

CITTA' DI  
VENEZIA



ALLEGATO

**RELAZIONE TECNICA**

**Ecuba S.r.l.**

**Nuovo porto passeggeri a Porto Marghera.**

## RELAZIONE TECNICA

PROGETTO: Nuovo porto passeggeri a Porto Marghera.  
Proponente Ecuba S.r.l.  
Aspetti autorizzativi e ambientali ED S.r.l. - via delle Industrie 25/10, 30175 Marghera VEGA

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	Direzione Ambiente e Politiche Giovanili Andrea Costantini, Anna Bressan, Cristiana Scarpa, Gustavo De Filippo, Arianna Zancanaro, Claudio Tomaello, Marco Favaro Direzione Mobilità e Trasporti Anassia Koulou, Caterina Moggian Barban Direzione Sviluppo del Territorio Oscar Giroto, Massimo Da Lio Direzione Affari Istituzionali Luigi Bassetto, Isabella Scaramuzzi, Katia Basili Direzione Avvocatura Civica Antonio Iannotta, Marzia Masetto Direzione Sviluppo Economico Paolo Diprima, Dennis Wellington

---

### **1** Premessa

Con il D.M. 02/03/2012, congiunto Ambiente - Beni Culturali, 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.

Al fine di identificare la modalità con la quale dare attuazione alle specifiche richieste del decreto interministeriale si sono sviluppati alcuni progetti, fra loro molto differenti, che sono stati oggetto anche di specifiche sedute anche delle Commissioni consiliari del Comune di Venezia nel corso del 2013-2014. L'obiettivo era quello di analizzare i 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 alcuni elementi essenziali estrapolati dai documenti depositati per una inquadratura generale del progetto presentato dalla società Ecuba S.r.l. e depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per espletare la procedura di definizione dei contenuti del SIA (ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.).

Per una descrizione di dettaglio si faccia riferimento alla documentazione depositata dalle società ED S.r.l. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare <sup>1</sup>.

-----

*L'ipotesi progettuale (...) prevede di spostare la stazione passeggeri nelle aree di Porto Marghera, in prima zona industriale utilizzando come accesso l'esistente canale dei Petroli (vedi Figura 1).*

*Nella soluzione qui proposta i nuovi terminal crociere vengono realizzati in una zona di Marghera in cui le attività industriali sono in via di dismissione (Figura 1-2).*

*Si tratta di un'area molto prossima alle infrastrutture stradali e ferroviarie principali, è confinante con le aree del Parco Scientifico e Tecnologico denominato VegaPark.*

*È quindi un'area particolarmente pregiata, compatibile con uno sviluppo coerente che possa evitare il degrado economico e sociale di questa parte della città dopo la chiusura delle industrie.*

*Tale ipotesi è tesa a:*

- *Allontanare le grandi navi dal centro urbano di Venezia e eliminarne il transito dal canale della Giudecca;*
- *Riqualificare l'attuale stazione Marittima, conservando funzioni portuali compatibili (navi fino a quarantamila tonnellate, grandi yacht, darsena da diporto) e integrandole con funzioni urbane per il rilancio della residenzialità nel centro storico di Venezia;*
- *Innescare un processo virtuoso di recupero complessivo di Porto Marghera attraverso la nuova stazione passeggeri e la realizzazione di attività ad essa connesse là dove vi sono oggi aree precluse e degradate, che si aprirebbero alla città di terraferma con nuove funzioni pregiate;*
- *Ripensare e rafforzare il disegno urbano generale imperniato sulla centralità metropolitana intorno al grande asse che comprende da un lato la prima zona industriale e le aree di via Torino e dall'altro la testa di ponte di Venezia con le aree della Marittima di piazzale Roma e della Stazione ferroviaria.*

*(...)*

*Per quanto riguarda i tempi di realizzazione, la proposta si articola in una fase di veloce avviamento, che consente in tempi rapidi lo spostamento di una o due grandi navi a Marghera, e da due fasi successive:*

- *La fase di avviamento (fase 0) prevede lo spostamento di 1/2 navi in tempi rapidi (5 mesi); si tratta di un attracco che consentirebbe di diminuire da subito del 20% il traffico di attraversamento del Canale della Giudecca e restare attiva fino al completamento della prima fase o fino a quando necessario;*

---

<sup>1</sup> link sul sito del Ministero <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1501>

- *La prima fase prevede lo spostamento di due navi lungo il canale industriale Nord: i tempi realistici di realizzazione di questa prima fase sono valutabili in 3 anni;*
- *La seconda fase prevede lo spostamento di ulteriori due navi lungo il canale Industriale Nord prevedendo ulteriori due anni per la realizzazione, in questa fase potrebbe rendersi necessaria la realizzazione del by pass intorno all'isola delle Trezze;*
- *L'ultima fase (vedi Figura 2) prevede lo spostamento un'altra nave nel canale Brentella e prevede un ulteriore anno per la realizzazione.*

*L'intero intervento potrebbe essere quindi realizzato nell'arco di sei anni, qualora si decidesse di dare avvio a tutto il progetto contestualmente.*



**Figura 1 - Corografia del nuovo porto passeggeri ed indicazione dell'attuale stazione marittima. Fonte: Relazione Descrittiva Generale**

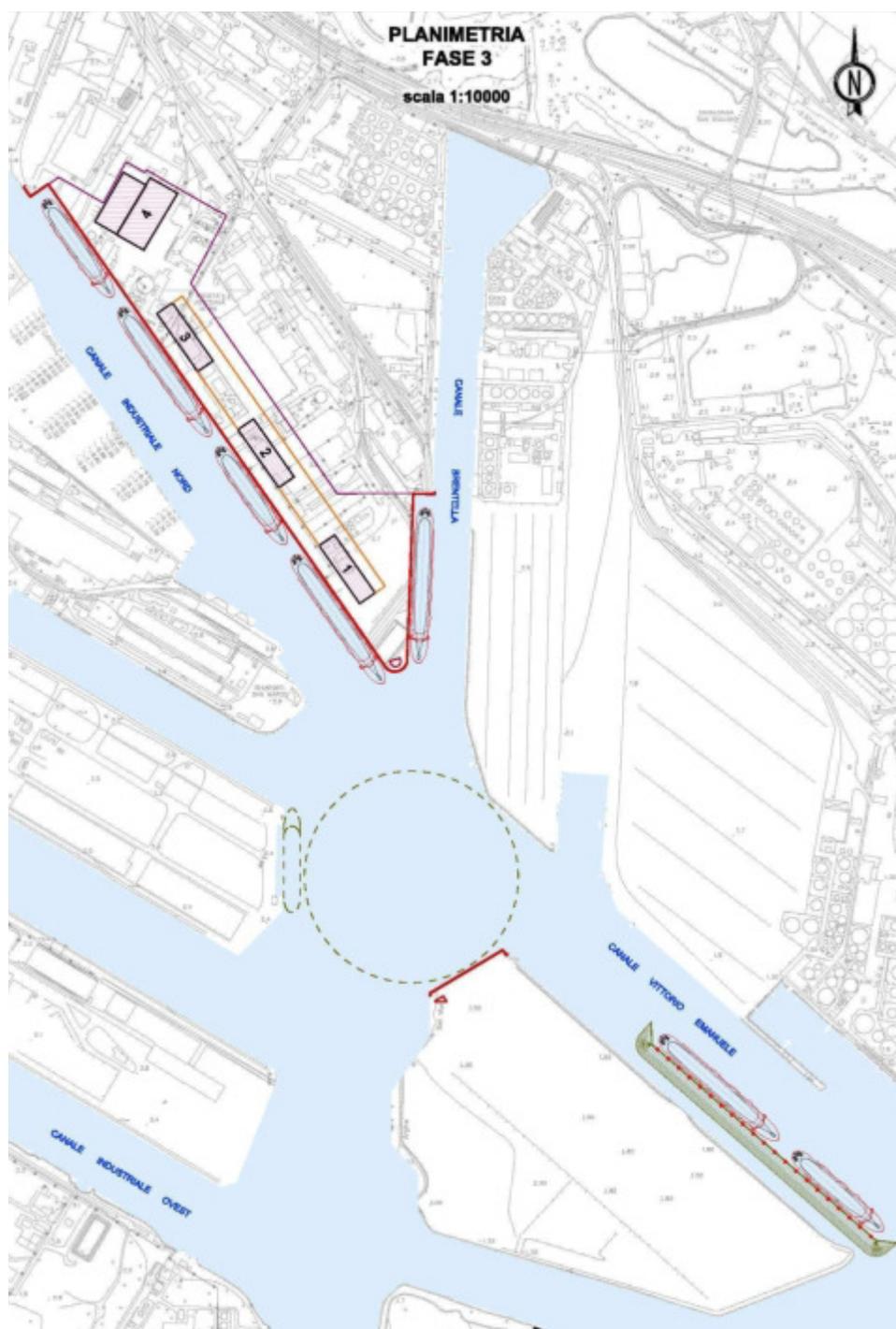


Figura 2 - Planimetria dell'intervento, Fase 3. Fonte: Relazione Descrittiva Generale

Tra i documenti depositati per questa fase è presente uno “Studio Preliminare di Navigazione” nel quale è assunta la seguente ipotesi progettuale:

*Qualora fosse necessario, può essere prevista la realizzazione di un canale by pass ad est dell'isola delle Tresse (vedi Figura 3), tra il canale Vittorio Emanuele e il canale litoraneo Malamocco – Marghera. Tale opera potrebbe consentire di ridurre le interferenze derivanti dallo spostamento del traffico passeggeri con il traffico merci presente nell'area industriale di Marghera.*

(...)



del livello del mare. Medesima attenzione va rivolta alle criticità che si prospettano per la portualità endolagunare veneziana con il Mose in esercizio.

### **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<sup>2</sup> o comunque depositate a vario titolo presso il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare<sup>3</sup>.

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 rispetto a quanto disposto dalla V.PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree di danno soggette a "Rischio di incidente rilevante(RIR)"**

La Variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle "aree di danno" soggette a "Rischio di incidente rilevante(RIR)" in applicazione del DM LLPP 9/05/2001, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 24 del 18/03/2013, definisce e disciplina gli ambiti territoriali della zona industriale di Porto Marghera interessati da stabilimenti e depositi a rischio di incidenza rilevante, allo scopo di prevenire i possibili incidenti e limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente.

Alcune aree indicate dal progetto ricadono infatti all'interno della "Area stabilimenti", e comunque alcuni tratti del Canale Malamocco Marghera rientrano in classificazioni molto restrittive. Si chiede che questo tema sia particolarmente approfondito fornendo specifici chiarimenti.

#### **3.3.4 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

---

<sup>2</sup> Progetto: Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo. Proponente: Autorità Portuale di Venezia

<sup>3</sup> Progetto: Venis Cruise 2.0 - Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera. Proponente: Dufenco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l.

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.

Vista la rilevanza e l'importanza che questo tema solleva, appare opportuno che il sia sia integrato con una Heritage Impact Assessments ([http://www.icomos.org/world\\_heritage/HIA\\_20110201.pdf](http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf)).

### **3.3.5 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.

### **3.3.6 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.

### **3.3.7 Pianificazione economica**

Venga valutata la coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione territoriale ed economica, promossi da soggetti pubblici e privati a livello locale ed anche nazionale, che hanno delineato, per Porto Marghera, scenari e prospettive funzionali allo sviluppo di attività economiche ambientalmente compatibili. In particolare con il Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera, proposto in attuazione dell'art.27 del Decreto legge 22.06.2012 n°83 "Misure urgenti per la crescita del Paese" approvato dalla Giunta Regionale il 4 giugno 2013 con Deliberazione n°821; aggiornato con DGR °749 del 27 maggio 2014. che individua, fra l'altro, i settori produttivi verso i quali indirizzare la riconversione dell'area in crisi: chimica sostenibile; energia; industria; logistica; portualità; nautica; cantieristica; innovazione/ricerca.

### **3.3.8 Livelli occupazionali**

Venga valutato l'impatto del progetto sui livelli occupazionali dell'area industriale di Porto Marghera anche considerando che nelle aree in cui è prevista la realizzazione del progetto sono attualmente localizzate aziende attive nei settori industriali e logistico-portuali (ad esempio Fincantieri, Pilkington, Terminal Rinfuse Italia).

## **3.4 Quadro progettuale**

Allo stato attuale la documentazione depositata relativa al quadro progettuale appare non esaustiva rispetto ad una serie di componenti.

Vista la complessità e la dimensione dell'intervento, è bene che sia anche definito e meglio chiarito il quadro economico complessivo, includendo anche i costi associati all'acquisto/espropriazione delle aree dove questo Terminal andrà ad inserirsi.

### **3.4.1 Siti alternativi a Porto Marghera**

Il proponente non prende in considerazione altri siti, sempre interni alla zona industriale di Porto Marghera, dove localizzare la Stazione Marittima indicando solo una soluzione.

Al fine di poter meglio comprendere il valore di questa scelta strategica, è necessario vagliare anche altri siti presso i quali poter ipotizzare la progettazione della nuova stazione marittima, siti comunque interni

alla zona industriale. Pertanto è bene che il tema sia specificatamente approfondito nelle successive fasi di valutazione definendo ed analizzando anche siti alternativi.

#### **3.4.2 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 ed indicare il grado di compatibilità di questo progetto rispetto alle limitazioni che potranno essere poste dal funzionamento del MoSE.

#### **3.4.3 Approfondimenti in merito alle modalità operative di realizzazione della nuova Stazione Marittima – gradualità operativa**

Nella relazione illustrativa è indicata una tempistica che complessivamente prevede nell'arco di 6 anni lo spostamento della Stazione Marittima dal sito attuale a Porto Marghera qualora l'intervento si realizzasse tutto contestualmente.

Va inoltre approfondita la gradualità e le modalità di transizione tra l'attuale Stazione Marittima e la Nuova Stazione Marittima presentata ed oggetto del progetto.

#### **3.4.4 Progetti in fase di attuazione – relazioni/interrelazioni e punti critici**

In questi anni sono stati avviati una serie di progetti pubblici e privati che interessano direttamente l'ambito di Porto Marghera e che incidono direttamente negli scenari futuri della portualità.

La realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro/Ro-Pax di Fusina con l'avvio di 2 banchine su 4 previste è sicuramente un progetto che ha spostato flussi di traffico dal precedente approdo (a ridosso della marittima) alla zona di Porto Marghera. Il progetto presentato dalla società Ecuba dovrà valutare anche i flussi navali e a terra previsti da questo progetto, nella sua previsione massima, all'interno del SIA per valutare compatibilità e ricadute sulla navigazione e sulla rete stradale.

L'Autorità Portuale ha presentato il progetto per il Porto Off Shore che prevede il recupero e la destinazione a terminal Container e "terminal funzionale" di una parte di Porto Marghera che dovrà essere riconvertita al fine di accogliere, smistare e movimentare un quantitativo annuo di container. Il progetto sta proseguendo l'iter di approvazione presso i rispettivi organi Ministeriali dopo aver ricevuto VIA favorevole con prescrizioni nel 2013. Anche per questo progetto si chiede che la società Ecuba acquisisca la documentazione e inserisca flussi di traffico (navale e terrestre) e le ricadute complessive, all'interno del futuro Studio d'Impatto Ambientale.

Venga anche valutata l'interferenza spaziale e temporale tra il traffico marittimo generato dal settore crocieristico e quello generato dal settore industriale-commerciale lungo i canali dell'area industriale di Porto Marghera.

#### **3.4.5 Collegamenti con la Nuova Stazione Marittima**

Con riferimento alle connessioni con il territorio via terra si reputa necessario sviluppare uno studio sui flussi viabilistici conseguenti ai nuovi insediamenti per poter individuare eventuali necessità di infrastrutture viabilistiche aggiuntive comprese altresì le possibili interconnessioni con la rete ferroviaria. Si chiede inoltre di approfondire le necessità di parcheggi complessivi che afferiranno a questa nuova struttura.

Per quanto attiene alle connessioni via mare, visto lo Studio preliminare di navigazione (che indica gli attuali transiti di navi da crociera per la bocca di Lido al 2013 ammontanti a n. 87 navi e dove, in relazione a quelle di maggiori dimensioni, lunghezza fuori tutto 333,33 m larghezza: 38,80 m), viene elaborato il dimensionamento delle acque navigabili, si chiede una verifica in merito al diametro del bacino di evoluzione necessario alla manovra, stante che il rapporto applicato (Diam=1,35 Lunghezza fuori tutto della nave) parrebbe minore rispetto a quanto riportato dalla letteratura tecnica (D=1,5Loa) per manovre con l'impiego di eliche di prua.

### **3.4.6 Collegamenti Marittima - Venezia**

Il collegamento tra la Nuova Stazione Marittima e la città di Venezia dovrà essere approfondito in specifica documentazione. In particolare si chiede di sovrapporre tali spostamenti rispetto agli esistenti flussi che interessano la rete stradale. Si chiede inoltre di valutare lo spostamento da e per città storica al fine di individuare eventuali criticità.

Si chiede inoltre di approfondire anche la possibilità di collegamenti non solo tramite rete stradale ma anche utilizzando vie d'acqua. Tali spostamenti dovranno altresì tener conto degli eventuali possibili effetti indotti e dovranno rientrare nella complessiva valutazione.

### **3.4.7 Sicurezza complessiva del progetto**

Questa soluzione progettuale è già stata sottoposta alla valutazione della Capitaneria di Porto di Venezia. Nelle integrazioni dovrà essere data puntuale ed esaustiva risposta a tutte le obiezioni riscontrate al fine di definire in maniera univoca e incontrovertibile la fattibilità tecnica dell'ipotesi di spostamento della Marittima, la sicurezza operativa del sito identificato e la sicurezza della navigazione rispetto, oltre che al transito, anche alle manovre necessarie per l'accosto delle navi.

## **3.5 Quadro ambientale**

### **3.5.1 Emissioni**

Per quanto attiene l'inquinamento atmosferico, l'impatto sulla matrice aria, derivante dalle fasi di cantiere e di esercizio, dovrà essere documentato con uno studio approfondito di stima delle emissioni in atmosfera, ponendo particolare attenzione nella scelta degli strumenti modellistici che dovranno tener conto della specificità del contesto ambientale in questione. Si dovranno considerare anche gli impatti dell'eventuale ulteriore traffico (sia navale che veicolare) indotto (movimenti passeggeri, rifornimenti navi, ecc...) dalla realizzazione dell'opera.

### **3.5.2 Rumore**

Con riferimento all'impatto acustico sarà necessario presentare un'accurata "Documentazione Previsionale di Impatto Acustico", redatta da un tecnico competente in acustica ambientale, che valuti gli impatti in fase di cantiere e di esercizio presso i ricettori maggiormente esposti, con particolare riferimento ai ricettori residenziali presenti nella zona degli Alberoni e di S. Pietro in Volta e al campeggio presente a Punta Fusina, e che preveda un'adeguata campagna di monitoraggio ante e post operam.

### **3.5.3 Modello idrodinamico**

Per l'ipotesi di realizzazione del canale Canale by pass ad est dell'isola delle Tresse è indispensabile la simulazione degli effetti attesi con strumenti modellistici attendibili, adeguatamente verificati e che permettano una simulazione nel tempo degli effetti.

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**

Per l'ipotesi di realizzazione del canale Canale by pass ad est dell'isola delle Tresse è indispensabile la simulazione degli effetti sulla matrice morfologica con strumenti modellistici attendibili, adeguatamente verificati e che permettano una simulazione nel tempo degli effetti.

Inoltre tali modelli dovranno partire da uno stato di fatto adeguatamente aggiornato (esistono banche dati con rilievi batimetrici dell'area interessata, o di zone prossime) anche rispetto alle granulometrie interessate dallo scavo.

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 Riutilizzo sedimenti - Bonifica dell'area.**

I sedimenti che verranno dragati per permettere la realizzazione della nuova stazione marittima devono essere sottoposti a puntuale valutazione di qualità per determinare la gestione conseguente. Allo stato attuale non sono presenti analisi specifiche.

Contestualmente alla predisposizione del SIA è indispensabile verificare lo stato di contaminazione di suoli e variazioni delle terre che si ha intenzione di movimentare ed in relazione a questo valutare la conseguente valutazione di tempi e costi necessari per il superamento di questa fase.

### **3.5.6 Scavo Canale Vittorio Emanuele**

Appare accennata, nella documentazione depositata, la necessità di provveder al dragaggio del canale Vittorio Emanuele. Questa ipotesi deve essere approfondita nei modelli e dettagliata nella quantificazione dei sedimenti, nonché nella loro classificazione qualitativa (protocollo 93).

### **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;
- IT3250030 Laguna medio-inferiore di Venezia
- 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

Documento firmato digitalmente