



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb

U.prot DVA - 2015 - 0032270 del 23/12/2015

Indirizzi in Allegato

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO:[ID_VIP: 3001] Procedura di VIA Speciale, ex artt. 165 e 167, c. 3,
del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.. Progetto Preliminare VENIS CRUISE
2.0 - Nuovo Terminal Crociere di Venezia - Bocca di Lido.
Richiesta di integrazioni.**

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale in oggetto indicata, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha comunicato, con nota prot. CTVA-2015-4434 del 18/12/2015, acquisita al prot. DVA-2015-31759 del 21/12/2015 che si allega, la necessità di acquisire integrazioni ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie e di ritenere altresì opportuno, provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della suddetta documentazione integrativa. Tale avviso dovrà, altresì, dare evidenza del deposito della documentazione integrativa volontaria precedentemente trasmessa da codesta Società con nota del 17/09/15 acquisita al prot.DVA-2015-23569 del 21/09/2015, in osservanza a quanto già rappresentato dalla scrivente con nota prot. DVA-2015-25861 del 15/10/2015.

Al riguardo, si rappresenta che la citata Commissione, con nota prot. CTVA-2015-4339 del 11/12/2015, acquisita al prot. DVA-2015-31165 del 15/12/2015, ha espresso il proprio nulla osta all'accoglimento della richiesta avanzata da codesta Società di poter provvedere ad effettuare un unico avviso al pubblico relativamente alle integrazioni richieste con la presente nota unitamente a quelle volontarie già trasmesse.

Pertanto, nel chiedere a codeste Società di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa, si comunica che la stessa dovrà pervenire entro 30 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione inviata tramite posta elettronica certificata.

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2015-0230.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine, le Società potranno inoltre, qualora necessario, richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma e predisposte secondo le "Specifiche Tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato

digitale relativa alle procedure di VAS e VIA" disponibili sul sito web di questo Ministero, alla sezione dedicata alle Valutazioni di Impatto Ambientale: <http://www.va.minambiente.it/it/IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida> in:

- n. 1 copia in formato cartaceo;
- n. 3 copie in formato digitale.

Inoltre, si resta in attesa della trasmissione di copia degli avvisi al pubblico, nei modi sopra richiamati, a far data dai quali decorreranno i termini di legge per consentire la partecipazione del pubblico e l'eventuale presentazione di osservazioni.

Si chiede ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente il codice identificativo del procedimento amministrativo [ID_VIP: 3001].

Renato Grimaldi



Allegati: nota prot. DVA-2015-31759 del 21/12/2015

Elenco indirizzi

Duferco Italia Holding SpA
as.dih@pec.duferco.it

DPConsulting srl
dpconsulting@legalmail.it

e, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per il Trasporto Marittimo
e per Vie d'Acqua Interne
dg.tm@pec.mit.gov.it

Ministero dei beni e delle attività culturali
e del turismo
Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio
Mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Regione Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
Direzione Tutela Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Comune di Venezia
Ufficio VIA, VAS, AIA/IPPC
protocollo@pec.comune.venezias.it

Comune di Cavallino-Treporti
Servizio Urbanistica e Sportello
Unico Edilizia Privata
segreteria@pec.comunecavallinotreporti.it

Autorità Portuale di Venezia
autoritaportuale.venezias@legalmail.it

Capitaneria di Porto di Venezia
dm.venezias@pec.mit.gov.it

Direzione Generale
per la Protezione della Natura e del Mare
dgprotezione.naturas@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctvas@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

CTVA - 2015 - 0004434 del 18/12/2015

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prol DVA - 2015 - 0031759 del 21/12/2015

Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali
dgsalvanguardiaambientale@pec.minambiente.it



**Oggetto: IDVIP 3001 - VIA Speciale ex artt. 165, 167 comma 3 e 183 del Dlgs 163/2006:
VENIS CRUISE 2.0 - Nuovo Terminal Crociere di Venezia - Bocca di Lido.
Richiesta di integrazioni.**

Con riferimento al progetto indicato, alla luce delle risultanze emerse dall'analisi degli elaborati prodotti dal Proponente e a seguito delle riunioni tecniche effettuate al fine di espletare la procedura di cui all'oggetto, la Commissione, ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n°163, ritiene necessario acquisire le integrazioni di seguito elencate :

QUADRO PROGRAMMATICO

- E' necessario acquisire dall'Autorità Portuale di Venezia, in relazione al fatto che si tratta di un intervento su area interna al Piano Regolatore Portuale, la concessione all'occupazione delle aree previste per la realizzazione dell'opera.
- E' necessario valutare le possibili interferenze dell'opera in progetto con i seguenti piani:
 - Piano delle misure di compensazioni del Mose;
 - Piano delle acque del comune di Cavallino-Treporti;
 - Piano generale di bonifica e tutela del territorio (P.G.B.T.T.R.) del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale;
(<http://www.bonificavenetorientale.it/trasparenza/pianificazione-e-governo-del-territorio/piano-generale-di-bonifica>);
 - Piano Comunale di Protezione Civile del comune di Cavallino-Treporti, redatto ai sensi della legge n.225 del 24 febbraio 1992, portante il prot. n.1716 del 21/01/2010.

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-35
CTVA-US-35_2015-0048.DOC

- Predisporre, in relazione alla Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 3637 del 13 dicembre 2002 che prevede per gli "strumenti urbanistici generali o Varianti Generali o varianti che comportino una trasformazione territoriale che possa modificare il regime idraulico, una specifica 'Valutazione di compatibilità idraulica' dalla quale si desuma, in relazione alle nuove previsioni urbanistiche, che non viene aggravato l'esistente livello di rischio idraulico né viene pregiudicata la possibilità di riduzione, anche futura, di tale livello; l'elaborato di 'valutazione' indicherà altresì le misure compensative introdotte nello strumento urbanistico ai fini del rispetto delle condizioni esposte". Si rammenta che tale previsione è stata poi confermata dal Piano di Tutela delle Acque adottato con delibera n. 4453 del 29 dicembre 2004.

QUADRO PROGETTUALE

- Si ritiene opportuna/necessaria l'esecuzione di una preliminare ed aggiornata campagna di indagini geologiche e geotecniche e di caratterizzazione dei sedimenti concentrata sulle aree interessate dall'intervento. Ciò al fine di una più precisa e puntuale definizione delle caratteristiche degli strati impattati (caranto) e da consolidare ai fini del corretto dimensionamento definitivo delle opere e della valutazione del comportamento dell'insieme opera/terreno/fondazione sia in termini di ripartizione degli sforzi, sia in termini di conferma/verifica della valutazione preventiva dei cedimenti (fase di pre-carico; fine costruzione ed esercizio) ricorrendo eventualmente anche a modelli di calcolo di tipo 3D. Elementi geologici, geotecnici e di caratterizzazione dei sedimenti che nel loro complesso condizionano sia la funzionalità dell'opera, sia le pressioni sull'ambiente anche per gli aspetti relativi alle modalità di scavo dei fondali e alla destinazione ultima dei sedimenti da dragare.
- Il quanto opera di utilità pubblica, il progetto definitivo ed i relativi calcoli dovranno comunque essere soggetti all'esame ed all'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.
- Approfondire l'analisi condotta con un ventaglio più ampio ed adeguatamente soppesato di parametri di multicriterialità, includendo anche gli aspetti relativi agli impatti indotti, da ciascuna delle soluzioni, sull'ambiente idrico e morfologico lagunare, sul paesaggio e sul tessuto socio-economico di tutta la realtà territoriale interessata.
- Completare lo Studio con l'inserimento di indicazioni in merito alla capacità operativa che il progetto Venis Cruise 2.0 potrebbe offrire nella prospettiva di ulteriori prevedibili sviluppi del turismo crocieristico, attualmente in fase di forte espansione in tutto il Mediterraneo (almeno secondo i dati dell'associazione "*Plan Bleu pour l'environnement et le développement en Méditerranée*" istituita nel quadro degli accordi previsti dalla Convenzione di Barcellona per la protezione dell'ambiente marino in Mediterraneo). Tale analisi dovrebbe essere inquadrata in una prospettiva di sviluppo di area vasta (Nord Adriatico) e dei suoi possibili riflessi in termini di sostenibilità (socio-economica, infrastrutturale ed ambientale) rispetto ai prevedibili impatti (positivi o negativi) nei riguardi

non solo della città di Venezia e della sua laguna, ma anche nei riguardi dell'entroterra e delle realtà socio-economiche presenti lungo i litorali. In definitiva, in accordo con quanto prescritto dall'art. 4, c. 2, lett. c, del DPCM 27 dicembre 1988, sarebbe opportuno che lo studio venisse integrato con apposite analisi sulla prevedibile evoluzione quali/quantitativa del rapporto domanda-offerta riferita alla presumibile vita tecnica ed economica dell'intervento stimata dal proponente in 50 anni, tenendo altresì conto delle ulteriori opportunità a favore di un turismo escursionistico da indirizzare anche verso i litorali limitrofi (turismo balneare; apprezzamento aree di pregio naturalistico) con indubbio vantaggio di avere una possibilità di alleggerimento delle pressioni indotte dal cosiddetto "turismo mordi e fuggi" che affligge la città di Venezia.

QUADRO AMBIENTALE E DESCRIZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI SULL'AMBIENTE

In generale, per tutte le componenti ambientali coinvolte, è opportuno che la modellazione tenga in considerazione gli effetti indotti dal transito di natanti ovvero di tutto il traffico marittimo da e per il Terminal.

Tali modellazione dovranno necessariamente considerare un effetto cumulato di più transiti successivi rappresentativi delle condizioni attuali e dello scenario di sviluppo del traffico complessivo di progetto.

Occorre sviluppare una valutazione di scenari dei flussi di traffico indotto alternativi sia i termini di percorsi via mare o via terra sulle varie origini destinazioni indotte (persone, bagagli, merci).

Componente "Ambiente idrico"

Va premesso che le criticità legate alla modellazione sono di tipo metodologico; è proprio l'implicita debolezza dell'approccio modellistico nella valutazione quantitativa delle componenti e dei processi previsti che non consente di valutare concretamente le variazioni indotte nel dominio temporale a lungo termine. Ciò rende quindi non rinviabile la elaborazione e la sintesi della consistente banca dati esistente sui piani di monitoraggio già condotti sulla laguna di Venezia e la pianificazione di uno specifico piano di monitoraggio ante operam che possano permettere la determinazione e la valutazione dei tempestivi interventi, eventualmente necessari, sfruttando le dichiarate caratteristiche di "gradualità" e "reversibilità" delle opere proposte.

Pertanto:

- Rivedere quanto elaborato (sin da questa fase progettuale) integrando nelle valutazioni ed elaborazioni progettuali gli opportuni riferimenti a piani di monitoraggio esistenti. Questi consentirebbero di studiare fenomeni di così grande importanza per la conservazione dell'ambiente lagunare compatibilmente con lo sviluppo socio economico sostenibile e con le dovute azioni di tutela.

Infatti, una più ampia ed aggiornata ricognizione permetterebbe di mettere in evidenza (oltre a quelle già utilizzate in questa fase progettuale), l'esistenza di altre stazioni di monitoraggio già operative in zona, dotate di strumentazione in grado di rilevare e registrare automaticamente diversi parametri meteo marini (vento, pressione, livelli, correnti, trasporto solido in sospensione, ...). Tali stazioni, mantenute in funzione da diversi Enti Pubblici

locali e di Ricerca, dovranno utilmente essere inserite in un organico piano di sintesi degli scenari progettuali.

Quest'ultimo, integrato nel numero, ubicazione e tipologia delle stesse ed implementato dalla previsione di sistematiche e periodiche campagna di rilievi e campionamenti (es. anche batimetrici), dovrà essere finalizzato a:

- tempestiva individuazione di eventuali problemi;
- approntamento di eventuali misure di adeguamento e/o mitigazione;
- corretto dimensionamento e la tempistica di ripetizione dei periodici interventi manutentivi oltre la programmazione dell'allontanamento e sistemazione dei materiali.

Componente "Atmosfera"

- Si richiede l'utilizzo, nella modellazione, di una serie di dati almeno decennale. La situazione ottimale sarebbe utilizzare una serie trentennale.

Stato della qualità dell'aria

- Si chiede di prendere visione e di effettuare l'inquadramento dello stato della qualità dell'aria, anche attraverso lo strumento della zonizzazione (ex. D.Lgs. 155/10) ritrovabile nel citato PRGQA; ciò al fine di avere una valutazione di più lungo periodo e di più ampia scala del sito in esame, anche per evidenziare le situazioni di rischio o di effettivo superamento dei valori limite/obiettivo già presenti nella zona.
- Si ritiene opportuno rappresentare lo stato della qualità dell'aria relativa ai livelli di benzo(a)pirene, arsenico, nichel e cadmio.

Quadro emissivo e simulazioni modellistiche - Fase di cantiere

- E' necessario che la scelta dell'anno meteorologico medio sia fatta attraverso un'analisi statistica oggettiva, in quanto il periodo da coprire nell'analisi dovrebbe ricoprire almeno 10 anni.
- Chiarire se le simulazioni sono state eseguite per il breve periodo (superamenti orari/giornalieri per PM10, NO2, SOX) per la situazione meteorologica peggiore ("worst case") o per l'anno meteorologico medio.

Nel primo caso:

Va effettuata la simulazione di breve periodo anche per l'anno meteo medio, estendendo lo studio ai livelli di benzo(a)pirene, arsenico, nichel e cadmio al fine di individuarne l'area d'impatto, la popolazione esposta e i livelli ai recettori sensibili presenti, anche in confronto con i valori preesistenti nell'area.

Nel secondo caso:

Va simulata la simulazione "worst case".

Per la già presente simulazione, che rappresenterebbe la condizione media annua, lo studio va approfondito anche ai livelli di benzo(a)pirene, arsenico, nichel e cadmio al fine di individuarne l'area d'impatto, la popolazione esposta e i livelli ai recettori sensibili presenti, anche in confronto con i valori preesistenti nell'area.

Nello studio sarà necessario conoscere la durata del periodo "worst case" (condizioni meteo peggiori) presa in considerazione. Si raccomanda di utilizzare un periodo di simulazione non inferiore a 15 giorni.

Quadro emissivo e simulazioni modellistiche - Fase di esercizio

- Chiarire maggiormente se le simulazioni effettuate sono riferite al breve periodo (superamenti orari / giornalieri per PM10, NO2, SOX) per la sola situazione "worst case", mentre i valori limite annuali, per l'anno meteorologico medio. Se tale interpretazione è corretta, vanno effettuate le simulazioni di breve periodo anche per l'anno meteo medio, estendendo lo studio ai livelli di benzo(a)pirene, arsenico, nichel e cadmio al fine di individuarne l'area d'impatto, la popolazione esposta e i livelli ai recettori sensibili presenti, anche in confronto con i valori preesistenti nell'area e per la già presente simulazione che sembra rappresenti la condizione media annua in esercizio dei valori limite annuali, lo studio va approfondito anche ai livelli di benzo(a)pirene, arsenico, nichel e cadmio al fine di individuarne l'area d'impatto, la popolazione esposta e i livelli ai recettori sensibili presenti, anche in confronto con i valori preesistenti nell'area. Nello studio sarà necessario conoscere la durata del periodo "worst case" (condizioni meteo peggiori) presa in considerazione. Si raccomanda di utilizzare un periodo di simulazione non inferiore a 15 giorni.
- Sarebbe opportuno valutare se anche per il trasferimento di crocieristi escursionisti, bagagli (fino a 10 transiti nella giornata di picco) e merci (fino a 32 transiti nella giornata di picco) sia preferibile l'uso di mezzi a basso impatto ambientale (mezzi ibridi o che prevedano l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo, i.e. 0,1%) anziché dei mezzi previsti a pagina 1 del Quadro Programmatico.
- Ricepire la raccomandazione espressa in fase di "scoping" (cfr. parere 1689 CTVA del 19 dic. 2014, pagg. 34 e 35), secondo cui il "cold ironing" deve essere considerato come un elemento strutturale dell'opera e non semplicemente in fase di misura mitigativa eventuale.
- Prevedere, in prossimità dei recettori sensibili individuati dallo stesso Proponente, un monitoraggio con apposita centralina della qualità dell'aria collegata alla rete di rilevamento gestita dall'ARPAV, al fine di elaborare, eventuali adeguate misure di mitigazione che possano essere attuate nelle fasi operative e gestionali, quali ad esempio la possibile parzializzazione della potenza dei motori ausiliari delle navi ormeggiate.

Componente "Suolo e sottosuolo"

- Predisporre una tavola geologica di scala adeguata, dell'area vasta, circostante l'opera di progetto. Il Proponente potrà definire, in base alla propria esperienza, l'estensione dell'area vasta significativa nell'intorno dell'opera e riportare sulla stessa area, tutte le informazioni riguardanti il suolo (a titolo esemplificativo si potrebbe utilizzare lo stesso areale definito per l'uso del suolo ad esempio).

- Predisporre una carta geomorfologica in scala adeguata, in quanto nella documentazione di progetto viene presentata dal Proponente, quale Carta Geomorfologica, uno stralcio della Carta Geomorfologica della Provincia di Venezia (2011), in scala 1:100.000. Si chiede pertanto di realizzare una carta di maggiore dettaglio, ad una scala adeguata all'opera da realizzare, con l'ausilio anche della foto interpretazione, che rappresenti in particolare i processi e le forme attive.
- Con riferimento alla tavola dei profili e delle ubicazioni dei sondaggi geognostici di riferimento, si chiede di potere riportare almeno una tavola fuori testo con uno o più profili stratigrafici dell'area (tali dati vengono riportati opportunamente nel testo come figure).
- Sintetizzare le analisi bati-morfologiche, già descritte in forma esaustiva nel testo, in un allegato specifico, redigendo una carta della batimorfologia del fondale.
- Tutto quanto sopra richiesto anche ai fini di una più approfondita valutazione dell'impatto dell'opera sullo strato di caranto che insiste nell'area di interesse.

Componente "Rumore terrestre, vibrazioni e rumore subacqueo"

Rumore terrestre e vibrazioni

- Sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio, non si ritiene sufficiente che il Proponente si limiti a rimandare l'individuazione delle opportune azioni mitigatrici alle successive fasi di progettazione. Ciò anche e soprattutto in relazione all'impatto che l'opera risulta avere sulla componente Avifauna (vedi relativo paragrafo). Tantomeno è giustificata la frase riportata dallo stesso nelle conclusioni dell'Appendice B, in cui si afferma che nell'ambito della Legge Obiettivo in cui l'opera ricade sarà possibile prevedere delle varianti agli attuali strumenti urbanistici. Per quanto sopra si richiede quindi che già nell'attuale fase valutativa vengano ben definite e descritte le azioni mitigatrici "attive" che si intende adottare.

Rumore subacqueo

L'esame di tutta la documentazione ricevuta ha portato alla conclusione che gli effetti del rumore introdotto in acqua sia dalle fasi di costruzione che dalle fasi di esercizio (atterraggio, ormeggio, disormeggio) non sono stati considerati, pertanto:

- Alla luce della normativa vigente, che si propone tra l'altro il raggiungimento del buono stato ambientale anche in merito al rumore sottomarino entro il 2020 (D.Lgs. 13/10/2010, n. 190 - Attuazione della direttiva 2008/56/EC - *Marine Strategy Framework Directive*, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino, pubblicato nella Gazz. Uff. 18 novembre 2010, n. 270), nonché la protezione dei mammiferi marini (ad esempio il Tursiopo), si ritiene opportuno che vengano caratterizzati i diversi

rumori sottomarini prodotti nelle fasi di cui sopra e che ne venga opportunamente modellizzata la trasmissione sonora in uscita dalle Bocche di Lido.

- Al fine di quanto sopra si segnala l'opportunità di tener conto anche di quanto riportato nella Decisione della Commissione Europea del 1 settembre 2010 in merito ai criteri e gli standard metodologici relativi al buono stato ecologico delle acque marine con particolare riferimento all' 11° descrittore e relativi sottoparagrafi 11.1 (*Distribuzione spazio-temporale di suoni impulsivi di frequenza bassa e media ad alta intensità*) ed 11.2 (*Suono continuo a bassa frequenza*).

Componente "Paesaggio"

Dal punto di vista della componente in analisi non si ravvedono particolari criticità.

Grazie alle caratteristiche progettuali il Proponente ritiene che, pur nella modificazione, la compatibilità paesaggistica del progetto sia tale da consentire che l'intervento venga ad integrarsi correttamente nel contesto.

L'opera si pone in continuità formale, materiale, cromatica, con le opere antropiche di protezione dei margini lagunari, costituite dalle dighe e dai murazzi, oltre che dai manufatti del MOSE. Le modificazioni paesaggistiche sono limitate al sito di progetto, visibile da parte dei suoi fruitori e da chiunque entri nella bocca di porto via mare, ma con visibilità dell'opera molto limitata dalle terre emerse. Infine l'opera, sia nelle strutture in elevazione, sia nelle parti sommerse mantiene una quasi totale reversibilità.

Gli interventi in progetto non incorrono in alcuno dei divieti sanciti dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (nessun bene viene distrutto, danneggiato o adibito ad usi non compatibili oppure tali da recare pregiudizio alla sua conservazione, e non sono intaccati dal progetto i valori che il paesaggio esprime, quali manifestazioni identitarie percepibili). Il Proponente esamina il rapporto tra il progetto e gli obiettivi della tutela espressi negli "Obiettivi di Qualità" dell'"Atlante dei Paesaggi del Veneto".

Per quanto attiene la presenza delle navi nella bocca di porto, che non sono parti dell'opera, ma che ad essa sono inevitabilmente connesse, si può dire che non si determini alcuna perdita o deturpazione di caratteri testimoniali dell'intorno. La presenza delle grandi navi è intermittente, su base stagionale e su base giornaliera e l'area ha già visto la costruzione dell'isola del MOSE e di altri manufatti (fra cui il "porto rifugio"). Il paesaggio verrà modificato per la suddivisione della bocca di porto del Lido, in due tratti larghi circa 250 e 600 metri e per la trasformazione del sistema barenoso antistante all'isola di Sant'Erasmus, denominato "Bacàn".

Tutto ciò premesso e analizzato, si evince che non sono previste misure di compensazione tuttavia, per un miglioramento della qualità Paesaggistica, si suggerisce:

- la realizzazione di più terrazze sommerse in materiale lapideo poste a diverse profondità in modo da creare una fascia di acque calme e permettere lo sviluppo di condizioni favorevoli a diversi organismi.
- il recupero degli ambienti di duna embrionale e di battigia tramite la realizzazione del rilevato dunale parallelo alla diga.

- il riuso dei materiali di scavo della bocca di porto per il ripascimento di aree soggette ad erosione, all'interno dell'ambito lagunare e litoraneo.

Componente "Salute pubblica"

- Implementare i dati forniti in merito alla qualità dei sedimenti presenti nell'area di progetto, in quanto non soddisfacenti. Infatti, in considerazione della relativa vicinanza di aree di balneazione all'area di realizzazione del progetto, ed in considerazione dei possibili impatti sulla qualità del pescato derivanti in particolare dalle attività di dragaggio previste durante la fase di cantiere:
 1. Dal monitoraggio ARPA 2010-2012 cui fa riferimento il proponente (Quadro di Riferimento Ambientale, Cap. 6, §6.2.5.2.1, pp. 119-121) emerge che il sedimento presente presso il punto di campionamento più vicino all'area di interesse (circa due km a ovest, come riportato in fig. 6.p, pag. 119, riferito al corpo idrico ENC2 Bocca di Lido) non è risultato buono a causa di diversi superamenti degli SQA (Standard di Qualità Ambientale) relativi al Cadmio, Mercurio e Benzo(a)pirene. In particolare nel punto 4C - San Nicolò, sono stati rilevati nel 2011 superamenti per il Benzo(a)pirene per quanto riguarda la Tab. 2/A del DM 260/2010.
 2. Il monitoraggio condotto per il MOSE, cui fa riferimento il proponente in merito alla qualità delle sabbie del fondale in prossimità dell'area di progetto, e che classificano tali sabbie in categoria A, (la quale permette il loro riutilizzo per il risanamento del litorale senza bisogno di ulteriori trattamenti di depurazione) risale all'anno 2006 (Quadro di Riferimento Ambientale, §6.2.5.2.2, pag. 121), ed appare quindi troppo obsoleta perché il proponente possa affermare in sicurezza che la qualità attuale dei sedimenti sia rimasta la medesima (Quadro di Riferimento Ambientale, §6.2.5.2.2, pag. 122).
- Eseguire una nuova campagna di monitoraggio dei sedimenti per verificare l'effettivo stato attuale della qualità dei sedimenti stessi, in considerazione del fatto che è previsto il riutilizzo dei sedimenti dragati per il ripascimento del litorale e per il ripristino morfologico di zone erose e degradate della laguna (Quadro di Riferimento Ambientale, § 6.4.1, pag. 122) ed in considerazione del pericolo di dispersione dei sedimenti durante le attività di dragaggio previste nella fase di cantiere (con conseguente possibile impatto sulla qualità del pescato).

Componente "Avifauna e VINCA"

- Si ritiene che, come per le altre aree sottoposte a vincoli di tutela, la scala di riferimento per la verifica di possibili impatti dell'opera sulla componente faunistica dovrebbe essere l'area vasta che può ricomprendere anche siti non sovrapposti all'opera.

Aspetti inerenti il Quadro di Riferimento Progettuale

- Si ritiene che la misura di mitigazione prevista dal Proponente a tutela dell'avifauna che consiste nel considerare dei periodi di fermo dei cantieri "*compatibilmente con l'intero*

crono programma degli interventi", dovrebbe essere prevista a prescindere dalle esigenze legate al cronoprogramma degli interventi, essendo una misura volta a ridurre il disturbo indotto dal rumore sull'avifauna, che potrebbe comportare modifiche comportamentali e fisiologiche. Non si evince però in che periodi e con che modalità si intenderebbe attuare il fermo. A tal proposito si suggerisce di prevedere eventuali limitazioni di orario sulla pianificazione delle attività nelle ore di massima attività canora. Si ritiene inoltre che debbano essere previste e adottate tutte le misure di mitigazione necessarie a ridurre il disturbo dovuto al rumore, quali l'installazione di barriere fonoassorbenti, pannelli schermanti, impiego di macchinari con ridotte emissioni acustiche o di schermature per quelli più rumorosi. L'effettiva necessità di altri periodi di fermo andrebbe valutata sulla base di una verifica dell'effettiva necessità in relazione alle restanti forme di mitigazione e alle esigenze delle specie per le quali si ipotizza un impatto.

- Si ritiene che le misure di mitigazione, volte ad ottimizzare l'inserimento dell'opera nell'ambiente, vadano individuate, descritte approfonditamente e pianificate già in fase di progettazione, definendone la localizzazione e la tempistica di attuazione. Ciò dovrebbe consentire anche di valutarne preventivamente l'efficacia e quindi, se non sufficienti, di definire le più opportune misure di compensazione che al momento non interessano la componente avifaunistica.
- Si ritiene necessario prevedere un Piano di monitoraggio durante tutte le tre fasi (*ante operam*, durante la fase di cantiere e *post operam*), vista l'importanza della componente avifaunistica per il contesto ambientale in cui è inserito il progetto, la quale potrebbe subire effetti negativi dovuti a diversi fattori perturbativi individuati, indicando le specie oggetto di monitoraggio nonché la descrizione dell'area d'indagine, che dovrebbe includere gli *habitat* di maggior importanza per le specie, dei metodi che si intendono utilizzare, della durata del piano, delle modalità e dello sforzo di campionamento.
A tal fine può essere verificata anche l'esistenza di sistemi di monitoraggio preesistenti già avviati che, se di utilità, potranno essere inclusi nel piano.
La *checklist* delle specie potenzialmente presenti, coi relativi riferimenti normativi di protezione, può essere utile al fine di individuare le priorità di conservazione e indirizzare così la definizione qualitativa e quantitativa dello stato *ante-operam* e degli obiettivi quindi del monitoraggio per verificare eventuali alterazioni dello stato dell'ambiente dovute all'opera in progetto.
Attraverso un'adeguata pianificazione del monitoraggio dovrebbero essere valutate eventuali variazioni nell'uso dello spazio e dell'*habitat*, da parte soprattutto delle specie per le quali la Laguna rappresenta un'area strategica, per una o più fasi del ciclo biologico, anche partendo dalle informazioni ad oggi disponibili per diverse specie in ambito lagunare. I risultati ottenuti dovrebbero quindi poter essere messi in relazione ai possibili fattori d'impatto, soprattutto rumore, inquinamento luminoso, modifiche idro-morfodinamiche.
- Visti i possibili impatti sull'avifauna derivanti dall'inquinamento acustico, si ritiene che il monitoraggio di questa componente dovrebbe essere pianificato in modo da poter correlare le informazioni ottenute con quanto rilevato durante il monitoraggio avifaunistico, verificando quindi possibili interazioni negative dovute all'opera.

Aspetti inerenti il Quadro di Riferimento Ambientale

- Ai fini di un inquadramento avifaunistico completo dell'area e in relazione alla caratterizzazione del sito, implementare il rilievo, estendendolo temporalmente non solo al mese di febbraio. Infatti la Laguna svolge un importante ruolo nelle diverse fasi del ciclo biologico di numerose specie che possono utilizzare aree differenti in differenti periodi.
- Argomentare come è stata valutata l'idoneità faunistica dell'area in esame rispetto alle categorie di uso del suolo, e dettagliare come il prodotto sia stato poi utilizzato nelle successive valutazioni relative agli impatti dell'opera sulla componente faunistica.
- Stimare l'effettivo impatto delle lavorazioni del cantiere nelle aree SIC-ZPS presenti nell'area d'indagine, e in particolar modo, sull'avifauna presente. Il Proponente individua come unico recettore naturale il SIC a Punta Sabbioni (penisola del Cavallino). In realtà, anche le altre aree protette più distanti possono fungere da recettori, tenuto altresì conto dell'incremento di traffico nautico tra il Terminal e Stazione Marittima e Riva dei Sette Martiri in fase di esercizio. Si ritiene inoltre, che gli altri siti Natura 2000 e l'IBA dovrebbero essere ritenuti recettori naturali potenzialmente interferiti dalle emissioni sonore. Devono essere quindi previste e adottate tutte le misure di mitigazione necessarie, quali l'installazione di barriere fonoassorbenti, pannelli schermanti, impiego di macchinari con ridotte emissioni acustiche o di schermature per quelli più rumorosi, eventuali limitazioni di orario sulla pianificazione delle attività.
Eventuali impatti durante la fase di cantiere e di esercizio potranno essere valutati attraverso un sistema di rilevazione per monitorare il rumore per evitare l'insorgenza e/o la persistenza di situazioni particolarmente critiche nelle aree naturali protette e nella comunità ornitica.
- Si ritiene necessaria un'approfondita valutazione dell'entità dei possibili impatti per l'avifauna derivanti dall'inquinamento luminoso tenuto conto che la Laguna è un'importante zona di transito per gli uccelli migratori che potrebbero subire interferenze negative per l'orientamento e il volo, già accertate dalla letteratura ornitologica per questa specifica area. Si ritiene inoltre necessario prevedere e attuare le più opportune misure di mitigazione.
- Verificare in modo approfondito se la presenza del Terminal e delle navi da crociera, e la necessaria illuminazione, possono comportare un effetto di deviazione sull'avifauna. In particolare valutare come tali elementi potrebbero interferire con il comportamento delle specie durante la fase migratoria con la conseguente perdita di *habitat* trofico per alcune specie localmente rare e legate alle bocche di porto.
- Valutare le possibili modifiche idro-morfodinamiche (non solo all'area prossima al cantiere anche per effetto dei movimenti di marea) in quanto possono portare alla perdita e/o alterazione di *habitat* prioritari per l'avifauna che in Laguna utilizza velme, barene e bassi fondali come siti di sosta e alimentazione.

Aspetti inerenti la VINCA

- Si ritiene che le misure di mitigazione, volte ad ottimizzare l'inserimento dell'opera nell'ambiente, vadano individuate, descritte approfonditamente e pianificate già in fase di progettazione, definendone la localizzazione e la tempistica di attuazione. Per quanto concerne l'attuazione di periodi di fermo delle attività per la tutela dell'avifauna nidificante, si suggerisce di prevedere limitazioni di orario sulla pianificazione delle attività nelle ore di massima attività canora e di valutare l'effettiva necessità di altri periodi di fermo, sulla base di una verifica dell'effettiva necessità in relazione alle restanti forme di mitigazione e alle esigenze delle specie per le quali si ipotizza un impatto.
- Valutare gli effetti dell'aumento del traffico marittimo da e per il Terminal, tenuto conto che l'area vasta dovrebbe rappresentare quella nella quale si esauriscono gli effetti significativi, diretti e indiretti, dell'intervento con riferimento alla componente considerata.
- Implementare l'elenco delle specie interessate dal progetto in quanto presenti nell'area oggetto d'analisi in quanto non risulta esaustivo. Si fa presente che la Laguna è interessata dalla presenza di numerose specie nidificanti, svernanti o semplicemente di passaggio che utilizzano gli ambienti lagunari come siti chiave anche solo per brevi periodi dell'anno.

Per la fase 2.1 della Selezione Preliminare

- Relativamente alla fase di esercizio, è opportuno far chiarezza sulle necessità e sulla tipologia di manutenzione ordinaria prevedibile per le strutture e gli spazi annessi e in particolare rispetto al nuovo terminal crociere.
- La ricognizione e la descrizione delle precauzioni assunte nel progetto deve riguardare solo ciò che ha un'intrinseca capacità nell'impedire o nell'attuare possibili effetti negativi nei confronti degli elementi tutelati dalle Direttive Comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce motivandone la ragione. In particolare dovrebbe essere esplicitata l'organizzazione spaziale e temporale dei cantieri, i periodi di sospensione o di limitazione di attività che costituiscono fonti di perturbazione, l'impiego di sistemi di contenimento delle emissioni aggiuntive rispetto alle componenti messe in opera.
- Considerare la possibile dipendenza rispetto al progetto relativo al modulo sperimentale elettromeccanico (Mo.S.E.) e al "*quadro aggiornato delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC IT3250003 e IT 3250023; dei SIC IT 3250030 e IT 3250031 e delle ZPS IT3250046 del progetto MOSE (di cui alla DGR n. 682/2012)*". Si osserva che attualmente è in corso di revisione il Piano per il recupero morfologico e ambientale della Laguna di Venezia.

Per la fase 2.2 della Selezione Preliminare

- Indicare i riferimenti bibliografici specifici sui metodi utilizzati per la misura così da verificare la corretta applicazione relativamente ai fattori perturbativi di cui all'allegato B della DGR n. 2299/2014. Si richiede altresì di esplicitare tutti i parametri richiesti, considerando altri fattori come i valori di fondo o le caratteristiche del vettore.
- Ampliare, sulla base delle possibili variazioni delle condizioni in assenza del progetto, il sistema dei fattori considerati.

Per la fase 2.3 della Selezione Preliminare

- Ampliare l'area di analisi rispetto ai fattori perturbativi da considerare (compresi quelli da aggiungere) non limitandosi a considerare solo l'ambito della bocca di Lido.

Per la fase 3.1 della Selezione Preliminare

- Fornire rispetto alla cartografia distributiva delle specie della Regione Veneto di cui alla DGR n. 2200/2014 per le specie di interesse conservazionistico non sono state fornite indicazioni di presenza o di assenza rispetto ai limiti spaziali e temporali di analisi definiti nello studio in esame.
- Per tutte le entità ritenute presenti nell'area di analisi, è necessario far riferimento ai criteri descrittivi riportati nella DGR n.2299/2014 e in particolar modo dovrà essere indicato il grado di conservazione sulla base della definizione del valore locale di ciascun sottocriterio che lo compone. Andranno altresì forniti i riferimenti rispetto ai valori attribuiti per l'idoneità faunistica di ciascuna specie.

Per la fase 3.3 della Selezione Preliminare

- Produrre una caratterizzazione per habitat e specie riportando la natura dell'effetto (diretto o indiretto, a breve o a lungo termine, durevole o reversibili), la possibilità di manifestarsi in modo cumulativo e sinergico e la fase di riferimento (cantiere o esercizio).
- Per la valutazione della vulnerabilità dettagliare i metodi richiamati, e porre coerenza e congruità allo studio, senza escludere fin da subito la possibilità che un elemento tutelato non possa essere vulnerabile in quanto un effetto non lo raggiunge.

Per la fase 3.4 della Selezione Preliminare

- Per ciascun habitat e specie va quantificato e motivato, sulla base di evidenze scientifiche comprovabili e con metodi coerenti rispetto agli effetti individuati, se l'effetto sia negativo e se l'effetto sia significativo.

Per la fase 4 della Selezione Preliminare

- Verificare quanto previsto per tale fase dalla vigente normativa e in particolar modo rispetto ai contenuti della tabella riassuntiva di habitat e specie, in quanto dall'esame della documentazione si rileva una difformità.

MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi con decorrenza dalla data di protocollo della richiesta da parte di codesta Amministrazione.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS non procederà "all'ulteriore corso della valutazione" (art.26, comma 3-ter, D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.).

Si precisa inoltre che la Commissione, anche con riferimento a quanto già comunicato con nota CTVA-2015-4339 dell'11/12/2015, ritiene opportuno richiedere al Proponente di provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa di cui alla presente richiesta secondo le modalità previste dall'art.20, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

IL PRESIDENTE
(Ing. Guido Monteforte Specchi)