

## Pec Direzione

---

**Da:** PEC Edilizia Privata - Comune di Cavallino-Treporti  
<edilizia.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.it>  
**Inviato:** lunedì 30 marzo 2015 12:42  
**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:** Avamporto galleggiante Bocca di Lido Terminal Passeggeri - Procedimento di definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale  
**Allegati:** trasmissione ministero.pdf; Avamporto galleggiante BdL.pdf

*Avamporto galleggiante Bocca di Lido Terminal Passeggeri – 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



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA – 2015 – 0008769 del 31/03/2015





Comune di  
**Cavallino - Treporti**  
(Provincia di Venezia)

Il Sindaco

Prot. n. 6225

Del 30/03/2015

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](mailto: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](mailto: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](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)  
Provincia di Venezia – Area Ambiente – Servizio Valutazioni Ambientali  
PEC [protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it)  
Comune di Venezia Commissario Straordinario  
Dott. Vittorio Zappalorto  
PEC [protocollo@pec.comune.venezias.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezias.it)

**Oggetto:** *Avamposto Galleggiante Bocca di Lido, Terminal Passeggeri – 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:

il gruppo di progettisti coordinato dal Prof. Boato ha 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 "Avamposto Galleggiante Bocca di Lido, Terminal Passeggeri";

la documentazione è stata depositata dalle Società proponenti in data 29/01/2015 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 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 galleggiante per l'ormeggio delle grandi navi alla bocca di porto di Lido, 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 "Avamposto Galleggiante Bocca di Lido, Terminal Passeggeri", interessa direttamente il Comune di Cavallino-Treporti in quanto, pur ricadendo amministrativamente nel Comune di Venezia, è collocato ad appena 400 metri e in diretta relazione visiva, dall'arenile, dal terminal di Punta Sabbioni, dal litorale Dante Alighieri e dalle pinete litoranee;

Atteso inoltre che il progetto si caratterizza per essere un'isola al centro della Bocca di Porto, ma nulla esclude future relazioni tramite mezzi acquei, tali da trasformare progressivamente la porzione di territorio di Punta Sabbioni in una propaggine portuale, destinata 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;

Viste l'elevato interesse per questa Amministrazione e le possibili ricadute dirette nella gestione e pianificazione del territorio, si ritiene importante trasmettere il documento allegato, che sintetizza alcuni degli aspetti che dovranno essere affrontati ed argomentati nella successiva fase da parte del proponente.

*Il Sindaco*  
*Claudio Orazio*

The image shows a blue circular official stamp of the Comune di Cavallino-Treporti. The stamp contains the text "COMUNE DI CAVALLINO TREPORTI" around the perimeter and a central emblem. To the left of the stamp, the name "Claudio Orazio" is written in a cursive script, with a vertical line extending downwards from the signature.



Comune di  
**Cavallino - Treporti**

(Provincia di Venezia)

Servizio Edilizia Privata e Urbanistica

Prot. n. 6219

Del 30/03/2015

## **Avamposto galleggiante Bocca di Lido Terminal passeggeri**

Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia – Isola del Mose  
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](mailto:ediliziaprivata@comunecavallinotreporti.it) - [urbanistica@comunecavallinotreporti.it](mailto:urbanistica@comunecavallinotreporti.it)  
[www.comune.cavallinotreporti.ve.it](http://www.comune.cavallinotreporti.ve.it)





## Premessa

Il progetto **Avamposto Galleggiante Bocca di Lido Terminal Passeggeri** si caratterizza come una diversa versione 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. Già in quella sede la proposta era stata ritenuta impattante e non condivisa dall'Amministrazione Comunale. Il progetto De Piccoli è stato successivamente integrato con la proposta **Venis 2.0**, oggetto di valutazione di Scoping presso il Ministero per l'Ambiente. Durante la fase di pubblicazione, lo scrivente Comune ha trasmesso una relazione di cui al prot. n. 26527 del 17/11/2014. In più punti, per la conformazione e localizzazione dei due progetti, la presente relazione è simile a quella sopra citata.

La valutazione del presente progetto si basa su una elaborazione che si può definire da studio di fattibilità, quindi la sua valutazione risulta non esaustiva.

Come per il progetto Venis 2.0, 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 i progetti che si collocano oltre la linea del Mose siano automaticamente al di fuori della laguna e quindi costituiscano la risposta più efficace al problema.

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 esattamente all'interno della conterminazione lagunare e che la sua realizzazione ne comporterebbe comunque una alterazione.

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.

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 di notevoli dimensioni, 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.

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 620 circa e larga m 36, con un modulo aggiuntivo di testa di m 155,2 per m 36. L'altezza del sistema di moli è di m 2,7 sul livello del mare e di m 17,25 di edificato su quattro livelli, si pone a circa 400 m dalla sponda del Canale di Bocca e, come già evidenziato per il progetto Venis 2.0 non differisce nel caratterizzarsi come un "fuorisca", 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.

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.

La relazione non riesce a chiarire se sarà necessario o meno scavare, in quanto la posizione prevede due altezze diverse dei fondali. Per evitare ulteriori scavi, nell'ipotesi realistica di voler ormeggiare più di due grandi navi (l'intero intervento risulterebbe ragionevolmente non conveniente per sole due grandi navi), bisognerebbe aggiungere altri moduli alla struttura, aumentando così l'impatto paesaggistico della struttura.

Viene stimato un impatto luminoso per la natura propria della struttura e per la sua posizione, in contrasto con gli obiettivi di salvaguardia e tutela dei vicini siti SIC e ZPS, che ospitano avifauna protetta.

### **Le ricadute sul territorio**

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, pur restando materialmente un'isola, possa concretamente trovare appoggio nel limitrofo territorio del Comune di Cavallino-Treporti, che per la sua prossimità, potrebbe garantire un'efficiente ed economica risposta ai problemi di approvvigionamento/interscambio, attraverso un sistema integrato di trasporto merci/passeggeri/operatori con traghetti dalla vicina Punta Sabbioni.

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.

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 tragitto 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

Il presente progetto si distingue dal progetto Venis 2.0 per il fatto sostanziale di utilizzare dei pontili galleggianti ancorati tramite ancore e catene incrociate al fondale marino e per una sostanziale e più spinta reversibilità della struttura.

Soffermandosi sugli aspetti tecnici, gli elaborati di progetto in più punti rimandano a necessari studi di approfondimento, soprattutto in merito agli aspetti di impatto ambientale. Il progetto pone evidenti problemi logistici legati all'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 alti mezzi.

La stima per grande nave ormeggiata è di circa 54 movimenti di andata e ritorno al giorno di motonavi, ferry boat, motozattere. Se si considera la presenza di due grandi navi e di due navi di minori dimensioni si sfiorano i 200 transiti al giorno.

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 megastruttura, 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 della qualità ambientale, sia in termini paesaggistici, in quanto gli aspetti relativi alle reali emissioni atmosferiche e inquinamento delle acque tramite rilascio di sostanze e degrado dei rivestimenti, non si conoscono ancora e devono essere appositamente valutate.

Da più parti dell'opinione pubblica proviene infatti il dubbio che le varie "alternative" possano rivelarsi infine 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

