



Città metropolitana
di Venezia

Servizio Ambiente

Resp. Procedimento: dott. Massimo Gattolin (0412501214
Istruttore: dott. Guido Frasson (0412501231

Venezia, 14/04/2016

Prot. n° 32425

Classificazione: XII-2

Oggetto: Trasmissione delle osservazioni nell'ambito della procedura di V.I.A. Nazionale per Venis Cruise 2.0 - Nuovo Terminal Crociere di Venezia - Bocca di Lido da realizzarsi in Comune di Venezia presentata da Duferco Italia Holding S.p.A. e DP Consulting S.r.l.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare
Direzione generale Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali
DGSalvaguardia.ambientale@PEC.minambiente.it

Si trasmettono le osservazioni, di natura prettamente tecnica, relative alla documentazione integrativa, acquisita gli atti con prot. n. 13903 del 18.02.2016, in risposta alle richieste della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale nazionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di cui alla nota prot. CTVA – 2015 4434 del 18.12.2015.

I rilievi riportati sono in particolare di carattere sia funzionale, sia gestionale che di sicurezza del nuovo terminal crocieristico in ragione della particolare collocazione in cui esso si pone.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

-Dott. Massimo GATTOLIN-



Città metropolitana di Venezia

Servizio Ambiente

PREMESSE

Duferco Italia Holding S.p.A. e DP Consulting S.r.l in data 09.04.2015 hanno presentato istanza di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare ai sensi degli artt. 165, 167 e 183 del D.lgs n. 163/2006 e ss.mm.ii. per il progetto relativo alla realizzazione del " Nuovo terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido denominato Venis Cruise 2.0".

Con nota prot. n. del DVA – 2015 -0032270 del 23.12.2015 il Ministero dell'Ambiente ha richiesto integrazioni alla documentazione progettuale e allo studio d'impatto ambientale a cui il proponente ha dato risposta con una serie di elaborati e con ulteriori integrazioni spontanee acquisite agli atti di questa amministrazione con nota prot. n. 13903 del 18.02.2016.

Il giorno 03.03.2016 alla Scoletta dei Calegheri sono state presentate al pubblico le integrazioni.

Le integrazioni sono state pubblicate ai fini della partecipazione da parte di chiunque abbia intenzione di presentare osservazioni, sui quotidiani la Repubblica, la Nuova Venezia, Il Corriere del Veneto il giorno 18.02.2016.

Di seguito si riporta una sintesi della descrizione progettuale ed alcune osservazioni relative alla risposta alla richiesta integrazioni del Ministero dell'Ambiente prot. n. DVA – 2015 -0032270 del 23.12.2015.

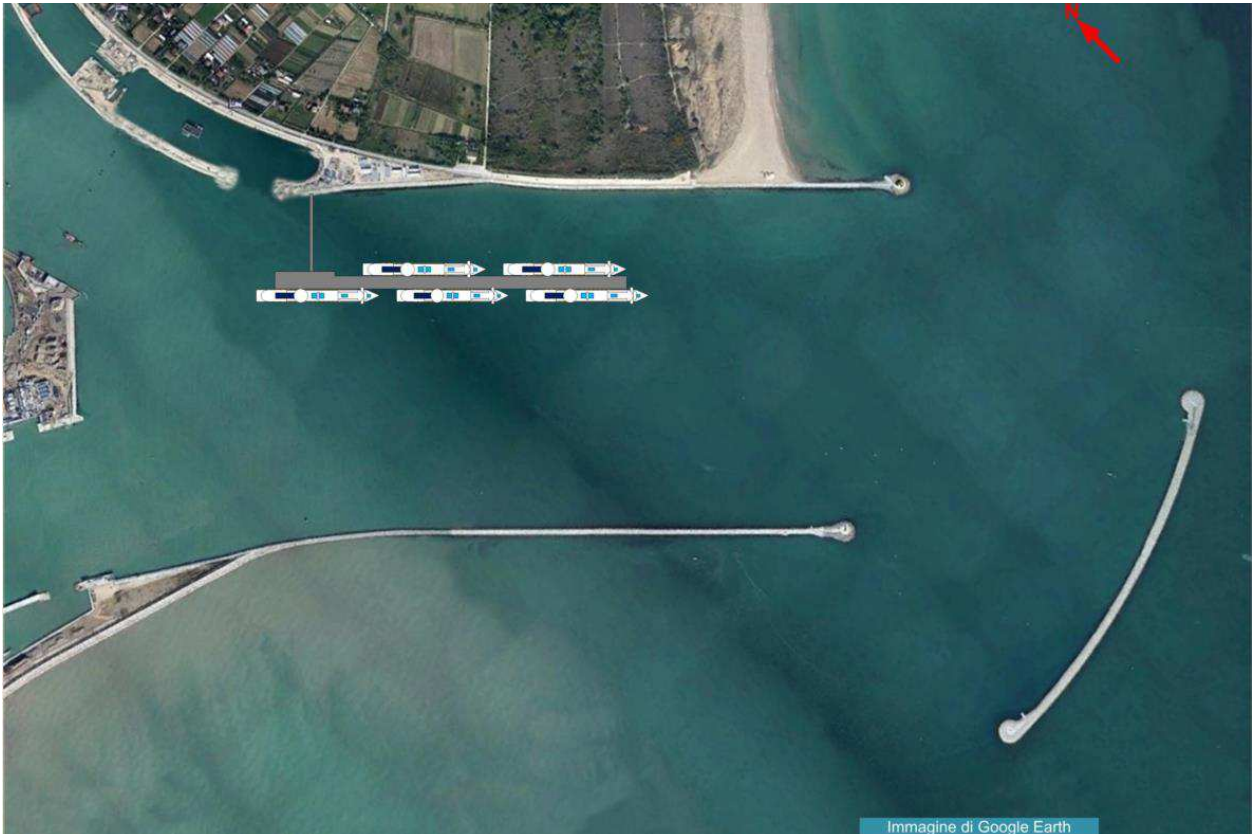
DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'opera è costituita da un pontile a giorno dimensionato per l'ormeggio di cinque grandi navi crociera di stazza superiore a 40,000 TSL di cui fino a quattro in funzione homeport.

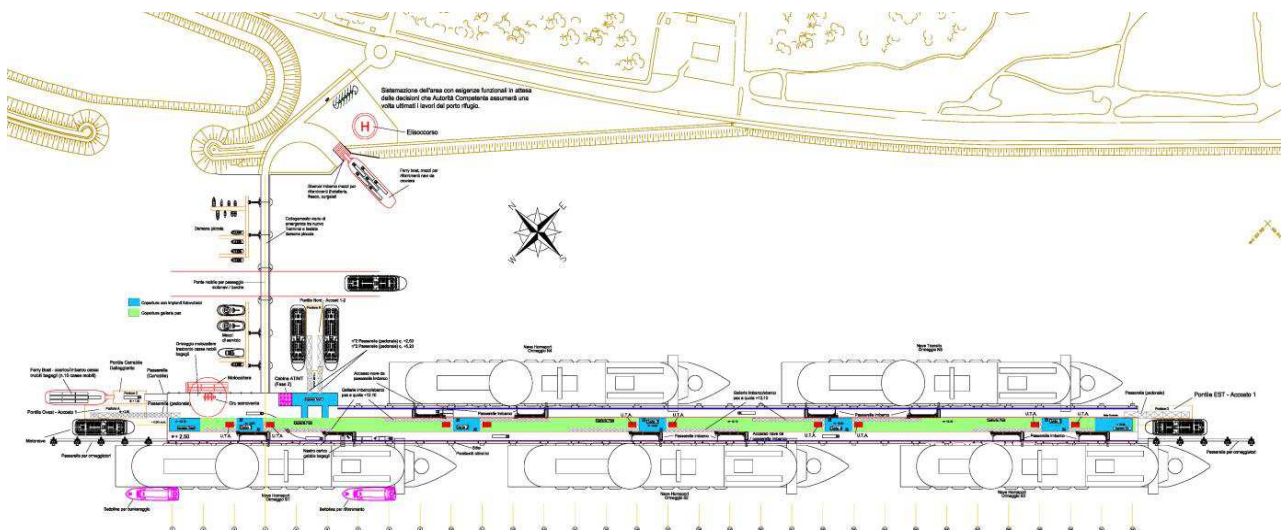
L'ormeggio delle navi è assicurato da due banchine poste ai due lati maggiori del pontile di cui quella lato Cavallino sarà in grado di ospitare due navi, mentre quella lato Lido sarà in grado di ospitare tre navi.

Il pontile di ormeggio delle navi crociera è posizionato alla Bocca di Lido (Comune di Venezia) all'esterno delle paratoie del MOSE lato Treporti, in parallelo alla diga di Punta Sabbioni, ad una distanza compresa tra circa 220 m e circa 250 m dalla sponda del Cavallino.

L'area di manovra delle navi ormeggiate lato Cavallino necessita di uno scavo (dragaggio) per realizzare un fondale compatibile con il pescaggio delle navi da crociera (circa 8.5 m); in tale area il fondale deve raggiungere una quota di -10.5 m slm, garantendo un franco di sicurezza pari a circa il 17% del pescaggio (circa 1.5 m) e considerando circa 0.5 m del minimo livello di marea sigiziale.



Il progetto prevede il mantenimento delle funzioni crocieristiche presso l'attuale Stazione Marittima di Venezia, che garantirà l'accesso terrestre al terminal e resterà il centro operativo della gestione a terra del traffico passeggeri e bagagli. Si prevede di utilizzare i terminal 107, 108, 109 e 110 per i servizi di check-in, consegna e ritiro bagagli, controlli e vigilanza, che saranno assicurati dal personale che già attualmente svolge queste attività. Nelle giornate di particolare traffico di navi da crociera sarà utilizzabile anche il Terminal 103. Per il trasferimento dei passeggeri sulle motonavi saranno utilizzati i fingers esistenti opportunamente modificati dei terminal 107, 108, 109 e 110 della Marittima.



ALTERNATIVE A e B

Le alternative A e B sono state proposte nell'ambito della richiesta integrazioni del Ministero dell'Ambiente e depositate con la documentazione integrativa di Febbraio 2016.

Alternativa A:

A seguito dell'incontro avvenuto a Venezia il 17 dicembre 2015 con la Soprintendente per le Belle Arti e Paesaggio per Venezia e Laguna, con la partecipazione del rappresentante del MiBACT presso la CTVA, è emersa la possibilità di eliminare alcuni magazzini al piano pontile (sistemati a quota + 2,5 m s.l.m.m. del Nuovo Terminal). La conseguente riduzione dei volumi ha limitato la percezione visiva dell'opera al fine di ridurre l'impatto paesaggistico. Ciò ha comportato anche una rivisitazione logistica che consiste nello spostamento di una parte del traffico dei rifornimenti dalla via d'acqua alla via terra rispetto alla soluzione Base.

Alternativa B:

La proposta B riduce a 4 (quattro) navi crociera (con stazza lorda superiore a 40'000 GT) la capacità operativa del Nuovo Terminal per poi passare eventualmente a 6 (sei) navi crociera nel caso si rendesse necessario incrementarne la capacità.

I progettisti affermano che la riduzione della capacità operativa del Nuovo Terminal a 4 navi non comporta necessariamente una rinuncia a soddisfare la crescente domanda della crocieristica in quanto, nelle giornate di picco (sabato e domenica), le quattro navi svolgerebbero esclusivamente la funzione "homeport" come avviene anche nella proposta ufficiale a 5 navi (4 "homeport" + 1 in transito).

ELEMENTI COSTITUTIVI IL NUOVO TERMINAL

PONTILE

Il pontile ha una lunghezza di 940 m ed una larghezza variabile tra i 34 e i 46 m.

Il terminal si compone di due banchine per l'ormeggio di cinque grandi navi crociera e per la movimentazione dei mezzi meccanici per lo scarico e carico dei bagagli e i rifornimenti delle navi.

Nella parte centrale del pontile, per tutta la sua lunghezza, è situata una struttura che accoglierà al piano dell'impalcato tutti i servizi per il funzionamento del Terminal.

Al primo piano è situata la galleria per il transito dei passeggeri, dotata di passerelle mobili orizzontali e di scale mobili per raggiungere i gates al piano sopraelevato, in corrispondenza con i varchi di ingresso delle navi crociera.

Alle due testate del pontile e sul lato del Cavallino sono allestiti i pontoni per l'accosto dei mezzi nautici per il trasbordo dei passeggeri dal terminal alla Marittima.

MANUFATTI DI SOSTEGNO DEL PONTILE E IMPALCATO

L'opera marittima, costituita dai manufatti di sostegno dell'impalcato e dall'impalcato stesso che nel loro insieme costituiscono la struttura portante del pontile, è realizzata con elementi prefabbricati in c.a. e in c.a.p.

I manufatti di sostegno sono costituiti da corpi cilindrici a sezione ellittica (diametro minore pari a 700 cm, diametro maggiore pari a 1,100 cm, altezza pari a 1,000 cm) prefabbricati in cls, collegati a moduli di 3 corpi (26 moduli – per la parte di pontile di larghezza pari a 34 m) e 4 corpi (6 moduli – per la parte di pontile di larghezza pari a 46 m).

Una platea di fondazione, avente dimensioni in pianta di 34x14 m (per la struttura a 3 cassoni) e 46x14m (per la struttura a 4 cassoni) e di spessore 1 m, costituisce la fondazione dei manufatti di sostegno.

SOVRASTRUTTURE (OPERE IN ELEVAZIONE)

Al di sopra del pontile vengono installate le strutture in acciaio volte a realizzare i 3 piani dei servizi del Nuovo Terminal:

- il primo piano (interdetto ai passeggeri) ospita nella zona centrale i locali di servizio, gli uffici e gli impianti per la gestione del Terminal.
- il secondo piano è dedicato al trasferimento dei passeggeri dai pontoni di ormeggio dei mezzi nautici lagunari alle navi e viceversa;
- il terzo piano è costituito da cinque volumi isolati realizzati in corrispondenza di ciascun ormeggio.

OPERE A CORREDO DEL PONTILE

- Passerelle Mobili per Sbarco/Imbarco Navi da Crociera
- Pontoni Galleggianti di Attracco dei Mezzi Nautici Lagunari
- Ponte di Collegamento con il Porto Rifugio
- Darsena Piccola
- Parabordi e Bitte
- Interventi sul Terrapieno Sud del Porto Rifugio.

MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Di seguito sono riportate brevemente le misure di mitigazione proposte dal progetto:

Controllo delle Operazioni di Cantiere

- Modalità di Dragaggio e Contenimento della Torbidità
- Posa di Inerti per Imbasamenti
- Riutilizzo Sedimenti di Dragaggio
- Efficienza Energetica
- Utilizzo Fonti Rinnovabili
- Raccolta/Stoccaggio/Trattamento Reflui e Acque Prima Pioggia
- Contenimento Emissioni Acustiche

Per quanto concerne le compensazioni i progettisti propongono:

- Predisposizione Sistema di Cold Ironing (Elettrificazione Banchine)
- Riqualificazione del Lungomare Dante Alighieri a Punta Sabbioni

PIANO DI MONITORAGGIO

Il piano di monitoraggio ambientale interesserà le seguenti matrici ambientali

- Atmosfera
- Ambiente Marino
- Rumore
- Ecosistemi Naturali

OSSERVAZIONI

- a. L'intervento si colloca in aree demaniali marittime portuali di competenza dell'Autorità portuale. All'Autorità portuale non è mai stata presentata alcuna richiesta di rilascio di autorizzazione per l'occupazione di spazi demaniali ovvero di concessioni ai sensi delle norme specifiche di settore sulla navigazione.
I progettisti rispondono che l'acquisizione della citata concessione avverrà in osservanza di quanto prevede la procedura all'art. 165, 166 e 167 del D.lgs 163/2006 e quindi secondo i loro intendimenti a seguito dell'esito della procedura di valutazione d'impatto ambientale. Attualmente quindi il progetto insiste su di un'area che non è comunque in disponibilità al soggetto proponente.
- b. Risulta altresì da verificare se sia un'opera sottoposta all'interesse pubblico e di conseguenza sottratta all'iniziativa privata.
- c. Il progetto Venis Cruise non risulta inquadrato nello strumento pianificatorio dell'autorità portuale onde per cui risulterebbe necessario una variante allo stesso. Tale variante implicherebbe una procedura di valutazione ambientale strategica che, dalla documentazione agli atti, non risulta sia stata attivata presso le sedi competenti.
- d. Nell'ambito del progetto per la realizzazione del Mose furono individuate delle misure di compensazione ambientale per i Siti Natura 2000 a seguito dell'apertura di una procedura d'infrazione europea. In particolare vennero individuate delle aree in estensione dei siti Natura 2000 sopracitati per la creazione di nuovi habitat (Punta Sabbioni e zona di Malamocco). Nella zona di Punta Sabbioni il progetto del Venis Cruise prevede la realizzazione dell'elisoccorso e del collegamento a terra del terminal. I proponenti il progetto si dicono disponibili ad individuare nuove aree alternative di estensione ma senza nel concreto fare delle proposte di ambiti specifici.
Per quanto concerne invece la zona di Malamocco i progettisti ritengono che essa sia ottimale come sito per la realizzazione degli elementi prefabbricati del terminal, ciò comporterebbe però un ritardo di circa 2 anni per la realizzazione delle opere di compensazioni naturalistiche ivi previste. Vista la disponibilità dei proponenti il progetto di ricercare siti alternativi nel caso in cui non vi fosse la disponibilità dell'area, si ritiene prioritario che questa ritorni ad uno stato ambientale sostenibile a fronte di anni di forte pressione antropica subita, onde per cui deve essere preferita la scelta di siti alternativi per la prefabbricazione degli elementi del terminal.
- e. Va probabilmente considerato se l'intervento in oggetto possa, come esplicitato dal Comune di Cavallino Treporti, mettere in discussione un tessuto economico consolidato negli anni, che vede la presenza di aziende agricole specializzate nella produzione di ortaggi. In generale il Comune di Cavallino Treporti

sottolinea poi la preoccupazione che il progetto possa compromettere il modello basato sulla compenetrazione tra sviluppo economico e valorizzazione dell'ambiente che nel proprio territorio ha raggiunto livelli di eccellenza.

- f. Come rilevato anche dal Comune di Venezia, dovrebbe essere approfondito il tema legato alla pesca e all'itticoltura andando a valutare, in maniera integrata, gli effetti sul sistema economico ed ecologico. Potrebbe risultare opportuno aprire una fase locale di confronto con il mondo della pesca al fine di definire la portata degli effetti dell'intervento.
- g. A tal proposito il progetto non effettua valutazioni specifiche in merito al numero di imbarcazioni utilizzate per la pesca professionale e l'acquacoltura che transitano per la Bocca di Porto del Lido, avendo i punti di ormeggio localizzati all'interno della conterminazione lagunare (Cavallino Treporti, Venezia, Burano) e aree di attività localizzate in mare (motopescherecci dotati di draghe idrauliche per la pesca di molluschi bivalvi, motopescherecci per la piccola pesca costiera, natanti per la pesca delle seppie, imbarcazioni di servizio per gli impianti di mitilicoltura a mare).
La quantificazione del numero di imbarcazioni interessate e la stima del numero di passaggi attraverso la Bocca di Porto del Lido risulterebbe di particolare utilità per calcolare il numero di passaggi di tali imbarcazioni attraverso la conca di navigazione del Porto Rifugio durante i periodi di chiusura del MOSE ed eventuali interferenze tra i passaggi delle imbarcazioni da pesca e i passaggi delle motonavi e delle imbarcazioni di servizio legate all'attività del terminal crocieristico in progetto.
- h. Sempre in relazione al passaggio delle imbarcazioni da pesca attraverso la conca di navigazione del Porto Rifugio si ritiene necessario traslare l'intero terminal crocieristico di circa 200 metri verso l'esterno della Bocca di Porto (direzione sud-est). Ciò consentirebbe di allontanare i punti di ormeggio limitrofi al ponte di collegamento dalla traiettoria di ingresso e di uscita dall'ingresso della conca di navigazione (si veda figura 4.e a pag. 18 della Relazione Tecnica relativa al Quadro di Riferimento Progettuale), rendendo più agevoli le manovre e riducendo i rischi di interferenza tra imbarcazioni da pesca professionale in transito da e verso l'ingresso del Porto Rifugio e imbarcazioni di servizio del terminal crocieristico durante i periodi di chiusura del MOSE.
- i. Sui vari aspetti ambientali viene adottato il metodo della comparazione fra il progetto in discussione e le diverse alternative compresa l'opzione zero. Potrebbe risultare utile l'indicazione da parte del proponente degli aspetti occupazionali con riferimento all'attuale situazione.
- j. Non risulta evidente il vantaggio in merito al tema occupazionale ed economico rispetto la situazione attuale stante il fatto che in Marittima, a parità di tipologia e dimensione delle navi da crociera, sono possibili 7 accosti contro i 5 previsti dal terminal Venis Cruise, sebbene attualmente esista una limitazione provvisoria a 5 navi in Marittima in virtù del passaggio in canale san marco e in quello della Giudecca.
- k. I progettisti hanno prodotto integrazioni modellistiche previsionali del rumore sia in ambiente aereo sia subacqueo che sostanzialmente evidenziano la completa sostenibilità dell'intervento sotto questo aspetto. La campagna di monitoraggio acustico con impianti ed attività navale a regime dovrà verificare i livelli di emissione e differenziali prodotta dalle attività e componenti impiantistiche rispetto ai recettori sensibili maggiormente esposti.
- l. Nel quadro di riferimento progettuale redatto ad aprile 2015 al paragrafo 8.1.4 pag. 74 il proponente il progetto afferma che, sulla base dei risultati dell'indagine a definire le quantità dei sedimenti, si ipotizza "il riutilizzo del materiale di dragaggio in ambito lagunare per interventi di ottimizzazione ambientale - in termini di ripristini morfologici e interventi atti a interrompere e invertire gli squilibri in atto - in coerenza con le linee programmatiche del Piano di Ripristino Morfologico della Laguna. Tale studio, allegato alla documentazione progettuale alla quale si rimanda per maggiori dettagli, sarà successivamente approfondito e sviluppato".
In particolare i progettisti affermano che sarà redatto il "Piano di Stoccaggio e Conferimento dei Sedimenti Dragati", coerente con le linee pianificatorie e programmatiche vigenti.
Nella documentazione integrativa, febbraio 2016, non risulta presente alcun piano di stoccaggio e conferimento dei sedimenti dragati, ed in merito a questo aspetto si afferma solo l'ipotesi di poter utilizzare il sito di fabbricazione dei cassoni del MOSE a Malamocco. Tenuto conto dei quantitativi in gioco (2.300.000 mc) si ritiene fondamentale chiarire come si intenda procedere alla corretta gestione dei sedimenti nel rispetto della normativa ambientale di settore.
- m. il Piano di Monitoraggio dell'Avifauna è stato elaborato in modo appropriato e approfondito, con una adeguata analisi dell'area prima di proporre il piano di monitoraggio. La scelta dell'area di monitoraggio

nel raggio di 2 Km dall'area di intervento e sembra corretta. Le 5 sottoaree di monitoraggio sono state individuate in modo efficace al fine di avere un quadro complessivo dell'avifauna presente nell'area. Corretta la scelta di applicare contemporaneamente diverse tecniche di indagine (transetti, punti di ascolto e punti di osservazione).

Tuttavia alcune carenze possono essere evidenziate, la prima solo formale, la seconda decisamente più sostanziale, la terza da perfezionare:

1. Risulta anomalo che la tabella 4.1 sia ordinata in base all'ordine alfabetico del nome scientifico degli uccelli presenti nell'area. Di solito è preferibile un ordine di tipo sistematico oppure, in subordine, mi sembra accettabile anche l'ordine alfabetico basato però sul nome italiano.
 2. I punti di osservazione (metodo 6.1.4) sul Bacan di Sant'Erasmo (Area 4), sull'Isola di sant'Erasmo (Area 5) e sulla Lunata della Bocca di Porto (Area 6) non hanno alcun significato se non sono correlati al ciclo delle maree. Infatti gli uccelli limicoli oggetto del monitoraggio non seguono il ciclo giorno/notte, bensì il ciclo delle maree (mangiano sulle velme durante i periodi di bassa marea, riposano sui posatoi durante l'alta marea). I censimenti dovrebbero essere effettuati sempre con cadenza mensile ma tassativamente durante i periodi di alta marea sizigiale, e possibilmente nella stessa giornata i censimenti potrebbero essere ripetuti nella stessa giornata : una volta in corrispondenza del picco di alta marea e una volta durante il picco di bassa marea. Comunque il censimento durante l'alta marea sizigiale è fondamentale.
 3. Nelle stesse Aree 4, 5 e 6 i punti di osservazione notturni devono essere confermati, perché rivolti ad altre specie (Laridi e Sternidi) che tendono a riunirsi nelle ore serali. Occorre, tuttavia, che venga specificato che i censimenti devono protrarsi anche dopo il tramonto fino al sopraggiungere dell'oscurità, perché questi uccelli raggiungono il posatoio notturno pochi minuti prima del buio. Sarebbe opportuno che i punti di osservazione serali/notturni fossero condotti, oltre che nei mesi di luglio e agosto, anche nel mese di settembre.
- n. La particolare localizzazione dell'intervento in bocca di porto genera ulteriori problematiche a livello gestionale organizzativo e funzionale che non siano già quotidianamente presenti in un Terminal crocieristico internazionale come quello veneziano.
- Come rilevato da molti addetti ai lavori (Capitaneria di Porto di Venezia, associazione piloti ed ormeggiatori, Polizia doganale ect) in una riunione tenutasi nella sede dell' Autorità portuale il 14.11.2014 il progetto presenta criticità legate in sintesi ai seguenti aspetti:
- security- sicurezza della navigazione;
 - difficoltà nelle manovre di ormeggio causa avverse condizioni ambientali di esposizioni a venti e alle forti correnti presenti alle bocche di porto.;
 - difficoltà nei controlli doganali per persone, merci e bagagli – sarebbe necessario creare idonei spazi e prevedere il trasferimento degli addetti ai controlli;
 - spostamento dei presidi di polizia;
 - difficoltà nel controllo dell'immigrazione clandestina;
 - aumento dei costi di gestione del porto e perdita di competitività del Porto nel settore della crocieristica

- o. Il Naviglio previsto a servizio del nuovo terminal alle Bocche di Lido sarà costituito da:

- N. 6 motonavi da 1200 posti disponibili;
- N. 4 tra ferry boat e motozattere per il trasporto dei bagagli
- N. 4 ferry boat per il trasporto di "hotelleria" e merci

Rispetto a quanto riportato nella documentazione 2015 scompare la Navetta da 800 passeggeri per il trasporto di crocieristi di passaggio in visita a Venezia (questi passeggeri –si ricorda, di una sola nave- verrebbero portati in Riva 7 Martiri mediante il potenziamento del servizio di linea Actv, ma non si specifica quante unità supplementari siano necessarie oltre a quelle normalmente previste in esercizio. Si tratta di "svuotare" una nave in transito con 3000 passeggeri). Per gli smaltimenti sono previsti 7 mezzi nautici (max 14 transiti) Per il rifornimento combustibile, 5 bettoline (10 transiti)

Si conferma che:

- Le motonavi passeggeri percorrono il Canale della Giudecca
- I natanti per trasporto bagagli, rifornimenti e trasporti rifiuti seguono vie d'acqua meno trafficate (Marittima, Sacca San Biagio, Canale dell'Orfano sino all'altezza dei Giardini di Sant'Elena per proseguire verso il Nuovo Terminal).

Sono stati decisamente rivisti i transiti relativi alla simulazione di picco (5 navi da crociera presenti contemporaneamente, di cui 4 di tipo "homeport" e 1 in transito):

- Trasferimento passeggeri in arrivo da nuovo Terminal alla Stazione Marittima e viceversa per mezzo di sei motonavi dedicate: 28 A/R;
- Trasferimento passeggeri in transito dal nuovo Terminal a Riva Sette Martiri e viceversa per mezzo di servizio navetta dedicato: con mezzi Actv, ma dato non presente;
- Trasferimento dell'equipaggio in avvicendamento dalle navi homeport alla Stazione Marittima per mezzo di servizio navetta dedicato: nella nuova documentazione non se ne fa cenno, per cui si presume confermata la precedente previsione di 2 corse a pieno carico + 1 corsa a vuoto;
- Trasferimento dell'equipaggio in avvicendamento dalla Stazione Marittima al nuovo Terminal per mezzo di servizio navetta dedicato: nella nuova documentazione non se ne fa cenno, per cui si presume confermata la precedente previsione di 2 corse a pieno carico + 1 corsa a vuoto;
- trasferimento bagagli passeggeri in arrivo dal nuovo Terminal alla Stazione Marittima e viceversa per mezzo di 4 tra ferry boat e motozattera: 4-5 corse A/R;
- rifornimenti delle navi homeport per mezzo di 4 ferry boat: 4 corse A/R.

In base a tale simulazione, per ogni evento di picco si avrebbero oltre 40 spostamenti A/R al giorno di imbarcazioni di servizio, di cui circa oltre 30 attraverso il Canale della Giudecca.

In merito al paragrafo relativo agli impatti sull'ambiente idrico e morfologico lagunare (3.2), emissioni sonore (3.3) non si tiene conto degli effetti dei natanti (no passeggeri) che navigano a sud dell'isola della Giudecca. Nel paragrafo 3.4 relativo agli impatti sul paesaggio vi è un dato errato come numero transiti stimati nella giornata di picco per le motonavi PAX: 14 transiti anziché 28 come indicato nella tabella 2.1.