

..... un altro Lido è possibile

info@unaltrilido.com www.unaltrilido.com



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0028986 del 30/11/2012

Spett.le
Ministero dell'Ambiente
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

oggetto: Osservazioni relative allo Studio di Impatto Ambientale del Terminal plurimodale off-shore al largo della costa di Venezia – diga foranea e terminal petrolifero.

Premessa.

L'opera, date le sue dimensioni, costituisce di per se un impatto sull'ambiente marino pelagico e costiero. Pertanto la condizione prioritaria è che essa risulti realmente utile e strategica per potersi considerare una valida alternativa rispetto all'adozione di altre soluzioni che prevedano l'ubicazione del terminal in un sito diverso da quello prospettato, al fine di evitare uno spreco di denaro pubblico e una imbarazzante presenza al largo della costa veneziana.

Iter approvativo ed autorizzativo.

Si legge nello studio di fattibilità che l'opera rientra negli interventi di competenza dello Stato in base alla Legge Speciale n. 798/1984 che prevede, *la realizzazione di "studi e progettazioni relativi alle opere di competenza dello Stato per l'aggiornamento degli studi sulla laguna, con particolare riferimento ad uno studio di fattibilità delle opere necessarie ad evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati.* Nel 2003 è stato approntato lo *Studio di Impatto Ambientale del terminal off shore destinato a consentire l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia.* L'iter ha seguito varie fasi di discussione, con richieste di integrazioni alla procedura di VIA avviata e con la richiesta dei pareri degli Enti competenti. Si rileva che il 19 ottobre 2007 giunge un *parere interlocutorio negativo della Commissione Nazionale VIA,* ma sempre riferito alla realizzazione di un terminal petrolifero, in ottemperanza alla succitata Legge Speciale. Infatti in data 4 agosto 2010 il Magistrato alle Acque di Venezia ha siglato un accordo di programma con l'Autorità Portuale relativamente alla *"... progettazione di un terminal d'altura – con funzioni anche di "porto rifugio"*

– che in attuazione di quanto previsto all'art.3 della Legge Speciale 798/1984 consenta comunque l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia ...”.

E' solo il 5 maggio 2011 che il Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo ha preso atto della richiesta dell'Autorità Portuale di Venezia di costruire un porto d'altura per l'estromissione dei traffici petroliferi dalla laguna di Venezia e il più generale sviluppo dei traffici portuali ratificando nella seduta del 21 Luglio 2011 il via libera al futuro porto off-shore al largo di Venezia. Durante tutto l'iter di approvazione mai si parla esplicitamente di terminal container se non in quest'ultimo atto dove si accenna al più generale sviluppo dei traffici portuali, obiettivo che non rientra tra quelli precisati nella Legge Speciale. Infatti lo “Studio di Fattibilità” allegato al SIA (C-REL-001, settembre 2011) menziona solamente la diga foranea e il fascio tubiero, presentandono come “Nuovo intervento per la salvaguardia di Venezia”. Le stesse considerazioni valgono per lo “Studio di prefattibilità ambientale” del marzo 2012 (C-REL-1001), sostanzialmente identico al precedente. E' solo nel SIA datato maggio 2012 (I1-REL-003) che viene presa in esame la possibilità di realizzare un terminal per la movimentazione dei containers.

- **Osservazione.** Solo la costruzione di un terminal destinato alla estromissione dei petroli alla laguna attiene al concetto di salvaguardia e obbedisce ai dettami della Legge Speciale 798/1984 e viene infatti menzionato negli Studi di Fattibilità e Prefattibilità, mentre l'utilizzo della struttura come terminal container compare velatamente solo nella mera presa d'atto di una specifica richiesta dell'APV. Si ritiene insufficiente l'iter approvativo per la parte che riguarda la movimentazione dei containers.

Ubicazione.

Si tratta di un'opera dichiarata di interesse strategico nazionale, e come tale finanziata. Proprio in quest'ottica la scelta di costruire un porto off-shore davanti a Venezia ha suscitato le reazioni di altre Autorità Portuali italiane e di vari amministratori (comuni, province, regioni), riportate anche dalla stampa che titolava “la guerra tra i porti”. Proprio perché si tratta di un interesse strategico di rilevanza nazionale si ritiene che altre soluzioni siano possibili sul territorio italiano.

- **Osservazione.** Non sono valutate nel progetto le alternative rispetto la soluzione proposta in un'ottica di convenienza a livello nazionale.

Presupposti di convenienza dell'opera.

Si evince anche da una semplice consultazione su Internet di riviste di settore, studi sul tema specifico del trasporto container e articoli di stampa che tra i presupposti per il successo di un terminal container c'è innanzitutto la garanzia della rapidità e puntualità nelle consegne e la presenza di infrastrutture agili ed efficienti all'interscambio terra-mare.

- **Osservazioni.**
 - Con mare mosso le chiatte possono garantire i tempi di recapito dei containers?
 - In caso di congestione del traffico nell'entroterra è possibile garantire la puntualità?
 - C'è un'analisi del traffico stradale nell'interland, già congestionato, e una simulazione dell'impatto sul traffico attuale nell'ipotesi di immissione di alcune migliaia di camion per ciascuna nave in arrivo?

- Sono sufficienti le strade esistenti?
- Quando il MoSE sarà operativo che ritardi si genereranno in caso di chiusura, dato che l'opera è pensata per durare 100 anni e che le previsioni di innalzamento dei mari dell'IPCC sono le più pessimistiche?
- Quali saranno i ritardi dovuti al maggior traffico alla bocca di porto di Malamocco, dato che saranno estromesse solo le petroliere dirette a San Leonardo, mentre continueranno ad entrare in laguna quelle dirette a Porto Marghera e le chimichiere, alle quali si aggiungerà il traffico delle chiatte portacontainers e, nel caso di realizzazione di altri progetti in itinere, anche navi da crociera in numero più elevato rispetto a quelle che già entrano dalla bocca del Lido, cerealicole dirette a San Leonardo e chiatte destinate alle vie fluviali?
- Nel caso di ricorso all'uso della conca di navigazione di quanto aumenteranno i tempi di percorrenza e i costi per gli armatori?
- E' stata fatta un'analisi della reale convenienza per gli armatori considerando anche la possibilità della concomitanza di più fattori negativi?

Convenienza per gli armatori.

Si apprende che sono ormai in costruzione navi portacontainer di nuova generazione di stazza di molto superiore alle attuali che, per ragioni di economicità, ne prenderanno il posto. Molti porti, anche mediterranei, sono già operativi per accogliere le navi di nuova generazione, altri si stanno attrezzando e saranno tra breve operativi.

- **Osservazione.** Dato che si prevede l'avvio della costruzione del terminal d'altura a partire dalla fine dei lavori del MoSE, sulla cui data certa pesano peraltro molti dubbi, e che i lavori avranno una durata di sei anni, quanti saranno a lavori conclusi i terminal già operativi da anni con una clientela ben consolidata?

Inoltre la convenienza si basa anche sull'economicità delle infrastrutture esistenti e soprattutto la possibilità di disporre di linee ferroviarie e vie di navigazione interna.

- **Osservazione:** E' stata valutata la reale economicità rispetto ai costi di trasporto a terra, dato che la maggior parte dei container viaggeranno su strada, che le vie di navigazione interna sono ridotte e sottoutilizzate, a meno di ulteriori investimenti in tal senso, e che il trasporto ferroviario sulle tratte italiane risulta essere più costoso rispetto agli altri paesi europei, tanto da rendere più conveniente per gli armatori fare scalo nei porti del nord Europa?

Dimensioni dell'opera.

Per il terminal petroli già nel progetto del 2003, che non contemplava lo scalo container, si prevedeva la costruzione di un porto off – shore sostanzialmente uguale a quello del progetto in discussione. In varie sedi si era fatto rilevare che esistono soluzioni meno costose e di più rapida

attuazione rispetto a quella prospettata, come ad esempio quella adottata a Genova, e non solo, dove è stata installata una boa le cui dimensioni e i cui costi di realizzazione sono ben più contenuti rispetto alla struttura prevista in progetto. Tale struttura è comunque stata messa fuori uso da una mareggiata nel 2008, ma bisogna tenere conto delle diverse condizioni meteorologiche del Tirreno rispetto a quelle dell'Adriatico e la maggiore profondità dei fondali. Ora se ne auspica la riattivazione per evitare che le petroliere arrivino alle banchine a terra ora congestionate.

- **Osservazione:** Non vengono valutate soluzioni alternative. Perché non adottare la soluzione già sperimentata a Genova, soluzione che ha un costo di molto inferiore a quello della proposta progettuale in discussione (50 mln € ca indicativo.), e tempi di realizzazione brevi e certi?

Finanziamenti.

Il finanziamento dell'opera è a carico dello stato per quanto concerne la progettazione e l'esecuzione delle opere marittime e della posa delle tubazioni. Inoltre la struttura appare sovradimensionata per quanto concerne il solo terminal petroli. Se ne deduce che parte della struttura è destinata alla realizzazione del Terminal container con costi a carico dello stato. Il prospettato project financing riguarda infatti le attrezzature per il carico / scarico e trasporto dei container.

- **Osservazione:** se nessun finanziatore si proponesse rimarrebbe un'opera inutilmente impattante a totale carico dello stato, con grave danno erariale e per l'ambiente.

La legge "Merloni ter" prevede per i lavori pubblici il completo finanziamento dell'opera.

- **Osservazione.** L'opera è finanziata per intero?

Manutenzioni ordinarie e straordinarie.

Si presuppone che una struttura di queste dimensioni e della durata di 100 anni comporti numerosi e costosi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, soprattutto in considerazione del fatto che l'ubicazione la espone a mareggiate con onde di altezza importante e che l'ambiente marino comporta fenomeni di corrosione delle strutture.

- **Osservazione.** Sono stati valutati i costi? E' stata considerata la ripartizione delle competenze tra la parte pubblica e quella privata del terminal?

Impatti delle opere di mitigazione.

Nel SIA si dichiara esplicitamente che ci saranno degli impatti nell'ambiente lagunare, impatti che verranno mitigati, o compensati, con opere aggiuntive in aree tutelate ai sensi della Direttiva Habitat (92/43/CEE) e dalla Direttiva Uccelli (79/409/CEE e 147/2009/CE). Tali opere non sono dettagliatamente descritte nel progetto.

- **Osservazione:** le opere di mitigazione potrebbero essere esse stesse fonte di impatti negativi sull'ambiente lagunare. Si ritiene che gli interventi debbano essere oggetto di

specifica progettazione e di successiva valutazione nell'ambito della procedura in discussione, come parte integrante del progetto.

Impatti sull'habitat delle Tegnue di Chioggia.

L'opera nello studio è considerata abbastanza lontana dalle "tegnue" di Chioggia. Si è invece dell'opinione che questi importanti habitat marini saranno sicuramente interessati da inquinamento, quantomeno a causa della torbidità in fase di cantiere, con pericoli per la fauna marina.

- **Osservazione.** Non sembra sufficiente la giustificazione della distanza delle "tegnue" dall'opera per affermare che non ci saranno impatti.

Impatti collegati alla presenza di numerosi addetti alla costruzione e alla conduzione.

In fase di cantiere sono previsti 1440 addetti sul terminal d'altura.

- Come raggiungeranno terra e con che frequenza?
- Ci sarà un aumento del traffico navale in fase di cantiere per lo spostamento del personale?
- Quante persone saranno presenti in fase di esercizio e come saranno collegate a terra?
- Che tipologia di rifiuti produrranno e come verranno smaltiti?

Piattaforme intermedie.

Sono previste delle piattaforme provvisorie, 5 in laguna e 1 in mare a 400 m dalla riva, davanti al depuratore di Malamocco.

- **Osservazioni:**
 - o Come raggiungeranno terra gli addetti?
 - o Quante persone e con che mezzi?
 - o Quali saranno le modalità operative dei natanti di cantiere costretti ad operare in aree di basso fondale?
 - o E quali gli ulteriori impatti sugli habitat lagunari?

Movimento di sedimenti.

Si presuppone che in fase di cantiere, che ha una durata prevista di 6 anni, vengano prodotti ingenti quantitativi di materiali fini che verranno trasportati dalla corrente costiera, che scorre in direzione sud, andando ad interessare sia aree protette (ed in particolare l'area delle "tegnue" di Chioggia), il litorale e le aree di miticoltura.

- **Osservazioni.**
 - o Si ritiene che ci saranno impatti negativi sull'area protetta delle tegnue di Chioggia, minacciando la sopravvivenza della fauna marina oggetto di tutela.

- Non è valutato l'effetto sulla qualità delle acque di balneazione.
- Non è valutato l'impatto sulle vicine mitilcolture.

Sottrazione di aree di pesca.

L'area si pone di fronte ad un litorale dove la pesca professionale rappresenta una delle voci più rilevanti per l'economia delle popolazioni locali. Il nuovo porto si situa in un'area finora libera, in prossimità di aree interdette alla pesca per diversi motivi. Inoltre non viene specificato se ci sarà una fascia di rispetto attorno alle strutture portuali.

- **Osservazione.** L'area in questione verrà sottratta all'esercizio della pesca e non viene definita la superficie interessata dal divieto.

Interferenze sul traffico marittimo.

Il porto d'altura si situa in un'area già interessata dalla presenza di corridoi di spartizione del traffico navale in entrata ed in uscita dal porto di Malamocco, di rade per le navi in attesa di entrare in laguna, nonché di aree di rispetto e di aree protette che limitano i corridoi di transito delle navi in entrata e uscita dalla bocca di Malamocco.

- **Osservazioni.**
 - non è valutata l'interferenza con il traffico navale esistente nel comparto marino
 - Mettendo insieme tutti i progetti si prevede in Canale dei Petroli un notevole aumento di traffico (container, cereali, ancora petroli, rinfuse solide e liquide, traghetti, navi da crociera e chissà cos'altro) con conseguente aumento di probabilità di incidente.
 - E' compatibile questa previsione con le potenzialità reali del Canale dei Petroli?

Spandimenti in fase di cantiere..

Si ammette un impatto potenziale temporaneo sulla qualità delle acque a causa degli spandimenti dei mezzi di cantiere.

- **Osservazione.** Sono stati presi in considerazione gli spandimenti e altre forme di inquinamento in caso di incidente?
- E' stata presa in considerazione la possibilità di inquinamento dei sedimenti marini?

Trasporto dei sedimenti.

Si presuppone che il corpo della diga, a causa delle sue dimensioni, interferisca con il trasporto naturale dei sedimenti da parte delle correnti marine costiere. Tale modificazione del trasporto solido potrebbe interferire con i processi erosivi e/o di deposizione lungo i litorali, modificando il regime sedimentario con implicazioni sulla loro stabilità e sulle attività antropiche.

- **Osservazione.** Sono stati valutati gli effetti sui litorali a causa dell'interferenza sui meccanismi di trasporto dei sedimenti?

Erosione all'interno della laguna.

Si dichiara che il Canale dei Petroli smaltisce di fatto i sedimenti prodotti dagli interventi in laguna, limitando quindi gli impatti sull'ambiente. Si dichiara quindi implicitamente che il Canale dei Petroli è la causa della costante perdita di sedimenti del bacino lagunare. Si propongono a tal fine delle opere di mitigazione non descritte nel progetto per prevenire il fenomeno.

- **Osservazione.** Non viene presa in considerazione la riduzione della profondità del Canale dei Petroli, dato che con l'estromissione delle petroliere e delle portacontainers dalla laguna non sarebbero più necessarie le profondità attuali, e nemmeno opere di compensazione che finora non sono mai state definitive, dato che non intervengono sulla causa, ma tamponano temporaneamente gli effetti.

Impatti sulle praterie a fanerogame in laguna.

Si dichiara ci saranno impatti dovuti alla sottrazione di praterie a fanerogame all'interno della laguna, legati alla costruzione delle piattaforme temporanee, ma che tali impatti sono trascurabili in quanto le superfici sono esigue rispetto alla superficie totale della laguna.

Osservazioni.

- Non sembra una buona motivazione, ma piuttosto un tentativo di minimizzare i danni procurati.

Procedure.

- C'è compatibilità con gli strumenti pianificatori esistenti, ricordando che APV ha fatto osservazioni al PAT, piano adottato ma non ancora approvato?

Altri quesiti relativi agli aspetti economici.

- La gestione verrà data con affidamento diretto o con gara?
- Quanti nuovi posti di lavoro verranno creati per le popolazioni locali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, in considerazione del fatto che tutte le grandi opere, compreso il MoSE, nonostante le promesse, hanno prodotto pochissimi posti di lavoro per gli abitanti delle isole del Lido e di Pellestrina?
- Si prevede di inoltrare i container per il 32 % su ferrovia e ben 68 % su strada, con una gittata di soli 250 km. Dove sta la convenienza dato che il maggior nodo container in Italia è Verona che si appoggia sul porto di La Spezia?
- Si dichiara che l'incremento del traffico container sarà del 227 %. Ma ci sono, o ci saranno, tutti questi container che circolano in Mediterraneo? Dalla lettura di riviste del settore

- sembrerebbe regnare una grande incertezza sul futuro del traffico containers su scala mondiale, sia per quanto riguarda i quantitativi, sia per quanto riguarda le rotte.
- Prevedendo due operazioni di trasbordo dei container, come farà il Porto di Venezia ad essere concorrenziale rispetto ad altri porti?
 - Quali sono i costi assoluti e unitari?
 - Quali sono i costi di esercizio e di ripristino?
 - A quanto ammontano i costi di manutenzione e a carico di chi saranno?
 - Quali sono le convenienze per la Città?
 - E' stato valutato il consumo energetico in fase di cantiere e in fase di esercizio?

Quesiti relativi agli impatti ambientali

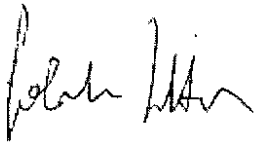
- Che impatto avranno i pozzetti in laguna sulla pesca, dato che si situano in zone date in concessione per la raccolta e l'allevamento delle vongole?
- Quale sarà l'impatto visivo? E' possibile avere un rendering di una vista da terra? E di notte?
- Si può presupporre che Chioggia e la Terraferma veneziana possano avere dei benefici, ma gli impatti saranno tutti su Venezia e sulla Laguna. Qual'è quindi la convenienza per la Città di Venezia in relazione ai costi di contenimento, mitigazione e compensazione degli impatti?
- Quali saranno gli impatti sulla terraferma soprattutto per quanto concerne le infrastrutture necessarie e il maggior traffico generato?
- In relazione all'incremento delle attività portuali si renderanno necessarie nuove infrastrutture a terra nelle isole di Lido e Pellestrina?
- Si valutano gli impatti nell'intorno del terminal a terra, ma non vengono valutati gli impatti a più largo raggio, soprattutto perché il 68% dei container viaggeranno su gomma. E' stata fatta una simulazione dell'incremento di inquinanti lungo la rete stradale interessata dall'aumento del traffico dovuto al trasporto dei container?
- E' previsto spostamento delle tratte ferroviarie in area Porto Marghera. Sono stati valutati i conseguenti impatti?
- Come si concilia la realizzazione di quest'opera con il concetto di salvaguardia se il traffico aumenta?
- Sono state valutate le emissioni in mare? Che impatti avranno sulla salute dato che i venti dominanti soffiano da mare verso terra?
- Il terminal ci tutela da rischi di Incidente rilevante il laguna. Ma se avvenissero in mare che impatti avranno sulla costa? Non potrebbero eventuali versamenti interessare anche la laguna? Se c'è un versamento possiamo chiudere il Mose, ma per quanto tempo?
- Nello studio si prevede la possibilità di rottura dalla tubazione in mare, considerandola quindi una eventualità possibile, ma non si prende in considerazione la possibilità che

- questo avvenga nel tratto lagunare (alcuni anni fa l'oleodotto è stato trivellato dal CNR per errore, provocando un versamento consistente di greggio in cassa di colmata).
- Gli studi si riferiscono in gran parte alla prima ipotesi progettuale, che prevedeva il passaggio del fascio tubiero agli Alberoni. Ora è stato modificato il tracciato, ma si considerano validi i dati relativi al sottosuolo del vecchio progetto, data la vicinanza. Come può esservi la certezza che la situazione sia eguale in mancanza di studi specifici?
 - Come si rapporta il nuovo fascio di tubi che dovranno intersecare altre tubazioni che passano in laguna con diverse direzioni (tubatura acqua potabile da Venezia a Chioggia, tubazione scarico a mare del depuratore di Fusina, tubazione di mandata reflui di Malamocco e Pellestrina a Fusina, oltre a cavi di vario genere)?
 - Come viene fatto il calcolo delle emissioni se nel caso delle grandi navi crociera pare non siano quantificabili (lo dice ARPAV) se non andando a misurare al camino? Che carburante si utilizza?
 - Le valutazioni delle emissioni prendono in considerazione i comuni inquinanti rilevati dalle centraline sparse sul territorio. Perché non vengono prese in considerazione altre specie chimiche di elevata pericolosità per la salute, quali ad esempio diossine, furani, IPA, metalli, ecc..
 - Che impatti ci saranno sulla salute a causa delle emissioni rilevanti che rimarranno comunque in ambiente, sia marino che lagunare?

Altre considerazioni.

- Che attinenza ha il terminal container con la salvaguardia di Venezia e della Laguna. Di fatto aumenta il traffico in laguna e rende necessari interventi di riduzione dei danni.
- Come cambierà la movimentazione dei sedimenti sulla fascia costiera e in laguna (tipologia, quantità, dimensione, presenza di inquinanti, ecc.).
- Ogni singola merce avrà un proprio terminal e un proprio progetto, senza che sia mai stata presentata una visione complessiva. Tale visione dovrebbe essere contenuta in un Piano Regolatore Portuale, che ancora non c'è. Di fatto l'opera è inserita come opera strategica prevista dalla Legge Obiettivo (anche i container!). Non servirebbe quindi un Piano da sottoporre alle opportune valutazioni (VIA, VAS, AIA, Vinca, ecc.) prima di fare qualsiasi cosa?
- Si prevede che i petroli trattati dalle raffinerie diminuiranno progressivamente in futuro, passando alla lavorazione dell'olio di palma. Come è considerato tale olio? Va con le navi o verrà passato attraverso le tubazioni?
- Se la chimica usa ancora petrolio, come arriva dal terminal a terra alle aree industriali che lo utilizzano?
- Come si inserisce il progetto nella ridefinizione del polo industriale di Marghera?
- E' stato valutato il consumo energetico in fase di cantiere e in fase di esercizio?

- Sono in progettazione le centrali a biomasse del Progetto Medio Piave che usano arachidi, cereali, ecc. Come si inseriscono nel contesto?
- Nelle rotte disegnate si prevedono arrivi anche da Gibilterra. Perché mai dovrebbero arrivare a Venezia?
- Il Corridoio Baltico altro non è che l'attuale ferrovia del Tarvisio. Verrà potenziata in funzione di un incremento del traffico merci? Con che costi e con che impatti?



f.to Salvatore Lihard
Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido

Venezia, 26 novembre 2012

Salvatore Lihard, calle della Madonna, 3 - Malamocco, 30126 Venezia

Perrone Raffaele

Da: marco.zanetti-7499@postacertificata.gov.it
Inviato: lunedì 26 novembre 2012 19.43
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: V.I.A. Porto off-shore Venezia - OSSERVAZIONI
Allegati: CAAL.2012.11.26.osservazioni.porto.off-shore.pdf

Trasmetto in allegato: documento di osservazioni relative alla procedura di V.I. A. per il progetto del "Terminal Plurimodale Off-shore al largo della costa veneta" a firma di Salvatore Lihard per conto del "Coordinamento delle Associazioni Ambientaliste del Lido".

Distinti saluti
Marco Zanetti
(via Paolo Renier, 2 - Lido - 30126 Venezia)

