

Pec Direzione

Da: PEC Edilizia Privata - Comune di Cavallino-Treporti
<edilizia.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.it>
Inviato: giovedì 7 maggio 2015 17:41
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Venis Cruise 2.0 Osservazione
Allegati: delibera n. 88.pdf; trasmissione (2).pdf; relazione tecnica di osservazione.pdf

Si trasmette l'allegata delibera
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.prol DVA - 2015 - 0012415 del 08/05/2015





Comune di
Cavallino - Treporti
(Provincia di Venezia)

Settore Tecnico
Servizio Edilizia Privata Urbanistica

Prot. n. 9507
Del 07/05/2015

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

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 – Avvio di procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i. Trasmissione Relazione Tecnica di Osservazione*

Premesso che:

- a seguito della procedura di Scoping richiesta dalla Ditta proponente, lo scrivente Comune ha trasmesso una nota in data 18/11/2014, a mezzo PEC, acquisita al protocollo con numero DVA-2014-0037992, in cui ha fornito una propria valutazione dello studio di fattibilità;
- le Società Duferco Sviluppo Srl e DP Consulting Srl hanno presentato la richiesta di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183 del D. Lgs 163/2006 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";

Visto l'avviso di pubblicazione del progetto per la presentazione delle osservazioni, si trasmette l'allegata Delibera di Giunta Comunale n. 88 del 05/05/2015, comprensiva di Relazione tecnica di Osservazione il progetto presentato.

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.

Il Responsabile del Servizio Urbanistica
Arch. Gaetano Di Gregorio



COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI

Provincia di Venezia



VERBALE DI DELIBERAZIONE

DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO

Progetto Venis Cruise 2.0 Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera Osservazione alla Procedura di valutazione di impatto ambientale

L'anno **duemilaquindici**, il giorno **05** del mese di **maggio** alle ore **13:00** nella Sala delle Adunanze, per determinazione del Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello risultano:

		Presente/Assente
Orazio Claudio	Presidente della Giunta	Presente
Bozzato Sandra	Assessore	Assente
Bodi Mirco	Assessore	Presente
Castelli Claudio	Assessore	Presente
Orazio Maurizio	Assessore	Presente
Scarpa Elisa	Assessore	Presente
Vian Roberto	Assessore	Presente

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Fabio Dott. Olivi.

Il sig. Claudio Orazio, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza, e

riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

OGGETTO: Progetto Venis Cruise 2.0 Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera Osservazione alla Procedura di valutazione di impatto ambientale

Regolarità Tecnica

Il sottoscritto Ing. Andrea Gallimberti, Responsabile del AREA TECNICA - Ufficio S.U.E. - Servizio Urbanistica, formula parere tecnico **Favorevole** in relazione alla proposta di deliberazione di seguito riportata.

Il Responsabile del
AREA TECNICA - Ufficio S.U.E. - Servizio Urbanistica
F.toIng. Andrea Gallimberti

OGGETTO: Progetto Venis Cruise 2.0 Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera. Osservazione alla Procedura di valutazione di impatto ambientale

LA GIUNTA COMUNALE

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica

Richiamata la delibera di Consiglio Comunale n. 62 del 12/11/2013 *Decreto Clini - Passera: studio di prefattibilità Porto Crociere alla bocca di porto di Lido - presentato dall'on. De Piccoli;*

Atteso che:

- a seguito della procedura di Scoping richiesta dalla Ditta proponente al Ministero dell'Ambiente, lo scrivente Comune ha trasmesso una nota in data 18/11/2014, a mezzo PEC, acquisita al protocollo con numero DVA-2014-0037992, in cui ha fornito una propria valutazione dello studio di fattibilità;
- Con parere n. 1689 del 19/12/2014 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha esaminato la documentazione di progetto, comprensiva delle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione, tra cui relazione di cui sopra e ha espresso un articolato parere, ritenendo sufficientemente documentati tutti gli aspetti essenziali per una analisi preliminare alla fase di consultazione prevista dall'art. 21 del D. Lgs 152/2006;
- in data 09/04/2015 è stata presentata l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i., oggetto della presente relazione.

Vista l'allegata *Relazione Tecnica di Osservazione* di cui al prot. n. 9202 del 05/05/2015 predisposta dal Settore Tecnico Comunale;

Visti:

- il D.Lgs. n. 267/00;
- Il D.Lgs. n. 163/2006;
- i pareri favorevoli, espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267;

Con votazione favorevole unanime, espressa nelle forme di legge

DELIBERA

Di approvare l'allegata *Relazione Tecnica di Osservazione* di cui al prot. n. 9202 del 05/05/2015 predisposta dal Settore Tecnico Comunale;

Di seguito, con separata votazione favorevole unanime, espressa nelle forme di legge

D E L I B E R A

Di dichiarare, immediatamente eseguibile la presente deliberazione, ex 134, ultimo comma del Dlgs 267/00.

Per approvazione e conferma del presente verbale, sottoscrivono:

Il Sindaco
F.to Claudio Orazio

Il Segretario Generale
F.to Fabio Dott. Olivi.

N. Registro Pubblicazioni

Questa deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi

Dal __07.05.2015_____

al 22.05.2015

Il Segretario Generale
Fabio Dott. Olivi.

Il sottoscritto Segretario Generale,

ATTESTA

- La presente deliberazione è stata affissa all'albo pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal _____
- È divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3°, del D. Lgs. 18/08/2000 n. 267 e in assenza di richiesta di controllo ai sensi art. 127 1° e 2°, del D. Lgs. 18/08/2000 n. 267 in data

Il Segretario Generale
F.to



Comune di
Cavallino - Treporti
(Provincia di Venezia)

Servizio Edilizia Privata e Urbanistica

Prot. n. 9202
Del 05/05/2015

Progetto Venis Cruise 2.0
Realizzazione di un nuovo Terminal alla Bocca di Lido di
Venezia per l'ormeggio delle grandi navi crociera

A seguito di trasmissione di Istanza per l'avvio di procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i.

Allegato
Relazione Tecnica di Osservazione



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

A seguito della procedura di Scoping richiesta dalla Ditta proponente, lo scrivente Comune ha trasmesso una nota in data 18/11/2014, a mezzo PEC, acquisita al protocollo con numero DVA-2014-0037992, in cui ha fornito una propria valutazione dello studio di fattibilità.

La nota sopra citata ha messo in luce aspetti critici e contrarietà al progetto, che si confermano anche nella presente relazione.

Con parere n. 1689 del 19/12/2014 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha esaminato la documentazione di progetto, comprensiva delle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione, tra cui la nota di cui sopra e ha espresso un articolato parere, ritenendo sufficientemente documentati tutti gli aspetti essenziali per una analisi preliminare alla fase di consultazione prevista dall'art. 21 del D. Lgs 152/2006.

In data 09/04/2015 è stata presentata l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 e dell'art. 183 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i., oggetto della presente relazione.

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. 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'oggetto della presente relazione è il progetto preliminare comprensivo di studio di impatto ambientale. Gli elaborati illustrano un generale approfondimento del progetto sia in termini di soluzioni progettuali, sia in termini di studi e valutazioni relativi a specifici aspetti tecnici.

Gli approfondimenti hanno evidenziato una sostanziale conferma della soluzione proposta in fase di studio di fattibilità, in termini di posizione, dimensione, caratteristiche generali e logistica. Per questo motivo le valutazioni espresse in termini generali sul progetto si confermano integralmente anche in questa sede. Esse riguardano nello specifico:

1) Collocazione del progetto

Un equivoco di fondo caratterizza l'apprezzamento del presente progetto rispetto ad altre soluzioni, in quanto, collocandosi al di fuori della laguna, viene visto come la risposta più efficace al problema delle grandi navi e della presenza del porto crociere nella città di Venezia.

Sulla base di questo assunto, che si ritrova nella documentazione di progetto, 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 al di fuori dal raggio visivo della città antica ma pur sempre all'interno della conterminazione lagunare e quindi all'interno del complesso dinamismo e dei fragili equilibri che caratterizzano questo ambiente unico al mondo. Al pari delle barriere mobili del Mose, la sua realizzazione comporterebbe una inevitabile modifica dell'assetto lagunare.

Si ritiene infatti fondamentale inquadrare 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 aggravi 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 anfibo, 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, di importanti dimensioni e potenziali ulteriori impatti non prefigurati nel presente progetto, ma non da escludere.

Si rileva che il turista che usufruisce delle strutture del litorale è di tipo stanziale, con permanenza media 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.

2) 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 hanno mostrato il proprio fallimento. Soprattutto in merito a questo aspetto si contesta la proposta reversibilità della struttura, che è ipotizzabile a livello teorico, ma all'atto pratico risulta essere complessa e molto onerosa. Il progetto prevede infatti scavi di sedimenti da riutilizzare in altri contesti per interventi di riqualificazione ambientale, nonché la realizzazione delle opere ingegneristiche del molo. Qualora dovesse essere smantellata, la Relazione Tecnica precisa che il dragaggio non verrebbe ripristinato, quindi viene meno la totale reversibilità della struttura. Inoltre nel caso in cui si modificasse nel medio lungo periodo il trend del turismo crocieristico e venisse meno la domanda, qualora altresì non vi fosse la disponibilità economica a rimuovere la struttura, non è difficile immaginare quale sarebbe l'effetto di un molo inutilizzato in un'area di tale importanza e pregio. E' evidente che l'opera così come proposta si contraddistingue per essere un'appendice territoriale del Comune di Cavallino-Treporti con carattere di permanenza.

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 crocieristica.

3) 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. Già nel progetto preliminare, rispetto allo studio di fattibilità, si evidenzia come siano state previste alcune opere a terra quali uno scivolo di sbarco per automezzi e un eliporto, che non trovano riscontro nella pianificazione comunale.

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.

4) 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, prevista per circa 20 giorni l'anno, 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;
- 6.000 addetti all'equipaggio, di cui una quota rimane sulla nave ed un'altra si sposta;
- 2.000.000 di passeggeri all'anno;

Nella seguente tabella sono riportati i mezzi e transiti previsti:

	Numero di mezzi	Numero passeggeri	Transiti
Motonavi	6 motonavi	24.000 di cui 20.000 in fase di imbarco/sbarco e 4000 in transito	20 A/R (40)
Mezzi Bagagli	4 motozattere	24.000 (1 motozattera porta 8 container, contenenti a loro volta 30 gabbie che accolgono 15 colli per ciascuna)	5 A/R (10)
Rifornimenti e smaltimenti	5 +5+2 bettoline		10+14
Merci e approvvigionamento	4 ferry	7 automezzi ciascuno	8 A/R
Equipaggio e personale			8 A/R

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 sé una scia di fango ed alghe dal fondale) provocano una continua ma diffusa erosione della morfologia lagunare.

Tra le misure di mitigazione e riduzione degli impatti viene proposto 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. La validità delle misure proposte non è però verificabile in questa sede perché dipende da accordi con le compagnie di navigazione per l'adeguamento degli impianti delle navi e con Terna che dovrebbe attrezzarsi per fornire corrente elettrica ad alta tensione. Solo nel caso dell'applicazione del cold ironing non vi sarebbe un carico di emissioni inquinanti molto diverso da quello attuale, fatto salvo il carico inquinante aggiuntivo indotto dalla movimentazione dei mezzi di trasporto passeggeri, merci ed approvvigionamenti, con possibili ripercussioni sulla salute pubblica. Rispetto a quanto previsto nello studio di fattibilità, il progetto prevede un numero nettamente maggiore di metri cubi di fondale (2.300.000 mc) in un canale che rientra come già osservato, all'interno della laguna di Venezia. Lo scavo raggiunge una profondità di circa 10,5 m e intacca lo strato superficiale di caranto, implicando degli impatti concettualmente comparabili al progetto "alternativo" dello scavo del canale Contorta Sant'Angelo.

5) Compatibilità con gli strumenti urbanistici

In merito alla compatibilità con gli strumenti urbanistici d'area e comunali l'opera non trova riscontro nella pianificazione in quanto, a parte le opere comprese nella struttura del Mose, si colloca in un ambito che non è di competenza amministrativa del comune di Cavallino-Treporti. La questione delle competenze amministrative è però squisitamente formale, in quanto di fatto l'opera è in diretta relazione fisica e visiva con il territorio comunale.

Gli strumenti urbanistici sono stati concepiti con l'intento di puntare, anche con la recente adozione del Masterplan per il Lungomare Dante Alighieri, ad una sorta di risarcimento ambientale e paesaggistico a parziale compensazione della costruzione del Mose, che ha di fatto radicalmente trasformato la natura e le caratteristiche dei luoghi. Temi come il recupero del rapporto con l'acqua, l'edificazione di completamento, la realizzazione di strutture turistiche e agrituristiche nel segno di un turismo leggero e legato alla natura rurale dell'area, delineati in particolare dalla Scheda di proposta d'ambito di rilevanza strategica del PAT, non trovano nessun riscontro con la realizzazione di una ulteriore barriera visiva e con una fonte di inquinamento acustico che dovrà necessariamente andare in deroga rispetto alla pianificazione oggi vigente. Connessioni, ricuciture, valorizzazione sono le parole chiave del PAT per l'area di Punta Sabbioni, già individuata dal PALAV come Area di interesse paesistico-ambientale e, per questo complesso di ragioni si può chiaramente affermare che non vi è compatibilità urbanistica con gli strumenti in atto vigenti, che dovrebbero essere integralmente adeguati all'opera per introdurre ulteriori mitigazioni e non viceversa. Oppure, nella più realistica e sfigurante ipotesi, dovrebbero organizzare e prevedere servizi a terra e infrastrutture rese necessarie all'esercizio della struttura. Entrando più nello specifico, le opere previste e riportate in progetto, che ricadono nell'area a terra a nord del porto rifugio del Mose, non trovano coerenza con gli strumenti urbanistici PAT e PI. In merito alla pianificazione acustica, la zonizzazione vigente prevede nell'area corrispondente una "Area particolarmente protetta", in quanto area SIC ZPS, quindi l'eventuale approvazione del progetto, dovrà necessariamente comportare variante agli strumenti urbanistici, con la consapevolezza che la modifica di un retino o di un perimetro non implica l'attenuazione dell'impatto, ma ne è una giustificazione a posteriori.

Un aspetto non sufficientemente indagato è relativo all'Analisi dei rischi relativi alle situazioni incidentali, che non descrive come verrebbe gestita l'emergenza in terraferma in termini di dotazioni di mezzi, postazioni di soccorso e nel caso in cui migliaia di persone dovessero essere evacuate dalle navi o dal molo. Non sembra infatti ragionevolmente credibile che un'infrastruttura

di tali dimensioni e con tale movimentazione di persone e cose non preveda delle aree libere individuabili come luoghi sicuri e quindi trasformazione delle aree di terraferma. Per tale ragione si avanza il dubbio che la portata della struttura non sia stata sufficientemente indagata in relazione alle problematiche connesse alla sua gestione operativa.

Non viene infine fornito uno studio di fattibilità e convenienza economica dell'intervento, che tenga conto dell'investimento e dei costi di gestione dei trasferimenti di passeggeri, merci ed approvvigionamenti e che permetta di valutare se l'iniziativa si rivela economicamente sostenibile e quindi realizzabile e mantenibile in esercizio.

6) Conclusioni

Per quanto sopra espresso si conclude che l'intervento è incompatibile con la pianificazione territoriale del Comune di Cavallino-Treporti e rappresenta un elemento fortemente detrattore dei valori paesaggistici, territoriali, ambientali, nonché un fattore di pressione per la popolazione residente e per quella turistica in termini di inquinamento atmosferico, luminoso ed acustico, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. I fattori di pressione si estendono alla flora e alla fauna degli ambiti SIC ZPS limitrofi. Gli impatti si considerano preoccupanti qualora nella fase di gestione si utilizzasse la viabilità su gomma per trasporto passeggeri, merci ed approvvigionamenti.

Il Dirigente
Ing. Andrea Gallimberti



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

