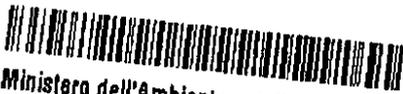


CITTA' DI
VENEZIA



IL COMMISSARIO
STRAORDINARIO


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E prot DVA - 2014 - 0036762 del 10/11/2014

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione 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 Veneto - UOC Valutazione Impatto Ambientale all'indirizzo
PEC protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Venezia - Area Ambiente - Servizio Valutazioni Ambientali
all'indirizzo
PEC protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Comune di Cavallino Treponti - Sindaco
PEC protocollo.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.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 (Scoping) ai sensi dell'art. 21 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. – Definizione dei contenuti del SIA

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Spett.le Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo,

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 (SIA), definita fase di Scoping, ai sensi dell'art. 21 D.Lgs.152/2006 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".



CITTA' DI
VENEZIA



IL COMMISSARIO
STRAORDINARIO

Il progetto prevede l'ormeggio delle navi da crociera nella Bocca di Lido ed il trasferimento dei passeggeri e dei bagagli alla stazione marittima di Venezia attraverso un servizio motonavi e motozattere. Il nuovo terminal intenderebbe rappresentare un'alternativa al transito delle navi passeggeri superiori a 40.000 GT nel Canale della Giudecca come previsto dal D.M. del 2 marzo 2012.

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 prevista dall'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 il e in questa fase, sulla base del progetto preliminare, dello studio preliminare ambientale e di una relazione che illustra il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale definiscono la portata delle informazioni da includere e il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la successiva fase, ovvero per la definizione dello Studio d'Impatto Ambientale, questa fase di consultazione si conclude entro sessanta giorni allo scadere dei quali si passa alla fase successiva

Il progetto presentato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la definizione dei contenuti del SIA avente oggetto "Progetto 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 territorio di questo comune.

Gli strumenti di pianificazione comunale vigenti, ed in particolare il Piano di Assetto del Territorio approvato il 30/09/2014, hanno affrontato il tema della "crocieristica" definendo il tema in specifiche norme e dando indicazioni di pianificazione nei rispettivi ambiti territoriali.

Visto l'elevato interesse per questa amministrazione e le possibili ricadute dirette nella gestione/pianificazione del territorio, si ritiene opportuno trasmettere, in allegato alla presente nota, un documento che sintetizza alcuni degli aspetti che dovranno essere affrontati e argomentati nella successiva fase da parte del proponente.

Cordiali saluti

Il Commissario Straordinario
dott. Vittorio Zappalorto

Allegato: Relazione Tecnica

CITTA' DI
VENEZIA



ALLEGATO

RELAZIONE TECNICA

**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.**

RELAZIONE TECNICA

PROGETTO: Progetto Venis Cruise 2.0, Realizzazione di un nuovo terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera.

Proponente Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl.

Aspetti autorizzativi e ambientali D'Apollonia S.p.A. - Via San Nazaro, 19 - 16145 GENOVA

Relazione ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 152/2006 per la definizione dei contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale.

Responsabile del Procedimento arch. Andrea Costantini,
Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Direttore

Redattore dell'Istruttoria dott. Gustavo De Filippo,
Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Ufficio Via-Vas-Aia

Gruppo di lavoro arch. Andrea Costantini (Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Direttore), dott.ssa Cristiana Scarpa, (Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Segreteria Tecnica), dott. Gustavo De Filippo e dott.ssa Laura Trentin (Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Ufficio VIA VAS AIA)

1 Premessa

Con il DM 02/03/2014 si è esplicitata la volontà di estromettere il traffico delle grandinavi da crociera dal Bacino di San Marco, visto l'estremo valore ambientale e storico della laguna di Venezia e della città storica.

Per trovare una soluzione che rispondesse alle specifiche del DM si sono sviluppati alcuni progetti, fra loro molto differenti, che sono stati oggetto di specifiche sedute anche delle Commissioni consiliari del Comune di Venezia.

Per permettere il rispetto delle previsioni contenute nel DM 02/03/2012 sono stati pensati una serie di progetti fra loro alternativi, ovvero che tendono a dare soluzioni radicalmente differenti per permettere il mantenimento della crocieristica a Venezia evitando il passaggio nel Bacino di San Marco.

Le soluzioni fino ad adesso presentate a vario titolo possono essere classificate in tre categorie; soluzioni alternative per l'arrivo nella attuale stazione Marittima di Venezia, localizzazioni della portualità crocieristica alla bocca di Porto del Lido di Venezia e localizzazione di una nuova Stazione marittima presso l'area di Porto Marghera.

2 Descrizione progetto

Si riportano degli stralci dai documenti depositati per una inquadratura generale del progetto.

Per una descrizione di dettaglio si faccia riferimento alla documentazione depositata dalle società Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl. Presso il Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare.

Il progetto Venis Cruise 2.0 si pone l'obiettivo di rispondere:

(i) a quanto previsto dal Decreto interministeriale 2 marzo 2012, n. 79 che dispone il divieto di transito delle grandi navi da crociera nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca e di individuare vie alternative;

(ii) alle fondate preoccupazioni dell'opinione pubblica nazionale e internazionale sull'impatto del transito delle grandi navi in laguna e soprattutto sullo scavo di nuovi canali per realizzare vie d'acqua di accesso alla Marittima alternative a quelle del Canale San Marco e della Giudecca;

(iii) al mantenimento del primato di Venezia come "homeport" della crocieristica del Mediterraneo, mantenendo alla Marittima tutte le funzioni crocieristiche attualmente in essere, assicurando così la salvaguardia dell'occupazione e dell'economia del settore;

(iv) alla salvaguardia dell'unicità di Venezia, della sua laguna e del suo ambiente;

(v) all'esigenza di assicurare un modello di business dell'iniziativa sensato ed autosufficiente

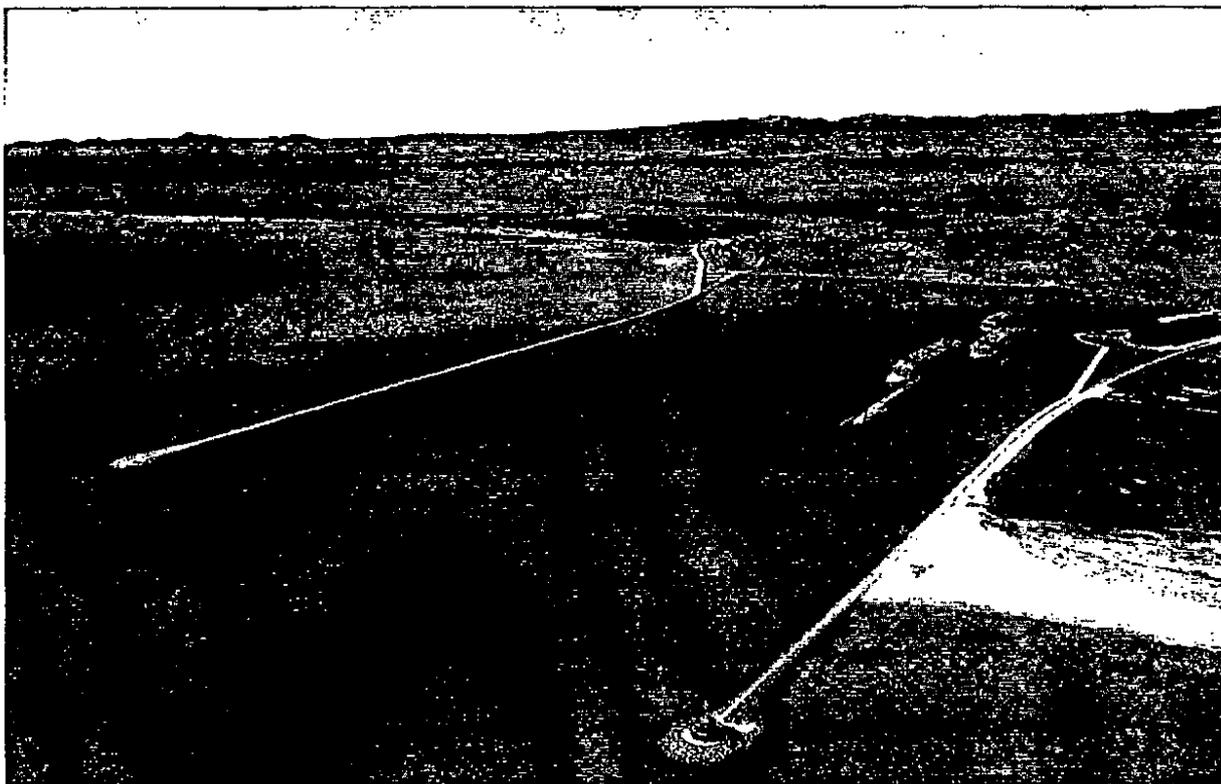


Figura 1 - Inserimento paesaggistico dell'opera. Fonte: SPA Fig. 12

3 Contenuti specifici dello Studio d'Impatto Ambientale

Il documento che dovrà costituire il S.I.A. di questo progetto dovrà seguire le direttive contenute nel D.Lgs. 152/2006 ed in particolare quanto previsto nell'art. 22.

3.1 Motivazione del progetto

Con il DM interministeriale detto Clini-Passera si è cercato di superare il problema legato al passaggio delle "grandi navi" nel bacino di San Marco.

Il progetto è bene che sia inquadrato e descritto rispetto alle previsioni del D.M. al fine di verificare se, le previsioni in esso contenute, sono in grado di soddisfare tutte le previsioni/prescrizioni/obiettivi propri di questo Decreto Ministeriale.

3.2 Analisi delle alternative progettuali e confronto impatti rispetto a progetti già sottoposti a procedura di VIA

La soluzione progettuale indicata dal proponente deve essere inquadrata rispetto alle soluzioni alternative possibili. Meritano di essere trattati anche i rapporti che intercorrono fra questo progetto e le soluzioni alternative già oggetto di altre procedure di VIA o comunque depositate a vario titolo presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le alternative progettuali, pertanto, devono includere un raffronto tra gli obiettivi di questo progetto e degli altri progetti assoggettati a VIA o dei quali è disponibile documentazione progettuale adeguata.

3.3 Quadro programmatico

Oltre alla pianificazione sovra ordinata rispetto al livello di pianificazione di questa amministrazione, appare utile indicare specifici strumenti che meritano di essere trattati e rispetto ai quali dovrà essere indicata la coerenza/incoerenza rispetto alle previsioni di progetto.

3.3.1 Coerenza con il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia

Approvato il 30/09/2014, il PAT del comune di Venezia contiene specifici rimandi rispetto alla questione "portualità" e "crocieristica".

Si chiede che sia trattato nello specifico il rapporto tra la previsione progettuale e le indicazioni complessivamente contenute nel PAT e nello specifico rispetto all'art. 35 bis delle NTA oltre che con le previsioni degli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) della città storica di Venezia e di Porto Marghera.

3.3.2 Coerenza rispetto al Parco d'interesse locale della Laguna Nord

Con Delibera n° 27 del 12 e 13/05/2014 ai sensi dell'art. 27 della L.R. 40/1984 è stato istituito il parco "Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia".

La previsione progettuale deve confrontarsi con la presenza del Parco e con gli obiettivi di salvaguardia e tutela in esso contenuti, vista la poca distanza che intercorre tra l'area a Parco e il nuovo Terminal proposto.

3.3.3 Coerenza con il Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"

Rispetto al sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" si chiede che il documento di analisi e valutazione si confronti rispetto agli obiettivi di salvaguardia del sito e di mantenimento dello stesso oltre che rispetto al Piano di Gestione 2012-2018 che tratta il tema della crocieristica all'interno della macroemergenza "Moto ondoso", per la quale sono stati definiti alcuni indirizzi tra cui uno relativo al tema della crocieristica.

Si ricorda che il comune di Venezia è capofila del comitato di Pilotaggio del Sito e svolge questo ruolo attraverso l'ufficio UNESCO.

3.3.4 Coerenza rispetto all'attuale Piano Portuale di Venezia

L'esistente Piano Regolatore Portuale vigente per la Marittima è lo stesso predisposto dal Genio Civile nel 1906, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15.5.1908 con voto n.603. L'area delimitata dal Piano Portuale vigente non include l'ambito interessato dal Progetto. Nelle redazioni del SIA è bene che sia descritto il rapporto tra il progetto e il Piano Portuale vigente e le azioni necessarie affinché sia variato il Piano Portuale.

3.3.5 Coerenza rispetto al Piano morfologico della Laguna di Venezia

L'obiettivo principale del piano è il recupero idromorfologico della laguna di Venezia per garantire un livello adeguato di biodiversità, gli habitat intertidali e l'arresto del degrado della morfologia e della qualità dell'ambiente lagunare. Il Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia vigente è stato redatto dal Magistrato alle Acque di Venezia ed è in corso di chiusura l'aggiornamento del Piano, da parte di CORILA.

3.4 Quadro progettuale

Allo stato attuale appare non esaustivo rispetto ad una serie di componenti. Per permettere una valutazione ambientale è bene che il Quadro progettuale si spinga fino alla Progettazione Preliminare complessiva dell'opera, incluse le eventuali opere accessorie.

3.4.1 Coerenza del progetto rispetto alle opere di difesa alle bocche di porto, anche dette progetto MoSE

Il quadro progettuale dovrebbe anche approfondire tecnicamente eventuali interferenze con le opere alle bocche di Porto realizzate dal Magistrato alle Acque al fine di descrivere eventuali modifiche impiantistiche necessarie alle opere recentemente realizzate dallo Stato.

3.4.2 Approfondimenti in merito alle modalità di ormeggio

Le modalità di ormeggio e di stazionamento delle **5 navi da crociera** prevedono lo stazionamento di **due navi poste sul lato Nord** del molo e di **tre navi poste sul lato Sud** del molo (vedi Figura 2).

Nel SIA dovranno essere meglio descritte e verificate le prescrizioni e le limitazioni alla navigazione al fine di garantire che vi sia spazio di manovra sufficiente per il passaggio e la manovra di tutte le imbarcazioni in tutte le differenti configurazioni.

In particolare rispetto alle due navi da ormeggiare nel lato nord del molo si chiede valutare:

- la fattibilità dell'ormeggio della nave più interna (N1) se già presente la nave più esterna (N2);
- i margini di manovra per l'uscita della nave più interna con la presenza della nave più esterna;
- gli effetti indotti nelle soffolte che il proponente prevede di realizzare (come compensazione ambientale) a circa 70 metri di distanza dalla diga foranea lato Cavallino Treporti;

Stesse valutazioni per le operazioni di ormeggio, di uscita e di manovra della nave più interna da ormeggiare nel lato a sud (S1) del terminal con la contemporanea presenza delle altre due navi (S2 e S3).

Il progetto deve essere messo in relazione con le aree di manovra dell'attiguo porto rifugio del MoSE.

Le operazioni e le movimentazioni di imbarcazioni da e per il nuovo Terminal Marittimo devono essere messi in relazione agli attuali flussi e agli attuali transiti al fine di evidenziare interferenze tra i flussi, oltre che al fine di valutare gli effetti complessivi del traffico indotto e la sicurezza di navigazione, anche in condizioni meteo non favorevoli.

Si chiede inoltre di sovrapporre le aree di "manovra e ormeggio navi" previste in questo progetto con le aree di "manovra e ormeggio navi" previste, ed autorizzate in VIA, della vicina darsena da localizzare a sud della diga foranea lato Lido che ha avuto parere favorevole con prescrizioni con D.G.R. n. 1114 del 26/07/2011.

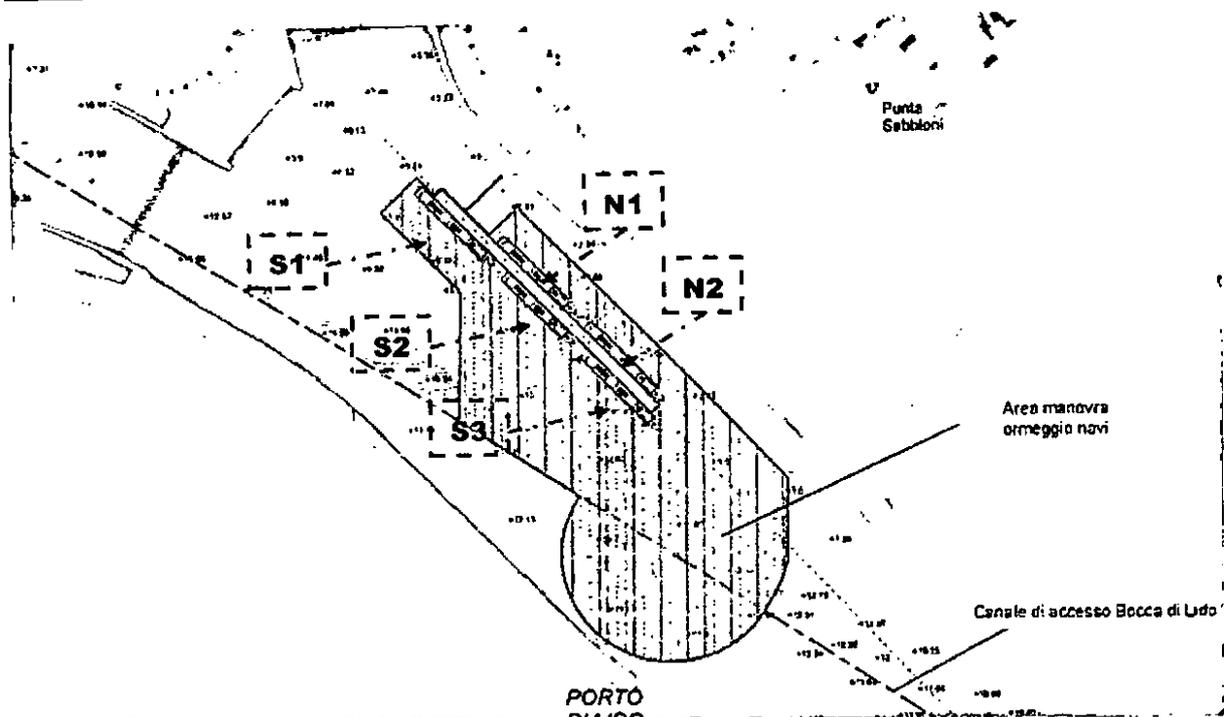


Figura 2 - estratto da tavola TCLV_S_000_DENG_D_0006 Area manovra ormeggio navi

3.4.3 Sicurezza complessiva del progetto

La realizzazione del nuovo terminal è collegata a terra tramite un ponte mobile che permette, in caso di urgenze, lo sfogo a terra controllato delle persone presenti nel terminal. Si chiede di approfondire questo tema approfondendo le modalità della via di fuga, le necessarie o possibili attrezzature a terra necessarie e come possa funzionare questa via di fuga quando il collegamento è interdetto a causa del ponte mobile sollevato.

3.5 Quadro ambientale

3.5.1 Emissioni

Modelli di dispersione in grado di valutare gli effetti cumulativi con lo stato di fatto esistente. Il modello dovrebbe consentire di valutare anche le emissioni indotte dal complessivo sistema di trasbordo di passeggeri/bagagli/merci nel tratto marittima - bocca del Lido

3.5.2 Rumore

Variazioni rispetto allo stato attuale nella zona della Marittima e nei transiti della Grandi navi.

Variazioni e pressioni indotte sui ricettori alla bocca del Lido nelle differenti configurazioni (e con la compresenze di 5 navi) in diverse condizioni meteo.

Si ricorda che nei pressi delle bocche di porto sono presenti biotopi litoranei, punti sensibili per la nidificazione di fauna locale. Le valutazioni acustiche di progetto devono tener conto di questi ricettori.

3.5.3 Modello idrodinamico

Per la localizzazione nella bocca del Lido della struttura fissa del Terminal è necessario modellare gli effetti nella laguna di Venezia e nel tratto di mare prospiciente la bocca di porto.

A tal fine si ritiene utile far riferimento e prendere visione delle valutazioni effettuate per la procedura di VIA della Darsena del Lido di Venezia, che ha avuto parere favorevole con prescrizioni con D.G.R. n. 1114 del 26/07/2011.

Si ritiene utile inoltre, per questo specifico tema, che vengano prese in considerazione le osservazioni che questa amministrazione ha adottato con la Delibera del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 84 del 24/10/2014 relativamente al progetto presentato dall'Autorità Portuale di Venezia, Allegato A.

3.5.4 Modello morfologico

Il progetto comunque tende a modificare l'idrodinamica dell'ambito interessato e pertanto può avere effetti anche sulle morfologie.

Sarà pertanto opportuna anche la definizione di un modello morfologico che definisca i possibili effetti indiretti all'interno della laguna e nel tratto di mare prospiciente alla bocca di porto.

Si chiede, per questo specifico tema, di prendere visione e considerare le osservazioni che questa amministrazione ha adottato con la Delibera del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 84 del 24/10/2014 relativamente al progetto presentato dall'Autorità Portuale di Venezia, Allegato A.

3.5.5 Effetti indotti dalla navigazione in laguna

Gli effetti del traffico delle imbarcazioni per merci e passeggeri sul traffico lagunare e sugli ambienti lagunari.

3.5.6 Analisi dei sedimenti e loro ricollocazione rispetto al Protocollo 93

I sedimenti che verranno dragati per permettere la posa della struttura devono essere sottoposti a valutazione di qualità e ne deve essere prevista la ricollocazione (se compatibili dal punto di vista qualitativo) o il loro conferimento in impianti per permettere il recupero o il conferimento in discarica.

Allo stato attuale non sono presenti analisi specifiche.

3.6 Valutazione d'Incidenza Ambientale

Vista la localizzazione e la tipologia del progetto sarà necessario affrontare il tema della Valutazione d'Incidenza Ambientale che dovrà spingersi oltre la fase di screening arrivando ad una valutazione appropriata.

Il progetto dovrà essere messo in relazione almeno con i seguenti siti Natura 2000:

- IT3250023 Lidi di Venezia: biotopi litoranei;
- IT3250003 Penisola del Cavallino: biotopi litoranei;
- IT3250031 laguna superiore di Venezia;
- IT3250046 Laguna di Venezia..

Si segnala inoltre che il progetto interessa direttamente una osai di protezione faunistica della Provincia di Venezia, denominata Bocca di Lido.

Arch. Andrea Costantini
Direttore

Pec Direzione

Da: protocollo@pec.comune.venezia.it
Inviato: giovedì 6 novembre 2014 10:51
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac.servizio4@mailcert.beniculturali.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it; protocollo.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.it
Oggetto: Invio documentazione registrata in uscita con id. 463495/2014 del 06/11/2014 alle ore 10:49
Allegati: segnatura.xml; 2014-11-06_LetteraCommissario.pdf; Relazione_Tecnica.pdf.p7m

L'Amministrazione [c_1736] Comune di Venezia, Area Organizzativa Omogenea [c_venezia] Comune di Venezia Vi invia tramite Casella Istituzionale la documentazione di cui siete destinatari e che è stata registrata in uscita con id. 463495/2014 del 06/11/2014 alle ore 10:49. Cordiali saluti.