



Pec Direzione

E. prot. DVA - 2014 - 0007992 del 10/11/2014

Da: PEC Edilizia Privata - Comune di Cavallino-Treporti
<edilizia.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.it>
Inviato: lunedì 17 novembre 2014 15:45
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac.servizio4@mailcert.beniculturali.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it; protocollo@pec.comune.venezias.it
Oggetto: Progetto Venis Cruise 2.0, realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera - Procedimento di definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale
Allegati: lettera Venis Cruise.pdf; Relazione allegata.pdf

Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl – progetto Venis Cruise 2.0, realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera – Procedimento di definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale (fase di Scoping) ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. – definizione dei contenuti del SIA

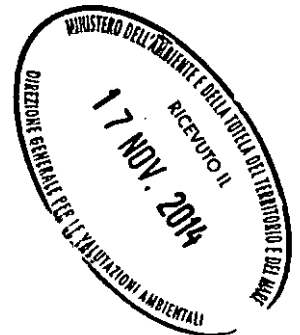
Si trasmettono gli allegati in riferimento all'oggetto.

Cordiali saluti

Arch. Gaetano Di Gregorio

Servizio Urbanistica e Sportello Unico Edilizia Privata
Comune di Cavallino-Treporti
Via della Fonte 76 Loc. Ca' Ballarin
30013 Cavallino-Treporti (Ve)

tel. 041 2909775
fax 041 968755





Comune di
Cavallino - Treporti
(Provincia di Venezia)

Il Sindaco

Prot. n. 26527

Cavallino-Treporti, 17.11.2014

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare
Divisione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
PEC DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea
Servizio IV Tutela e Qualità del Paesaggio
PEC mbac-dg-pbaac.servizio4@mailcert.beniculturali.it

E p.c. Regione del Veneto – UOC Valutazione di Impatto
Ambientale
PEC protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Venezia – Area Ambiente – Servizio
Valutazioni Ambientali
PEC protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Comune di Venezia Commissario Straordinario
Dott. Vittorio Zappalorto
PEC protocollo@pec.comune.venezias.it

Oggetto: *Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl – progetto Venis Cruise 2.0, realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera – Procedimento di definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale (fase di Scoping) ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. – definizione dei contenuti del SIA.*

Premesso che:

le Società Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl hanno presentato la richiesta di avvio della consultazione per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale - fase di Scoping - ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto "Venis Cruise 2.0, realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera";

la documentazione è stata depositata dalle Società proponenti in data 17/09/2014 presso il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che ha provveduto ad avviare la fase di scoping, prevista dall'art. 21 del D. Lgs 152/2006, con la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si elaborerà la valutazione ambientale. In particolare questa fase prevede un processo partecipativo che coinvolge le autorità con competenze



Via della Fonte 76, Ca' Ballarin, 30013 Cavallino-Treporti (Ve) tel. 041/2909775 - fax 041/968755
e-mail: ediliziaprivata@comunecavallinotreporti.it - urbanistica@comunecavallinotreporti.it
www.comune.cavallinotreporti.ve.it



ambientali affinché condividano il livello di dettaglio, la portata delle informazioni e le metodologie per l'analisi e la valutazione degli impatti;

il progetto presentato, che si può definire al livello di uno studio di fattibilità, prevede una piattaforma per l'ormeggio delle grandi navi alla bocca di porto di Lido - Punta Sabbioni, sia per la funzione di home port che di transito, con trasferimento dei passeggeri e bagagli alla Stazione Marittima attraverso mezzi alternativi quali motonavi e motozattere, in risposta al divieto di transito dal canale della Giudecca delle navi passeggeri superiori alle 40.000 GT come previsto dal D.M. 2 marzo 2012;

Atteso che il progetto presentato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la definizione dei contenuti del SIA, avente per oggetto "Venis Cruise 2.0, realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera", interessa direttamente il Comune di Cavallino-Treporti in quanto, pur ricadendo amministrativamente nel Comune di Venezia, è collocato ad appena 200 metri dal lungomare di Punta Sabbioni e fisicamente collegato al territorio comunale attraverso un ponte, con accesso carrabile dalla viabilità comunale. L'infrastruttura si configura come una nuova isola collegata alla penisola del Cavallino, con la quale è in diretta relazione, anche visiva, in quanto il profilo dell'infrastruttura portuale e delle grandi navi si trova a distanza ravvicinata dall'arenile, dal terminal di Punta Sabbioni, dal litorale Dante Alighieri e dalle pinete litoranee. Il progetto si relaziona in maniera diretta con il Comune di Cavallino, inserendosi come una propaggine portuale, destinata inevitabilmente ad estendersi nella terraferma, con conseguenze irreversibili e preoccupanti in termini di uso del suolo, di effetti sulla salute, di gestione del territorio e di impatto paesaggistico.

Visto l'elevato coinvolgimento per questa amministrazione e le possibili ricadute dirette nella gestione e pianificazione del territorio, si ritiene importante trasmettere il documento allegato, sottoscritto, oltre che dall'Amministrazione Comunale, anche dalle associazioni di categoria e ambientaliste locali, che sintetizza alcune criticità del progetto stesso.

Il Sindaco
Claudio Orazio





Comune di
Cavallino - Treporti
(Provincia di Venezia)

Servizio Edilizia Privata e Urbanistica

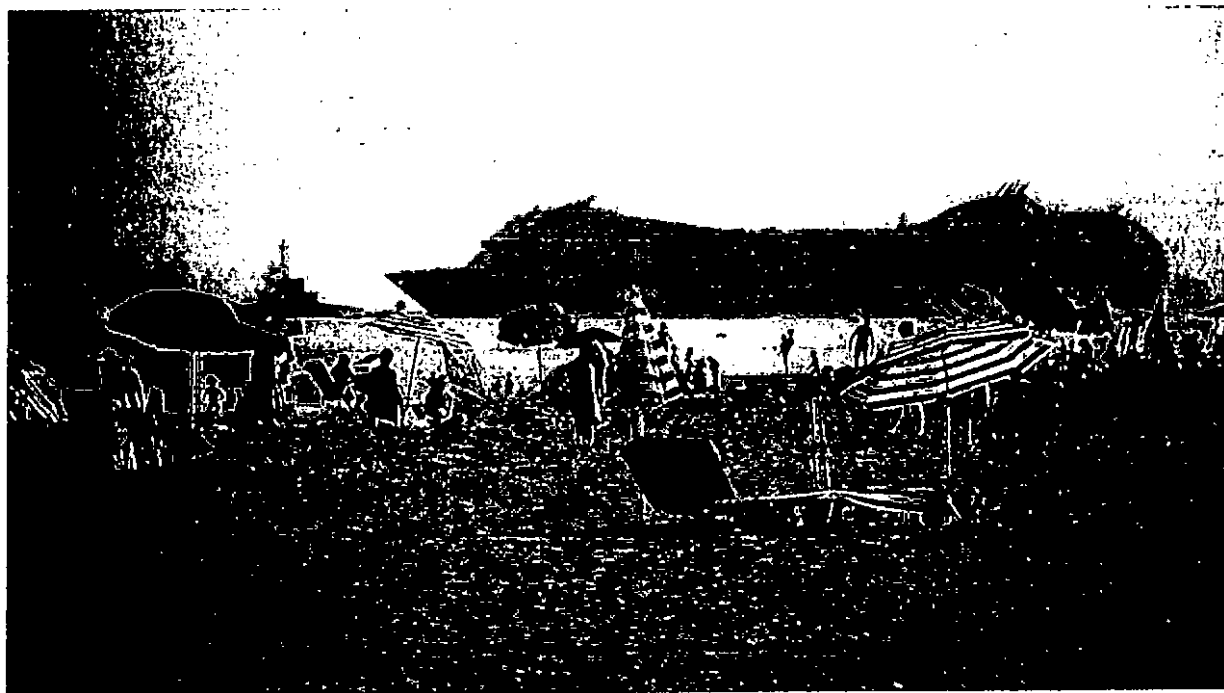
Prot. n. 26527

Del 17/11/2014

Progetto Venis Cruise 2.0

Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera

Allegato
Relazione Tecnica



Via della Fonte 76, Ca' Ballarin, 30013 Cavallino-Treporti (Ve) tel. 041/2909775 - fax 041/968755
e-mail: ediliziaprivata@comunecavallinotreporti.it - urbanistica@comunecavallinotreporti.it
www.comune.cavallinotreporti.ve.it



Premessa

Il progetto Venis Cruise 2.0 si caratterizza come evoluzione del progetto presentato nel 2013 dall'On. De Piccoli e oggetto di valutazione da parte del Consiglio Comunale, che si è espresso in merito con propria delibera n. 62 del 12/11/2013, di cui si riporta integralmente il testo in allegato alla presente relazione. Già in quella sede la proposta era stata ritenuta impattante e non condivisa dall'Amministrazione Comunale. Tale posizione è stata condivisa e ribadita anche da alcune associazioni di categoria, tra cui, ad esempio, l'associazione degli Architetti di Cavallino-Treporti (ACT).

La precedente proposta era stata presentata in diverse occasioni nel corso del 2013 e aveva raccolto osservazioni e pareri che hanno portato il proponente a prevedere alcune modifiche. L'attuale proposta è frutto di uno studio progettuale maggiormente strutturato e consente una valutazione più precisa ma non esaustiva, anche in merito ai potenziali impatti.

Una premessa di carattere sostanziale riguarda un aspetto che da più parti è stato sollevato e che paradossalmente è diventato uno slogan anche e soprattutto tra i detrattori del progetto di scavo del Canale Sant'Angelo Contorta, ossia che il progetto Venis Cruise 2.0 sia la risposta più efficace al problema in quanto si colloca al di fuori della laguna.

Sulla base di questo assunto anche molte componenti del mondo ambientalista hanno sposato l'idea e come tale l'hanno promossa. E' importante invece richiamare il fatto che il progetto proposto si colloca all'interno della conterminazione lagunare e che la sua realizzazione comporterebbe, al pari dell'altro progetto, uno stravolgimento degli equilibri lagunari.

L'impressione è che vi sia un equivoco di fondo, ossia che spostando le grandi navi e di conseguenza il porto crociere dal raggio visivo della città antica, si risolva agevolmente il problema. Il ragionamento viene meno quando si inquadri la presenza del porto nell'ottica generale della laguna di Venezia, che ad ogni buon conto deve essere considerata un unicum territoriale.

La presenza delle grandi navi, con opere di infrastrutturazione, scavi e aggravii degli equilibri esistenti, ovunque essa si collochi all'interno del territorio lagunare, comporta degli consistenti impatti. Il fattore di oltraggio della presenza delle grandi navi a Venezia non può essere maggiore che in un altro punto della laguna e quindi spostare il materialmente il problema non comporta i benefici sperati. In una visione olistica, se da un lato si allevia una pressione in una zona, dall'altro lato si genera un carico in una zona differente, con l'aggravante di trasformare una porzione che oggi presenta caratteristiche di elevata qualità ambientale. L'Unesco non a caso ha individuato come sito patrimonio dell'umanità non esclusivamente la città antica, ma in un'ottica di sistema, l'intero ambito lagunare in cui si inserisce Venezia e con cui è strettamente legata da aspetti funzionali, ambientali e paesaggistici e non a caso la dicitura è "Sito Unesco Venezia e la sua Laguna".

Il sito è stato iscritto nella World Heritage List dell'UNESCO nel 1987 *"per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario. La laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, dove si trova la maggiore concentrazione di beni culturali materiali e di espressioni artistiche, stratificate in secoli di storia. Si configura, pertanto, come un "paesaggio culturale" che illustra, così come definito dal Comitato del Patrimonio Mondiale, l'evoluzione della società umana nel corso del tempo, sotto l'influenza di vincoli fisici e di opportunità ambientali, sociali, economiche e culturali"* (Sito internet del Sito Unesco Venezia e la sua Laguna).

In aggiunta alle premesse di cui sopra, corre l'obbligo di evidenziare le specificità del territorio di Cavallino-Treporti, un contesto per certi aspetti giovane, sia come evoluzione morfologica, sia per apparato amministrativo, per queste due ragioni forse ancora non completamente acquisito nella percezione comune. Il comune si caratterizza per uno spiccato dinamismo sotto il profilo turistico, ospitando all'aria aperta, ossia in campeggi di non comune qualità e standard, circa 6.000.000 di presenze l'anno, che si muovono anche nel contesto territoriale della laguna. Le ragioni di questo successo, caratterizzato dalla stabilità della domanda, risiedono soprattutto nella qualità ambientale delle spiagge e della percezione di un contesto naturale curato e non contaminato. A monte della spiaggia, tralasciando la qualità delle isole lagunari, che attengono più ad un contesto di tipo anfibio, si alternano aziende agricole specializzate nella produzione di ortaggi, vaste pinete litoranee individuate come riserve naturalistiche e uno straordinario sistema di fortificazioni che riposa coperto di edera in attesa di essere valorizzato nella sua semplice consistenza materiale, una volta effettuato il trasferimento di proprietà dal Demanio dello Stato.

Il carico turistico territoriale non comporta benefici solo per il comune ma, sempre nell'ottica del sistema, estende le sue positive ricadute sull'intero bacino lagunare, non ultima sulla città antica. Questo sistema ormai giunto ad una forma di consolidato equilibrio, risulterebbe sicuramente minacciato dall'inserimento nel paesaggio del profilo incombente delle grandi navi, ancorate ad una infrastruttura stabile, verificandosi il caso che il turista mordace ed escursionista delle grandi navi, esclusivamente indirizzato a Venezia, allontanerebbe il turista stanziale, la cui permanenza media è di circa 9 giorni e che rappresenta esattamente la tipologia di cliente che ogni sistema turistico ambisce ad avere, in quanto stabilisce delle relazioni e arricchisce in molti sensi il territorio che lo ospita in un'ottica di più diffusa distribuzione dei benefici, sia a Cavallino-Treporti, sia a Venezia, sia nella laguna in genere.

L'impatto paesaggistico

Scendendo più nel dettaglio, si considera la ricaduta del progetto nel contesto lagunare della bocca di porto del Lido, dove l'inserimento dell'opera modificherebbe in maniera irreversibile il paesaggio, alterando una porzione di territorio lagunare che, benché compromessa dalle opere del Mose, conserva un alto pregio ambientale. Valutando gli impatti di tipo paesaggistico, si constata che le misure di mitigazione proposte, ossia il sistema di rilevati dunosi costruiti a margine della diga, sono esse stesse di impatto nell'ambito del sito di interesse comunitario, in quanto elementi dunali incongrui perché costruiti artificialmente e in senso perpendicolare rispetto alla naturale formazione dei rilevati sabbiosi.

Oltre alle alterazioni paesaggistiche, si rileva che, dal punto di vista naturalistico e ambientale, non è affatto scontata la crescita delle piante, come ampiamente dimostrato nei recenti interventi di formazione di dune artificiali nel litorale. Inoltre per la loro minima altezza, non si ritengono di nessuna efficacia come barriere visive perché è facilmente dimostrabile che dune di 2,5 m di altezza a fronte dell'altezza delle grandi navi, che si attesta sui 70 m, anche se poste ad una distanza di circa 200 m, non riescono a nascondere il profilo delle navi neanche da una distanza ravvicinata e rappresentano un costo non compensabile in termini di benefici.

L'area di Punta Sabbioni ed in particolare il lungomare Dante Alighieri, si caratterizzava fino a pochi anni fa per la sua evidente qualità paesaggistica, offrendo una ampia visuale sulla bocca di porto e sulla città di Venezia. Il cantiere del Mose, con le opere provvisorie e le porzioni già costruite, ha definitivamente alterato la percezione di questo luogo. L'area risulta oggi caratterizzata dai moli, gli specchi acquei protetti, gli edifici di controllo e l'isola artificiale, ridisegnando un paesaggio di infrastrutture tecniche che in più parti bloccano lo sguardo e non consentono di tralasciare. Per tale ragione, l'Amministrazione Comunale ha avviato un percorso progettuale di riqualificazione paesaggistica, nel tentativo di recuperare il rapporto visivo con l'acqua, attraverso alcuni mirati interventi sulla viabilità e nell'area di urbanizzazione consolidata retrostante. L'introduzione di un ulteriore elemento altera notevolmente il paesaggio già compromesso.

L'infrastruttura lunga m 940 e larga m 34, con un'altezza del molo di m 2,5 sul livello del mare e di m 12,5 di edificato, comportante un volume di mc 264.680 per una lunghezza del corpo di fabbrica di m 840, appoggiata su 31 piloni prefabbricati in cemento, si pone come un colossale fuoriscala, paragonabile alle visionarie architetture degli anni sessanta e settanta del secolo scorso, quando si credeva che le megastrutture avrebbero potuto condensare le risposte a tutti i bisogni collettivi e che invece, in parecchi dei casi realizzati, come per esempio il Corviale a Roma, hanno mostrato il proprio fallimento.

Al segno perentorio dell'edificio si deve aggiungere la presenza delle grandi navi, alte circa m 70 e lunghe circa m 300, che costituiscono un compatto fronte che chiude la visuale e sancisce la definitiva trasformazione della bocca di porto di Lido in area portuale. Uno dei motivi a sostegno dell'opera è che consentirebbe di ospitare dimensioni di navi sempre crescenti, in un'ottica di sviluppo illimitato della croceristica.

Le ricadute sul territorio

Proprio in ragione di questo dispositivo potenziabile e crescente, un altro aspetto che non sembra essere stato preso in considerazione e che, invece, desta fondate preoccupazioni è il fatto che la nuova struttura portuale sia stata definita un'isola, a meno di una passerella usata solo per motivi di emergenza. Secondo questo presupposto, che non si fa fatica a ritenere ingenuo, gli approvvigionamenti, gli imbarchi, gli sbarchi e ogni altra operazione sul nuovo terminal avvengono via acqua.

È facilmente dimostrabile che una struttura con le dimensioni indicate richiederà nel tempo, per ragioni di costi, di opportunità o di stretta necessità, un insieme di opere di sicurezza, infrastrutturali, logistiche e di servizio, che implicheranno una progressiva colonizzazione del territorio circostante. Si tratterà di strutture di ospitalità, accoglienza, di infrastrutture tecniche, magazzini, parcheggi, centri commerciali, presidi sanitari, caserme dei vigili del fuoco o altre strutture, che sicuramente sarà necessario creare per integrare i servizi e, a fronte della struttura realizzata risulterà più conveniente costruire a terra.

La passerella, che nel progetto non è chiaro come si raccordi con il lungomare esistente e con la massicciata di protezione del porto rifugio, si trasformerà in un impianto viario adeguatamente dimensionato. Una quota di turisti provenienti dall'entroterra si chiederà come mai non sia possibile accedere direttamente via terra senza dover andare in Stazione Marittima e i flussi da e per l'aeroporto troveranno più comodo, rapido e conveniente, in un unico passaggio con pullman appositi, arrivare al molo via terra attraverso il litorale.

In questo scenario il territorio circostante, parte integrante del paesaggio lagunare e per questa ragione oggetto di vincolo paesaggistico per decreto ministeriale dal 1985, nonché area di interesse paesistico ambientale e parzialmente SIC ZPS, che oggi appare naturalisticamente conservato o comunque interessato da una contenuta urbanizzazione a carattere residenziale ed agricolo, si potrebbe trasformare senza troppi timori nel retro di un'area portuale. A complemento della inevitabile urbanizzazione delle aree agricole circostanti e della irreversibile compromissione degli ambiti SIC ZPS, posti a poche decine di metri dal molo, vi potrà essere una conseguente ed estesa ricaduta degli incrementati flussi di traffico su gomma di passeggeri, merci o equipaggio.

Il prevedibile aumento di carico di traffico, per una serie di esigenze, anche di tipo economico, considerato il costo non secondario della rottura di carico dei passeggeri dalla Stazione Marittima a Punta Sabbioni, nonché dei bagagli e dell'approvvigionamento, stravolgerebbe la già delicata e compromessa situazione viabilistica del litorale, che assiste già oggi alla complessa movimentazione di 6.000.000 di presenze a stagione, esclusa la popolazione residente, gravando su una viabilità sottodimensionata e già a forte criticità, come già sollevato dal Comune di Jesolo, anch'esso interessato e giustamente preoccupato dalla movimentazione dei flussi turistici in arrivo e partenza. Per fare fronte ai cambiamenti descritti sarebbe necessario compiere opere di infrastrutturazione pesanti, in un territorio con i vincoli paesaggistici e le peculiarità sopra riportate. Inoltre la previsione di reversibilità della megastruttura portuale avrebbe valore

limitatamente alla stessa, ma le potenziali conseguenze infrastrutturali nella penisola del Cavallino sarebbero permanenti e irreversibili.

Cavallino, a fronte della ingombrante presenza di una simile infrastruttura e delle conseguenti opere di connessione ed appoggio, perderebbe la capacità di conservare il suo carattere di ambito territoriale non compromesso dallo sfruttamento immobiliare, ma basato su un concetto di turismo dal basso impatto, all'aria aperta e con una forte attenzione alla conservazione degli ambiti litoranei, con spiaggia, dune e pinete, delle aree vallive, delle isole lagunari dedicate alla coltivazione, al mantenimento delle grandi proprietà agricole come unità di paesaggio.

Si trasformerebbe in un territorio di transito di flussi pesanti, destinati all'ambito lagunare, o sarebbe percepito come Marghera, un ambito infrastrutturale interno ma estraneo alla laguna, con l'aggravante che Marghera è stata urbanizzata quasi un secolo fa, in un'epoca del tutto diversa, in una prospettiva ambientale assente: Marghera, che laconicamente nello stesso nome ricorda la presenza del mare, è oggi percepita come un colossale errore, che in questa occasione si prova a compiere una seconda volta all'interno di un territorio unico al mondo e che ha bisogno di essere tutelato nella sua integrità.

Gli aspetti tecnici

Soffermandosi sugli aspetti tecnici, il progetto pone evidenti problemi logistici legati alla intermodalità, che si risolverebbero in alti costi e in elevata complessità gestionale. Considerato che le navi sono distanti dal punto di imbarco che è la Stazione Marittima di Venezia, i passeggeri in arrivo e partenza provenienti dall'aeroporto o dalla terraferma, arrivati in stazione dovrebbero imbarcarsi su motonavi, mentre i bagagli su motozattere. In sintesi, in una giornata di picco, secondo quanto dichiarato nel progetto, i seguenti sono i numeri:

- Presenza simultanea di 5 grandi navi, di cui una in transito e 4 in modalità homeport;
- 24.000 passeggeri al giorno, di cui 20.000 in operazioni di imbarco e sbarco e 4000 in transito;
- 6.000 addetti all'equipaggio, di cui una quota rimane sulla nave ed un'altra si sposta;
- 7 motonavi al giorno effettuano 10 movimenti di A/R al mattino e 10 al pomeriggio;
- 2.000.000 di passeggeri all'anno;
- 4 movimenti di A/R per le motozattere dei bagagli, contenuti in gabbie, contenute a loro volta in container (1 motozattera porta 8 container, contenenti a loro volta 30 gabbie che accolgono 15 colli per ciascuna);
- 9 movimenti di A/R per merci di approvvigionamento.

A queste movimentazioni, che sono esclusive per il presente progetto, devono aggiungersi anche le navi in transito di pescaggio inferiore, che continuano ed essere utilizzate in Stazione Marittima e la normale movimentazione di motonavi, ferry boat, imbarcazioni turistiche e gli altri mezzi che attraversano quotidianamente la laguna. Tale imponente complessiva movimentazione di mezzi contribuisce a generare moto ondoso dannoso alla delicata morfologia lagunare, costituita da bassi fondali, velme, barene, gengive dei canali. Sia l'effetto di pressione delle onde generate dagli scafi, sia quello di turbolenza causate dalla potenza delle eliche dei motori (tipico è l'esempio di un motoscafo su bassi fondali che solleva dietro se una scia di fango ed alghe dal fondale) provocano una continua ma diffusa erosione della morfologia lagunare.

Poco aiutano a lenire l'impatto della megastuttura, le misure di mitigazione e riduzione degli impatti quali il cold ironing e l'alimentazione da fonti alternative, ben sapendo che sono solo misure che non compensano la portata dell'impatto sia in termini di riduzione ambientale, sia in termini paesaggistici, costituendo solo un espediente che ha il sapore delle operazioni di green washing.

Il progetto prevede lo scavo di 1.200.000 mc in un canale che rientra come già osservato, all'interno della laguna di Venezia implicando degli impatti concettualmente al pari del progetto "alternativo" dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo.

Da più parti dell'opinione pubblica proviene infatti il dubbio che le due strutture, Porto crociere in Bocca di Lido e Scavo del Canale Contorta Sant'Angelo possano essere non concorrenti, ma complementari, a supporto di uno sviluppo esponenziale della crocieristica, che somma i rispettivi benefici economici relativi all'incremento del lavoro e del turismo di massa, a detrimento dell'ambiente lagunare e della sua integrità e sopravvivenza.
Anche Cavallino-Treporti è laguna.

Il Dirigente
Ing. Andrea Gallimberti



Il Responsabile di Servizio Urbanistica e SUEP
Arch. Gaetano Di Gregorio

Gaetano Di Gregorio

Elenco Associazioni locali che hanno sottoscritto il presente allegato:

Associazione Architetti Cavallino-Treporti
Confcommercio imprese per l'Italia - S. Donà Jesolo Cavallino Treporti
Assocamping Cavallino-Treporti
Consorzio Parco Turistico di Cavallino-Treporti
F.A.I.T.A. Veneto - Federazione Associazioni Italiane Complessi Turistico-Ricettivi dell'Aria Aperta
A.I.E. Associazione Immobili Extralberghieri sez. Cavallino-Treporti
Protezione Civile di Cavallino-Treporti
F.I.A.I.P. Federazione Italiana Agenzie Immobiliari Sez. Cavallino-Treporti
A.V.A. - Associazione Veneziana Albergatori sez. Cavallino-Treporti
Veneto Chioschi
A.J.A. - Associazione Jesolana Albergatori sez. Cavallino-Treporti
G.E.A. - Gruppo Esercenti Albergatori
A.E.P.E. - Associazione Esercenti Pubblici Esercizi sez. Cavallino-Treporti
Confesercenti sez. Cavallino-Treporti
Coldiretti Cavallino Treporti
C.I.A. - Confederazione Italiana Agricoltori
Confartigianato Venezia - Cavallino Treporti
Associazione Editoriale Unicorn
Associazione fotografica 200 Iso
Associazione Verdelitorale
Associazione Animalista Peluches
Associazione Tra Mar e Laguna
Associazione Remiera Cavallino
Associazione Centro Culturale Daniel Nijs