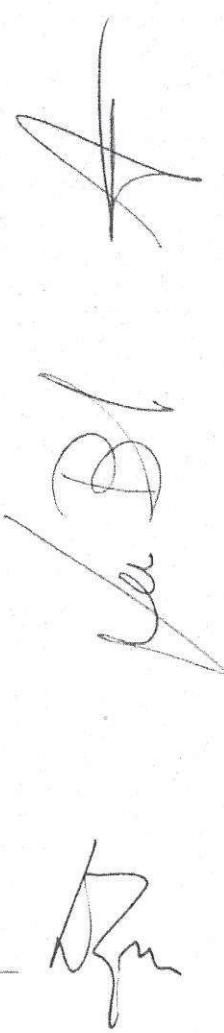
Il progetto che il Consiglio Comunale andrà a valutare nella seduta del 25 gennaio 2019 pone inevitabilmente in pericolo questo sottile ma eccellente equilibrio di fattori produttivi, economici ed umani.

In una valutazione sistematica del progetto prestato da VGATE S.r.l. con Sede in Venezia – Mestre Via Torino, n. 151/A, giacchè stante la complessità e la corposità



del progetto non ne può essere contestato punto per punto, emergono taluni aspetti assai negativi che possono essere in tal modo, come segue, sintetizzati:

- 1) Il progettato porto sarebbe un porto container ossia per fare interscambio con circa 25 mila containers di progetto in fase di espansione. Tutto ciò determinerà irrimediabilmente una deturpazione visiva e paesaggistica della località turistica di Chioggia-Sottomarina ed Isola Verde la quale diventerà una sorta di ansa o di enclave fra il mare aperto ed il progettato porto. Ovviamente la bellezza della Località sarà persa per sempre e con essa la risorsa turistica alla medesima connessa;
- 2) L'ubicazione. Quanto proposto è troppo vicino alle spiagge di Sottomarina Lido ed Isola Verde;
- 3) L'inquinamento atmosferico prodotto dalle polveri sottili e dagli scarichi delle navi. Essendo il progettato porto sotto vento tutti detti agenti inquinanti si muoverebbero verso la costa e, quindi, verso le spiagge sicchè Chioggia-sistema che vanta un riconoscimento quale località prediletta per le famiglie grazie all'aria e allo iodio del mare perderà irrimediabilmente detto brand. In particolare, con i venti da est gli agenti inquinanti si sposterebbero verso Isola Verde la mattina; il pomeriggio, con i venti da scirocco verrebbe investita pienamente di agenti inquinanti Sottomarina Lido;
- 4) Considerata la mole delle navi e dei containers in previsione di progetto; verificato che non tutte le navi versano in stato di corretta efficienza tecnica provenendo da tutto il Mondo e da Stati ancora in via di sviluppo, con norme di sicurezza magari inferiori o meno stringenti rispetto a quelle previste dallo Stato Italiano non è improbabile che possa verificarsi un



qualche sinistro ossia sversamento di materiale inquinante (olio o petrolio) nel mare immediatamente prospiciente le spiagge di Sottomarina ed Isola Verde con irrimediabili danni e pregiudizi che potrebbero essere risolti (sia pure parzialmente) dopo lunghi decenni di attività di bonifica tecnica con pesanti oneri a carico della collettività;

- 5) Il progetto, peraltro, non specifica il contenuto dei containers sicchè possono essere lì ubicati tutte le più svariate materie per la lavorazione industriale chimica, manifatturiera (certamente non si può escludere che vi possano essere anche materiali radioattivi sia come materie prime di lavorazione che come scorie e, come tali, potenzialmente molto pericolose per la salute della collettività che è un valore tutelato dall'Articolo 32 della Costituzione e da innumerevoli fonti di normazione primaria ossia leggi statali e da Trattati internazionali);
- 6) A fronte di dette innegabili e marcate negatività del presentato progetto non sussistono aspetti positivi di alcun genere o ricadute positive sull'economia della Città di Chioggia nel suo insieme valutata considerato, peraltro, che i porti moderni sono ad alta tecnologia di automazione non necessitando, pertanto, di personale.

Una Città come Chioggia – Sottomarina ed Isola Verde che oramai ha assunto, da molti anni, una marcata connotazione come “Città turistica” e “Città d'arte” ed è riconosciuta, anche a livello internazionale come tale, non può modificare per un intervento dall'alto la sua propria fisionomia diventando una Città potenzialmente industriale.

APINDUSTRIA VENEZIA
Via Torino, 63
30177 VENEZIA - MESTRE (VE)
Partita IVA 03247650272

Se così fosse tutti gli equilibri cittadini salterebbero; vi sarebbe una evidente recessione; un depauperamento della risorsa turistica e generazioni di Imprenditori che con passione, dedizione, sacrifici e privazioni hanno investito e creduto in un giusto progetto si troverebbero, insieme a tutta la cittadinanza, a dover contemplare una squallida cittadina di periferia dove alberga lo squallore grigio industrializzato.

Peraltro, si rammenta che le politiche industriali degli Stati più evoluti si stanno muovendo in direzione esattamente opposta vale a dire verso la de-industrializzazione e verso il recupero intelligente dei fattori ambientali ritenuti, a giusta ragione, risorse da valorizzare e da preservare per le future generazioni.

Quindi, si esprime la totale contrarietà a detto progetto e si auspica che i Consiglieri Comunali sentano forte la responsabilità, con il loro voto negativo, di preservare la Città di Chioggia da scelte che, di fatto, la farebbero morire come tale.

A.S.A Associazione Sottomarina Albergatori

Giuliano Boscolo Cegolon

CONSORZIO DI PROMOZIONE TURISTICA
LIDI DI CHIOGGIA s.p.a.r.l.

Viale Trieste, 31/A
30015 - CHIOGGIA (VE)

C.F.: 8100011027

P. IVA 04445850276

I.S.A. S.p.A.

Villaggio Turistico Isamar & Isaresidence A/B
Via Isamar, 9

30015 Isolaverde di Chioggia (VE)
Sede Legale: Galleria Brancalion, 2
35137 Padova (PD)

Cod. Fisc. e P. IVA 04445850294

AS.C.O.T.
IL V. PRESIDENTE
Stella Bonaldo

INDUSTRIA VENEZIA
Via Torino 488
30172 VENEZIA - MESTRE (VE)
P. IVA 03247650272

CONFESERCENTI

CONFESERCENTI CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

P. IVA 03497650278 C.F. 82010600276

Via A. Da Mestre 36 - 30174 Venezia Mestre

MANDAMENTO DI CHIOGGIA Via G. da Verazzano 79/E - 30015 Chioggia

PEC confesercenti@veneziametropolitana.it

O.T.I.V.

OPERATORI TURISTICI ISOLAVERDE

C.F. 91022740278

Via Marco Polo, 68/b
30015 CHIOGGIA (VE)
A.C.U.S. C.F. 91022740278
Ass. Commerciali P.IVA 04445850276
Uniti per Sottomarina infoacus@gmail.com



Prot. n° 19.19

Preg.mo Sig.
Dott. Arch. Alessandro Ferro
Sindaco del Comune di Chioggia

Gent.ma Sig.ra
Dott.ssa Isabella Penzo
Assessore al Turismo del Comune di
Chioggia

Gent.ma Sig.ra
Dott. Arch. Elga Messina
Assessore all'Urbanistica e Lavori
Pubblici
del Comune di Chioggia

Preg. mi Signori Capo Gruppo
del Consiglio Comunale di Chioggia

Dott. Paolo Bonfà
Capogruppo Movimento Cinque
Stelle

Avv. Giuseppe Casson Capogruppo
Lista Chioggia è Libera

Dott. Marco Dolfin
Capogruppo Lista Lega Nord Liga
Veneta

Arch. Segantin Marcellina
Capogruppo Lista Chioggia Viva

Avv. Boscolo Capon Beniamino
Capogruppo Forza Italia

Dott.ssa Barbara Penzo
Capogruppo Partito Democratico

Dott.ssa Maria Chiara Boccato
Gruppo Misto

Mestre, 24 gennaio 2019

A Protocollo Comunale



Oggetto: Deduzioni in merito al progetto VGATE al vaglio del Consiglio Comunale per l'Adunanza del 25 gennaio 2019.

Spett.le Amministrazione Comunale,

Federalberghi Veneto, la Federazione regionale più rappresentativa degli albergatori del Veneto – in vista della valutazione e discussione del progetto VGATE, di cui all'oggetto, in seno alla seduta del Consiglio Comunale della Città di Chioggia di domani, 25 gennaio – esprime il suo assoluto appoggio e la totale condivisione del documento di osservazioni redatto e presentato dall' A.S.A. ASSOCIAZIONE ALBERGATORI SOTTOMARINA, aderente al Sistema Federalberghi Veneto, già sottoposto alla Vostra attenzione.


Federalberghi Veneto, nell'unirsi all'appello rivolto dal Presidente A.S.A., Giuliano Boscolo Cegion a tutta l'Amministrazione comunale, intende con la presente lettera dare ulteriore eco alle sue legittime e responsabili preoccupazioni. Preoccupazioni che non possono che essere condivise da chi ha a cuore il proprio territorio e la preservazione delle proprie specificità turistiche nell'ottica di un saggio mantenimento dei delicati equilibri socio-economici e ambientali locali.

Desidero ricordare a tutti Voi una variabile dalla quale non si può prescindere: il Turismo per il Comune di Chioggia, riconosciuta peraltro come "città d'arte" dalla Regione Veneto, è perno per lo sviluppo e la crescita della Vostra economia. Un turismo da sempre rispettoso dello splendido ambiente naturale e paesaggistico-culturale in cui è contestualizzato.

È alla luce di questi importanti fattori che Vi esorto a pensare e costruire la governance locale guardando al futuro del Vostro territorio in un'ottica di reale opportunità e non in un'ottica opportunistica. In tal senso, il progetto VGATE più che un'opportunità sembra, infatti, porsi in feroce contrasto con gli equilibri socio-ambientali, nonché con la vocazione e il destino turistico locale.

Certo che nella discussione di domani saprete operare in coscienza le scelte giuste, Vi prego di avermi con viva cordialità.

Il Presidente
Marco Michielli



Gent.mo Presidente del
Consiglio Comunale di Chioggia
Sig. Endri Bullo

Oggetto: progetto Vgate in Ordine del Giorno del Consiglio Comunale del giorno 25 Gennaio 2019.

Premesso che attraverso l'analisi del progetto presentato dalla società Vgate che il Gruppo Consiliare CHIOGGIA VIVA ha effettuato con le maggiori associazioni economiche che operano sul nostro territorio, in particolare ASCOM, GE.B.I.S. - Se.ge.ar., CISACAMPING, CHIOGGIA YACHT GROUP, associazioni che rappresentano il tessuto economico legato al turismo, commercio e diporto, si evidenzia quanto segue:

- il tessuto economico legato alla balneazione viene sicuramente penalizzato da molteplici fattori che questo progetto produce in quanto andrà a creare un impatto negativo ambientale in termini di inquinamento, impatto visivo, impatto acustico ed atmosferico;
- il nostro territorio è assolutamente fragile dal punto di vista idrogeologico ed ambientale data la posizione in cui si trova tra mare, fiumi e laguna, con la presenza di un centro storico millenario che verrebbe in ogni qualmodo modificato dall'impatto che una tale struttura creerebbe;
- è innegabile che questo impianto va a sconvolgere oltre che la spiaggia e le attività turistiche anche e soprattutto tutte le attività legate alla pesca e all'allevamento dei molluschi, e che quindi è gravemente penalizzante per l'intero settore;
- questo progetto faraonico nella sua struttura sfiora solamente l'aspetto dei collegamenti infrastrutturali che sono assolutamente necessari per poter supportarne la realizzazione, oggi ci viene calato dall'alto un terminal che prevede movimentazioni di container via ferrovia e via gomma senza la certezza temporale dell'adeguamento delle infrastrutture necessarie, quasi facendo intendere che senza la costruzione del Terminal mai verranno realizzate le strade e la ferrovia che la nostra città attende da tempo immemore;

La città di Chioggia proprio per le caratteristiche storiche, la valenza ambientale su cui pone il proprio essere, l'importanza della spiaggia e delle sue qualità terapeutiche che ci viene riconosciuta a livello nazionale, il settore della pesca e dell'agricoltura che garantisce un prodotto ittico ed enogastronomico che è un'eccellenza a livello internazionale, saranno messe in serio pericolo da l'impatto che un simile progetto industriale provocherà e che quindi riteniamo sia in questa fase seriamente negativo.

E' indubbio che dall'altra parte chi propone il progetto mette in evidenza in maniera secondo noi poco realistica aspetti di carattere positivo quali aumento dell'occupazione, aumento dell'indotto economico legato alla realizzazione dell'opera ma che non compensano assolutamente il danno che verrebbe a crearsi.

Riteniamo quindi che l'Amministrazione oggi in carica debba segnalare al Ministero dell'Ambiente tutte queste criticità per contrastare questi progetti (vedi impianto GPL), proponendo e programmando una importante pianificazione di carattere ambientale e infrastrutturale/turistico che sicuramente porterebbe uno sviluppo sociale ed economico di gran lunga superiore a quello che porterebbe un progetto faraonico come quello in oggetto.

In conclusione si richiede all'Amministrazione di esprimere un parere negativo e di attivarsi per produrre velocemente dei piani di sviluppo legati al turismo, alla portualità crocieristica, alla realizzazione del nuovo mercato Ittico, alla valorizzazione e tutele del centro storico e a tutte quelle azioni progettuali legate all'ambiente.

ASCOM-CHIOGGIA
[Signature]

G.E.B.I.S. / SE.GE.AR.
Coop. Servizi Generali Arenili a r.l.
Ass. Gestori Stabilimenti Balneari
Chioggia Sanomarina Isola Verde
IL PRESIDENTE

ASSOCIAZIONE CHIOGGIA YACHT GROUP
CISA CAMPING
[Signature]

Come da vostra richiesta,



siamo ad inviare di seguito il nostro parere tecnico relativamente al progetto VGATE come previsto dalla fase di scoping in corso.

Il traffico dei container a livello mondiale rappresenta circa il 25% del volume totale trasportato e è il settore del trasporto marittimo con il maggiore indice di crescita. In particolare questo traffico rappresenta nel Nord Adriatico il più alto fattore di crescita a livello nazionale con valori medi nell'ultimo decennio di più del 6%. Alcune stime internazionali prevedono per il 2030 nell'alto Adriatico un numero totale di TEUs superiore ai 5,5 Milioni quindi praticamente un raddoppio rispetto ai volumi attuali.

Venezia (ora unitamente a Chioggia nella ADSP MAS) rappresenta il porto naturale per tutti i traffici import export dalla pianura padana orientale, ma a causa delle limitazioni di pescaggio già presenti, perde molto del traffico esistente a vantaggio di porti del nord Europa, del Tirreno e del porto di Koper.

Questa situazione di penalizzazione dei traffici sarà ancora più evidente se collegata al fenomeno del gigantismo delle navi e del contemporaneo limite a -11,50mt del pescaggio massimo per le navi all'interno della Laguna Veneta, introdotto dai cassoni del MOSE.

Le grandi navi container, che già rappresentano e rappresenteranno un importante elemento di collegamento tra i porti esteri (America, Canada, Far East...) con il porto di Venezia, non sono e non saranno in grado di entrare nella Laguna.

Di conseguenza, i collegamenti commerciali diretti saranno costretti ad utilizzare dei porti alternativi o dei porti di transhipment, introducendo quindi alti costi per le aziende del territorio e per i consumatori finali dei beni. Tutto questo farebbe perdere una enorme opportunità per l'economia del sistema portuale e del territorio.

Il progetto Vgate è una risposta tecnica al problema su rappresentato, perché permette di ormeggiare e sbarcare navi container in aree ad alto pescaggio (fino a 16 mt) come si trattasse di un normale terminal di terra, grazie al fatto di essere collegato fisicamente alla rete infrastrutturale sia con la ferrovia che con la strada. Inoltre ha la possibilità di sfruttare il collegamento via chiatta lungo l'asse idroviario che a Chioggia ha proprio il punto di scambio mare- fiume.

Questo sistema permetterebbe quindi di superare le diseconomie introdotte dalla cosiddetta 'rottura di carico', che interviene ogni qualvolta un container viene sbarcato da una nave e ricaricato su di un'altra.

La possibilità di attrarre questo volume di traffico aggiuntivo previsto per i prossimi 20/30 anni, e che altrimenti sarebbe destinato appunto ad altri porti, porterà tutta una serie di benefici per il sistema portuale. In particolare il porto di Chioggia potrebbe riacquistare una importanza nei fatti che purtroppo negli ultimi anni sta perdendo. I volumi del porto di Chioggia sono calati dai primi anni 2000 in maniera importante, toccando minimi storici, per cui Vgate può rappresentare un vero cambio di rotta sia per il traffico container che verrebbe qui gestito (in aggiunta e in sinergia con quello del porto di Venezia tale da diventare un 'unicum' per la ADSP MAS) ma anche per tutto il lavoro collaterale determinato da una serie di servizi di assistenza logistica e nautica alla piattaforma, sia in fase di cantiere che di esercizio, che vanno da aree di stoccaggio a servizi di manutenzione e forniture, da servizi di collegamento via chiatta verso e da l'hinterland ad attività di semi-lavorazione e manipolazione delle merce in import ed export.

In aggiunta questo rideterminerà la necessità concreta di dare una risposta a interventi strutturali che da anni mancano (come i pescaggi interni al porto) tali da richiamare traffici che sono tipici e proprio da sempre del porto di Chioggia: rinfuse, siderurgico, merci varie.

Inoltre vi sarà una spinta importante all'occupazione: i progettisti indicano una occupazione diretta stimata in circa 800 posti di lavoro sul terminale, oltre ad occupazione indiretta e indotta di qualche migliaio di posti di lavoro di ulteriori attività logistiche nell'entroterra primario del porto. Noi conosciamo bene il lavoro collegato ad un primario terminal portuale, in particolare container, e possiamo confermare che attorno ad un'organizzazione di questo tipo gravitano un numero notevole di figure professionali quali autisti, caricatori, ricevitori, spedizionieri ma anche meccanici, assicuratori, periti, personale amministrativo, organi di controllo quali polizia, dogana, guardia di finanza. Sempre basandoci sulla nostra esperienza di quando ci muoviamo nei porti all'estero e non solo italiani, è certo lo sviluppo di attività ricettive, di ristorazione e accoglienza, in genere stagionalizzate, a servizio del sistema logistico indotto.

Vi sarà la richiesta di aree logistiche di stoccaggio (piazze e magazzini) in primis quelle disponibili nell'area portuale di Chioggia (ora sottoutilizzate) e, in aggiunta, riutilizzando le molte aree ex industriali o dismesse. Tutto questo può rappresentare un importante volano per l'economia del territorio.

Da rilevare inoltre che durante la fase di realizzazione dell'opera complessiva vi sarà un enorme impiego di manovalanza locale.

Crediamo che vi sia la necessità di porre soluzione ad alcune criticità (quali la viabilità, gli impatti ambientali...) che sono state già evidenziate e che peraltro i proponenti hanno già dichiarato essere una loro priorità fin dall'inizio dell'analisi e comunque durante le fasi successive del progetto.

Vogliamo anche rilevare come il metodo utilizzato (scoping prima della VIA) sia un metodo completamente diverso e di gran lunga il più aperto al confronto con gli interessi del territorio rispetto ad altri casi che hanno coinvolto il porto e la città di Chioggia, nei confronti dei quali il nostro comitato si è mosso in prima linea per portare chiarezza e correttezza.

Alfredo Calascibetta

Pres. Comitato Porto Chioggia