



REGIONE DEL VENETO

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 318 del 08/06/2011

Oggetto: EST CAPITAL – SGR S.p.A. - Progetto inerente la realizzazione, nell'ambito degli interventi di riqualificazione e sviluppo del compendio immobiliare dell' "ex Ospedale al Mare" del Lido di Venezia e aree di prossimità, di un Porto Turistico nell'area demaniale di San Nicolò – Comune di localizzazione: Venezia (VE) – Procedura di V.I.A. ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (O.P.C.M. 3759 del 30/04/2009 – O.P.C.M. 3928 del 10/03/2011)

PREMESSA

In data 20/04/2011 è stata presentata, per l'intervento in oggetto, da EST CAPITAL – SGR S.p.A., domanda di procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e delle O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009 ed O.P.C.M. n. 3928 del 10/03/2011, acquisita con prot. n. 194953/63.01.07 del 21/04/2011.

Il progetto in oggetto rientra infatti nell'ambito degli interventi di cui all'O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009 "Ulteriori disposizioni urgenti per la realizzazione, nell'ambito del grande evento relativo al 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, del Nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia" e, ai sensi dell'art. 1 - comma 1 dell'O.P.C.M. n. 3928 del 10/03/2011, "Per accelerare le iniziative dirette alla realizzazione del Nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi del Lido di Venezia, di cui all'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30 aprile 2009, per i progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale i termini di cui agli articoli 23, 24, 25 e 26 del decreto legislativo n. 152/06 e successive modificazioni ed integrazioni, e dell'art. 15 della legge regionale del Veneto n. 10/99 sono ridotti della metà".

Contestualmente alla domanda, sono stati depositati il progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica presso l'Unità Complessa V.I.A. della Regione Veneto, la Provincia di Venezia ed il Comune di Venezia.

Copia della citata documentazione è stata trasmessa dal proponente anche alla Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto ed alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Laguna e Venezia.

Il proponente ha provveduto a pubblicare, in data 22/04/2011, sui quotidiani "Il Gazzettino" ed "Il Corriere del Veneto", l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico presso gli enti sopracitati.

In data 28/04/2011 con prot. n. 203812 E.410.01.1, l'Unità Complessa V.I.A. ha comunicato al proponente l'esito delle verifiche tecnico amministrative di cui all'art. 24 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii..

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011**

In data 29/04/2010 il proponente ha inoltre provveduto, ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 10/99, alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA presso la sede di Thetis S.p.A., a Venezia Castello 2737/f.

Il gruppo istruttorio della Commissione, incaricato dell'analisi tecnica del progetto, ha effettuato un sopralluogo presso l'area interessata dall'intervento in data 11/05/2011 e successivamente un incontro tecnico in data 25/05/2011.

In data 07/06/2011 il proponente ha trasmesso alcune note esplicative della documentazione presentata, acquisite con prot. n. 270420/63.01.07, con prot. n. 270436/63.01.07 e con prot. n. 270441/63.01.07.

Con riferimento alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, in data 28/04/2011 gli Uffici dell'U.C. V.I.A. hanno trasmesso, con nota prot. n. 204394, copia della relazione paesaggistica alla Direzione regionale Urbanistica e Paesaggio, al fine di acquisire un parere in merito. In data 24/05/2011 è stato acquisito con prot. n. 226038/63.01.07 del 11/05/2011, il parere formulato dalla Direzione regionale Urbanistica e Paesaggio. In data 13/05/2011 è stato acquisito agli atti con prot. n. 232397/63.01.07 il parere favorevole di compatibilità paesaggistica, formulato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Laguna e Venezia, trasmesso dal Commissario Delegato ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3746 del 12 marzo 2009.

Con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza ambientale, gli Uffici dell'U.C. V.I.A. hanno trasmesso all'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni – Servizio Pianificazione Ambientale con nota prot. n. 204413 del 28/04/2011 copia della relazione della valutazione d'incidenza ambientale e con nota prot. n. 270441/63.01.07 del 07/06/2011 copia delle relative note esplicative, al fine di acquisire il parere di competenza. L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale ha fornito parere istruttorio favorevole con prescrizioni sullo studio per la Valutazione di Incidenza, acquisito in data 08/06/2011 con prot. n. 272581/D.400.01.6 del 09/06/2011.

In sede di istruttoria, oltre ai pareri già richiamati in precedenza, sono stati acquisiti i pareri formulati dal Genio Civile di Venezia (prot. n. 239332 del 18/05/2011) e da ARPAV (trasmesso in data 01/06/2011 ed acquisito con prot. n. 267651/63.01.07 del 06/06/2011).

In merito al progetto in oggetto sono, inoltre, pervenute osservazioni, di cui all'art. 24 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., tese a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento, formulati dai seguenti soggetti:

- Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido (prot. n. 126685/63.01.07 del 23/05/2011);
- Comune di Venezia - Delibera di Consiglio n. 77 del 23/05/2011 (anticipata via mail in data 24/05/2011 ed acquisita agli atti con prot. n. 250820/630107 del 25/05/2011 e successivamente acquisita copia conforme con prot. n. 256857/63.01.57 del 27/05/2011);
- Unità di Crisi per la Pesca, istituita ai sensi della D.G.R. n. 1509/2010 (prot. n. 253620/63.01.07 del 26/05/2011);
- LIPU Sezione di Venezia (trasmessa in data 25/05/2011 ed acquisita con prot. n. 264095/63.01.07 del 01/06/2011);
- Provincia di Venezia - Estratto delibera di consiglio n. 55 di verbale approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011 (trasmesso in data 01/06/2011 ed acquisito con prot. n. 267927/63.01.07 del 06/06/2011);
- Commissario Delegato ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3746 del 12 marzo 2009 - controdeduzioni alle osservazioni (trasmesse in data 07/06/2011 ed acquisite con prot. n. 271912 del 07/06/2011);
- Provincia di Venezia - Delibera di consiglio n. 55 di verbale approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011 (trasmessa in data 08/06/2011 ed acquisita con prot. n. 276498/63.01.07 del 09/06/2011).

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una darsena, in prossimità della bocca di porto di San Nicolò del Lido di Venezia, a ridosso della diga che definisce l'entrata in Laguna, in corrispondenza



dell'ultimo tratto dell'arenile, caratterizzata complessivamente da 980 posti barca, distribuiti secondo la seguente configurazione:

- 235 posti barca tra gli 8 e i 12 metri;
- 214 posti barca tra i 12 e i 15 metri;
- 295 posti barca tra i 15 e i 18 metri;
- 78 posti barca tra i 18 e i 21 metri;
- 95 posti barca tra i 21 e i 25 metri;
- 42 posti barca tra i 25 e i 30 metri;
- 18 posti barca tra i 30 e i 50 metri;
- 3 posti barca per imbarcazioni di grandezza superiore ai 50 metri (presumibilmente fino a 100 metri).

La superficie complessiva dell'infrastruttura oggetto di concessione demaniale risulterà di poco inferiore ai 700.000 m², di cui meno di 500.000 m² occupati da spazi acquei e circa 200.000 m² da aree a terra.

Il dimensionamento delle strutture a servizio del porto evidenziano la presenza di: aree verdi, servizi igienici e docce, spazi di deposito temporaneo delle attrezzature, parcheggio per i veicoli elettrici utilizzati all'interno dell'area portuale, un'area parcheggio interna alla struttura per circa 500 posti auto, reti tecnologiche e per la fornitura delle utenze (acqua potabile, rete telefonica e dati, rete gas metano, rete di smaltimento delle acque meteoriche, rete di smaltimento delle acque reflue, rete di distribuzione dell'energia elettrica), servizi a terra, servizi alla navigazione, servizi per le imbarcazioni e servizi per gli utenti, tra cui:

- luxury club e yacht club;
- reception e sale conferenze;
- foresteria;
- palestra e beauty center;
- ristorante, gelateria e ristorante panoramico;
- spazi commerciali e mercato alimentare,
- ristorante panoramico;
- piscina.

Il progetto prevede inoltre il ripascimento della spiaggia di San Nicolò da realizzarsi con l'apporto del materiale dragato dal tratto di mare antistante. Tale ripascimento interesserà un tratto di spiaggia per una lunghezza di 700 m, prevedendo un avanzamento della linea di battigia di circa 20-25 m.

Il costo complessivo dei lavori ammonta a 181.200.000 euro.

Il cronoprogramma lavori prevede il completamento di tutte le attività in complessivi 1095 giorni solari.

L'intervento risulta soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale in quanto ricompreso nell'Allegato III alla Parte Seconda al D.Lgs. 152/06 - lettera l) "Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri".

Nel caso specifico infatti, per quanto riguarda il parametro dello specchio acqueo, la soglia dimensionale è fissata a 10 ha, mentre la dimensioni di progetto è di 49 ha; per le aree esterne interessate la soglia dimensionale è fissata a 5 ha, mentre la dimensione di progetto è di 14.5 ha; infine relativamente alla lunghezza dei moli la soglia dimensionale è fissata a 500 m mentre la dimensioni di progetto è di 2.615 m.

L'autorità competente, ai sensi delle D.G.R. n. 308/2009 e 327/2009, risulta essere la Regione.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
- 2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
- 2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE



2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel SIA sono stati presi in esame i seguenti riferimenti programmatici:

Commissario Straordinario

Il progetto ricade nell'ambito degli interventi di riqualificazione e sviluppo del compendio immobiliare dell'ex Ospedale al Mare del Lido di Venezia ed aree di prossimità ed è sottoposto alla gestione del Commissario delegato per l'esecuzione del Nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi del Lido di Venezia di cui all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30.04.2009.

Interventi per la salvaguardia di Venezia LEGGE 16 APRILE 1973 N. 171 e s.m.i.

Nel SIA si prospetta un quadro dell'evoluzione normativa della Legge in oggetto e si pone l'accento sulla mancata adozione del Piano Comprensoriale e sulla possibilità di poter intervenire con l'oggetto sulle more dell'approvazione del piano stesso.

Piano Regionale di Sviluppo - PRS

Nel SIA viene presa in considerazione la L.R. n. 5 del 09.03.2007, Programma Regionale di Sviluppo, ed evidenziato come tale norma si configuri come strumento di indirizzo della pianificazione e dei processi decisionali, fornendo linee guida e di principio, senza dettare prescrizioni o direttive. Si evidenzia, inoltre, come il progetto nasca dalla lettura di esigenze di carattere socio-economico, che vengono integrate con questioni di carattere ambientale e di sviluppo del sistema turistico.

Piano Territoriale di Coordinamento Regionale PTRC

Nel SIA vengono evidenziati i caratteri fondamentali del Piano, quali paesaggio, città, montagna, uso del suolo, biodiversità, energia, mobilità, sviluppo economico, crescita socio-culturale. Pertanto si evidenzia che il Piano si struttura in termini di sviluppo e tutela del patrimonio naturalistico, sviluppo del tessuto produttivo, valorizzazione delle risorse locali e rafforzamento dell'organismo insediativo e culturale.

In riferimento all'area in oggetto, vengono presi in considerazione i temi della biodiversità, della mobilità e del paesaggio.

Per quanto riguarda gli aspetti del sistema della Biodiversità (Tav. 2), vengono considerati gli ambiti individuati dal Sistema Rete Natura 2000.

Per quanto riguarda il sistema della Mobilità (Tav. 4), si affronta il tema della nautica da diporto, identificando l'area ricadente all'interno del macro ambito della nautica da diporto ed il SIA sottolinea in proposito come l'art. 54 delle Norme Tecniche, consideri, quale elemento strategico, il potenziamento dell'area della laguna di Venezia e Chioggia.

Per quanto riguarda gli Ambiti di paesaggio, definiti dal PTRC all'interno dell'Atlante del Paesaggio, l'area oggetto di valutazione ricade all'interno dell'ambito 31 "Laguna di Venezia", come individuato dall'Estratto dell'Atlante Ricognitivo del PTRC del Veneto – Ambiti di paesaggio.

Piano Regionale dei Trasporti - PRT

Il SIA evidenzia che lo scenario complessivo all'interno del quale il Piano si articola, è quello della dimensione europea. La rete è definita su più livelli ed in riferimento alle diverse modalità di trasporto, nell'ottica della realizzazione di un sistema gerarchizzato basato sulla creazione di maglie strutturate sulla base delle scale di relazione e di nodi funzionali.

Il PRT considera i diversi livelli che definiscono il sistema infrastrutturale regionale, tra cui viene analizzato il Sistema della logistica (porti, aeroporti, interporti).



Per quanto riguarda il sistema della portualità, il piano affronta in modo specifico i grandi nodi di scala regionale, quali Venezia e Chioggia, e le loro relazioni con le realtà di terraferma. Per quanto riguarda il sistema della portualità minore e della diportistica, non sono indicati indirizzi specifici.

Piano Direttore 2000

Il Piano Direttore 2000, indica gli interventi necessari a completare il disinquinamento della Laguna e del Bacino Scolante.

Piano di Tutela delle Acque - PTA

All'interno del SIA si evidenzia come il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, costituisce uno specifico piano di settore e prevede gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs. 152/06, indicando, inoltre, le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

Per le acque marino-costiere il Piano fa diretto riferimento al contesto normativo del D.Lgs. 152/06, all'interno del quale si identifica la necessità di produrre una sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque, nonché un'analisi integrata dei diversi fattori che concorrono alla qualità ambientale, rispondendo alle indicazioni fornite dalla Comunità Europea e in particolare dalla Direttiva 2000/60/CE.

Piano d'Area della Laguna di Venezia - PALAV

Nel SIA si riporta come tutta l'area di arenile compresa tra la bocca di porto e l'area dell'ex ospedale al Mare sia indicata come area interessata dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili. (art. 14 lett. a). Si tratta di aree caratterizzate da una particolare valenza sotto il profilo naturalistico e paesaggistico, che per la loro fragilità devono essere mantenute inalterate al fine di permettere la naturale evoluzione del sistema e definite di interesse paesaggistico-ambientale (art. 21 lett. a).

Con specifico riferimento a quanto indicato all'interno dell'art. 14 delle Norme del PALAV, il SIA evidenzia come *“nelle aree interessate dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili è vietata la realizzazione di manufatti di qualsiasi tipo, compresa l'apertura di nuove strade”*.

Piano territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP

Il SIA evidenzia che, nella sua accezione strategica, Il PTCP riconosce per il Lido di Venezia la vocazione turistica, con particolare riferimento ai caratteri legati all'attrattività stagionale e alla cultura cinematografica (art. 49 delle NTA).

Il progetto non rientra all'interno del Polo Nautico previsto dal PTCP, in quanto si localizza esternamente alla laguna

Si rileva che tutte le opere previste saranno realizzate oltre la battigia, ad eccezione della strada d'accesso esistente.

In relazione al PTCP è stata considerata e valutata la prossimità dell'ambito di intervento ad aree di interesse ambientale; la localizzazione della darsena è stata analizzata in riferimento non solo all'individuazione degli ambiti dedicati alle attività diportistiche, ma anche alle logiche che il piano sviluppa in relazione al turismo, laddove si evidenzia la necessità di sviluppare tale settore in coerenza con i valori ambientali e le necessità di sviluppo sociale; in tal senso l'individuazione della darsena appare coerente con le logiche di piano.

Piano Faunistico Venatorio Provinciale

Il SIA evidenzia che l'area di progetto è contermina ad ambiti classificati come “territorio vallivo-lagunare”, rientrante all'interno di una zona individuata dal piano come oasi di protezione faunistica –n. 29 Bocca di Lido.

**Piano Strategico di Venezia**

Il SIA evidenzia che la proposta appare coerente con gli indirizzi di sviluppo del Piano Strategico di Venezia, approvato con D.C.C. n. 3/2006, in particolare in relazione agli indirizzi di sviluppo legati all'immagine della città internazionale, città d'acqua e città del turismo, considerandone proprio l'aspetto sovralocale.

Variante al PRG del Lido di Venezia

Si evidenzia come la nuova strada di progetto non è prevista nello strumento urbanistico e insiste prevalentemente sull'area dell'aeroporto e poi sopra la diga foranea.

Per quanto attiene agli aspetti di carattere urbanistico si evidenzia che nella V.P.R.G. per l' Isola del Lido, in adeguamento al PALAV, il sito della strada di accesso ricade all' interno della "zona F per attrezzature ed impianti di interesse generale" (art. n. 60 delle N.T.A.).

Piano dell'Arenile

Il SIA descrive gli obiettivi del piano e le varie fasce a partire dalla linea di battigia.

Si evidenzia un'intersezione tra il sedime della strada di progetto e l'ultima fascia analizzata in corrispondenza degli angoli nord – nord ovest e sud – sud ovest; inoltre la strada non è prevista nello strumento urbanistico.

Documento preliminare al Piano di Assetto del Territorio - PAT

Il SIA descrive gli obiettivi individuati dal Documento Preliminare al PAT approvato e sottolinea come all'interno delle linee di sviluppo che il Piano vuole darsi, come la valorizzazione del Lido, sia per quanto riguarda la valorizzazione stessa, che il rilancio turistico, l'intervento in oggetto risulta compatibile con l'assetto futuro del territorio comunale anche se non è espressamente previsto nel documento.

Piano Ambientale per il Lido di Venezia

Il SIA riporta che il piano nasce dall'esigenza di definire, sulla base di analisi condotte in relazione alla componenti biotiche, abiotiche e funzionali, uno strumento a supporto della formulazione di principi di intervento all'interno dell'area del Lido, che assicurino una piena aderenza alle tematiche della salvaguardia ambientale e del corretto uso del territorio, in coerenza con le dinamiche ambientali e sociali.

Lo stesso SIA evidenzia che l'intervento può generare effetti capaci di aggravare l'attuale stato dei luoghi, in considerazione degli effetti indotti dall'aumento del carico turistico. Tuttavia, la realizzazione del sistema della darsena esterna alla linea di battigia, unitamente alla proposta di ripascimento dell'arenile, possono limitare effetti di disturbo all'interno delle aree di maggior valenza e sensibilità naturalistica. L'intervento di ripascimento, sviluppato secondo gli indirizzi previsti dal piano, può avere effetti positivi all'interno dell'area dell'arenile e del sistema che a questo si accompagna, risultando in tal senso compatibile il progetto così proposto con gli obiettivi e le linee di sviluppo contenuti all'interno dello strumento.

Si rileva che il progetto, pur localizzandosi all'interno del perimetro di un ambito interessato da un Piano Ambientale, non ha diretta sovrapposizione con le aree che il suddetto piano identifica di particolare sensibilità e interesse ambientale delle dune; in ogni caso si evidenzia che la strada non è prevista nello strumento urbanistico.

Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale

Il SIA evidenzia che dall'analisi dei contenuti del piano di competenza dell'Autorità Portuale, la città di Venezia negli ultimi anni ha visto una continua crescita degli arrivi di superyacht, oggi oltre 200 l'anno ed è pertanto intenzione dell'Autorità Portuale sviluppare ulteriormente iniziative e progetti relativi a nuove



darsene, marine e porticcioli turistici, a minimo impatto ambientale, essendo questa anche una nicchia di mercato caratterizzata da un altissimo apporto per il territorio.

Piano Comunale di Protezione Civile

Il SIA riporta che il Piano Comunale di Emergenza rappresenta lo strumento per gestire le emergenze derivanti da eventi prevedibili e imprevedibili, che possono verificarsi nel territorio comunale, per la salvaguardia della popolazione e dei beni presenti nel territorio stesso.

La cartografia della Sintesi dei rischi indica che l'area interessata dal progetto non presenta caratteri di rischio se non un livello di rischio trascurabile di mareggiate e, nelle vicinanze, un rischio derivante da incendio boschivo, riferito all'area boscata nei pressi dell'ex – Ospedale al Mare.

Progetto M.O.S.E.

Il SIA descrive la funzionalità e la valenza del Modulo Sperimentale Elettromeccanico e ne riporta l'iter approvativo. Pone inoltre l'accento sulle iterazioni tra il progetto in essere e lo stesso, in particolare sull'uso della diga foranea sud della bocca di porto; mentre per quanto riguarda le opere compensative del M.O.S.E. e la strada di cantiere di accesso nulla hanno a che fare con il progetto in oggetto.

Ambiti soggetti a vincoli

Il sedime della strada di accesso al porto si pone all'interno del Vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in area vincolata ai sensi della ex L. 1497/39 (art. 33 N. di A. PTRC) all'interno della fascia della profondità di 300 ml. dalla linea di battigia, sempre in base al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

Inoltre il sito si colloca all'interno delle Zone sottoposte a vincolo idrogeologico in base al RDL 3267/1923, art. 7 delle N. di A. del PTRC e vincolo archeologico in base al ex L. 1089/39 e ex L.431/85, art. 27 delle N. di A. del PTRC.

Il sedime del porto turistico vero e proprio non ricade, invece, in ambiti soggetti a vincoli, in quanto si colloca alle spalle della linea della battigia.

Valutazione delle alternative di progetto

Il SIA valuta le diverse soluzioni relative alla collocazione spaziale, approfondendo le valutazioni comparative.

Essendo la darsena un'opera marittima, deve esserne valutata l'influenza sul regime idrodinamico dei litorali adiacenti, in particolare per un intervento dalle dimensioni e dalle caratteristiche come quelle previste. Va inoltre considerato in modo specifico come l'intervento sia connesso alla realizzazione di una darsena a mare, che si struttura quasi interamente all'interno di spazi marini in relazione alle caratteristiche fisiche della costa veneziana, ed in particolare dei fondali, che non permettono di garantire la funzionalità di attività legate alla diportistica, se non per pescaggi contenuti.

Due sono i requisiti minimi che, sotto un profilo meteomarinico, devono essere soddisfatti: l'intervento non deve interferire con il regime del trasporto solido litoraneo e l'imbocco della darsena non deve essere esposto alle mareggiate e deve, soprattutto, insistere su fondali idonei al passaggio delle imbarcazioni a cui questa è destinata.

Pertanto il SIA, come ulteriormente chiarito nelle note esplicative trasmesse dal proponente, analizza sei possibili collocazioni, oltre all'ipotesi "0", in base ai parametri della componente marina, interrimento, interferenze ambientali, rilancio del Lido.

La collocazione prescelta risulta la più idonea.

Impatti cumulativi

In considerazione del fatto che la darsena si inserisce in un contesto che confina con il cantiere del MOSE della bocca di porto di Lido, il SIA, data la parziale contemporaneità degli interventi, valuta quali possano



essere gli impatti cumulativi originati dai due interventi. Lo studio individua, per la fase di cantiere e la fase di esercizio, quali siano gli effetti legati alle due opere, sia dal punto di vista additivo, nella considerazione della somma di effetti dello stesso tipo, sia dal punto di vista interattivo, andando a stimare effetti che in parte collimano e si integrano.

In considerazione del fatto che l'inizio della fase realizzativa della darsena dovrebbe coincidere con la fase di chiusura dei cantieri del M.O.S.E., in prossimità della bocca di porto di Lido, dei possibili impatti cumulativi individuati ed analizzati nel SIA, sono risultati rilevanti quelli previsti in fase di cantiere e non per la totalità delle fasi di cantierizzazione, e solo per un ristretto periodo di contemporaneità.

Lo studio approfondisce pertanto l'occupazione delle superfici terrestri, l'emissione di gas di scarico e polveri dai mezzi e dalle lavorazioni di cantiere e la produzione di rumore e vibrazioni.

In riferimento a quest'ultimo aspetto, risultato il più problematico, la previsione effettuata con inserimento delle sorgenti ipotizzate anche per i cantieri del M.O.S.E. ha permesso al SIA di valutare che (pur rilevando uno sfioramento dei limiti acustici diurni di 50 dBA nell'area protetta in corrispondenza del punto ricevitore posto sulla diga foranea oggetto di realizzazione della strada di accesso al porto turistico) anche in caso di coesistenza di entrambe i cantieri, non si avranno livelli di rumore tali da compromettere l'ecosistema dell'area protetta vicina ai cantieri in fase di indagine.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Localizzazione

L'opera in valutazione si colloca nell'ambito territoriale dell'isola del Lido di Venezia in prossimità della bocca di porto del Lido, a ridosso della diga sud e in corrispondenza dell'ultimo tratto di arenile, in prossimità dell'area S.I.C. IT3250023 "Lido di Venezia-Biotopi litoranei".

L'intervento è ubicato in adiacenza alle opere del sistema M.O.S.E. lungo la diga foranea di San Nicolò.

L'area interessata dall'intervento ha un'estensione complessiva di 700.000 m² in area demaniale e pertanto soggetti a concessione demaniale; della superficie complessiva di 700.000 m², circa 500.000 m² sono spazi acquei e circa 200.000 m² sono a terra.

L'intervento proposto risulta sinteticamente riassumibile nella realizzazione di un porto turistico, composto da un'area dedicata a darsena e da un insieme di servizi di carattere turistico spazialmente integrati tra loro.

Sono previsti:

- piastra servizi
- opere a terra
- opere marittime

In particolare il progetto prevede:

- la realizzazione di una piastra servizi costituita da: luxury club e yacht club, reception e sale conferenze, foresteria, palestra e beauty center; ristorante, gelateria e ristorante panoramico, spazi commerciali e mercato alimentare, piscine;
- la realizzazione di una strada di accesso e viabilità lungo i nuovi moli foranei;
- la realizzazione di parcheggi all'interno della darsena per circa 500 posti auto;
- la realizzazione di due dighe una ad ovest, parallela alla diga esistente, della lunghezza di 2 km ed una a sud della lunghezza di 500 m;
- la realizzazione di moli fissi e pontili galleggianti all'interno della darsena;
- il ripascimento dell'arenile nell'area antistante l'adiacente Sito di Importanza Comunitaria con un prolungamento della spiaggia per una lunghezza di circa 700 m e per una profondità di 20-30 m.

La piastra servizi è costituita da :

- reception e sale conferenze;
- luxury club e yacht club;
- palestra e beauty center;
- foresteria;
- ristorante, gelateria;
- spazi commerciali e mercato alimentare;
- ristorante panoramico;



- piscina;
- officina.

La piastra

L'edificio destinato ad accogliere i servizi della darsena è costituito da un organismo edilizio unitario organizzato su due livelli funzionali (livello terra, livello primo).

L'edificio servizi presenta in pianta una forma a trapezio con lati pari a circa 180x150 m ed è caratterizzato da un'area centrale a cielo aperto.

Più in particolare: al piano terra sono presenti i servizi dedicati alle attività di servizio della darsena e pertanto lo Yachting Club, alcuni spazi commerciali e i servizi dedicati alle barche quali l'officina con il rimessaggio delle imbarcazioni; all'interno della corte del complesso edilizio è prevista l'installazione delle attività gestionali della darsena quali la reception e gli spazi amministrativi, la Direzione del Porto e gli spazi per la Capitaneria ed infine gli spazi destinati al soccorso. Al 1° piano è previsto il luxury club e la foresteria ed un ristorante con terrazza panoramica con piscina.

La soluzione strutturale prevede il ricorso a tipologie strutturali in c.a. gettato in opera, con maglia strutturale di circa 8-10 m di lato caratterizzata dai seguenti elementi:

- platea in c.a. su pali;
- setti e pilastri in c.a.;
- solette di piano/copertura in c.a. eventualmente alleggerite con elementi modulari in plastica riciclata (tipo U-Boot).

I pali previsti dal Progettista saranno realizzati con tecnologia CFA (Continuos Flight Auger); in base alle indicazioni riportate in Progetto i diametri previsti risultano compresi fra mm 250 e mm 1.000 e fino a profondità di 30/32 metri in funzione delle caratteristiche del terreno e della portata richiesta.

Il controvento sismico dell'edificio è invece affidato a setti in c.a., coincidenti generalmente con pareti cieche e/o nuclei scala-ascensore. Gli orizzontamenti saranno realizzati con una soletta in c.a. alleggerita.

La caratterizzazione sismica delle opere in progetto è stata effettuata dal Progettista in accordo con il D.M. 14/01/2008; nelle specifiche le verifiche delle banchine, dei moli e delle dighe sono state condotte nel rispetto degli stati limite ultimi relative allo SLV, facendo riferimento ai seguenti parametri caratteristici:

periodo di riferimento:	$V_R = 50$ anni
categoria di sottosuolo:	tipo D
tempo di ritorno:	$T_R = 475$ anni
accelerazione massima di riferimento:	$a_{max} = 0,130$ g

La strada di accesso e i parcheggi

La sede stradale ha una carreggiata di 6 m a due corsie con doppio senso di marcia ed è affiancata da una pista ciclabile della larghezza di 2,5 m che prosegue fino al molo esistente, mentre la strada carrabile prosegue lungo il bordo esterno della nuova piattaforma e della darsena. È previsto che lo strato di usura della strada sia realizzato con asfalto fonoassorbente ed inoltre verranno realizzati degli ecodotti per la migrazione di animali di piccola taglia. L'utilizzo della strada sarà consentito solo agli utenti del porto e verrà regolamentato mediante sbarre automatizzate.

Sono previsti circa 50 posti auto in adiacenza alla strada a servizio dell'edificio principale; è previsto inoltre l'inserimento di un'altro parcheggio, sempre costituito da una cinquantina di posti auto scoperti, disposti a pettine ed a sosta limitata.

A servizio della darsena si prevede la realizzazione di una serie di parcheggi in fila, posti sul lato più esterno della strada. Infine altri 60 posti auto circa saranno realizzati in corrispondenza della diga sud al termine della strada a servizio principalmente della Torre di controllo.

Opere marittime e la darsena

Circolazione idrica



Per definire l'andamento del ricambio idrico che si viene a determinare all'interno della darsena a seguito della nuova configurazione progettuale si è proceduto ad uno studio idrodinamico dello specchio d'acqua, applicando il modello matematico agli elementi finiti SMS (Surfacewater Modeling System).

Le simulazioni sono state sviluppando imponendo come unica forzante idrodinamica le oscillazioni di livello derivanti dalla sola marea astronomica. E' stata assunta, sulla base dello studio meteo marino, una marea di tipo semidiurno con altezza totale di 0,8 m ($\pm 0,4$ m) e rappresentativa delle oscillazioni medie di marea.

E' stata effettuata una applicazione con la configurazione futura della darsena che ha evidenziato che potrebbero esservi dei problemi di circolazione nella parte più interna della darsena.

E' stata quindi fatta una serie di applicazioni con inserito un sistema di miscelazione per forzare la circolazione naturale ed aumentare la circolazione interna alla darsena. Le simulazioni, come riporta lo SIA, sono state eseguite al fine di determinare l'ubicazione, le portate ed i tempi di attivazione dei miscelatori rispetto alle fasi mareali (flusso e riflusso).

Le simulazioni hanno indicato che la soluzione ottimale sarebbe quella di adottare n. 3 miscelatori con una portata pari a 700 l/s posizionati 2 in prossimità della banchina di Maestrale ed 1 in prossimità del Travel-lift a Nord della medesima banchina.

Moto ondoso

E' stato eseguito uno studio sulla propagazione del moto ondoso all'interno del nuovo bacino, attraverso l'applicazione del modello numerico di riflessione-diffrazione VEGA.

Per determinare gli eventi di moto ondoso più significativi, sono stati presi i risultati dell'analisi dei dati del moto ondoso derivanti dallo studio meteo marino realizzato in questo ambito.

I risultati dell'applicazione del modello hanno consentito di valutare il moto ondoso nei diversi stati di mare dando un utile strumento di valutazione per la verifica del posizionamento delle opere foranee e l'assetto degli ormeggi più idoneo.

Lo SIA riporta che l'applicazione del modello porta alla conclusione che la configurazione di progetto del porto turistico "offre una elevata protezione nei confronti della penetrazione del moto ondoso".

La darsena

La darsena è caratterizzata complessivamente da 980 posti barca, composti da 297 posti nella "darsena ponente", da 245 posti nella "darsena tramontana", 370 posti nella "darsena levante" e 68 posti nella "darsena Maxi-Yatch".

Nella darsena ponente, tramontana e levante saranno ormeggiate le barche con dimensioni comprese tra un minimo di 10 metri ad un massimo di 25 metri, mentre per quanto riguarda la darsena maxi-yatch, le barche raggiungeranno un massimo di 100 metri di lunghezza.

La darsena, servita dalla strada localizzata sulla nuova diga a ovest di quella esistente, è caratterizzata dalla presenza di tre grandi moli di distribuzione (Molo A, Molo B e Molo C), i quali suddividono fisicamente la darsena in quattro grandi zone; ogni molo ha una larghezza complessiva di 15 metri.

Le dighe si sviluppano secondo due bracci, quello ovest avente una lunghezza di circa 2 km e quello sud lungo circa 500 m; queste verranno realizzate ricorrendo alla classica tipologia a scogliera, ma con l'introduzione di una vasca di drenaggio e dissipazione posta a quota inferiore, per contenere i volumi di sormonto. La vasca di drenaggio e dissipazione è collocata dietro la sommità della scogliera con la funzione di contenimento dei volumi della tracimazione ondosa evitando di innalzare a quote troppo elevate la cresta della diga. Ci sarà pertanto una quota limitata a +3.8 m s.m.m. sia per la berma esterna, sia per il muro paraonde più interno, con un risvolto paraspruzzi.

Fra la berma e la vasca si interpone il percorso pedonale pubblico alla quota +3.5 con rivestimento in pietra naturale, mentre fra la vasca di dissipazione e la strada viene frapposto un muro in cls, anch'esso rivestito in pietra avente una quota di 3.8 metri s.m., in modo tale da creare una barriera visiva naturale alla strada ed ai relativi parcheggi, posti ad una quota inferiore pari a 2.4 metri s.m.m.

Il progetto prevede che i moli rettilinei siano realizzati su pali; la struttura, costituita da un impalcato di c.a. appoggiato su pulvino sostenuto da 6 pali infissi, verrà rivestita esternamente da doghe in legno composito WPC.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011**

Anche i due pontili fissi destinati all'ormeggio dei maxi-yacht avranno una struttura simile, su pali rivestita in doghe lignee composite, anche se la loro larghezza sarà limitata a 5 m, per esigenze funzionali, con 3 pali di sostegno.

Infine la banchina di contenimento del terrapieno destinato al cantiere con travel-lift sarà realizzata con un robusto palancolato metallico; la quota di banchina è di +2.50 metri dal livello medio marino.

L'ormeggio delle imbarcazioni medio-piccole viene assicurato da pontili galleggianti ancorati con pali al terreno, aventi una lunghezza fino a circa 150 m, accessibili con un'unica passerella dai moli e lungo la diga con passerelle basculanti; la larghezza varia dai 2,5 ai 3 metri. L'ormeggio dei natanti oltre i 18 m è previsto con briccole, per quelli fino a 15 m con finger galleggianti mentre per i mega-yacht da 100 m è previsto un finger galleggiante di 110x5 m.

Moli e pontili fissi:

I moli di collegamento con i pontili d'ormeggio galleggianti hanno una larghezza di 15 metri, e sono comprensivi di:

- blocchi servizi, posti lungo l'asse centrale del molo;
- percorsi pedonali, posti a destra e a sinistra dei blocchi servizi, lungo i lati più esterni dei moli;
- spazi di deposito temporaneo delle attrezzature e locali tecnici;
- spazi per il parcheggio dei veicoli elettrici utilizzati all'interno della darsena.

L'illuminazione dei moli è prevista con un sistema di illuminazione a LED a terra.

Rete acque bianche

Per quanto riguarda le acque provenienti dalla piattaforma stradale e dai parcheggi, è previsto che le acque di prima pioggia siano trattate con sistemi di dissabbiatura e disoleatura e dopo essere state trattate in vasche di prima pioggia, conferite nella rete delle acque nere gestite da VERITAS. E' previsto inoltre che vengano conferite nel sistema di smaltimento esistente, le acque provenienti dal sistema a depressione per l'aspirazione delle acque di scarico delle imbarcazioni.

Per quanto concerne le, acque di seconda pioggia, è previsto che queste vengano scaricate a mare.

Gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, sono a funzionamento continuo con un comparto di dissabbiatura e di seguito un comparto di disoleatura, tra i due comparti è previsto un filtro a coalescenza per poter aumentare l'efficacia ed il rendimento del sistema di disoleatura.

Lo SIA riporta che le vasche di prima pioggia funzioneranno anche come vasche di raccolta di eventuali sversamenti accidentali di sostanze potenzialmente inquinanti sulla piattaforma stradale.

In definitiva per le acque raccolte dalla piattaforma stradale è previsto che, una volta raggiunto il livello massimo nelle vasche di prima pioggia (dimensionate secondo quanto previsto dal PTA della Regione Veneto), le ulteriori portate di seconda pioggia vengano recapitate direttamente nel corpo ricettore (ovvero in mare). Per le acque del piazzale delle officine, a valle del sistema di raccolta delle acque meteoriche è previsto l'inserimento di un serbatoio di accumulo delle acque di prima pioggia, che servirà anche da vasca di raccolta per eventuali sversamenti accidentali che si potessero verificare nel piazzale stesso, adibito ad area di lavoro e/o deposito di imbarcazioni. Le portate contenute nella vasca dopo un trattamento di dissabbiatura e disoleatura è previsto vengano convogliate, nelle successive 48 ore alla fognatura nera esistente.

Le acque di seconda pioggia derivanti dal piazzale verranno trattate in continuo passeranno attraverso una fase di dissabbiatura e successivamente di disoleatura.

Rete acque nere e bianche

Per la raccolta delle acque nere è previsto di realizzare:

- condotte e pozzetti per il trasporto delle acque nere in pressione e a gravità;
- impianti di sollevamento;
- impianti del vuoto per la fognatura in depressione per l'aspirazione dei reflui, delle acque di sentina e degli olii esausti dalle imbarcazioni;
- vasche per la laminazione della portata massima scaricabile alla rete di fognatura esistente.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011**

E' previsto che il recapito delle portate generate sia la rete esistente gestita. Le portate stimate, considerate anche le portate scaricate dagli impianti in depressione per l'aspirazione delle acque nere e di sentina delle imbarcazioni risultano essere pari a 20 l/s (15+5) per le portate di punta e 8 l/s (6+2) per le portate medie. Per quanto concerne la raccolta delle acque bianche, sono state previste delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia con il loro conferimento nel sistema di smaltimento già esistente. In fase di progettazione esecutiva sarà opportuno prevedere che i sistemi di rilancio siano dotati di pompe di riserva (vedi prescrizione 13).

Impianti in depressione di aspirazione

E' prevista la realizzazione di n. 2 centrali di aspirazione, una per ciascuna delle aree di rifornimento carburante dislocate nel complesso.

L'impianto prevede:

- 1 centrale di aspirazione;
- 1 colonnina di aspirazione delle acque nere e delle acque di sentina,
- 1 colonnina di aspirazione olii esausti.

Materiale movimentato

Per la realizzazione dell'opera è previsto che, nella fase di dragaggio della darsena, il quantitativo di materiale scavato sarà pari a circa 450.000 mc di cui 350.000 mc verranno utilizzati per la creazione delle aree a terra, mentre 100.000 mc saranno impiegati per il ripascimento della spiaggia attigua.

Lo SIA riporta inoltre che si ritiene possibile di reperire ulteriori 200.000 mc da eventuali approfondimenti dei fondali di 0,50 m su parte o tutta la superficie dragata. Questo implica che vi potrebbero essere ulteriori 200.000 mc di materiale a disposizione.

L'utilizzo del materiale soprattutto per il ripascimento è condizionato dalla valutazione dei materiali oltre che dalla caratterizzazione delle terre.

Per la realizzazione di pontili e dighe è previsto l'approvvigionamento di materiale lapideo che avrà provenienza, via mare, da cave prossime alla costa croata.

La stima dei quantitativi necessari ha evidenziato come per le strutture a mare saranno utilizzati 5 tipologie di massi, differenziate in base alla grandezza, in ragione delle loro funzionalità all'interno delle opere. Si tratta di massi che vanno da una dimensione minore, corrispondente alla categoria 50-200 kg, fino a massi di volumi corrispondenti alla categoria 3.000-7.000 kg. Complessivamente si prevede un utilizzo di circa 480.000 t di materiale, per un volume approssimativo pari a 250.000 mc.

Cantiere

Il progetto prevede che vengano attivate diverse fasi di attuazione per la realizzazione dell'opera.

In una prima fase che, come riporta lo SIA, comprende la Fase 0 e la Fase 1, è previsto vengano realizzate la strada di cantiere, la piarda a ridosso della diga del sistema MOSE e l'inizio della diga Ovest.

Nella Fase 2 è previsto il dragaggio dei fondali con imbonimento delle aree dove è prevista la realizzazione degli edifici e le infrastrutture a servizio della funzionalità della darsena. Verrà poi realizzato il ripascimento della spiaggia attigua all'area SIC.

Nelle fasi 2-3 è prevista, inoltre, la posa del palancolato per la realizzazione della banchina Maestrale.

Verrà realizzato prima il palancolato d'ancoraggio e successivamente quello di sostegno della banchina; quindi prima del refluento dei materiali di scavo dei fondali, saranno posti in opera i tiranti tra i due palancolati.

Le fasi 4-5 prevedono la realizzazione degli edifici e dei moli.

La fase 6 prevede la posa dei pontili galleggianti e quindi la predisposizione dei posti barca e relativi ormeggi.

I corpi delle dighe Ovest e Sud verranno realizzati per tratti durante le fasi 1 -2 -3 e 4

Cronoprogramma

Per la realizzazione dell'opera si è stimato un tempo di esecuzione pari a 1095 giorni solari (3 anni) di cui 782 giorni lavorativi.



2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel SIA sono state prese in esame le seguenti componenti ambientali:

- componenti abiotiche;
- componenti biotiche;
- componenti antropiche;
- agenti fisici;
- paesaggio;
- archeologia.

COMPONENTI ABIOTICHE

Clima

Tale componente è stata descritta nel SIA mediante l'analisi e l'elaborazione di serie storiche di dati a livello regionale, provinciale e locale.

Il Proponente sottolinea come la componente in esame appare scarsamente interessata dalla realizzazione dell'intervento, sia per quanto riguarda gli aspetti climatici generali, sia in relazione al microclima locale o fattori capaci di alterare gli attuali assetti.

Atmosfera

Tale componente è stata indagata nell'ottica dell'individuazione di potenziali alterazioni dello stato attuale, associate alla realizzazione dell'intervento. L'analisi condotta è stata effettuata mediante alcune simulazioni sulla qualità dell'aria, riferite all'area di progetto negli scenari Stato Attuale, Stato di Cantiere, Stato Futuro. Le simulazioni sono state realizzate mediante l'implementazione di un modello di elaborazione della propagazione in atmosfera e ricaduta di sostanze inquinanti, a partire dai valori riportati nelle banca dati ARPAV, con riferimento ad un'area di studio di dimensioni pari a circa 4.000 x 2.000 m.

Dalle simulazioni effettuate nel SIA, con riferimento allo Stato di Cantiere, si evince il rispetto dei limiti normativi sulla qualità dell'aria, in riferimento alle sostanze inquinanti studiate, sia in area di cantiere, sia presso i ricettori sensibili.

Le simulazioni effettuate sia nello Scenario Attuale (in linea con quanto monitorato da ARPAV), sia nello Scenario Futuro (in cui risulta presente l'attività del Porto Turistico), restituiscono valori di concentrazioni delle sostanze inquinanti al di sotto dei limiti normativi sulla qualità dell'aria.

Il Proponente afferma che l'esercizio del Porto Turistico non andrà ad incidere in modo rilevante sulla qualità dell'aria all'interno dell'area studiata e non comprometterà la qualità dell'aria presso nessun ricettore sensibile considerato all'interno della valutazione effettuata.

Idrogeologia e idrodinamica

Nel SIA è stato analizzato lo stato attuale delle acque sotterranee e dell'idrologia superficiale dell'area in esame, sottolineando il problema del cuneo salino.

Si sottolinea come nella Conferenza dei servizi del 30.12.2010 di approvazione del progetto preliminare della darsena del Porto Turistico di San Nicolò, venivano espresse alcune prescrizioni ed indicazioni tra cui in particolare: "il rispetto del principio di invarianza idraulica e la verifica con studi su modello (matematico e/o fisico) degli effetti delle nuove opere e dei dragaggi sulle dinamiche litoranee".

Il Proponente sottolinea come la conformazione di progetto del porto presenta una forma stretta ed allungata tale da risultare contenuta nell'ombra geometrica ed idraulica del molo Sud della Bocca di Lido e della diga foranea curvilinea in corso di completamento nell'ambito del progetto M.O.S.E..



La valutazione dell'influenza delle opere sull'idrodinamica e sulla morfodinamica che interessa i litorali adiacenti alle nuove opere è stata effettuata tramite analisi comparativa dei campi idrodinamici e delle aree interessate da intensità di corrente superiori al valore critico.

Nello specifico sono stati individuati alcuni scenari rappresentativi delle condizioni medie e delle condizioni frequenti (caratterizzate da tempi di ritorno di 2 anni) provenienti dai due settori di traversia del paraggio (Bora e Scirocco).

I risultati delle analisi effettuate nell'ambito del SIA hanno mostrato come la configurazione delle previste opere portuali influisca in misura al più trascurabile sull'idrodinamica locale, e di conseguenza, in base a quanto affermato dal Proponente, sono da escludere effetti significativi sul regime morfodinamico che interessa le spiagge limitrofe.

Suolo e sottosuolo

Con riferimento agli aspetti geologici/geomorfologici, nel SIA è stata analizzata in particolare l'evoluzione della linea di battigia.

Per la definizione delle caratteristiche geotecniche dei terreni interessati dalla costruzione del porto turistico, finalizzate alla ricostruzione del profilo longitudinale stratigrafico del molo e dei terreni di fondazione del nuovo porto turistico, si è fatto riferimento agli esiti di indagini geognostiche eseguite sull'area in questione o in prossimità.

Per la caratterizzazione dei sedimenti presenti entro uno spessore massimo di 2,0 m circa sotto il fondale, sono stati effettuati diversi prelievi di terreno, sottoposti in laboratorio ad analisi di classificazione e a prove per la determinazione del contenuto naturale d'acqua e del peso specifico dei grani.

Le opere relative al porto in progetto risultano caratterizzate da manufatti realizzati in materiali sciolti, con nucleo centrale costituito da tout-venant di cava, di pezzatura variabile, e rivestimento con massi naturali; sono previste geometrie di progetto variabili: per la sezione tipo la sommità sul coronamento della diga ha una larghezza di circa 30 m, l'altezza è variabile, in funzione del fondale, da 5,0 m a 6,5 m circa con un'ulteriore rialzo lato mare per protezione nei confronti del moto ondoso.

A completamento dell'intervento, all'interno del bacino portuale è prevista l'installazione di pontili fissi in c.a., in parte prefabbricati, sostenuti da pali di fondazione, infissi negli strati sabbiosi addensati, a 5÷10 m al di sotto del fondale, di pontili galleggianti con pali di ormeggio e passerelle di accesso. Nella testata del nuovo porto è prevista la realizzazione di una banchina con palancole metalliche, infisse per circa 10,0 m sotto il fondale, ancorate a tergo con barre di acciaio ad elementi di contrasto.

Su parte dell'area è previsto il dragaggio dell'attuale fondale, sino alle quote -4.00 ÷ -6.50 m s.l.m.m.

Nel SIA si sottolinea come gli interventi e le opere in progetto non risultano avere alcun impatto sul regime idrogeologico del sottosuolo in quanto non vanno a modificare in alcun modo l'equilibrio ed il regime delle falde esistenti.

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere geotecnico, nella redazione del Progetto sono state condotte le analisi e le verifiche di stabilità delle nuove dighe in terra, che hanno consentito il corretto dimensionamento delle geometrie di progetto al fine di garantire le condizioni di sicurezza delle stesse nei confronti dei fenomeni di scivolamento globale.

COMPONENTI BIOTICHE

Vegetazione e flora (comparto terrestre)

Il Proponente evidenzia come sulla spiaggia e sul sistema dunoso di san Nicolò, situati in prossimità dell'area direttamente interessata dall'intervento in esame, si sviluppano alcuni elementi della tipica seriazione vegetazionale psammofila del litorale Alto-Adriatico.

Nell'ambito del SIA sono stati effettuati dei rilievi in corrispondenza di situazioni di particolare interesse ambientale, riportando in una tabella di sintesi le tipologie di vegetazione riscontrate nell'area di studio con l'indicazione delle corrispondenti associazioni di riferimento.

Gli elementi più vulnerabili indicati dal Proponente sono rappresentati dalle comunità che rientrano nella serie psammofila del litorale.



La criticità principale individuata nello Studio deriva dalle potenziali interferenze dell'opera con il regime idrodinamico che rappresenta uno dei fattori indiretti di evoluzione del sistema dunoso. Un'altra criticità individuata nel SIA è rappresentata dall'incremento della pressione antropica dei luoghi associata alla frequentazione della darsena.

In sintesi, per quanto riguarda gli aspetti vegetali terrestri, in base alle indicazioni riportate nello Studio, emerge come vi sia una scarsa relazione diretta tra struttura e attività della darsena e componenti vegetali di terraferma, in considerazione della distanza tra l'opera e le aree di interesse.

Fauna terrestre (comparto terrestre)

Gli ambienti del settore litoraneo limitrofi all'area di intervento ospitano una diversificata comunità animale tra cui spiccano alcune specie di uccelli nidificanti.

Le principali criticità individuate nel SIA sono dovute alla presenza di specie di interesse conservazionistico. Le maggiori ricadute evidenziate dal Proponente risultano legate all'alterazione del clima acustico e della qualità dell'aria, dovute alla movimentazione di mezzi a terra e dei natanti, oltre alle attività ospitate all'interno delle aree a servizio. Nello Studio viene considerato positivamente l'intervento di ripascimento, che viene ad aggiungere spazi potenzialmente utili alla crescita delle componenti faunistiche locali.

Vegetazione e flora (comparto marino)

Il comparto marino costituisce l'ambiente direttamente coinvolto dalle attività previste nell'ambito della realizzazione delle opere in progetto. La vegetazione subacquea comprende principalmente le macroalga e le praterie di fanerogame marine, quest'ultime di interesse conservazionistico del comparto acquatico.

Fauna (comparto marino)

La fauna acquatica del comparto marino rappresenta la componente rispetto alla quale nel SIA si rilevano le maggiori interferenze con l'opera in progetto. Le attività previste per la realizzazione della darsena (interventi di dragaggio, movimentazione di sedimento, ecc.) determinano un'alterazione dell'habitat delle specie a livello locale.

La trattazione della componente in esame riportata nel SIA comprende l'analisi della fauna bentonica e del popolamento neotonico. Per quanto riguarda la fauna ittica si considera una situazione particolare, data dalla presenza di diverse specie presenti sia per periodi temporali lunghi che in modo sporadico in relazione alle dinamiche fisiche e biologiche dell'alto adriatico. La realizzazione della darsena, e più in particolare la sua entrata in esercizio, in base a quanto indicato dal Proponente, potrà produrre effetti rilevabili in considerazione del traffico acqueo che si svilupperà, sia in termini della presenza di natanti che di alterazione della qualità delle acque. Gli impatti in tal senso risultano diversificati in relazione alla sensibilità e rarità delle specie presenti.

Biocenosi ed ecosistemi:

Le analisi condotte nel SIA e riferite a questo aspetto hanno riguardato i processi formativi ed evolutivi delle principali categorie ecosistemiche riconoscibili nel territorio esaminato: ambiente lagunare, ambiente litoraneo, ambiente marino.

La valutazione dell'alterazione della biocenosi e della rete ecologica è stata sviluppata dal Proponente considerando il contesto più complessivo, andando a valutare le possibili ricadute all'interno del sistema del Lido di Venezia, dell'area marina antistante, oltre agli effetti che possono venire a prodursi in relazione alla laguna di Venezia. L'analisi condotta ha portato a considerare come vi siano effetti diversificati. Gli elementi capaci di produrre effetti rilevabili indicati nel SIA sono legati in larga parte all'introduzione di nuovi flussi di traffico marittimo, oltre che un possibile aumento dei natanti che interessano l'area lagunare della bocca di porto in entrata e uscita da questo. Nello Studio si evidenzia come, tuttavia, tali alterazioni appaiono limitate, in considerazione della sensibilità e allo stato attuale del sistema, oltre che al peso limitato che tali possibili alterazioni possono produrre in termini di peso degli impatti.



COMPONENTI ANTROPICHE

Pesca

Relativamente a tale aspetto nel SIA sono stati analizzati i caratteri e le dinamiche del comparto.

In base a quanto indicato nello Studio le specie che subiranno maggiori incidenze saranno la vongola adriatica, due specie di cannolicchi e la seppia; sono state inoltre evidenziate le potenziali interferenze e modifiche sia durante la fase transitoria di cantiere, sia in fase di esercizio conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Popolazione e aspetti socio economici

Nel SIA sono state analizzate le caratteristiche e le dinamiche relative alla popolazione e agli aspetti socio economici, con particolare riguardo al comparto turismo e nautica.

L'analisi socio-economica riportata nello Studio evidenzia una serie di criticità, ma anche elementi che possono generare nuove opportunità di sviluppo per il Lido attraverso la progettazione della darsena di San Nicolò, nonché grazie a tutta una serie di altri interventi mirati al rilancio dell'isola.

Organizzazione insediativa

Il Proponente ha analizzato le principali dinamiche di trasformazione del sistema insediativo del Lido con approfondimenti specifici per l'area di San Nicolò. L'intervento della darsena e la riconversione dell'area dell'ospedale al mare andranno a ridefinire l'assetto funzionale del tessuto edilizio con un contenuto addizionale di volumi concentrato principalmente nell'area della diga.

Nel SIA si sottolinea come la configurazione insediativa non avrà ulteriori espansioni lungo l'unico asse viario che collega la zona ex-ospedale con la diga; le operazioni in atto riguardano interventi di rigenerazione urbana (ospedale) e di compensazione socio economica al progetto Mose (darsena).

Viabilità e traffico

Nel SIA è stata effettuata un'analisi dal punto di vista infrastrutturale e di collegamenti al Lido di Venezia.

Per quanto riguarda il traffico, in base alle indicazioni riportate nel SIA, e limitazioni alla velocità e alla tipologia dei natanti all'interno delle aree più sensibili del sistema lagunare assicurano il contenimento di impatti in termini di fenomeni erosivi e disturbi per la componente biotica.

Per quanto riguarda il traffico veicolare, è stata assunta l'ipotesi che il numero di veicoli giornalieri che possono accedere all'isola è condizionato dalle modalità di accesso esistenti.

Salute pubblica

Il Proponente rileva come in fase di cantiere le lavorazioni e la movimentazione dei mezzi, andranno a produrre effetti capaci di interferire in modo differenziato rispetto alle principali componenti ambientali interessate dall'intervento.

Per quanto riguarda le aree di cantiere della terraferma, in base a quanto indicato nel SIA, gli effetti legati alla movimentazione di mezzi e all'utilizzo dei macchinari saranno legati alla produzione di gas derivati dalla combustione e polveri dovuti alle lavorazioni; allo stesso modo si verranno a produrre peggioramenti del clima acustico in relazione e in proporzione alle diverse attività e fasi di cantiere e all'utilizzo dei diversi macchinari.

AGENTI FISICI

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti



In considerazione delle peculiarità dei luoghi interessati dal progetto ed in ragione delle scelte progettuali, nel SIA non sono state riscontrate particolari criticità riferite a queste componenti per le quali non sono previsti effetti significativi né in fase di cantiere, né in fase di esercizio.

Radiazioni luminose

La zona di intervento risulta posta in prossimità di zone a protezione naturalistica appartenenti alla rete Natura 2000; nel SIA si sottolinea come nella fase di progettazione della rete di illuminamento a servizio dell'area, si è fatto riferimento alle prescrizioni previste dalla L.R. 17/2009 al fine di limitare i possibili impatti nei confronti delle zone tutelate.

Dall'analisi effettuata dal Proponente emerge come non si rilevano particolari criticità per questa specifica componente.

Rumore e vibrazioni

Al fine di valutare il clima acustico, nell'ambito del SIA è stata condotta una campagna di misure fonometriche in alcuni punti all'interno dell'area protetta SIC.

I campionamenti acustici eseguiti nell'area allo stato attuale, hanno evidenziato che l'area litoranea nord del sito è influenzata dal costante traffico navale sulla bocca di porto; i valori, nonostante non rispettino il limite di zona, risultano comunque modesti. Non si rilevano allo stato attuale criticità sotto il profilo dell'impatto da vibrazioni.

Nel SIA si è proceduto inoltre ad effettuare alcune simulazioni volte alla verifica degli effetti sul clima acustico durante la fase di cantiere e la fase di esercizio. Tali simulazioni non hanno evidenziato situazioni di particolare criticità. Per la componente vibrazioni è stato condotto un approfondimento relativo alla fase di cantiere per la verifica degli effetti a carico dei recettori.

Paesaggio

Nel SIA è stata effettuata una dettagliata analisi di tale componente; sono state analizzate le interferenze del progetto con il paesaggio, con particolare riferimento: alla compatibilità con il sistema dei vincoli e tutele, ai caratteri identitari, alle componenti fisiche, al sistema dei beni storico culturali e percettivi. In particolare, vista la tipologia dell'opera, il Proponente ha approfondito le interferenze relative al sistema delle visuali di pregio.

In relazione alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento si segnala, inoltre, che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Laguna e Venezia, ha espresso parere favorevole

Archeologia

Nell'ambito del SIA è stata effettuata una ricerca condotta presso l'archivio della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto dalla quale emerge come la bocca di porto di S. Nicolò di Lido a Venezia ha una storia molto antica.

Per quanto riguarda l'area di progetto della futura darsena, all'esterno della bocca di porto, lungo il lato verso mare del molo foraneo sud, dalle ricerche effettuate dal Proponente non risultano esserci notizie di rinvenimenti archeologici puntuali.

Al termine del Quadro di Riferimento Ambientale sono state individuate e descritte le misure di attenuazione, di mitigazione e di compensazione previste in relazione alle singole componenti sopraindicate. Sono state inoltre riportate le matrici di impatto, in cui sono stati indicati i fattori di alterazione ambientale che sono stati messi in relazione con le componenti ambientali potenzialmente interferite, sia in relazione alla fase di cantiere che alla fase di esercizio.

Infine sono state indicate le attività di monitoraggio previste in relazione alle componenti più significative.



VALUTAZIONI SUL PROGETTO E SUL SIA

L'oggetto del SIA entra di diritto tra le principali marine internazionali del Mediterraneo europeo seconda solo a strutture, per numero di posti barca, come Port Vauban – Antibes, Francia; Porto della Concordia – Fiumicino, Italia; Porto di Imperia – Imperia, Italia.

Per quanto riguarda l'area dell'Alto Adriatico il porto in progetto sarà secondo solo a Marina di Punta Faro a Lignano Sabbiadoro per numero di posti barca, mentre per combinazione tra numero di posti barca e lunghezza massima delle imbarcazioni sarà il primo in assoluto.

In tal senso il porto in progetto si propone come un nuovo punto di accesso turistico al Lido, a Venezia e al Veneto.

Per quanto attiene il Quadro di Riferimento Programmatico, in particolare si rileva come il SIA abbia analizzato in modo esaustivo la conformità del progetto rispetto agli strumenti programmatici vigenti a livello nazionale, regionale e comunale, evidenziando in particolare quanto sotto riportato.

Il progetto in oggetto, come più volte ricordato, rientra nell'ambito degli interventi di cui all'O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009 *“Ulteriori disposizioni urgenti per la realizzazione, nell'ambito del grande evento relativo al 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, del Nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia”* e si inserisce, nello specifico, nell'insieme di una serie di interventi che devono essere gestiti dall'ufficio del Commissario e che sono il volano per permettere trasformazioni che possano interessare l'aumento qualitativo e quantitativo della capacità ricettiva.

Per quanto attiene la conformità urbanistica dell'intervento, si fa presente che, come riportato nella nota prot. n. 180788/63.01.07 del 13/04/2011 trasmessa dal Commissario Delegato, la variante urbanistica necessaria per la realizzazione dell'intervento verrà acquisita dalla Conferenza dei Servizi, di cui alla O.P.C.M. 3759/2009 nell'atto di approvazione del progetto, una volta acquisite le determinazioni dell'autorità competente in materia di V.I.A., ai sensi del comma 2 art. 2 della O.P.C.M. 3759/2009, infatti: *“Le determinazioni della conferenza di servizi costituiscono, ove occorra, variante alle previsioni dei vigenti strumenti urbanistici”*.

In particolare, in base all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30.04.2009, per quanto riguarda la Variante al Piano Regolatore Comunale Vigente il sedime stradale interessato dal progetto dovrà essere inserito con apposita variante alla VPRG vigente.

Per quanto riguarda il sito del porto vero e proprio non è normato dallo strumento urbanistico vigente, pertanto dovrà essere apportata una variante alla VPRG vigente con inserimento dell'ambito stesso.

Visto il contenuto dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3807 del 15 settembre 2009, si evidenzia, inoltre, che il progetto non è sottoposto al giudizio della Commissione Speciale per la Salvaguardia di Venezia come stabilito dalla Legge 16 aprile 1973 N. 171 e s.m.i. Interventi per la salvaguardia di Venezia.

Per quanto riguarda la conformità al PALAV del progetto del porto turistico, si rimanda al parere di competenza (Protocollo N. 202218 Class E000.10.4 del 27 aprile 2011) formulato dal Dirigente Regionale Direzione Pianificazione Territoriale e Strategica *“Realizzazione, nell'ambito del grande evento relativo al 150° anniversario dell'Unità d'Italia, del nuovo Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia. Intervento per riqualificazione del Lido. Conferenza dei Servizi del 29 aprile 2011”*, richiamando quanto previsto dal comma 2 art. 2 dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30.04.2009.

Si evidenziano inoltre le ordinanze: Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3807 del 15.09.2009 relativa al parere della Commissione Speciale per la Salvaguardia di Venezia e Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3791 del 15.07.2009 in particolare il comma 2 art. 11 che cita *“Nella valutazione di convenienza degli interventi sottoposti all'approvazione della Conferenza di servizi si tiene debitamente conto degli effetti che dall'attuazione degli stessi sono destinati a derivare in termini di sviluppo socio-economico dei territori stessi”*.



Da quanto evidenziato nel SIA, gli interventi comporteranno un aumento dei posti di lavoro, saranno il volano e lo stimolo per l'attuazione di interventi di riqualificazione e valorizzazione di servizi, infrastrutture e viabilità in relazione a quanto concordato tra Amministrazione Comunale e committente. A questo vanno sommate esternalità positive dovute al rilancio complessivo del sistema turistico dell'isola.

Il Programma Regionale di Sviluppo, tra i diversi fattori propulsivi dell'economia veneta, individua come significativo il settore turistico, in considerazione proprio del peso rilevante che tale sistema occupa all'interno della regione Veneto e della sua competitività a livello nazionale e internazionale.

Pertanto, vista la peculiarità socioeconomica e geografica del Lido, si ritiene che la via prioritaria per lo sviluppo di questo territorio sia il turismo con la ricaduta sul tessuto sociale.

Il PTRC adottato identifica il sito come punto di confluenza di diversi elementi definiti e pertinenti con l'oggetto del sistema della mobilità aria-acqua, quali la polarità della nautica da diporto, l'autostrada del mare, l'aeroporto. Elementi che il Piano prevede di sviluppare/potenziare.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture per la diportistica, il PTRC adottato evidenzia come in Italia si assiste ad un aumento nella richiesta di posti barca, ma ad un'offerta non adeguata e un chiaro ritardo dello sviluppo delle infrastrutture stesse.

In termini comparativi, la Francia ha 10 volte le strutture dell'Italia, il doppio dei posti barca e degli ormeggi rispetto al parco nautico.

La portualità turistica costituisce un "volano" per tutta una serie di settori connessi che vanno dalla nautica in senso stretto, alla ricettività, alle attività culturali legate al turismo, fino all'attività immobiliare.

Per la complessità delle interazioni fra il settore nautico, il territorio, le risorse paesaggistiche e ambientali il PTRC adottato presenta la necessità di redigere un "progetto strategico della diportistica" che definisca obiettivi e linee di azione nelle scelte localizzative e che privilegi la sostenibilità ambientale, sulla base dei seguenti indirizzi generali:

- fabbisogno di posti barca dell'area in cui la struttura viene collocata;
- morfologia del territorio e alle sue caratteristiche fisiche (fondale, correnti, esposizione ai venti, ecc.);
- compatibilità ambientale;
- opportunità dettate dalle infrastrutture esistenti (collegamenti con i centri abitati, servizi presenti nell'area, raggiungibilità, ecc.).

Secondo i parametri sopra esposti i territori che appaiono più vocati per localizzare nuove strutture per la diportistica sono: il litorale nord e l'area della laguna di Venezia e Chioggia.

Il progetto rispetta gli indirizzi indicati, fatta eccezione per quello che ha dato origine alla prescrizione che prevede la realizzazione di un pontile di sbarco per taxi o navetta in corrispondenza dello specchio d'acqua protetto entro laguna in prossimità delle opere del M.O.S.E..

Per quanto attiene il rapporto dell'opera in progetto con le opere del progetto MOSE, in via di realizzazione, si evidenzia che l'attuale strada di accesso al cantiere delle opere del MOSE è una strada provvisoria ad uso cantiere per le esigenze del Progetto "Mose".

Pertanto alla fine del cantiere del MOSE tale strada dovrà essere eliminata e l'area riportata allo stato ante intervento temporaneo.

Per quanto riguarda la possibile interferenza con le aree dunali, si rimanda al parere espresso dagli appositi uffici regionali in sede di analisi dello studio del V.Inc.A..

Nello Studio si sottolinea come il passaggio sulla strada di progetto sia notevolmente limitato in quanto la stessa è dotata di sbarra all'ingresso limitando notevolmente il volume di traffico, rispetto alla libera circolazione. In ogni caso si rimanda al parere regionale espresso dagli appositi uffici in merito allo studio V.Inc.A..

Per quanto riguarda il Piano degli Arenili si rimanda, come sopra, al parere regionale espresso dagli appositi uffici in merito allo studio V.Inc.A. e all' Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3759 del 30.04.2009.

Risulta adeguatamente valutata nel SIA la comparazione degli scenari alternativi ed in particolare, se si considera l'elemento dell'accessibilità del porto, come illustrato nelle note esplicative trasmesse dal proponente, la localizzazione scelta appare condivisibile.

Nelle note esplicative trasmesse dal proponente vengono forniti inoltre chiarimenti in merito:

- all'analisi degli impatti cumulativi;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011**

- all'organizzazione provinciale della nautica relativamente alla domanda di posti barca ed all'inserimento del progetto in un ambito mediterraneo.

Tali informazioni portano alla valutazione del progetto in riferimento ad altre attività diportistiche e rilevano la differente offerta turistica proposta, pertanto il progetto si sviluppa in relazione ad un turismo di natanti anche di grandi dimensioni rivolto a relazioni di scala superiore ed extra lagunare.

Per quanto attiene il Quadro di Riferimento Progettuale si rileva che il Progetto ed il S.I.A. sono stati sviluppati correttamente ed in conformità alle vigenti normative che regolano la materia. I vari elementi che costituiscono l'intervento risultano sviluppati in modo adeguato; ciononostante, in fase di progettazione esecutiva sarà necessario effettuare degli approfondimenti relativamente ad alcune tematiche.

Si osserva in particolare che sarà necessario effettuare un approfondimento sul comportamento idrodinamico e morfologico dell'area di intervento, considerando lo stato attuale e la configurazione che si verrà a determinare una volta realizzato l'intervento, utilizzando dei modelli idrodinamici tridimensionali. La verifica dovrà essere effettuata considerando diverse condizioni di marea, sia ordinarie che eccezionali; l'applicazione dovrà utilizzare un rilievo aggiornato delle profondità della bocca di porto e del litorale. Con lo sviluppo del modello dovranno essere verificati: la circolazione interna delle acque della darsena, le eventuali modifiche della corrente litoranea almeno fino alla diga del Des Bains, la penetrazione del moto ondoso all'interno della darsena, gli effetti sul trasporto solido litoraneo, valutando eventuali modifiche della portata solida proveniente da nord, la stima dell'evoluzione della linea di riva a seguito del ripascimento e la diffusione di eventuali spanti inquinanti in varie parti della darsena.

Analogamente, per quanto concerne la gestione delle acque nere, in fase di progettazione esecutiva si dovranno fare delle verifiche sulle modalità di smaltimento dei reflui da realizzarsi di concerto con il soggetto gestore dell'attuale sistema fognario.

Per quanto concerne le fasi di cantiere relative al dragaggio dell'area, dovranno essere verificate, in fase di progettazione esecutiva, le modalità di esecuzione in modo da escludere impatti significativi sulle aree di pregio. In merito sono state individuate apposite prescrizioni.

Per quanto riguarda il Quadro di Riferimento Ambientale, il SIA ha sviluppato in modo esaustivo l'analisi delle componenti ambientali e dei potenziali impatti che l'opera potrebbe generare nei confronti dell'ambiente circostante, non riscontrando particolari problemi di influenza.

Da un esame dei contenuti del quadro, tuttavia, emerge essenzialmente la necessità di predisporre per la successiva fase progettuale (Progetto Esecutivo) adeguati piani di monitoraggio ambientale (torbidità dell'acqua, avifauna e ittiofauna, biocenosi, qualità dell'acqua e dell'aria, qualità dei terreni di dragaggio e di scavo e del sedime della strada esistente, traffico lagunare e costiero, inquinamento acustico). Al fine di limitare la formazione di torbidità nelle acque marine, il Gruppo Istruttorio ha ritenuto assolutamente prioritaria la delimitazione fisica dell'area di intervento marino, ovvero la previsione (nel progetto esecutivo) di realizzazione della diga foranea quale prima fase di intervento.

In fase di progetto esecutivo dovrà essere presentato inoltre un progetto dettagliato del verde che preveda l'utilizzo di specie autoctone (vedi prescrizione n. 8).

Per quanto concerne suolo e sottosuolo emerge che gli interventi e le opere in progetto non risultano avere impatti significativi sul regime idrogeologico del sottosuolo, dal momento che non vanno a modificare l'equilibrio ed il regime delle falde esistenti.

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere geotecnico, i risultati delle verifiche di stabilità condotte per le nuove dighe (allegati al progetto definitivo) garantiscono le necessarie condizioni di sicurezza nei confronti di fenomeni di scivolamento. Per quanto concerne la zona piastra servizi, interessata dal riporto di un elevato volume di materiale sabbioso proveniente dagli scavi all'interno della darsena, il Gruppo Istruttorio ha ritenuto necessario prevedere (nella successiva fase di progettazione esecutiva) un adeguato monitoraggio geotecnico finalizzato alla verifica del reale andamento della consolidazione del sottosuolo e dell'effettivo grado di costipamento del materiale sabbioso ivi riportato; e ciò al fine di non ingenerare indesiderabili cedimenti e sollecitazioni aggiuntive ("attrito negativo") sui pali di fondazione dei fabbricati.

Per quanto attiene gli impatti sul settore della Pesca, in particolare, considerato che l'area oggetto di intervento a mare, risulta essere la più importante "aera nursery" per la risorsa Chamelea Gallina del Veneto,



massima attenzione è stata posta in sede di prescrizioni e raccomandazioni per gli impatti significativi sulla risorsa, presente anche su areali più estesi di quello strettamente legato all'intervento.

L'area di intervento è localizzata infatti nel litorale prospiciente la laguna di Venezia, litorale che costituisce da sempre zona di raccolta su scala commerciale dei molluschi bivalvi vongole (vongola bevarassa) (*Chamelea gallina*), cappelunghe (*Ensis minor* e *Solen marginatus*) e cuori (*Acanthocardia* sp.p.).

A partire dal 1995 il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali ha affidato la gestione e la tutela dei molluschi bivalvi ai Co.Ge.Vo. di Venezia e Chioggia, regolamentandone la pesca. In tale ambito gestionale rientra anche la zona del Lido di Venezia.

La zona è stata quindi monitorata con continuità a partire dall'anno 1997 al 2011. Nell'ultimo triennio dopo l'esteso fenomeno di moria che ha colpito la fascia costiera veneta tra la foce del fiume Tagliamento e Punta Sabbioni (2008) queste attività di controllo sono state ulteriormente incrementate.

L'evento di moria sopracitato, che ha condotto l'intero settore in un profondo stato di crisi caratterizzato dalla mancanza di risorsa e dal restringimento degli areali di pesca, ha indotto la categoria e la Regione Veneto attraverso l'Unità di Crisi all'attuazione di azioni di ripristino degli stock di *C. gallina* per sostenere la ripresa delle imprese di pesca maggiormente impattate.

Nell'area interessata dal progetto del nuovo Porto Turistico insistono, inoltre, altre attività di pesca a carattere stagionale indirizzate alla cattura soprattutto delle seppie, quali la pesca con nasse e con reoni o grandi cogolli.

In considerazione di quanto sopra, sono state individuate apposite prescrizioni.

3. SITI IMPORTANZA COMUNITARIA - VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza ambientale dell'intervento, il proponente ha trasmesso la relazione di selezione preliminare (screening) per la Valutazione di Incidenza Ambientale sui siti:

- *SIC/ZPS IT3250023 " Lido di Venezia: biotopi litoranei "*.
- *SIC/ZPS IT3250003 "Penisola del cavallino: biotopi litoranei"*
- *SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia";*
- *ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia".*

Successivamente, in data 07/06/2011, lo stesso proponente ha trasmesso alcune note esplicative alla relazione precedentemente inviata, acquisite con prot. n. 270441/63.01.07 del 07/06/2011.

L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale – in riferimento alla relazione di selezione preliminare (screening) per la Valutazione di Incidenza Ambientale ed alle successive note esplicative acquisite, ha fornito parere istruttorio favorevole con prescrizioni.

Tale parere, acquisito dagli Uffici dell'Unità Complessa V.I.A. in data 08/06/2011 con prot. n. 272581/D.400.01.6 del 09/06/2011, e le relative prescrizioni sono state integralmente recepite dalla Commissione Regionale V.I.A. e costituiscono parte integrante del presente parere di compatibilità ambientale (cfr. prescrizione n. 28).



4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

In relazione alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento si segnala, che in data 24/05/2011 è stato acquisito con prot. n. 226038/63.01.07 del 11/05/2011, il parere formulato dalla Direzione regionale Urbanistica e Paesaggio, successivamente superato dal parere favorevole di compatibilità paesaggistica formulato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Laguna e Venezia, pervenuto in data 13/05/2011 ed acquisito agli atti con prot. n. 232397/63.01.07.

In sede di istruttoria, oltre ai pareri già richiamati in precedenza, sono stati acquisiti i pareri formulati dal Genio Civile di Venezia (prot. n. 239332 del 18/05/2011) e da ARPAV (trasmesso in data 01/06/2011 ed acquisito con prot. n. 267651/63.01.07 del 06/06/2011), che sono stati integralmente recepiti ed hanno contribuito ai fini della redazione della presente istruttoria e delle relative prescrizioni e raccomandazioni.

In merito al progetto in oggetto sono pervenute, inoltre, osservazioni formulate dai seguenti soggetti:

1. Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido (prot. n. 126685/63.01.07 del 23/05/2011);
2. Comune di Venezia - Delibera di Consiglio n. 77 del 23/05/2011 (anticipata via mail in data 24/05/2011 ed acquisita agli atti con prot. n. 250820/630107 del 25/05/2011 e successivamente acquisita copia conforme con prot. n. 256857/63.01.57 del 27/05/2011);
3. Unità di Crisi per la Pesca, istituita ai sensi della D.G.R. n. 1509/2010 (prot. n. 253620/63.01.07 del 26/05/2011);
4. LIPU Sezione di Venezia (trasmessa in data 25/05/2011 ed acquisita con prot. n. 264095/63.01.07 del 01/06/2011);
5. Provincia di Venezia - Estratto delibera di consiglio n. 55 di verbale approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011 (trasmesso in data 01/06/2011 ed acquisito con prot. n. 267927/63.01.07 del 06/06/2011);
6. Commissario Delegato ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3746 del 12 marzo 2009 - controdeduzioni alle osservazioni (trasmesse in data 07/06/2011 ed acquisite con prot. n. 271912 del 07/06/2011);
7. Provincia di Venezia - Delibera di consiglio n. 55 di verbale approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011 (trasmessa in data 08/06/2011 ed acquisita con prot. n. 276498/63.01.07 del 09/06/2011).

Tutte le osservazioni pervenute sono state considerate in sede di istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle relative prescrizioni e raccomandazioni.

Vengono di seguito riportate, inoltre, le controdeduzioni puntuali alle osservazioni pervenute, formulate anche tenendo conto delle eventuali controdeduzioni trasmesse in merito dal Commissario Delegato ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3746 del 12 marzo 2009 (di cui al punto 6).

1 - Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido (prot. n. 126685/63.01.07 del 23/05/2011)

Osservazioni	Controdeduzioni	Conclusioni
<p>Si tratta di un'osservazione articolata su più punti, dove si chiede:</p> <p>1. come la viabilità d'accesso originariamente indicata come pista di cantiere del MOSE (e quindi temporanea), gli interventi di rafforzamento della diga foranea e della nuova scogliera a mare, siano stati valutati in termini di</p>	<p>1. la viabilità di cantiere del MOSE è in concessione temporanea, come in concessione sarà la viabilità d'accesso alla darsena stessa. I lavori di rafforzamento della diga foranea non trovano riferimento nell'intervento per la realizzazione</p>	<p>1. non di competenza della commissione.</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>accorpamento di spese pubbliche all'interno di un'opera privata come quella della darsena;</p> <p>2. sia considerata l'illegittimità del procedimento di carattere di interesse pubblico e urgenza per un intervento di natura turistico-residenziale scavalcando in tal senso la competenza degli organi comunali;</p> <p>3. sia valutato come l'intervento si basi su interessi privati contrastando con gli interessi collettivi;</p> <p>4. sia considerato illegittimo il procedimento dal momento che l'intervento di fatto non determina "lo sviluppo del Lido", andando a produrre effetti negativi per alcune componenti territoriali, e quindi non rientra tra le competenze del Commissario;</p> <p>5. che il progetto sia sottoposto al giudizio della Commissione Speciale per la Salvaguardia di Venezia non essendo l'opera di natura emergenziale;</p>	<p>della nuova darsena;</p> <p>2. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, l'azione commissariale si sviluppa nel pieno rispetto delle Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri che disciplinano la materia, ed in particolare la materia dei "grandi eventi", entro cui si colloca l'intervento del Commissario Delegato, rientra nella fattispecie che consente il ricorso a procedure straordinarie stabilite dalla Legge 225 del 1992;</p> <p>3. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, l'intervento rientra all'interno di quanto stabilito dalle Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri, relativamente ai "grandi eventi" e rilancio del Lido, indicando come l'intervento rientri all'interno di un quadro complessivo di sviluppo territoriale e collettivo;</p> <p>4. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, il programma di sviluppo socio-economico del Lido si basa sulle necessità di investimenti privati e su questo progetto di rilancio internazionale. Le competenze, anche in termini spaziali, si basano sull'O.P.C.M. 3856 del 10 marzo 2010;</p> <p>5. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, con apposita disposizione contenuta nell'O.P.C.M. n. 3807 del 15 settembre 2009 è stato stabilito che le determinazioni della Conferenza dei Servizi tengano luogo dei pareri della Commissione di Salvaguardia, anche tenuto conto della sostanziale identità di</p>	<p>2. non di competenza della commissione;</p> <p>3. secondo quando riportato dallo SIA sussistono ricadute positive sull'indotto economico del Lido;</p> <p>4. non di competenza della commissione;</p> <p>5. vedasi comma 2 art. 2 O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009;</p>
--	---	---



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>6. l'opera, e ancora più in particolare la viabilità d'accesso, appare non rispettare le prescrizioni del PALAV, nello specifico in riferimento alle aree interessate da dune consolidate (art 14), considerando inoltre come venga demandato ad un secondo momento la definizione puntuale delle opere di mitigazione;</p> <p>7. si rileva l'illegittimità di dimezzare i tempi previsti per le osservazioni, in tal modo viene meno il presupposto di una completa informazione al pubblico e relativa partecipazione;</p> <p>8. non risulta sia stata attivata alcuna partecipazione con i soggetti interessati e quindi non sono state considerate le diverse alternative di progetto;</p> <p>9. non sia stato rispettato il parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia sul PTCP dove si chiede di ridimensionare la dotazione dei posti barca e l'esclusione dell'area di mare prospiciente al Lido del Polo Nautico;</p> <p>10. l'intervento va a sottrarre superficie</p>	<p>composizione dei due organismi;</p> <p>6. all'interno dello SIA è stato valutato in modo specifico e dettagliato il rapporto tra la viabilità di progetto e quanto prescritto dell'art 14 del PALAV, evidenziando come il sedime viabilistico non abbia interferenze con i sistemi delle dune, che si localizzano infatti più a sud, all'interno dell'arenile, ambito che non viene interessato dal tracciato di progetto;</p> <p>7. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, non si ravvisa contenuto di illegittimità del previsto dimezzamento di alcuni dei termini temporali della procedura VIA; invero la fattispecie è regolata da un'apposita norma ordinanziale (O.P.C.M. n. 3928/11) assunta in conformità a quanto previsto dalla normativa in materia di grandi eventi;</p> <p>8. la procedura di VIA in esame, e la fase di osservazione e controdeduzione, è la dimostrazione che anche in presenza di una procedura straordinaria si è attivata l'informazione e la partecipazione pubblica, le alternative sono state sviluppate e confrontate all'interno della procedura di VIA;</p> <p>9. il progetto non rientra all'interno del Polo Nautico previsto dal PTCP;</p> <p>10. il tema è stato trattato all'interno</p>	<p>6. vedasi comma 2 art. 2 O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009;</p> <p>7. non di competenza della commissione;</p> <p>8. La procedura, pur con la tempistica ridotta ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3928/11, ha garantito le forme di partecipazione di cui alla Parte II del D.Lgs. 152/06. Il SIA comprende un'analisi delle alternative di progetto, ulteriormente dettagliata nelle note esplicative trasmesse in merito dal proponente;</p> <p>9. l'osservazione era stata fatta in riferimento ad un'area diversa da quella d'intervento;</p> <p>10. vedi parere V.Inc.A. e</p>
--	--	---



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>dall'area SIC;</p> <p>11. si considera come la procedura sia in contrasto con il PRS dove si considera come le trasformazioni territoriali debbano essere legate alla partecipazione, conoscenza e consenso;</p> <p>12. non appare compatibile il progetto con gli indirizzi del PTRC sia in relazione ai cordoni dunali che alle dighe foranee, quali elementi di valore paesaggistico, quanto all'edificazione che limiti i varchi naturalistico-ambientali all'interno dell'area costiera, in relazione alla saturazione e modifica della modellazione degli spazi liberi;</p> <p>13. nello SIA si fa riferimento al PTCP adottato e non approvato, dove si considera l'importanza ambientale dell'area e la diversa localizzazione delle attività diportistiche;</p> <p>14. l'intervento appare in contrasto con la VPRG dal momento che l'intervento andrà ad alterare l'assetto morfologico e naturalistico dell'area individuata dallo strumento urbanistico come "zona di balneazione controllata" soggetta a tutela, la fruibilità dell'area è consentita solo attraverso mobilità lenta;</p> <p>15. il progetto risulta in contrasto con quanto definito dal Piano dell'Arenile in relazione alle specifiche prescrizioni previste per zone identificate dal piano stesso</p>	<p>della V.Inc.A., in merito alla quale il Servizio Pianificazione Ambientale, ha espresso parere favorevole con le prescrizioni integralmente recepite nel presente parere;</p> <p>11. il PRS si configura come strumento di indirizzo della pianificazione e dei processi decisionali, fornendo linee guida e di principio, senza dettare prescrizioni o direttive, quindi non si rileva incompatibilità con suddetto programma. Nel caso specifico è stato raccomandato il coinvolgimento dei soggetti interessati;</p> <p>12. il PTRC fornisce degli indirizzi programmatici a scala regionale. E comunque, per quanto riguarda gli elementi di carattere paesaggistico citati, si ricorda come sia stata redatta specifica relazione paesaggistica e sia stato acquisito il parere favorevole espresso dalla competente Soprintendenza;</p> <p>13. Il SIA si fa riferimento al PTCP adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008 ed approvato dalla Regione Veneto con DGR n. 3359 del 30/12/2010;</p> <p>14. Il comma 2 art. 2 O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009 prevede: <i>"Le determinazioni della Conferenza dei Servizi costituiscono, ove occorra, variante alle previsioni di vigenti strumenti urbanistici"</i>;</p> <p>15. l'aspetto è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente;</p>	<p>prescrizioni;</p> <p>11. vedi raccomandazioni;</p> <p>12. vedasi parere favorevole espresso dalla competente Soprintendenza</p> <p>13. vedi quadro di riferimento programmatico (pag. 20);</p> <p>14. vedasi comma 2 art. 2 O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009;</p> <p>15. vedasi il parere del Servizio Pianificazione Ambientale in merito alla V.Inc.A.;</p>
--	---	---



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>quali aree di libero transito, aree per rispetto dell'avifauna stagionale e ambito di riconnessione retrodunale;</p> <p>16. il progetto risulta in contrasto con quanto previsto dai piani Ambientali del lido interferendo con un'area all'interno della quale l'Amministrazione ha predisposto uno strumento di gestione e tutela dell'area SIC-ZPS e zona dell'arenile prospiciente;</p> <p>17. il progetto è in contrasto con il Documento Preliminare al PAT dal momento che viene a compromettere le aree SIC-ZPS e non si lega agli obiettivi di tutela degli ambiti naturalistici di San Nicolò quanto alla valorizzazione degli elementi e manufatti di pregio;</p> <p>18. il progetto non tiene conto delle attività previste dall'Autorità Portuale di Venezia, in particolare con il piano portuale di raccolta e gestione dei rifiuti;</p> <p>19. il progetto non tiene conto delle indicazioni del Piano Strategico di Venezia, dal momento che non si considera l'interesse sovra locale dell'intervento e la valutazione di più elementi che concorrono allo sviluppo del contesto;</p> <p>20. si evidenzia come non vi siano reali ricadute positive in relazione agli interessi della popolazione locale, che si vedrebbe di fatto sottratta un'area pubblica a vantaggio di interessi privati;</p> <p>21. si considera un aumento del traffico locale, ed ancor più del traffico acqueo in laguna, con evidenti</p>	<p>16. vedi p.to 15;</p> <p>17. vedi p.to 16;</p> <p>18. si rileva come l'Autorità Portuale abbia diretta competenza per le attività interne alla Laguna, in aree quindi non coinvolte dal progetto in oggetto;</p> <p>19. la proposta appare coerente con gli indirizzi di sviluppo del Piano Strategico in particolare in relazione agli indirizzi di sviluppo legati all'immagine della città internazionale, città d'acqua e città del turismo così come evidenziato all'interno dello SIA, considerandone proprio l'aspetto sovra locale;</p> <p>20. l'analisi costi-benefici evidenzia come la realizzazione dell'intervento, connesso ad altri previsti all'interno del Lido, comporterà un aumento dei posti di lavoro;</p> <p>21. relativamente al traffico locale il SIA considera i fattori fisici limitanti in termini di potenzialità</p>	<p>16. vedasi comma 2 art.2 O.P.C.M. n. 3759/09 e parere del Servizio Pianificazione Ambientale in merito alla V.Inc.A.;</p> <p>17. vedi punto 16;</p> <p>18. l'intervento ricade esternamente dall'ambito di competenza dell'autorità portuale;</p> <p>19. il progetto ha valenza sovracomunale per l'infrastrutturazione turistica offerta;</p> <p>20. vedi punto 3;</p> <p>21. il tema è stato trattato all'interno dello SIA, Quadro Ambientale, e</p>
---	--	--



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

effetti negativi;	di aumento del traffico su strada. Per quanto riguarda il traffico acqueo, il SIA evidenzia come l'offerta della darsena sia rivolta ad imbarcazioni da mare e non da laguna;	approfondito all'interno delle note esplicative prodotte dal proponente;
22. non si comprende quale sia il vantaggio locale in termine di servizi per la mobilità pubblica;	22. la tematica è stata presa in considerazione in fase istruttoria e se ne trova riscontro all'interno delle prescrizioni;	22. vedi prescrizioni;
23. si evidenzia come la realizzazione della viabilità non possa essere considerata come ad incidenza nulla dal momento che viene a sottrarre superficie interna all'area SIC-ZPS;	23. vedi punto 15;	23. vedi punto 15;
24. si rileva come il ripascimento dell'arenile sia un'opera non richiesta e non funzionale all'assetto naturalistico, considerando anche come il ripascimento sia una dinamica naturale all'interno del contesto, in tal senso si chiede di valutare la reale utilità per l'area SIC-ZPS del ripascimento;	24. vedi punto 15;	24. vedi punto 15;
25. si considera come il dragaggio comporterà effetti negativi sul sistema biotico marino;	25. la valutazione degli impatti a carico del sistema biotico marino è affrontata nei capitoli del SIA 4.3 "Comparto Marino – Vegetazione e Flora" e 4.4 "Comparto Marino – Fauna". Il tema è trattato, inoltre, nel capitolo dedicato agli aspetti ecosistemici (cfr. § 4.5 Biocenosi ed Ecosistemi). Le considerazioni sviluppate nel SIA sono state riprese nella Valutazione di Incidenza Ambientale limitatamente alle specie di interesse comunitario;	25. vedi punto 15 e prescrizioni;
26. si devono considerare significative le incidenze relative alla fauna e flora del sito di San Nicolò, individuando azioni di mitigazioni ulteriori rispetto a quelle già indicate dalle opere del MOSE, oltre che ad indicazioni per la	26. vedi punto 15;	26. vedi punto 15;



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>gestione dei siti in relazione alla fruizione locale;</p> <p>27. siano considerati gli effetti dovuti all'aumento del traffico veicolare in relazione alle componenti florofaunistiche dell'habitat presente nell'area SIC, che appaiono significativi;</p> <p>28. si considera come l'utilizzo di piante non autoctone previste dal progetto possa avere effetti di danneggiamento floristico e paesaggistico all'interno dell'habitat;</p> <p>29. si considera l'aumento di pressione antropica all'interno della spiaggia dovuta alla nuova attrattività turistica;</p> <p>30. non appare sufficiente la trattazione delle modifiche idrodinamiche della costa con simulazione tempistiche poco affidabili, similmente non appare trattata la situazione del tratto di mare antistante al porto;</p> <p>31. manca una stima capace di evidenziare la capacità di ricambio acqueo del bacino della darsena;</p> <p>32. si considera un peggioramento qualitativo delle acque marine;</p> <p>33. manca una valutazione delle dinamiche di deposito dei materiali sui fondali in corrispondenza dell'uscita del porto e il trasporto verso la costa, anche sotto il profilo della qualità degli apporti;</p> <p>34. la localizzazione di nuove fonti luminose oltre ad aggravare l'inquinamento luminoso potrà comportare effetti di rischio per la sicurezza della navigazione;</p>	<p>27. vedi punto 15;</p> <p>28. vedi punto 15;</p> <p>29. vedi punto 15;</p> <p>30. saranno prescritte simulazioni modellistiche più vaste e complete e quindi più aderenti alla situazione finale del contesto da realizzarsi in fase di progetto esecutivo;</p> <p>31. vedi punto 30;</p> <p>32. l'argomento è stato trattato in sede di istruttoria ed è stato oggetto di prescrizioni;</p> <p>33. l'argomento è stato trattato in sede di istruttoria ed è stato oggetto di prescrizioni;</p> <p>34. il progetto illuminotecnico dovrà garantire l'osservanza delle normative sull'inquinamento luminoso, con particolare riferimento alla Legge Regionale Veneto n. 17 del 7/8/2009 "Nuove norme per il contenimento</p>	<p>27. vedi punto 15;</p> <p>28. vedi punto 15;</p> <p>29. vedi punto 15;</p> <p>30. l'argomento è stato trattato in sede di istruttoria, e rientra all'interno delle prescrizioni del presente parere;</p> <p>31. vedi punto 30;</p> <p>32. vedi punto 30;</p> <p>33. vedi punto 30;</p> <p>34. vedi punto 30;</p>
---	--	---



<p>35. si verrà ad aggravare la situazione dell'inquinamento elettromagnetico in relazione al nuovo sistema radio e radar;</p>	<p><i>dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici".</i> L'argomento è stato trattato in sede di istruttoria ed è stato oggetto di prescrizioni;</p>	<p>35.l'argomento è stato trattato all'interno dello SIA;</p>
<p>36. si considera come i limiti acustici della zonizzazione acustica saranno prevedibilmente superati;</p>	<p>35.nella documentazione presentata si evidenzia come tutte le apparecchiature (sistemi radar e radio) che saranno installate risponderanno ai requisiti normativi e di prodotto applicabili;</p>	<p>36.la tematica è stata trattata all'interno delle note esplicative trasmesse dal proponente;</p>
<p>36. si considera come i limiti acustici della zonizzazione acustica saranno prevedibilmente superati;</p>	<p>36.la previsione sul superamento di limiti acustici, effettuata con inserimento delle sorgenti ipotizzate anche per i cantieri del MO.S.E., ha permesso al SIA di valutare che (pur rilevando uno sforamento dei limiti acustici diurni di 50 dBA nell'area protetta in corrispondenza del punto ricevitore posto sulla diga foranea oggetto di realizzazione della strada di accesso al porto turistico) anche in caso di coesistenza di entrambe i cantieri, non si avranno livelli di rumore tali da compromettere l'ecosistema dell'area protetta vicina ai cantieri.</p>	<p>36.la tematica è stata trattata all'interno delle note esplicative trasmesse dal proponente;</p>
<p>37. il progetto non dialoga con gli elementi di valore paesaggistico di San Nicolò, ai quali non apporta alcun beneficio o valorizzazione;</p>	<p>37.si rimanda alla relazione paesaggistica ed al parere formulato in merito dalla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici;</p>	<p>37.vedi parere formulato in merito dalla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici;</p>
<p>38. si ritiene non sostenibile l'inserimento di opere che vengono ad alterare lo skyline orizzontale del contesto;</p>	<p>38. vedi punto 37;</p>	<p>38.vedi punto 37;</p>
<p>39. relativamente all'analisi delle alternative si rileva come non siano efficacemente valutate le alternative sotto il profilo paesaggistico, e comunque non siano state prese in esame soluzioni localizzative diverse o ad integrazione di ambiti già esistenti;</p>	<p>39. come chiarito nelle note esplicative trasmesse, lo Studio di Impatto Ambientale sviluppa il Progetto preliminare già approvato in sede localizzativa con l'individuazione di massima dell'area di concessione;</p>	<p>39.le alternative sono state analizzate all'interno delle note esplicative trasmesse dal proponente ed acquisite con prot. n. 270436/63.01.07 del 07/06/2011;</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>40. si rileva come in fase di cantiere si avranno impatti negativi rilevanti che dovranno essere sostenuti a livello locale per interesse privati;</p>	<p>40. l'argomento è stato oggetto di valutazioni e di prescrizioni;</p>	<p>40. vedi punto 3;</p>
<p>41. si rileva come possano sussistere impatti negativi rilevanti nel caso l'opera non venga ultimata, si chiede pertanto una certezza sul piano economico-finanziario</p>	<p>41. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, trattandosi di investimento promosso da privati nel proprio interesse, è del tutto evidente che il medesimo interesse spingerà i privati a completare l'opera, così da rendere profittevole l'investimento effettuato;</p>	<p>41. vedi controdeduzioni Commissario Delegato;</p>

2 - Comune di Venezia - Delibera di Consiglio n. 77 del 23/05/2011 (anticipata via mail in data 24/05/2011 ed acquisita agli atti con prot. n. 250820/630107 del 25/05/2011 e successivamente acquisita copia conforme con prot. n. 256857/63.01.57 del 27/05/2011);

Osservazioni	Controdeduzioni	Conclusioni
<p>Allegata alla Delibera di Consiglio Comunale è stata trasmessa anche la Relazione Tecnica d'Istruttoria, nella quale si rileva:</p> <p>1. come la diminuzione dei tempi di pubblicazione e osservazione siano stati ridotti per O.P.C.M. n. 3928 del 10.03.2011 e non sulla base del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;</p> <p>2. non essendo prevista la viabilità di adduzione alla darsena all'interno della strumentazione urbanistica l'intervento debba essere attuato con variante al PRG;</p> <p>3. relativamente al dimensionamento</p>	<p>1. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come, non si ravvisi contenuto di illegittimità del previsto dimezzamento di alcuni dei termini temporali della procedura VIA; invero fattispecie è regolata da un apposita norma ordinanziale (O.P.C.M. 3928/11) assunta in conformità a quanto previsto dalla normativa in materia di grandi eventi;</p> <p>2. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato sottolineano come la determinazione della Conferenza dei Servizi, sulla base della vigente legislazione in applicazione nel caso specifico, costituiscano varianti a tutti i piani urbanistici vigenti;</p> <p>3. il dimensionamento dei posti</p>	<p>1. non di competenza della commissione;</p> <p>2. vedasi comma 2 art. 2 O.P.C.M. n. 3759 del 30/04/2009</p> <p>3. l'argomento è stato</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>dei posti barca, non viene approfondito il tema della domanda dei posti barca effettiva e la quota non soddisfatta al netto delle opere già in fase di progettazione o realizzazione;</p> <p>4. non risulta valutata in sede di comparazione degli scenari alternativi una diversa localizzazione della darsena considerando come il luogo l'unico utile ad ospitare tale struttura;</p> <p>5. relativamente al verde pubblico non appare esaustiva la trattazione di progetto dal momento che non si formulano soluzioni progettuali specifiche;</p> <p>6. non vengono approfondite le tematiche relative alla trattazione delle terre da scavo, in relazione alla realizzazione dei sottoservizi e impianti tecnologici;</p> <p>7. si evidenzia la necessità di sottoporre a caratterizzazione il materiale da riutilizzare a seguito dei dragaggi dei fondali;</p> <p>8. non sono riportate analisi preventive relativamente alla presenza di rifiuti o materiali pericolosi all'interno dei terreni nel sottosuolo delle aree interessate dalle opere a terra;</p>	<p>barca, in relazione alle diverse tipologie, è stato valutato in fase di progetto e all'interno dello SIA, dove si evidenzia anche come l'offerta sia riferita a soggetti e imbarcazioni che hanno un bacino di riferimento esterno alla laguna, legato al turismo nautico e imbarcazioni di grandi dimensioni;</p> <p>4. come chiarito nelle note esplicative trasmesse, lo Studio di Impatto Ambientale sviluppa il Progetto preliminare già approvato in sede localizzativa con l'individuazione di massima dell'area di concessione;</p> <p>5. l'osservazione è stata accolta e oggetto di prescrizione;</p> <p>6. l'osservazione è stata accolta e oggetto di prescrizione;</p> <p>7. all'interno dello SIA è già stata considerata la necessità di sottoporre a caratterizzazione le terre da riutilizzare a seguito del dragaggio dei fondali, sulla base di tale analisi sarà possibile definire l'utilizzo in modo più specifico dei terreni o il trattamento degli stessi l'osservazione è stata comunque accolta e oggetto di prescrizione;</p> <p>8. in fase di progettazione esecutiva saranno previsti tutte le indagini preventive necessarie;</p>	<p>trattato all'interno dello SIA e approfondito all'interno delle note esplicative trasmesse in merito dal proponente;</p> <p>4. le alternative sono state affrontate e riportate all'interno del SIA e delle note esplicative trasmesse dal proponente ed acquisite con prot. n. 270436/63.01.07 del 07/06/2011;</p> <p>5. vedi prescrizioni;</p> <p>6. vedi punto 5;</p> <p>7. vedi punto 5;</p> <p>8. l'osservazione viene recepita e oggetto di prescrizione;</p>
---	---	--



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>9. relativamente all'inquinamento acustico in fase di cantiere non si concorda con l'affermazione di come non saranno superati i limiti di zona;</p>	<p>9. la previsione sul superamento di limiti acustici, effettuata con inserimento delle sorgenti ipotizzate anche per i cantieri del MO.S.E., ha permesso al SIA di valutare che (pur rilevando uno sfioramento dei limiti acustici diurni di 50 dBA nell'area protetta in corrispondenza del punto ricevitore posto sulla diga foranea oggetto di realizzazione della strada di accesso al porto turistico) anche in caso di coesistenza di entrambe i cantieri, non si avranno livelli di rumore tali da compromettere l'ecosistema dell'area protetta vicina ai cantieri;</p>	<p>9. la tematica è stata trattata all'interno delle note esplicative trasmesse dal proponente;</p>
<p>10. si considera necessario un approfondimento degli impatti acustici delle attività connesse alla darsena, quali ristorante e attività di rimessaggio;</p>	<p>10. l'argomento è stato trattato e d è oggetto di prescrizioni;</p>	<p>10. la tematica rientra all'interno delle prescrizioni relative ai monitoraggi;</p>
<p>11. si ricorda come in fase di cantiere, in relazione all'inquinamento luminoso, ci si dovrà attenere a quanto previsto nella L.R. 17/09;</p>	<p>11. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>11. la tematica è stata trattata e fatta oggetto di prescrizione;</p>
<p>12. si rileva come per quanto riguarda la componente della luminosità, pur facendo riferimenti a misure di attenuazione in riferimento alla L.R. 17/09 non sono riportati progetti illuminotecnici;</p>	<p>12. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>12. vedi punto 11;</p>
<p>13. si ritiene utile prevedere sistemi di illuminazione che non comportino problematiche relativamente alla segnaletica e navigazione all'interno della bocca di porto, così come che limitino l'illuminazione diffusa all'interno del bacino;</p>	<p>13. vale quanto già scritto per il punto 34 delle note del Coordinamento Associazioni Ambientaliste del Lido. Vedi punto 11;</p>	<p>13. vedi punto 11;</p>
<p>14. appare sottostimato il carico veicolare che in particolari momenti o periodi potranno interessare l'area;</p>	<p>14. la tematica è stata trattata in sede di SIA;</p>	<p>14. la tematica è stata trattata in sede di SIA;</p>
<p>15. si considera la necessità di</p>	<p>15. non di competenza della</p>	<p>15. non di competenza della</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>sviluppare un sistema di gestione che disincentivi il raggiungimento della darsena con mezzo privato all'interno del lido con collegamenti alternativi verso la terraferma;</p>	<p>Commissione;</p>	<p>Commissione</p>
<p>16. siano previste modalità di movimentazione all'interno della darsena con attenzione per la mobilità sostenibile;</p>	<p>16. relativamente alla “mobilità sostenibile” all'interno della Darsena si rileva che a pag. 55 della relazione è prevista anche con la realizzazione di appositi ambiti di sosta attrezzati per veicoli elettrici;</p>	<p>16. la tematica è stata trattata in sede di SIA;</p>
<p>17. non si condivide l'affermazione di come il traffico acqueo interno alla laguna in fase di esercizio quanto di cantiere non subirà rilevanti incrementi o peggioramenti;</p>	<p>17. dalla documentazione presentata emerge come l'offerta della darsena è rivolta ad imbarcazioni da mare e non da laguna. la tematica è stata trattata in sede di SIA;</p>	<p>17. la tematica è stata trattata all'interno dello SIA e approfondita all'interno delle note esplicative trasmesse dal proponente;</p>
<p>18. sia approfondito il tema della circolazione acquee all'interno del bacino, anche nel caso di malfunzionamento dei sistemi di pompaggio e di possibili sversamenti di idrocarburi, in modo particolare per quest'ultimo punto sia valutato l'effetto di questi nel caso si possa verificare un riversamento lungo l'arenile;</p>	<p>18. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>18. vedi prescrizioni;</p>
<p>19. sia approfondito il tema della collocazione e opere di messa in sicurezza degli impianti di rifornimento del carburante;</p>	<p>19. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>19. vedi prescrizioni;</p>
<p>20. sia approfondito il tema degli scarichi fognari civili e la capacità del sistema fognario che attualmente non appare sufficiente a supportare il nuovo carico;</p>	<p>20. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>20. vedi punto 19;</p>
<p>21. sia approfondito il tema degli scarichi a mare delle imbarcazioni e l'effetto che questo avrà in termini di inquinamento delle acque e sedimentazione;</p>	<p>21. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizioni e raccomandazioni;</p>	<p>21. vedi prescrizioni e raccomandazioni;</p>
<p>22. si rileva come dal punto di vista paesaggistico sarà la presenza delle</p>	<p>22. è stata redatta apposita relazione paesaggistica ed è stato acquisito</p>	<p>22. vedi parere in merito formulato dalla</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>imbarcazioni a fornire i più evidenti effetti di alterazione dei caratteri figurativi e formali del contesto;</p>	<p>parere in merito formulato dalla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna;</p>	<p>competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna;</p>
<p>23. in relazione alla componente ambiente marino e pesca si considera la necessità di effettuare un sistema di monitoraggio in fase di cantiere e di esercizio dell'opera per valutare gli effettivi impatti sulla componente ittica;</p>	<p>23. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>23. vedi prescrizioni;</p>
<p>24. considerando le ricadute che vengono rilevante all'interno dell'attività di pesca sia riconosciuto, integrando il piano economico-finanziario, congruo indennizzo;</p>	<p>24. non di competenza della commissione.</p>	<p>24. non di competenza della commissione;</p>
<p>25. siano valutati gli effetti indotti in relazione alla capacità migratoria e i cicli riproduttivi della fauna ittica;</p>	<p>25. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>25. vedi prescrizioni;</p>
<p>26. all'interno della VINCA non si considera come possano prodursi effetti cumulativi con le opere del MOSE pur non essendo le fasi di cantiere in sovrapposizione temporale, ma in considerazione del prolungamento dello stress ambientale prodotto dal MOSE;</p>	<p>26. la tematica è stata affrontata e trattata anche all'interno delle prescrizioni. La valutazione degli effetti cumulativi è stata trattata all'interno delle note esplicative allo SIA e alla VINCA trasmesse dal proponente;</p>	<p>26. vedi parere V.Inc.A.;</p>
<p>27. all'interno della VINCA non sono esaminati gli effetti congiunti in relazione all'intervento del potenziamento dell'aeroporto Nicelli;</p>	<p>27. l'osservazione è stata accolta ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>27. vedi prescrizioni;</p>
<p>28. si considera come la riduzione di habitat di specie in relazione all'intervento dell'ex Ospedale al Mare possa avere effetti sulle comunità delle aree di San Nicolò;</p>	<p>28. non pertinente con l'intervento in oggetto;</p>	<p>28. non pertinente con l'intervento in oggetto;</p>
<p>29. si ritiene più utile valutare in forma separata la realizzazione dell'intervento, e relativi impatti, dalla fase di gestione ambientale, al fine di permettere una maggiore chiarezza di lettura causa/effetto;</p>	<p>29. la tematica è stata analizzata ed oggetto di prescrizione;</p>	<p>29. vedi prescrizioni;</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>30. considerando come sia in fase di redazione un sistema di progettazione delle opere compensative al MOSE si ritiene necessario una valutazione articolata sugli impatti cumulativi e il rapporto con le opere di compensazione al fine di non produrre situazioni di compromissione di tali interventi;</p>	<p>30. l'aspetto è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente;</p>	<p>30. vedasi il parere del Servizio Pianificazione Ambientale in merito alla V.Inc.A.;</p>
<p>31. sia considerato all'interno della VINCA l'effetto di possibili sversamenti e trasporti di sostanze verso la costa;</p>	<p>31. vedi punto 30;</p>	<p>31. vedi punto 30;</p>
<p>32. non appare approfondita la valutazione all'interno della VINCA degli effetti di isolamento ecologico in relazione al sistema complessivo che si viene a definire in relazione a MOSE, darsena e potenziamento dell'aeroporto Nicelli;</p>	<p>32. l'aspetto è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente ed oggetto di prescrizioni;</p>	<p>32. vedi prescrizioni parere V.Inc.A.;</p>
<p>33. considerando come all'interno della VINCA sia evidenziato l'importanza del ripascimento, si chiede sia previsto un sistema di monitoraggio, e gestione ottimale delle dinamiche morfologiche, in considerazione dei fenomeni erosivi, a carico del proponente per un tempo pari ad almeno 25 anni</p>	<p>33. vedi punto 32;</p>	<p>33. vedi punto 32;</p>

3 - Unità di Crisi per la Pesca, istituita ai sensi della D.G.R. n. 1509/2010 (prot. n. 253620/63.01.07 del 26/05/2011);

Osservazioni	Controdeduzioni	Conclusioni
<p>In riferimento agli impatti sul comparto della pesca si rileva come la realizzazione della darsena comporti oltre alla sottrazione di superfici di particolare valore produttivo, quanto di alterazione del contesto. In tal senso si chiede:</p> <p>1. venga effettuato un sistema di</p>	<p>1. la tematica è stata affrontata e</p>	<p>1. vedi parere e</p>



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>monitoraggio ante operam, in fase di cantiere e post operam da svilupparsi da parte di istituti concordati con gli scriventi;</p>	<p>trattata all'interno delle prescrizioni;</p>	<p>prescrizioni;</p>
<p>2. sia prevista la raccolta e spostamento dei banchi naturali prima dell'avvio dei lavori;</p>	<p>2. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione;</p>	<p>2. vedi prescrizioni;</p>
<p>3. prevedere delle opere di confinamento del cantiere in modo da limitare gli effetti delle attività sulle attività di pesca e in considerazione dei sedimenti marini;</p>	<p>3. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione;</p>	<p>3. vedi prescrizioni;</p>
<p>4. nelle fasi di cantiere sia prevista in via prioritaria la realizzazione del molo esterno in modo da riattivare prima possibile le attività di pesca;</p>	<p>4. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione;</p>	<p>4. vedi prescrizioni;</p>
<p>5. prevedere l'adozione di certificazione dei materiali utilizzati per assicurare la qualità ambientale;</p>	<p>5. accolta, la tematica è oggetto di raccomandazione;</p>	<p>5. vedi raccomandazioni;</p>
<p>6. concordare con le associazioni di categoria il cronoprogramma al fine di limitare le interferenze dei cantieri;</p>	<p>6. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione;</p>	<p>6. vedi prescrizioni;</p>
<p>7. sia previsto un congruo indennizzo definito su parametri che tengano conto anche dei valori storici della risorsa nelle aree limitrofe;</p>	<p>7. Come dichiarato nelle controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato, la materia è in corso di esame da parte del soggetto proponente, è stato definito un contatto con l'Unità di Crisi della Pesca, appositamente attivato dalla Regione Veneto per questo specifico tema, con cui si approfondiranno tali aspetti;</p>	<p>7. non di competenza della commissione;</p>

4 - LIPU Sezione di Venezia (trasmessa in data 25/05/2011 ed acquisita con prot. n. 264095/63.01.07 del 01/06/2011)

Osservazioni	Controdeduzioni	Conclusioni
In riferimento agli ambiti di interesse naturalistico, e della presenza		



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>componenti di flora e fauna di particolare valore e sensibilità, si considera opportuno realizzare alcune opere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. creazione di una fascia opportunamente segnalata e recintata, che comprenda i sistemi dunali e retrodunali, oltre che spiaggia nuda, dove non sia consentito il transito con mezzi meccanici; 2. realizzazione di una barriera fonoassorbente per tutta la lunghezza della viabilità d'accesso a mitigazione degli impatti acustici, integrata con il contesto paesaggistico e ambientale, impedendo anche l'accesso all'area dunale alle persone; 3. siano previsti dei percorsi pedonali sopraelevati e recintati all'interno dell'arenile, che interessino solo marginalmente le aree dunali; 4. opere compensative relative alla realizzazione di stagni retrodunali temporanei, di limitate dimensioni che non vadano ad incidere con l'assetto fisico e vegetazionale delle aree sensibili; 5. realizzazione quali opere compensative di aree dunali embrionali di collegamento tra l'area dunale di San Nicolò e le aree relitte situate in prossimità degli stabilimenti della Marina Militare. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. l'aspetto è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente ed oggetto di prescrizioni; 2. l'aspetto relativo alle mitigazioni è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente; 3. si tratta di aree esterne al perimetro d'intervento; 4. si tratta di aree esterne al perimetro d'intervento; 5. l'intervento non determina una perdita della superficie del sistema dunoso del litorale in quanto tali ambienti non sono direttamente coinvolte dagli interventi previsti. La misura di compensazione proposta, peraltro, coinvolge aree esterne al perimetro d'intervento. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. vedi parere VINCA; 2. vedi parere VINCA; 3. l'osservazione non risulta accoglibile; 4. l'osservazione non risulta accoglibile; 5. non pertinente con l'intervento in oggetto.
--	---	--

5 - Provincia di Venezia

La Provincia ha trasmesso le proprie osservazioni inviando Estratto delibera di consiglio n. 55 di verbale, approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011, (trasmesso in data 01/06/2011 ed acquisito con prot. n. 267927/63.01.07 del 06/06/2011) e successivamente copia conforme della Delibera di consiglio n. 55 di verbale approvata nella seduta consiliare del 31 maggio 2011 (trasmessa in data 08/06/2011 ed acquisita con prot. n. 276498/63.01.07 del 09/06/2011). La Delibera di Consiglio faceva proprie le osservazioni di cui alla relazione istruttoria tecnica allegata, sotto riportate.



Osservazioni	Controdeduzioni	Conclusioni
<p>Si tratta di un'osservazione articolata su più punti, dove si rileva:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. non appare sufficientemente trattata l'analisi cumulativa con altri progetti di porto turistici; 2. per quanto riguarda la componente aria non ci sono riferimenti alle concentrazioni puntuali per gli episodi più gravosi; 3. non è stata sviluppata in modo approfondito la simulazione dalla circolazione delle acque interne alla darsena ne della diffusione di inquinanti lungo la costa; 4. non è stata sviluppata simulazione relativa alla dispersione della torbidità, prevedendo anche la concentrazione delle attività di cantiere fuori dai periodi di balneazione; 5. si considera insufficiente la proposta relativa al monitoraggio relativamente alle tempistiche e modalità delle componenti aria, qualità dell'acqua, avifauna, pesca e traffico acqueo; 6. non appare chiara la trattazione della sistemazione del sistema della viabilità e mobilità pubblica in riferimento all'attività della darsena, dal momento che non si riporta come saranno previsti interventi di adeguamento della viabilità e potenziamento della mobilità pubblica; 7. non sono stati considerati gli impatti cumulativi del traffico in riferimento ad altri interventi di rilancio del Lido; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. la tematica è stata discussa nel SIA ed ulteriormente approfondita all'interno delle note esplicative in merito trasmesse dal proponente; 2. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione; 3. accolta, la tematica è oggetto di prescrizione; 4. la tematica è stata discussa nel SIA ed oggetto di prescrizioni; 5. accolta in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un Piano di Monitoraggio concordando con gli enti proposti le modalità operative; 6. la tematica del traffico veicolare è stata trattata in sede di istruttoria ed oggetto di prescrizioni; 7. la tematica del traffico veicolare è stata trattata in sede di istruttoria; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. la tematica è stata discussa nel SIA ed ulteriormente approfondita all'interno delle note esplicative in merito trasmesse dal proponente; 2. vedi prescrizioni; 3. vedi prescrizioni; 4. vedi prescrizioni; 5. vedi prescrizioni; 6. vedi prescrizioni; 7. vedi parere;



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>8. non sono stati trattati gli aspetti relativi alla gestione dei rifiuti prodotti, nel caso siano prodotti rifiuti pericolosi, e i rifiuti in accumulo all'interno degli spazi acquei;</p> <p>9. relativamente ai sistemi fognari si rileva come le acque di raccolta delle aree legate alle attività di rimessaggio e pulizia delle carene non possano confluire all'interno della rete delle acque nere dal momento che il depuratore di Malamocco non è in grado di trattarle;</p> <p>10. il sistema della gestione delle acque nere potrebbe apparire compromesso in periodi di particolari piogge o accumuli, considerando anche come le acque nere o assimilate alle domestiche non possano essere laminate;</p> <p>11. le vasche di accumulo delle acque di prima pioggia siano dotate di elettropompa di riserva;</p> <p>12. si rileva come non sia possibile prevedere vasche di accumulo delle acque nere senza adeguati meccanismi di aerazione o trattamento, inoltre si considera non necessario questo tipo di accumulo, ricordando che la gestione delle acque nere dovrà essere definita in accordo con VERITAS;</p> <p>13. non è chiaro se le fasi di cantiere della darsena siano contemporanee alle attività di cantiere del MOSE, e qualora così risultasse non sono stati valutati gli impatti congiuntamente;</p> <p>14. sia prevista una forma di mitigazione specifica per l'habitat della <i>Cystoseira Compressa</i>, anche se nel sia l'impatto è stato definito trascurabile;</p>	<p>8. la tematica è stata discussa nel SIA ed oggetto di prescrizioni;</p> <p>9. la tematica è stata oggetto di prescrizioni;</p> <p>10. la tematica è stata oggetto di prescrizioni.</p> <p>11. accolta, in sede di progettazione esecutiva si terrà conto dell'osservazione;</p> <p>12. la tematica è stata oggetto di prescrizioni;</p> <p>13. la tematica è stata affrontata all'interno dello SIA e note esplicative in merito del proponente;</p> <p>14. la tematica è stata affrontata in sede di istruttoria rientra nell'ambito delle prescrizioni relative al monitoraggio;</p>	<p>8. vedi prescrizioni;</p> <p>9. vedi prescrizioni;</p> <p>10. vedi prescrizioni;</p> <p>11. vedi parere e prescrizioni;</p> <p>12. vedi prescrizioni;</p> <p>13. vedi note esplicative;</p> <p>14. vedi prescrizioni;</p>
---	---	--



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

<p>15. siano sviluppate misure di compensazione specifiche per le aree interessate da habitat legati a specie base per la pesca;</p>	<p>15. la tematica è stata oggetto di prescrizioni;</p>	<p>15. vedi prescrizioni;</p>
<p>16. siano previste opere compensative strettamente legate alla realizzazione della nuova darsena e non solamente quelle previste dal MOSE;</p>	<p>16. la tematica è stata oggetto di prescrizioni.</p>	<p>16. vedi prescrizioni;</p>
<p>17. si rileva come non possano essere considerate opere compensative per la perdita di habitat gli interventi legati alla sistemazione degli spazi a terra e servizi per il tempo libero così come previsti in prossimità dell'area del MOSE;</p>	<p>17. accolta, la tematica è stata oggetto di prescrizioni;</p>	<p>17. vedi prescrizioni;</p>
<p>18. si rileva come il nuovo percorso pedonale non recuperi a pieno la funzionalità percettiva in considerazione dello sdoppiamento delle viste e intromissione della nuova struttura;</p>	<p>18. si rimanda alla relazione paesaggistica ed il parere formulato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna;</p>	<p>18. vedi parere formulato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna;</p>
<p>19. non si condivide con la conclusione che l'altezza delle onde significative al largo delle dighe di progetto non subiranno incrementi in prossimità delle suddette dighe, in tal senso necessita una più approfondita analisi della morfometria dei fondali;</p>	<p>19. accolta, la tematica è stata oggetto di prescrizioni;</p>	<p>19. vedi prescrizioni;</p>
<p>20. si considera la necessità di realizzare un'area a parcheggio in prossimità della viabilità d'accesso a servizio di chi utilizzerà il percorso ciclo-pedonale verso la darsena, i servizi qui localizzati e la diga;</p>	<p>20. le controdeduzioni trasmesse dal Commissario Delegato riportano come: occorre tener presente che le limitate dimensioni dello spazio disponibile non mancherebbero di far emergere problemi di compatibilità ambientale degli ipotizzati parcheggi, anche tenuto conto dell'esistenza della limitrofa area SIC; Comunque, l'osservazione è stata accolta parzialmente demandando alla presentazione di uno studio di fattibilità da presentare al Comune di Venezia</p>	<p>20. l'osservazione è stata accolta e oggetto di prescrizione;</p>



<p>21. si consiglia di realizzare la nuova viabilità d'accesso con corsie di larghezza pari a 2,75 m;</p>	<p>21. l'osservazione è stata accolta e oggetto di prescrizione;</p>	<p>21. vedi prescrizioni;</p>
<p>22. si evidenzia la necessità di integrare il sistema di monitoraggio in funzione dell'erpetofauna valutando la progettazione degli appositi sistemi di attraversamento per anfibi;</p>	<p>22. l'osservazione è stata accolta e oggetto di prescrizione;</p>	<p>22. vedi prescrizioni</p>
<p>23. in relazione all'aumento del carico antropico in relazione alle aree dunali si evidenzia la necessità di prevedere sistemi di gestione e mitigazione per le fasce sabbiose prossime a queste a tutela e segnalazione delle aree di valore;</p>	<p>23. l'aspetto è stato trattato all'interno della relazione di V.Inc.A. e nelle relative note esplicative trasmesse dal proponente;</p>	<p>23. vedi parere V.Inc.A.;</p>

5. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti ad eccezione del Dott. Livio Baracco, esprime all'unanimità

parere favorevole

al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate



PRESCRIZIONI

1. Prevedere opere di compensazione a favore della popolazione del Lido di Venezia da concordare con il Comune di Venezia per un importo pari al due per mille dell'importo dei lavori complessivi del porto turistico.
2. Predisporre il Piano di Gestione Ambientale della darsena.
3. Realizzare un pontile di sbarco per taxi o navetta in corrispondenza dello specchio d'acqua protetto entro laguna in prossimità delle opere del M.O.S.E..
4. Dovrà essere previsto, in sede di progetto esecutivo, come prima fase di lavorazione, la realizzazione della diga foranea posta a sud, delimitando così l'area di intervento marino, in modo da riattivare prima possibile le attività di pesca e limitare fortemente la formazione di torbidità nelle acque marine al di fuori dell'area di cantiere.
5. Dovranno essere previsti, in sede di progetto esecutivo, la raccolta e spostamento dei banchi naturali vongole, canalicchi e cuori prima dell'avvio dei lavori.
6. Dovrà essere previsto, in sede di progetto esecutivo, un aggiornamento del cronoprogramma, da concordare con l'Unità di Crisi della Pesca, al fine di integrare ed ottimizzare i lavori di cantiere con quelli del M.O.S.E., prevedendo, inoltre, idonee misure di gestione delle interferenze e di mitigazione degli eventuali impatti cumulativi. Il cronoprogramma aggiornato dovrà prevedere, inoltre, che le operazioni di ripascimento della spiaggia avvengano al di fuori della stagione balneare.
7. Dovrà essere previsto, in sede di progetto esecutivo, il controllo dei livelli di torbidità nell'area durante le operazioni di versamento del ripascimento in stazioni ubicate in funzione delle caratteristiche idrodinamiche del sito e dell'eventuale prossimità di aree sensibili (aree acquacoltura) e/o di particolare pregio naturalistico (tegnue). Il proponente dovrà individuare i punti di monitoraggio proponendoli a Regione ed ARPAV e dovrà effettuare il monitoraggio attraverso campagne mirate prima dell'intervento, durante (per tutta la durata degli interventi di scavo) e a conclusione dei lavori.
8. Dovrà essere previsto in sede di progetto esecutivo un progetto dettagliato del verde.
9. In sede di progetto esecutivo dovrà essere previsto un adeguato modello idrodinamico tridimensionale che fornisca la valutazione complessiva dei comportamenti idrodinamici e morfologici del sito nelle condizioni attuali e di progetto, contestualmente ai flussi e riflussi provenienti dalla bocca di porto. In condizioni diverse di marea, sia ordinarie che eccezionali, vengano effettuate simulazioni, utilizzando un rilievo della profondità aggiornato della bocca di porto del Lido e del litorale circostante. In particolare con il modello si dovranno esplicitare i risultati relativi a:
 - circolazione interna delle acque della darsena;
 - eventuali modifiche della corrente litoranea almeno fino alla diga del Des Bains;
 - la penetrazione del moto ondoso all'interno della darsena;
 - gli effetti sul trasporto solido litoraneo, valutando eventuali modifiche della porta solida proveniente da nord;
 - la stima dell'evoluzione della linea di riva a seguito del ripascimento;
 - la diffusione di eventuali spanti inquinanti in varie parti della darsena;
 - la stima della frequenza temporale delle operazioni di risezionamento dei fondali interni al bacino, in fase di esercizio.
10. In relazione alla qualità batteriologica delle acque, dovranno essere previsti, in sede di progetto esecutivo, approfondimenti mediante modello idrodinamico tridimensionale per la valutazione dell'impatto microbiologico (Escherichia Coli ed Enterococchi Intestinali) dovuto ad eventuali

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011**

sversamenti di acque reflue nello specchio idrico del realizzando Porto Turistico Lido, al fine di valutare l'effettivo rispetto delle specifiche qualitative delle acque destinate alla balneazione, ai sensi della normativa vigente, negli scenari più sfavorevoli.

11. Dovrà essere previsto, in sede di progetto esecutivo, un piano di emergenza relativo ad eventuali incidenti derivanti da impianti di rifornimento del carburante.
12. Dovrà essere imposto specificatamente il divieto assoluto di scarico all'interno della darsena e a mare delle acque delle imbarcazioni non collegate direttamente al sistema della rete di sottoservizi.
13. Dovrà essere previsto in sede di progetto esecutivo un idoneo sistema di disinquinamento delle acque di prima pioggia attraverso un adeguato impianto che garantisca il rispetto dei limiti allo scarico. I residui delle attività di manutenzione delle carene ed in generale delle manutenzioni delle imbarcazioni dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa sui Rifiuti di cui alla parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..
14. Dovranno essere previsti, in sede di progetto esecutivo, una verifica ed un eventuale aggiornamento della relazione inerente gli impatti connessi all'inquinamento atmosferico in base al D.Lgs. n.155 del 13/08/2010 vigente.
15. Dovrà essere previsto, in sede di progetto esecutivo, uno studio illuminotecnico della darsena ed una simulazione dell'inquinamento luminoso prodotto, che garantisca il rispetto della normativa regionale vigente in materia e preveda una limitazione all'uso di illuminazioni diffuse, anche e soprattutto dalle imbarcazioni ormeggiate all'interno della darsena.
16. Dovrà essere previsto in sede di progetto esecutivo il recepimento delle prescrizioni impartite dagli enti preposti, relativamente alla segnaletica di navigazione da contestualizzarsi con quella della Bocca di Porto.
17. Dovrà essere prevista in sede di progetto esecutivo la gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di dragaggio e di scavo, che dovrà avvenire in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare al D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., nonché alle direttive della D.G.R.V. n. 1019/2010 e della D.G.R.V. n. 2424/2008. In particolare si dovrà effettuare un campionamento tale da consentire una caratterizzazione significativa dell'intera superficie e del volume di materiale da sottoporre al dragaggio; qualora il materiale di dragaggio non fosse idoneo al ripascimento dovrà comunque essere garantita la realizzazione dell'intervento di ripascimento così come previsto.
18. Dovranno essere valutate in sede di progetto esecutivo, prima di procedere alle operazioni di dragaggio:
 - tramite specifiche verifiche di campo, le condizioni di esclusione di impatti significativi su eventuali aree di pregio ambientale o aree sensibili (impianti di acquacoltura);
 - la morfologia e la batimetria dei fondali al fine di verificare ante operam, in corso d'opera e post operam l'eventuale variazione degli stessi in un ambito significativo dal punto di vista meteomarinario.
19. Dovrà essere previsto in sede di progetto esecutivo il posizionamento di stazioni di controllo, ubicate in funzione delle caratteristiche idrodinamiche del sito e dell'eventuale prossimità di aree sensibili (aree acquacoltura) o di particolare pregio naturalistico (tegnue). In tali stazioni dovranno essere controllati, durante le operazioni di dragaggio, i livelli di torbidità e la concentrazione dei solidi sospesi nelle acque dell'area interessata al dragaggio e delle zone limitrofe.
20. Dovrà essere prevista in sede di progetto esecutivo la rigorosa messa in atto delle misure di mitigazione previste nello SIA.
21. Dovrà essere dettagliata in sede di progetto esecutivo l'effettiva tipologia dei pali di fondazione per fabbricati, moli e banchine (pali gettati in opera CFA ad elica continua, pali prefabbricati battuti in c.a.c. D = 500 mm, pali tubolari in acciaio D = 800 mm vibroinfissi), procedendo al relativo dimensionamento.



ALLEGATO A alla Dgr n. 1114 del 26 luglio 2011

22. Dovrà essere effettuata la ricomposizione ambientale e produttiva del fondale marino, garantendo la morfologia dei fondali dal paraggio a ridosso della nuova diga foranea, analoga a quella attualmente presente a ridosso e in fregio a quella della diga di porto, all'area di ripascimento, per permettere la coltivazione di vongole, cappelunghe e cuori, secondo le modalità concordate con l'Unità di Crisi della Pesca.
23. Dovrà essere presentato al Comune di Venezia uno studio di fattibilità per la sistemazione dell'area a parcheggio a monte della viabilità d'accesso alla darsena.
24. Dovrà essere effettuata la caratterizzazione dell'intero sedime della strada di cantiere attualmente presente.
25. Dovrà essere predisposto un piano di caratterizzazione dei terreni delle aree interessate dalle opere a terra di progetto.
26. La viabilità d'accesso alla darsena dovrà prevedere n. 2 corsie di larghezza pari a 2,75, ml rispetto alla dimensione di 2,50 ml previsti.
27. Dovrà essere presentato al Comune di Venezia uno studio di fattibilità per il recupero delle costruzioni presenti nell'area SIC (bunker).
28. Dovranno essere rispettate le prescrizioni di cui alla relazione istruttoria tecnica n. 79/2011 del 07 giugno 2011 relativa alla selezione preliminare (screening) per la Valutazione di Incidenza, redatta dal Servizio Pianificazione Ambientale, di seguito riportate:
 - a) elaborare un documento contenente le procedure e le istruzioni operative per la realizzazione degli interventi che tenga conto delle buone pratiche, identificate all'interno dello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato, da attuare nell'esecuzione degli interventi a tutela degli habitat e delle specie di interesse comunitario e che contenga i protocolli di verifica della corretta attuazione delle istruzioni operative stesse;
 - b) trasmettere la documentazione di cui al punto precedente, prima dell'inizio delle attività di cantiere, all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza, per le valutazioni del caso;
 - c) adeguare gli approntamenti del cantiere in riferimento alla disponibilità delle superfici a terra a seguito degli interventi di colmata e comunque all'esterno del sito SIC/ZPS IT3250023 "LIDO DI VENEZIA: BIOTOPI LITORANEI" e dalle aree attualmente occupate dal cantiere realizzato nell'ambito degli interventi delle opere mobili alle bocche di porto della Laguna di Venezia, (di cui alla D.G.R. 3758/2007);
 - d) provvedere alla realizzazione di tutte le opere connesse alla viabilità di accesso alla darsena esternamente alle aree attualmente occupate dal cantiere per gli interventi delle opere mobili alle bocche di porto della Laguna di Venezia, che saranno oggetto di specifici interventi di riqualificazione ambientale di cui alla D.G.R. 3758/2007;
 - e) provvedere alla realizzazione delle misure di attenuazione relative alla predisposizione dei tunnel per anfibi, rettili e micro mammiferi lungo la strada di accesso alla darsena, al ripascimento della spiaggia secondo le modalità specificate all'interno del documento di cui al punto 1;
 - f) garantire il completo ripascimento della spiaggia, secondo le indicazioni derivanti dallo studio per la Valutazione di Incidenza esaminato, utilizzando, se necessario, materiale idoneo reperito in altro loco e compatibile con la destinazione;
 - g) provvedere all'attuazione del contenimento dei flussi turistici e della pressione antropica, da compiersi di concerto con il Comune di Venezia e il Magistrato alle Acque nell'ambito degli interventi di riqualificazione ambientale di cui alla D.G.R. 3758/2007;
 - h) elaborare un Piano di Monitoraggio Ambientale (ante operam, in corso d'opera e post operam), secondo i tempi e le finalità riportate nello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato e comprensivo delle componenti ambientali biotiche e abiotiche, da predisporre di concerto con le Autorità ambientali competenti per il territorio in esame e di trasmettere uno specifico rapporto di sintesi relativamente agli esiti delle attività di tale piano all'Autorità competente per



- la Valutazione d'Incidenza, entro il 31 gennaio di ogni anno successivo all'inizio delle attività medesime;
- i) predisporre, secondo le specifiche tecniche di cui alla D.G.R. 1066/2007, la cartografia degli habitat e habitat di specie (comprensivi dei rilievi floristici, fitosociologici e faunistici), predisposta all'uso per lo studio per la Valutazione di Incidenza esaminato, e di trasmettere tale patrimonio informativo all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza;
 - j) provvedere al monitoraggio, per un periodo di almeno 10 anni, dello stato di conservazione degli habitat di allegato I alla direttiva 92/43/CEE appartenenti alla seriazione psammofila [1210 "Vegetazione annua delle linee di deposito marine", 2110 "Dune mobili embrionali", 2120 "Dune mobili del cordone litorale con presenza di *Ammophila arenaria* (dune bianche)", 2130 * "Dune fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)", 2230 "Prati dunali di *Malcolmietalia*", 7210 * "Paludi calcaree di *Cladium mariscus* e di *Carex davalliana*"], di cui al punto precedente, da eseguirsi con il rilievo della vegetazione, a cadenza biennale e secondo il metodo fitosociologico e dei transetti, le cui modalità sono da concordare con la struttura regionale competente in materia di rete Natura 2000 nell'annualità precedente all'inizio dei lavori, e di provvedere alla predisposizione di uno specifico rapporto da trasmettere con medesima scadenza all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza;
 - k) provvedere al monitoraggio, per un periodo di almeno 10 anni, di *Charadrius alexandrinus* (Fratino) e *Sterna albifrons* (Fratichello) e alla relativa verifica del successo riproduttivo delle coppie nidificanti nell'area di San Nicolò, le cui modalità sono da concordare con la struttura regionale competente in materia di rete Natura 2000 nell'annualità precedente all'inizio dei lavori, e di provvedere alla predisposizione di uno specifico rapporto da trasmettere con medesima scadenza all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza;
 - l) identificare precedentemente la fase di esercizio della darsena, con il soggetto gestore del sito SIC/ZPS IT3250023 "LIDO DI VENEZIA: BIOTOPI LITORANEI", le azioni delle misure di gestione attiva proposte nello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato, ritenute necessarie o opportune da attuare presso l'area di San Nicolò, definendo mediante opportuno atto le modalità di finanziamento, la durata della copertura finanziaria, le relative responsabilità e le modalità di attuazione delle succitate azioni;
 - m) affiancare alla Direzione Lavori l'attività di personale qualificato con esperienza specifica e documentabile in campo biologico, naturalistico, ambientale che dovrà documentare la corretta attuazione delle procedure e istruzioni operative, predisponendo specifici rapporti a conclusione di ciascuna delle 6 fasi di lavoro (secondo le suddivisioni temporali riportate nel cronoprogramma dello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato) da trasmettere all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza per le opportune valutazioni del caso;
 - n) comunicare qualsiasi variazione al cronoprogramma degli interventi che dovesse rendersi necessaria per l'insorgere di imprevisti, anche di natura operativa, all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza per le opportune valutazioni del caso;
 - o) comunicare tempestivamente (e comunque non oltre le 48 ore dalla avvenuta verifica) alle Autorità competenti e alla struttura regionale competente in materia di rete Natura 2000 ogni difformità riscontrata nella corretta attuazione delle procedure e delle istruzioni operative di cui al punto 1, che possa causare la possibilità di incidenze significative negative sugli elementi dei siti della rete Natura 2000 oggetto di valutazione nello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato;
 - p) attenersi al rispetto della Normativa Comunitaria, Nazionale e Regionale vigente in materia tutela ambientale.

In relazione ai monitoraggi, fermo restando quanto previsto dalla prescrizione di cui al punto precedente, si dovrà:

- 29. Predisporre un piano di monitoraggio con il dettaglio delle azioni da mettere in atto per la tutela delle specie esistenti e l'impatto indotto sull'avifauna e sulla ittiofauna, concordando con gli Enti preposti le modalità operative.



30. Predisporre un dettagliato programma di monitoraggio geotecnico della zona piastra servizi, alla fine di verificare il reale andamento della consolidazione del sottosuolo e l'effettivo grado di costipamento del materiale sabbioso ivi riportato; ciò al fine di non ingenerare fenomeni di "attrito negativo" in corrispondenza dei pali di fondazione dei fabbricati.
31. Predisporre un piano di monitoraggio della qualità dell'acqua quindicinale nel periodo della stagione balneare allargato al mese di marzo (1/03-30/09), relativamente alla circolazione idrica della darsena e alla diffusione di eventuali inquinanti, sulla base di uno studio di dettaglio volto all'individuazione di idonee misure di controllo, concordando le modalità operative con gli Enti preposti.
32. Dettagliare il piano monitoraggio della qualità delle acque marine e della darsena nel periodo della stagione balneare allargato al mese di marzo (1/03-30/09), per i parametri microbiologici (Escherichia coli, Enterococchi intestinali), da sottoporre ad approvazione preventiva da parte dell'ARPAV. L'elenco dei parametri da analizzare e la relativa frequenza e le modalità di trasmissione dei dati rilevati potranno essere modificati nel corso del tempo a seguito di mutate condizioni ambientali e di esercizio della darsena, previa approvazione da parte dell'ARPAV. ARPAV potrà presenziare alle attività di monitoraggio da parte del gestore del Porto Turistico.
33. Attuare un piano di monitoraggio per il controllo dell'evoluzione delle componenti biotiche del comparto marino sia ante operam, sia in fase di cantiere che post operam, da svilupparsi da parte di Istituti concordati con l'Unità di Crisi della Pesca.
34. Attuare un piano di monitoraggio riguardante la variazione di incidenza del traffico acqueo lagunare e costiero indotto dalla darsena rispetto al traffico complessivo e modificazione dello stesso. I risultati del monitoraggio relativo sia alla fase di pre-esercizio (almeno un anno) che in fase di esercizio del Porto dovranno essere trasmessi alla Regione del Veneto, al Comune di Venezia ed alla Provincia di Venezia.
35. Effettuare, in accordo con ARPAV, il monitoraggio dell'inquinamento acustico dovuto all'incremento del traffico aereo dell'aeroporto Nicelli e predisporre eventuali opere di mitigazione e compensazione a carico del proponente.
36. Tutti i dati ambientali prodotti e i dati dei monitoraggi devono essere trasmessi alla Regione del Veneto e ad ARPAV.

RACCOMANDAZIONI

1. Dovrà essere promossa la conclusione di un accordo di programma, per assicurare il coordinamento delle azioni di coinvolgimento delle associazioni di categoria e attività produttive del Lido di Venezia. Per quanto riguarda il rapporto con il settore della pesca si rimanda all'azione già avviata dall'Unità di Crisi e dall'Assessorato Regionale alla Pesca.
2. Ottenimento delle certificazioni ambientale EMAS e ISO 14.000 entro 3 anni dall'entrata in esercizio della darsena.
3. In fase di cantiere prevedere l'utilizzo di materiali certificati per assicurare la qualità ambientale.
4. In fase di cantiere, in accordo con ARPAV, dovrà essere effettuata una verifica dell'impatto acustico predisponendo un piano di monitoraggio del rumore che tenga conto della sovrapposizione degli effetti dovuti al cantiere del M.O.S.E. e dei limiti acustici vigenti.
5. Nella fase di esercizio dovrà essere realizzato un sistema permanente di azioni di informazione e sensibilizzazione ai diportisti per evitare la dispersione dei reflui in mare e in darsena.



Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Eva Maria Lunger

Il Presidente della
Commissione V.I.A.
Ing. Silvano Vernizzi

Il Dirigente
Unità Complessa V.I.A.
Dott.ssa Gisella Penna

VISTO:
Il Vice Presidente della
Commissione V.I.A.
Ing. Mariano Carraro

Vanno vistati n. 188 elaborati