

Alla **Regione Veneto**
Unità Complessa V.I.A.
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia

oggetto: **osservazioni** al progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato “Nuovo ‘approdo turistico’ Alberoni – Lido di Venezia”, presentato da Società Alberoni srl.

I sottoscritti rappresentanti di associazioni veneziane

- **Salvatore LIHARD**, nato a Napoli il 22.04.1953, residente a Venezia, Malamocco, calle della Madonna, 3 - presidente dell'associazione **CAAL – Comitato Ambientalista Altro Lido**
- **Giovanni Battista Vianello**, nato a Venezia il 14.05.1938, residente a Venezia, Lido, via Sandro Gallo, 199 - presidente dell'associazione **Comitato per la revisione della viabilità del Lido**
- **Arrigo BATTISTINI**, nato a Venezia il 15.10.1937, residente a Venezia, Lido, via Jacopo Nani, 29/A - presidente dell'associazione **Estuario Nostro**

presentano le seguenti **osservazioni** al progetto in oggetto:

1) **Mancanza di titoli giustificativi per la perdita di *habitat* prioritario**

Il progetto insiste su una ipotesi di concessione demaniale di circa 17.000 mq di acque lagunari interamente ricadente in *habitat* di interesse comunitario: *habitat prioritario 1150* Lagune costiere*. La presenza estesa e significativa di specie di elevato valore (prateria di *fanerogame* ed esemplari di molluschi del genere *Pinna*) è stata confermata da rilievi *in situ* citati nello *Studio di impatto ambientale* (paragrafi 6.4.1 e 6.4.2). La realizzazione del progetto comporterebbe la perdita di tale *habitat* per via dell'approfondimento del fondale per esigenze nautiche (escavo del basso fondale fino alla profondità di m 3,00) e comunque a causa dell'utilizzo dell'area come porticciolo. Lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza non considerano peraltro che il danno all'*habitat* prioritario si rifletterebbe necessariamente anche sulle aree adiacenti (a nord), sia per gli escavi (si formerebbe certamente una pendenza di raccordo tra il fondale naturale e quello artificiale per effetto dell'escavo), sia per le successive turbolenze in acqua causate dalle manovre di accosto e per le possibili variazioni nel tempo delle profondità dei fondali. Oltre a non

considerare la perdita di *habitat* nelle aree circostanti, neppure la perdita di *habitat prioritario* all'interno del sedime proprio di progetto (futura concessione demaniale) viene considerata dirimente nelle valutazioni ambientali del proponente il quale considera superabile tale criticità sia in ragione della ridotta dimensione dell'area interessata in rapporto all'estensione di tale *habitat* nella Laguna di Venezia (indicata nella misura - al massimo - dello 0,03%), sia assicurando, quale "misura di compensazione", il semplice trapianto altrove - in misura almeno equivalente - di zolle di prateria marina e di esemplari del mollusco del genere *Pinna spp.* Ma ciò non è sostenibile! Devono trovare infatti applicazione gli articoli 9 e 10 del D.P.R. 357/1997 ove si dispone che:

"il piano o l'intervento di cui sia stata valutata l'incidenza negativa sul sito di importanza comunitaria, può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperanti di interesse pubblico".

Nel caso in esame, poiché il progetto non riguarda né "esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica" né "esigenze di primaria importanza per l'ambiente" si dovrebbe ipotizzare il rimanente caso di "altri motivi imperanti di interesse pubblico" ritenuti tali dalla Commissione Europea. Va invece sottolineato che la valutazione di incidenza omette di specificare la previa necessità di acquisire tale parere della Commissione Europea. A questo proposito si richiama il paragrafo 1.8 del "Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE) – 2007/2012" della Commissione Europea (pag. 22):

"Il secondo comma dell'articolo 6, paragrafo 4, prevede un trattamento speciale ogniqualvolta un piano o un progetto concerne un sito in cui si trovano habitat e/o specie prioritari e può verosimilmente avere ripercussioni su tali habitat e/o specie. La realizzazione di piani o progetti che possono incidere negativamente su questi siti può essere giustificata soltanto se i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico evocati riguardano la sanità pubblica e la sicurezza pubblica, oppure conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente o ancora se, prima dell'autorizzazione di un piano o progetto, la Commissione esprime un parere sull'iniziativa prevista. / In altri termini, un danno ai siti sarebbe accettato come prevalente rispetto al raggiungimento degli obiettivi della direttiva soltanto in presenza dei motivi imperativi specifici sopra citati oppure, in alternativa, dopo una valutazione indipendente della Commissione, che rappresenterebbe un'ulteriore tutela procedurale".

E, ancora, il medesimo documento di orientamento precisa, al paragrafo 1.8.3 (pag. 24), quanto segue:

"... la Commissione esprime un parere a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, solo nel caso di siti che figurano nell'elenco dei siti selezionati come siti di importanza comunitaria (SIC).

Nel caso di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico diversi da quelli concernenti la sanità pubblica, la sicurezza ed i benefici ambientali, è necessario il parere preventivo della Commissione. L'articolo 6, paragrafo 4, secondo comma, non specifica una procedura né il contenuto preciso di tale parere. Occorre quindi fare nuovamente riferimento all'economia e alle finalità della disposizione in questione. Il parere deve comprendere la valutazione dei valori ecologici che potrebbero essere influenzati dal piano o progetto, l'importanza dei motivi imperativi invocati e l'equilibrio tra questi due opposti interessi, nonché una valutazione delle misure compensative. Tale valutazione comprende un esame scientifico ed economico ed un'analisi della necessità e proporzionalità del piano o progetto rispetto al motivo imperativo invocato.

Per sua natura, il parere non è un atto giuridicamente vincolante. Le autorità nazionali possono non seguirlo e decidere di attuare il piano o progetto anche contro il parere della Commissione. In quest'ultimo caso, tuttavia, ci si può ragionevolmente attendere che la decisione farà riferimento agli argomenti della Commissione spiegando perché non è stato seguito il suo parere. In ogni caso, la Commissione può valutare se la realizzazione del piano o progetto è conforme alle prescrizioni del diritto comunitario e, se necessario, avviare le opportune azioni legali. Anche se la direttiva non contempla alcun termine specifico per

l'adozione del parere, i servizi della Commissione faranno il possibile per effettuare le valutazioni e trarre le conclusioni del caso il più rapidamente possibile”

In conclusione, poiché non sussistono le condizioni perché il progetto possa, in tutta evidenza, essere considerato di interesse nazionale o necessario in ragione di esigenze relative alla salute dell'uomo o alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente è dunque necessario che la Commissione VIA Regionale prima di concludere il proprio esame, valuti anche l'obbligatorio parere della Commissione europea.

Quanto agli eventuali “*motivi imperativi di rilevante interesse pubblico diversi da quelli concernenti la sanità pubblica, la sicurezza ed i benefici ambientali*”, lo *Studio di impatto ambientale* non ne individua in effetti alcuno (vedasi *Sintesi non tecnica*, pag. 3): il fatto che la possibilità di realizzare una darsena in quel sito sia contemplata negli strumenti di pianificazione non significa affatto che nel concreto essa sia realizzabile o debba essere comunque realizzata, attese le verifiche ambientali che sono appunto dovute. Né, tantomeno possono essere considerati motivazioni imperanti i benefici economici/patrimoniali per il Comune di Venezia per effetto della disponibilità del proponente ad eseguire a suo carico alcune opere di manutenzione straordinaria dell'adiacente darsena comunale. Invero anche la realizzazione a cura e spese del proponente di un parcheggio di uso pubblico a circa 130 m dal progettato porticciolo turistico si configura come operazione del tutto inconferente rispetto all'obiettivo di progetto la realizzazione di un porto turistico per circa 90 posti barca.

A questo proposito si devono rilevare una incongruenza nelle analisi ambientali fornite dal proponente: secondo la *Sintesi non tecnica* (pag. 6), le due porzioni di progetto (a terra ed in acqua) sarebbero “*collegate funzionalmente*”, ma esse non sono in realtà affatto funzionalmente correlate. La stessa *Sintesi non tecnica* dichiara infatti (a pag. 10) che parcheggio e zona a parco “*saranno ad uso interamente pubblico e convenzionato con il Comune, riservati alla popolazione locale*”. Ciò significa che tali luoghi non saranno affatto riservati all'utenza specifica del porto turistico. E del resto ciò è coerente con la destinazione urbanistica a standard di quell'area e con quanto previsto dal “*Progetto Integrato Malamocco-Alberoni*” approvato con deliberazione della Giunta Regionale 66/1997 ed è stato altresì confermato nella deliberazione commissariale con i poteri del Consiglio Comunale n. 82/2015 con la quale si è approvato lo schema di utilizzazione di tali aree a standard (Allegato 3 alla deliberazione medesima) cassando una iniziale ipotesi progettuale del proponente di farne parcheggio ad uso esclusivo della darsena (premesse, pag. 2). Ma ciò significa che il nuovo porto turistico sarebbe (è) del tutto sguarnito di propri posti auto derogando con ciò dagli standard previsti dalle *raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici* (dell'Associazione Internazionale di navigazione - Sez. Italiana) come approvate con voto 212/2002 della III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici le quali prevedono almeno 0,5 posti auto per posto barca (oltre ad altre risorse come servizi igienici ecc. di cui il progetto in esame non dà conto!). Invero, l'Allegato 3 alla citata deliberazione 82/2015 ha stabilito per il parcheggio un “*numero di posti auto pari almeno al 50% dei posti barca previsti (come stabilito all'art. 64 delle NTA della VPRG per l'isola del Lido)*”. Ma non si può certo pensare che la disponibilità di posti auto necessari per l'esercizio specifico di darsene avvenga a scapito di un parcheggio di uso pubblico il quale seppur dimensionato con riferimento alle dimensioni della darsena in prossimità non può certo svolgere le funzioni di carico-scarico in prossimità delle imbarcazioni, né potrebbe corrispondere ad esigenze di sosta prolungata per lunghi periodi per le necessità di proprietari di imbarcazioni in crociera. Il succitato articolo delle Norme Tecniche di Attuazione della Variante al PRG per l'Isola del Lido ha lo scopo infatti di definire le risorse proprie di una darsena – e lo fa coerentemente con le raccomandazioni tecniche generali soprarichiamate – e quanto esso prescrive non può certo essere surrogato con dotazioni di parcheggi, nelle vicinanze, di uso generale!

Le carenze del presente approccio valutativo sono infine aggravate dall'attuale mancanza di un *piano di gestione* per i siti della Rete Natura 2000 che interessano la Laguna di Venezia, tanto più che il richiamato documento di orientamento precisa quanto segue (pag. 25):

- “*Per i siti Natura 2000 andrebbero istituiti piani di gestione integrata, in particolare per i siti che sono attigui ai porti o ad altre attività industriali.*
- *Le autorità portuali e delle vie navigabili dovrebbero essere attivamente coinvolte nella predisposizione dei piani di gestione per i siti Natura 2000 in prossimità dei porti e delle relative vie navigabili.*

- *I piani strategici per i porti, i piani di gestione dei bacini idrografici ai sensi della WFD e i piani di gestione di Natura 2000 dovrebbero essere coordinati e integrati laddove possibile, in modo da beneficiare appieno di situazioni che possono risultare favorevoli per tutti gli interessati.*
- *Le attività ricorrenti di manutenzione necessarie per agevolare il funzionamento dei porti e l'accesso navigabile dovrebbero essere integrate nei piani di gestione e concepite in modo da non nuocere agli obiettivi di conservazione del sito”.*

2) Tipologia di imbarcazioni cui è destinata la darsena e relative implicazioni paesaggistiche

Quanto alle tipologie di imbarcazioni cui il porto turistico sarebbe destinato, sussistono alcune incoerenze e aspetti non abbastanza determinati. La *Sintesi non tecnica* dichiara (par. 2.3) che la darsena sarà riservata *“esclusivamente a imbarcazioni a vela e a imbarcazioni tradizionali veneziane appartenenti a residenti”* senza tuttavia precisare il numero di imbarcazioni o percentuale di superfici acquee riservate a ciascuna categoria, a quale classificazione si intenda far riferimento per individuare le *“imbarcazioni tradizionali veneziane”* e a quale circoscrizione anagrafica si intenda riferire la residenza che darebbe titolo al proprietario di una imbarcazione per accedere alla darsena, e se la residenza - nel territorio del Lido, della città/comune di Venezia ovvero della città metropolitana di Venezia – sia necessaria per la categoria *“imbarcazioni tradizionali veneziane”* ovvero anche per la categoria *“imbarcazioni a vela”*. Invero, le prescrizioni della citata deliberazione 82/2015 (punto 5) richiedono di riservare complessivamente il 10% dei posti barca (quindi 8-9 ormeggi) a sosta temporanea di barche [di qualsiasi tipo] in transito nella Laguna, sosta [stabile] di barche tipiche della Laguna di Venezia, sosta [stabile] di barche [di qualsiasi tipo] di proprietà di residenti nel Comune di Venezia. Ne deriva che in mancanza di autolimitazioni da parte del proponente – realmente impegnative per la gestione futura della darsena – la stragrande maggioranza dell’utenza della darsena potrebbe consistere in imbarcazioni non a vela e non di tipo tradizionale con effetti da considerare anche nella percezione paesaggistica del sito! Si fa notare al riguardo che la veduta oggi spettacolare procedendo lungo via Malamocco-Alberoni verso lo specchio acqueo della Laguna sud, i Colli Euganei e le catene montane potrebbe venir a trovare un primo immediato elemento dissonante nella sequenza di decine di motoscafi d’altura nonché negli elementi galleggianti posti a riparo della darsena.

3) Carenze progettuali

Si osserva che la proposta progettuale non pare compiutamente conforme a quanto prescrive il decreto ministeriale (ministero dei trasporti e della navigazione) in data 14.04.1998 relativamente alla redazione di progetti (preliminari e definitivi) di strutture per la nautica da diporto per i quali si richiede la concessione demaniale marittima.

Si evidenziano inoltre alcuni specifici aspetti inerenti le valutazioni ambientali che il progetto non approfondisce adeguatamente:

- a) come già accennato nella prima osservazione, la proposta progettuale denota delle carenze rispetto agli standard previsti dalle *raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici* (dell’Associazione Internazionale di navigazione - Sez. Italiana), come approvate con voto 212/2002 della III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativamente ai posti auto per l’utenza, ai servizi igienici a terra, agli spazi di manovra per alaggi e carico/scarico, ecc.
- b) rispetto alla quantificazione della perdita di habitat prioritario, non risultano effettuate analisi e previsioni rispetto all’impatto sul basso fondale immediatamente a sud della prevista area in concessione.

- c) non risultano analizzati i possibili effetti dell'escavo alla profondità di – 3,00 metri fino alla base della riva in rapporto alla stabilità di questa.
- d) lo *studio idraulico marittimo* allegato al progetto preliminare (e costituente allegato della citata deliberazione commissariale con i poteri del Consiglio Comunale (n. 82/2015) ha analizzato il rischio di danni da estrema ventosità non verificando tuttavia i casi, assai frequenti nella Laguna, di forti venti di Bora e ritenendo il sito semplicemente “*piuttosto ridossato*” (pag. 6) e dunque appare quanto mai opportuno e necessario un approfondimento di tali analisi.

4) Impatti critici sulla viabilità.

Lo *Studio di impatto ambientale* valuta al paragrafo 7.9.2 le relazioni con la mobilità di terra trascurando tuttavia il fatto che l'Isola del Lido è priva del *piano generale del traffico urbano*, pur obbligatorio per legge, e non considera [quindi] gli aspetti critici della mobilità già ora esistenti nell'area interessata: la presenza di un'unica arteria di collegamento tra Lido, Alberoni e Pellestrina, percorsa anche da mezzi pubblici di linea (obbligati in particolare al rispetto degli orari di coincidenza con il ferry boat di collegamento con Pellestrina) ed interessata da una crescente mobilità cicloturistica. Con riguardo inoltre alla mobilità ciclabile, lo *Studio di impatto ambientale* trascura del tutto l'esistenza di un apposito strumento di pianificazione dei percorsi ciclabili dell'isola (“*Biciplan del Lido*”) approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 63/2011, il quale prevede proprio in corrispondenza con il margine a terra della darsena una pista ciclabile a doppio senso di marcia sulla banchina ed a fianco di questa, a lato laguna, una passerella pedonale con pavimentazione lignea a sbalzo (tav. 09 – dorsale – tratto 1.10). Tutto ciò comporterebbe interferenze e criticità a causa della mancanza di qualsiasi spazio a terra di pertinenza propria della darsena. Anche possibili brevi soste di auto per operazioni di scarico e carico a supporto delle imbarcazioni in darsena sarebbero fonti di criticità ed incidentalità. Anche la sosta pedonale potrebbe interferire con la ciclabilità sulla pista prevista dal *Biciplan*.

5) Impatto acustico.

Le valutazioni acustiche dello *Studio di impatto ambientale* hanno trascurato gli effetti acustici durante lo stazionamento delle imbarcazioni, in particolare in presenza di vento e moto ondoso persistente. Come è noto ciò può provocare effetti fastidiosi anche per sbattimenti di non particolare intensità ma insistenti e prolungati nel tempo. La vicinanza della darsena ad edifici residenziali è dunque un elemento di criticità.

In conclusione, si evidenzia che – quanto ad interesse pubblico e riduzione degli impatti ambientali – la richiesta di posti barca in zona Alberoni potrebbe senz'altro essere soddisfatta utilizzando accortamente i beni patrimoniali pubblici disponibili: utilizzando cioè, con appropriata gestione, la darsena realizzata quale “porto rifugio” alcuni anni orsono dal Magistrato alle Acque a lato Strada dei Forti nei pressi del c.d. Parco Torpedini (a solo mezzo chilometro dall'ubicazione del progetto in esame !) e rimasta praticamente del tutto inutilizzata. Anche questa circostanza sarebbe stata considerata se la progettazione fosse stata conforme a quanto previsto dal citato d.m 14.04.1998.

Distintamente

Salvatore Lihard

Giovanni Battista Vianello

Arrigo Battistini

Venezia, 20 giugno 2016