

**REGIONE DEL VENETO**

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

**Parere n. 242 del 30/06/2009**

**Oggetto:** *CANTIERE CELLI SRL – Nuovo centro nautico da diporto – darsena, rimessaggio, centro servizi, attrezzature sportive a S. Elena Venezia - Comune di localizzazione: Venezia (VE).*  
**Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 10 della L.R. n. 10/99.**

**PREMESSA**

In data 27/11/2008 è stata presentata, per l'intervento in oggetto, dal Cantiere Celli s.r.l. domanda di procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 10 della L.R. n. 10/99, acquisita con prot. n. 632337/45.07/E.410.01.1.

Sul progetto era già stata eseguita procedura di screening in relazione alla precedente richiesta del proponente del 23/06/2008, acquisita con prot. n. 325158/45.07, conclusasi con Decreto n. 21 del 01/10/2008 del Dirigente della Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti, sulla base del parere espresso dalla Commissione V.I.A. nella seduta del 01/10/2008.

Contestualmente alla domanda è stato depositato, presso l'Unità Complessa V.I.A. della Regione Veneto, il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale.

Espletata da parte dell'Unità Complessa V.I.A. l'istruttoria preliminare, il proponente ha provveduto a pubblicare, in data 22/01/2009 sui quotidiani "*Il Gazzettino*" e "*Corriere del Veneto*", l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico presso la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia ed il Comune di Venezia. Lo stesso ha inoltre provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 29/01/2009 presso la sala parrocchiale del Convento dei Servi di Maria Sant'Elena – Campo della Chiesa, 3 – 30122 Castello Venezia.

Entro i termini non sono pervenute osservazioni e pareri, di cui agli artt. 16 e 17 della L.R. 10/99, tesi a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento.

Fuori termine è pervenuto il parere, di cui all'art.17 della L.R. 10/99, teso a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento, formulato dalla Provincia di Venezia (prot. n. 255198/45.07/E.410.01.1 del 11/05/2009).

In data 01/04/2009 il gruppo istruttorio al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento.

In data 06/04/2009 il proponente ha trasmesso documentazione aggiuntiva, acquisita con prot. n. 187301/45.07/E.410.01.1.

Il Presidente della Commissione nella riunione del 04/06/2009 ha disposto, ai sensi dell'art. 18 comma 8 della L.R.10/99, la proroga di 60 giorni per l'espressione del parere sul progetto in esame.

**1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

Il seguente intervento prevede la realizzazione di un nuovo centro nautico da diporto mediante la riorganizzazione e la riqualificazione funzionale dell'area ex Cantieri Celli a S.Elena Venezia.

L'area d'intervento si colloca all'estremità est della zona di S. Elena, nella città storica di Venezia, confinante a sud con il Convento di S.Elena, con il collegio Navale Morosini e lo stadio comunale Penzo e a

nord-ovest con la darsena del Diporto Velico Veneziano. La darsena è posta a nord-ovest del Lido di Venezia, oltre il canale di San Nicolò e nei pressi della bocca di porto del Lido.

Il progetto prevede di recuperare un'area che, dopo la tromba d'aria del 1970, si trova in stato di abbandono e degrado.

In ottemperanza a quanto previsto dal Piano Particolareggiato, approvato con deliberazione n. 15 del 12/11/2000, che fornisce le indicazioni volumetriche e di sviluppo superficiale, il progetto prevede:

- la demolizione dei manufatti precari edificati abusivamente su area demaniale per complessivi 2120 mc;
- la realizzazione di una darsena per 99 posti barca su una superficie acquea di 38.900 mq del demanio marittimo e delimitata da un molo di larghezza pari a 5 m e lunghezza di m 3,40. La superficie acquea comprende lo spazio riservato per il percorso acqueo di accesso alla cavana esistente per il Convento S. Elena ed è delimitato da una banchina di larghezza pari a 3,50 mt e lunghezza pari a 289 mt;
- una nuova edificazione su area di proprietà della Società Cantieri Celli di superficie pari a 15.447 mq e per un volume di edificazione complessivo di 19.494,90 mc di cui 14.756,36 mc per il corpo di fabbrica ad uso rimessaggio e 4.738,54 mc per il corpo di fabbrica ad uso centro servizi;
- la razionalizzazione degli spazi scoperti adibiti a percorso pedonale pubblico, ad attività pubblica di tipo sportivo, a verde attrezzato, a superficie di pertinenza degli uffici e a rimessaggio a terra. Quest'ultima area tecnica comprende una zona per piccole manutenzioni temporanee dei mezzi appartenenti a cittadini, anche non ospiti fissi della darsena;

La realizzazione della darsena prevede lo scavo della superficie interessata sino alla quota di - 4,00 mt sul m.m. per un volume totale di 57.257 mc previo il posizionamento del molo principale con funzione di banchina frangiflutti che sarà costituito da una doppia palancolata di calcestruzzo rivestita con mattoni di laterizio.

Anche la banchina fissa che delimita il canale di accesso alla cavana del Convento di S. Elena sarà costituita da una doppia palancolata in c.a. e rivestita, sia verso il bacino di ormeggio che verso il canale di accesso alla citata cavana, con mattoni in laterizio.

La darsena si completerà con una serie di pontili galleggianti di larghezza pari a 2,50 mt provvisti di pavimentazione lignea.

Oltre alle usuali reti tecnologiche relative a linee elettriche per energia e illuminazione, telefoniche, idriche e per il passaggio del gas è previsto un impianto di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue da servizi igienici e dal piazzale di lavorazione.

## **2. DESCRIZIONE DEL SIA**

Per la redazione del SIA 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**

Il Quadro di Riferimento Programmatico si prefigge il compito di analizzare gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale di tipo urbanistico-ambientale che possono avere attinenza con la realizzazione del progetto, evidenziando la coerenza e la compatibilità dello stesso con le linee di pianificazione e programmazione del territorio.

L'area di intervento ricade nel territorio del Comune di Venezia, nella città antica a Sant'Elena.

Tra i vari strumenti pianificatori regionali, provinciali e comunali, si evidenziano:

- Il Piano Regionale di Sviluppo (PRS);
- Il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA)
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
- Il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV)
- Il Piano Direttore 2000
- Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

- Il Piano Territoriale Provinciale PTP della Provincia di Venezia
- Il P.R.G. e di P.P. per l'area ex Celli

Il Piano Regionale di Sviluppo (PRS), approvato con la Legge Regionale 5 del 09/03/07 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale. Il Piano si prefigge di sviluppare le politiche regionali secondo le seguenti priorità:

- la risorsa ambientale e territoriale;
- lo sviluppo dell'economia.

Gli obiettivi del Piano in materia di difesa delle risorse naturali e ambientali, si articolano in:

- prevenzione, controllo e riduzione delle emissioni in atmosfera;
- aumento del grado di affidabilità delle industrie a grande rischio minimizzandone gli effetti negativi sul territorio in caso di evento incidentale;
- gestione dei rifiuti e ripristino ambientali dei siti inquinati;
- riduzione dell'inquinamento delle acque, indicando la laguna di Venezia e il suo bacino tra le aree prioritarie in quanto oggetto del "Piano Direttore 2000";
- difesa del suolo e degli insediamenti dai fenomeni di erosione e dissesto.

Il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA), adottato dalla Giunta Regionale con delibera 4453 del 29/12/04, ha lo scopo di giungere ad un risanamento delle acque commisurato all'effettivo impatto sull'ambiente ed all'uso dei corpi idrici e regolamentare gli usi in atto e futuri che devono avvenire secondo principi di conservazione, risparmio e riutilizzo dell'acqua per non comprometterne l'entità del patrimonio idrico e consentirne l'uso nel rispetto del deflusso minimo vitale in alveo. Il Piano identifica "la Laguna di Venezia e l'intero bacino scolante ad essa afferente" come area sensibile, pertanto gli scarichi di acque reflue urbane e industriali in essa recapitati sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti più descrittivi per l'azoto e il fosforo. Limiti più restrittivi sono imposti anche alle acque, scolanti nella laguna, inquinate da nitrati di origine agricola.

In particolare per la Laguna di Venezia e il suo bacino scolante si applicano i limiti del DM del 30.07.99 "Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale del 23/04/98 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia".

La Regione Veneto è dotata di un Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato con DGR 7090 del 23.12.86 ed approvato con DGR 250 del 13/12/91.

Il Piano definisce gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio e individua le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.

Il Piano contiene 10 elaborati cartografici che riportano le politiche da adottare nelle diverse parti del territorio regionale.

La Tavola n. 2 del Piano ("Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale") riporta quale "Area di tutela paesaggistica" tutta la Laguna di Venezia, all'interno della quale è posta l'area d'intervento (art. 19 e 33 N.T.A. del P.T.R.C.).

Il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV), adottato con delibera 7529 del 23/12/91 ed approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento 70 del 09/03/95, riguarda l'intera laguna di Venezia ed i territori circostanti. Nel 1999 è stata approvata, con delibera di Consiglio Regionale 70 del 21.10.99, la prima Variante al PALAV. Nella Tavola n. 1.2 del PALAV l'area d'intervento viene individuata come "ambito di possibile localizzazione di attrezzature portuali per la nautica da diporto" (art. 44 delle N.T.A.).

Il Piano Direttore 2000 (Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia), approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento 24 del 01.03.00, individua per la Laguna di Venezia i seguenti obiettivi principali:

- Riduzione dei nutrienti nella Laguna
- Riduzione dei microinquinanti nella Laguna

- Qualità dell'acqua nel Bacino Scolante
- Prevenzione - Il primo passo è quello d'intervenire su tutte le possibili fonti inquinanti con azioni di prevenzione, che mirano ad abbattere all'origine l'inquinamento;
- Riduzione - Sull'inquinamento che sfugge alle azioni di prevenzione si interviene, dove possibile, attraverso azioni di riduzione. Si tratta principalmente della depurazione delle acque di scarico civili e industriali prima di immetterle nei corsi d'acqua del Bacino Scolante.
- Autodepurazione e/o diversione - L'inquinamento residuo, che raggiunge i corsi d'acqua, può subire un ulteriore abbattimento grazie alla loro naturale capacità di autodepurazione, che può agire per l'intero percorso sino allo sbocco nella Laguna.

Con deliberazione 57 del 11.11.04 il Consiglio Regionale ha approvato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA). L'obiettivo primario del Piano è il risanamento e la tutela della qualità dell'aria in considerazione delle importanti implicazioni sulla salute umana e sull'ambiente. Il territorio comunale di Venezia, all'interno del quale ricade l'area d'intervento, rientra in zona A per IPA, PM10, NO2 (ossia aree caratterizzate dal superamento dei valori limite aumentati del margine di tolleranza e/o delle soglie di allarme) ed in zona B per benzene ed ozono (ossia aree per le quali sono stati registrati superamenti dei valori limite senza margine di tolleranza). In conseguenza di questo, dovranno essere applicati precisi provvedimenti, azioni dirette ed azioni integrate, per il miglioramento dello stato di qualità dell'aria.

In attesa del nuovo Piano Territoriale Provinciale (PTP), si fa riferimento al PTP adottato con delibera del Consiglio Provinciale 51195/1 del 17/02/99

Il PTP della Provincia di Venezia indirizza i processi di trasformazione territoriale e di sviluppo dell'economia provinciale, in coerenza con gli atti della programmazione nazionale e regionale perseguendo la conservazione, la protezione e il miglioramento dell'ambiente della Provincia di Venezia e selezionando gli obiettivi e le azioni più congruenti con le caratteristiche territoriali e ambientali.

Dalla Tavola n. 3 dello stato di fatto ("Mosaico dei P.R.G. e dei Piani Regionali") emerge che l'area d'intervento rientra, per la parte a terra, nelle aree previste secondo il P.R.G. per "attrezzature ed impianti pubblici", mentre per la parte in acqua rientra nelle aree nelle quali sono previsti "Nuovi porti turistici come da P.A.L.A.V.". Nella tavola citata viene inoltre indicata la darsena esistente posta a nord dell'area di intervento (Darsena Diporto Velico ed Ex Cantieri ACTV).

Nella Tavola n. 1 dello stato di progetto ("Assetto territoriale") la darsena esistente posta a nord dell'area di intervento viene indicata come "Porto turistico in ampliamento". Nella stessa tavola i canali lagunari compresi tra la bocca di porto di Lido e l'area di intervento (Canale di San Nicolò, Canale dei Marani) sono indicati come "Aree fluviali di valenza turistica" e "Percorsi navigabili".

La Variante al Piano Regolatore per la Città Antica è stata adottata con delibera del C.C. n. 277 del 02.12.1996 ed approvata con D.G.R. n. 3987 del 09.00.1999.

In base a tale strumento, l'ex Cantiere Celli, così come l'area degli ex Cantieri ACTV posta a nord di esso, rientra tra gli "Ambiti assoggettati alla pianificazione urbanistica esecutiva".

La parte di area d'intervento posta a terra rientra tra gli "Spazi non caratterizzati pertinenti alle unità edilizie", mentre la parte posta in acqua rientra tra i "Percorsi acquei".

Gli edifici ricadenti all'interno dell'area di intervento sono classificati come "Unità edilizia non integrata nel contesto (tipo Nd)".

Alle spalle dell'area d'intervento (verso ovest), sorgono, procedendo da nord verso sud, lo Stadio Penzo, la Chiesa di Sant'Elena (classificata come "Unità edilizia speciale preottocentesca a struttura modulare -tipo SM") ed il Collegio Navale Morosini (classificato come "Unità edilizia novecentesca integrata nel contesto - tipo Nr").

Nelle N.T.A. allegate alla V.P.R.G., si leggono obiettivo ed indicazioni del Piano Particolareggiato per l'area dell'ex Cantiere Celli: P.P. 12-Ex Cantieri Celli

Nell'area dei cantieri Celli è prevista la realizzazione di un nuovo centro per la nautica da diporto, coi relativi piazzali, edifici di rimessaggio e servizi.

Il Piano particolareggiato, approvato con deliberazione n. 15 del 12.11.2000 ex Cantieri Celli fornisce le indicazioni volumetriche e di sviluppo superficiale che il progetto in questione rispetta. Si prevede infatti uno sviluppo in pianta di circa 2800 mq ed un volume pari a 19.500 mc .

Per quanto riguarda lo spazio acqueo il P.P. prevede una superficie pari a 38.900 mq che nel progetto viene rispettata comprendendo inoltre tutte le opere di banchinamento.

E' previsto inoltre che parte della proprietà, per una superficie pari a circa 1.965 mq venga ceduta al comune di Venezia e che parte di questa superficie, circa 850 mq, venga destinata a percorso pubblico.

Le modalità di attuazione del piano particolareggiato prevedono la stipula, da parte del soggetto attuatore del nuovo centro nautico, di un'apposita convenzione per l'utilizzazione della darsena e degli spazi a terra ai fini della manutenzione delle imbarcazioni dei residenti, nonché la fruibilità ad uso pubblico degli spazi destinati a verde attrezzato.

La convenzione che la società Cantieri Celli dovrà sottoscrivere con il Comune Venezia obbligherà la stessa società a riservare un terzo dello spazio acqueo della darsena per le imbarcazioni a prevalente trazione velica da assegnare ai cittadini residenti in comune di Venezia applicando una tariffa ridotta del 30%. Inoltre la società si dovrà impegnare a riservare un'area ai cittadini residenti anche se non assegnatari di posto barca nella darsena, per le operazioni di piccola manutenzione usufruendo dei servizi per le attrezzature per il varo ed alaggio a tariffe ridotte del 30%.

Il Comune di Venezia ha approvato con Delibera del Consiglio Comunale 39 del 10.02.05 (esecutiva a partire dal 07.05.05), l'apposito Piano di classificazione acustica del territorio comunale. Il fine di tale strumento è quello di conseguire valori di qualità accettabili per quanto attiene il livello di rumore sul territorio del Comune.

L'area di progetto rientra in classe IV - "Aree di intensa attività umana", ossia "Aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e porti, aree con limitata presenza di piccole industrie."

L'area del Collegio Navale Morosini rientra invece in classe I - "Aree particolarmente protette", ossia "Aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, aree scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali e di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc".

L'area che comprende lo scoperto di pertinenza del progetto, lo Stadio Penzo e la Chiesa di Sant'Elena rientra in classe III - "Aree di tipo misto", ossia "Aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali e di uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali con impiego di macchine operatrici."

In base alla "Carta dei vincoli", l'area oggetto di intervento risulta sottoposta ai seguenti vincoli:

- vincolo archeologico ("Aree a rischio archeologico" in base alla L. n. 4 del 14.01.1993 ed al D.L. n. 490 del 29.10.1999);
- vincolo derivante dalla conterminazione lagunare (ex L. n. 171 del 16.04.1973 e D.L. n. 16 del 05.02.1990);
- vincolo paesaggistico (ex L. n. 431/85 art. 1 quinquies - "Notevole interesse pubblico": tutto l'ambito lagunare è individuato come area di interesse paesaggistico).

Il progetto in esame non appare in contrasto con alcuno degli strumenti di pianificazione ora menzionati. In particolare, in coerenza con i principi del Piano Regionale di Tutela delle Acque, il progetto prevede, per quanto riguarda gli scarichi idrici, l'allacciamento al depuratore dello stadio comunale Pier Luigi Penzo e il riutilizzo, previo trattamento, delle acque provenienti dal lavaggio delle carene. La Tavola 3 del P.T.P. "Mosaico dei P.R.G. e dei Piani Regionali", conferma la compatibilità urbanistica dell'opera, definendo l'area a terra come zona destinata ad attrezzature ed impianti pubblici, mentre quella in acqua viene indicata come "nuovi porti turistici come da PALAV". La compatibilità delle destinazioni d'uso è confermata anche dall'individuazione del Canale di San Nicolò e del Canale dei Marani come "Aree fluviali di valenza turistica" e "Percorsi navigabili".

Il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV) individua l'area oggetto d'intervento come ambito potenzialmente utilizzabile ai fini della localizzazione di strutture atte alla nautica da diporto, demandando tuttavia ai comuni la conferma di tale area in seguito alla verifica dell'idoneità della scelta fatta in sede di approvazione del PALAV. Il PALAV inoltre definisce in modo puntuale i compiti della pianificazione locale in tema di porti turistici. Il comune infatti in sede di P.R.G. e di P.P. per l'area ex Celli verifica e regola la realizzazione di ormeggi ed approdi per natanti purché essi siano costruiti con materiali tradizionali e non vadano ad alterare le caratteristiche delle arginature. Il progetto infatti prevede, sia per quanto riguarda gli

edifici di nuova costruzione che gli approdi della nuova darsena, l'utilizzo di materiali quali il mattone facciavista, la pietra d'Istria e il legno che risultano essere compatibili con i materiali tradizionali dell'architettura lagunare.

L'intervento inoltre, come da nota inviata in data 9 marzo 2009 dal proponenti al settore Pianificazione territoriale urbanistica della Provincia di Venezia, non risulta in contrasto con il PTCP adottato.

## **2.2 Quadro di Riferimento Progettuale**

### **Descrizione dello Stato di Fatto**

Il progetto proposto insiste sull'area di Venezia S. Elena degli ex Cantieri Celli i cui manufatti furono distrutti dalla tromba d'aria dell'11 settembre 1970. L'area é posizionata all'estremità est della zona di S. Elena e confina a sud con le pertinenze del Collegio Navale Morosini e con lo stadio comunale, a nord-ovest con la darsena del circolo velico veneziano. In seguito a tale evento calamitoso l'attività cantieristica venne definitivamente interrotta. L'area attualmente si trova in totale stato di degrado. Prima dei lavori di realizzazione della nuova darsena si procederà alla demolizione dei manufatti abusivi (mc 2120) presenti sull'area demaniale d'intervento.

### **Descrizione delle Opere di Progetto**

L'intervento proposto prevede la riqualificazione funzionale dell'area ex Cantieri Celli in Venezia S. Elena attraverso la nuova realizzazione di un centro nautico da diporto con darsena e relativi servizi.

Il Piano Particolareggiato approvato con deliberazione del C.C. di Venezia al n. 15 del 12.11.2000 ha definito i criteri e le modalità di attuazione degli interventi.

Ai fini della realizzazione della darsena e del nuovo centro nautico la ditta Celli ha ottenuto dal Magistrato alle Acque di Venezia la concessione dello specchio acqueo interessato dalla darsena e la concessione degli spazi a terra del Demanio Statale.

Il progetto attuativo del Piano Particolareggiato prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- la demolizione del volume esistente di 2.120 mc relativo ai manufatti precari edificati abusivamente sull'area demaniale di pertinenza;
- la realizzazione della nuova darsena con superficie acquea di proprietà del Demanio Marittimo pari a 38.900 mq appositamente assegnata in concessione alla ditta Cantieri Celli dal Magistrato alle Acque di Venezia; la conterminazione della darsena avverrà con la realizzazione di un molo di larghezza pari a 5 m per 340 m di lunghezza oltre a una banchina fissa sulla canaletta di accesso al convento di S. Elena di larghezza pari a 3,5 m e lunghezza 289 m;
- nuove edificazioni, su aree di proprietà della ditta proponente, per complessivi 19.494,90 mc suddivisi in 14.756,36 mc per il corpo di fabbrica da destinarsi a rimessaggio e 4.738,54 mc per l'edificio a uso centro servizi il tutto per una superficie coperta totale di 2.799,92 mq;
- La razionalizzazione degli spazi scoperti adibiti a percorso pedonale pubblico (circa 850 mq, su area di proprietà Cantieri Celli da cedere al Comune di Venezia, urbanizzazione primaria), ad attività pubblica di tipo sportivo (circa 1.115 mq, sempre su area di proprietà Cantieri Celli da cedere al Comune di Venezia, urbanizzazione secondaria), a verde attrezzato (su area del Demanio in concessione Cantieri Celli), a superficie di pertinenza degli edifici (su area Cantieri Celli) e a rimessaggio a terra (parte su area di proprietà Cantieri Celli e parte su area del Demanio in concessione agli stessi); quest'ultima area tecnica comprende anche una zona per le piccole manutenzioni temporanee dei mezzi appartenenti a cittadini, anche non ospiti fissi della darsena.

### **Opere da realizzarsi nello specchio acqueo**

Come sopra evidenziato il progetto prevede lo sviluppo della darsena su uno specchio acqueo di 38.900 mq posizionato nell'area demaniale posta a nord-est dell'isola di S. Elena.

Il molo verso la laguna con funzione di banchina frangiflutti verrà realizzato con doppia palancolata in calcestruzzo con rivestimento verticale in legno e/o mattoni di laterizio e completato con pavimentazioni in legno e pietra d'Istria.

La banchina fissa con funzione di delimitazione del canale di accesso al convento di S. Elena verrà realizzata con la stessa tecnica e finiture del molo principale.

Le strutture interne allo specchio acqueo atte all'ormeggio delle imbarcazioni verranno realizzate con pontili galleggianti di larghezza pari a 2,5 m.

Per la realizzazione della darsena sarà necessario lo scavo, previa caratterizzazione, fino a quota - 4 m sul medio mare, con conseguente asporto di materiale per un volume presunto di 57.257 mc. Si precisa che lo scavo della darsena avverrà dopo la realizzazione del molo frangiflutti in modo da poter collocare idonee barriere filtro per evitare la dispersione di sedimenti.

Lo studio idraulico marittimo ha verificato la buona rispondenza del bacino progettato al ricambio naturale delle sue acque interne anche a mezzo delle chiaviche poste sull'angolo nord-est del bacino.

### **Posti barca**

Il numero e la dimensione delle imbarcazioni previste dal progetto è così riassunto:

lunghezza	Tipo	numero
Fino a m 9,50	Monoscafo	26
Fino a m 10,00	Multiscafo	5
Da m 10,00 a m 11,50	Monoscafo	14
	Multiscafo	2
Da 10,00 a m 12,00	Multiscafo	5
Da 11,50 a m 17,00	Monoscafo	31
Da m 12,00 a m 14,00	Multiscafo	4
Da m 14,00 a m 17,00	Multiscafo	3
Da m 17,00 a m 30,00	Monoscafo	4
	Multiscafo	1
Da m 30,00 a m 50,00	Monoscafo	4
Totale		<b>99</b>

### **Nuove edificazioni**

Le nuove edificazioni si articolano su due corpi di fabbrica collegati fra loro da una zona a porticato.

Il primo corpo di fabbrica, di tipologia a capannone, è dedicato al rimessaggio e alla manutenzione delle imbarcazioni e comprende due locali con soppalco adibiti a officina e a deposito per una Società Remiera il tutto per un volume edificato pari a 14.756,36 mc e per una superficie coperta di 2.078,36 mq.

Il secondo corpo di fabbrica è relativo al centro servizi e si sviluppa su due piani fuori terra con la copertura di tipo piano adibita a terrazza scoperta. L'edificio ha le seguenti destinazioni d'uso: a piano terra è prevista la realizzazione di un esercizio commerciale al minuto e/o negozio per rivendita accessori navali e di due uffici direzionali, oltre ai depositi, servizi igienici docce e spogliatoi per i fruitori della darsena, l'appartamento per il custode, la centrale termica e il magazzino/dispensa per la cucina; al piano primo ristorante con servizi, cucina, bar e terrazza. La superficie coperta e la volumetria saranno, rispettivamente di 721,56 mq e 4.738,54 mc.

La nuova edificazione copre, complessivamente la superficie di 2.799,92 mq per un volume di progetto pari a 19.494,90 mc.

### **Spazi scoperti**

Gli spazi scoperti previsti dall'intervento proposto si possono suddividere sostanzialmente nelle seguenti tipologie:

- Verde attrezzato (di proprietà Demaniale, in concessione Cantieri Celli). Su tali aree è stato verificato lo stato della vegetazione esistente prevedendo la conservazione delle alberature già poste a dimora e la piantumazione di nuove essenze arboree autoctone all'ambiente lagunare. La relazione di progetto precisa che non verranno inseriti manufatti a servizio della pratica sportiva in quanto non verranno realizzati impianti scoperti e le aree a verde attrezzato saranno dedicate esclusivamente a prato con elementi di arredo urbano, vialetti e zone di sosta all'aperto;
- Di pertinenza degli edifici (su area di proprietà Cantieri Celli). Gli spazi scoperti di pertinenza degli edifici saranno realizzati sia a prato con essenze arboree, attorno al centro servizi (fronti Nord, Est e

Ovest) e sui due lati del corpo di fabbrica adibito a rimessaggio (Ovest e Nord) con esclusione dei marciapiedi per gli ingressi e/o uscite di sicurezza, sia a superficie tecnica per il rimessaggio a terra sul lato Est dello stesso corpo di fabbrica denominato "rimessaggio";

- Di rimessaggio a terra (su area di proprietà Demaniale in concessione Cantieri Celli). Tale area tecnica verrà pavimentata con masselli di calcestruzzo antisdrucchiolo posti su sabbia sopra una guaina impermeabilizzante, previa realizzazione di una soletta in calcestruzzo per rendere la pavimentazione impermeabile ai liquidi. Sull'area verranno realizzati lo scalo di alaggio, lo scivolo e le attrezzature necessarie per il rimessaggio scoperto a terra. All'interno dell'area tecnica è prevista una superficie di circa 600 mq riservata alle piccole manutenzioni temporanee di mezzi appartenenti ai cittadini anche non ospiti fissi della darsena. I percorsi confinanti con l'area tecnica saranno delimitati con opportune recinzioni, nel rispetto delle norme di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Si rileva infine che un area di 5.034 mq sarà destinata a prato da usarsi anche come spazio per asciugare le vele delle imbarcazioni.

### **Impianti tecnologici**

Oltre alle reti tecnologiche relative alle linee elettriche per energia e illuminazione, telefoniche, idriche e per il passaggio del gas è previsto un impianto di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue da wc e dal piazzale di lavorazione (area tecnica).

- Fognature e impianti connessi

Si premette che l'autorizzazione preventiva allo scarico è già stata rilasciata.

Sono previste tre reti di smaltimento, rispettivamente per:

- a. acque nere da bagni, servizi igienici, Pump Out (aspirazione Tank acque nere imbarcazioni) e acque bianche da scarichi di cucina;
- b. acque meteoriche e di lavaggio carene dal piazzale di lavorazione;
- c. acque meteoriche da tetti e da vialetti.

Tra le opere di urbanizzazione dell'area ex Cantieri Celli previste dal piano particolareggiato si evidenzia la previsione di realizzare una condotta di adduzione dedicata alle acque nere da far convogliare al depuratore dello stadio Penzo. A questa condotta verranno collegati, mediante allacciamento dotato di sifone, gli scarichi dei wc, dei bagni e la Pump Out (punto di scarico sottovuoto delle acque dei tank acque nere delle imbarcazioni) e mediante apposite vasche condensa grassi gli scarichi della cucina e del bar. Le acque meteoriche drenate dal piazzale di lavorazione e/o provenienti dal lavaggio delle carene saranno raccolte con una rete separata di adduzione e convogliate ad apposito disoleatore di sedimentazione e di depurazione che scaricherà sul canale delle navi attraverso un sifone con bocca dotata di chiusura a ventola e di pozzetto di prelievo per il campionamento. Le acque di lavorazione del piazzale dell'area tecnica verranno tutte drenate e collegate all'impianto di depurazione. Le acque meteoriche drenate dai vialetti e dalle coperture verranno invece scaricate direttamente in laguna attraverso la rete delle acque bianche in prossimità dello scarico sul canale delle navi. Il progetto prevede la costruzione di una vasca a tenuta idraulica atta al primo accumulo delle acque di lavorazione e/o provenienti dal piazzale dell'area di manutenzione prima della loro immissione nell'impianto di depurazione.

- Impianto di illuminazione aree esterne

Il Progetto prevede che tutte le aree esterne siano dotate di adeguata illuminazione. Nella relazione dello SIA si specifica che l'impianto sarà realizzato nel rispetto della Legge Regionale n. 22 del 22 giugno 1997 "Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso". Per quanto riguarda il possibile riflesso ed abbagliamento dovuto alla presenza di coperture o altri manufatti metallici, inoltre, il progetto prevede l'utilizzo di elementi a bassa riflettanza atti a evitare fenomeni di abbagliamento diretto.

- Impianto antincendio

Il progetto prevede la realizzazione degli impianti di sicurezza antincendio a norma di legge da realizzarsi secondo le disposizioni del Comando Provinciale VVF di Venezia, atti a contrastare le eventuali emergenze che si verificassero nel locale rimessaggio o nella darsena.



- Impianti per la raccolta e lo smaltimento di rifiuti solidi urbani

Il progetto prevede la realizzazione di piazzole ecologiche, poste lungo la viabilità interna, per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m<sup>3</sup> ogni 50 posti barca e a una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

**Costi di realizzazione**

La valutazione dei costi è eseguita in forma analitica e di seguito viene riportata una sintesi del quadro economico dell'intervento:

- Costo dei lavori

Interventi per la realizzazione dell'opera	€ 7.000.000,00
Opere di mitigazione	€ 500.000,00
Oneri per la sicurezza	€ 120.000,00
Subtotale 1)	€ 7.620.000,00

- Spese generali

Spese tecniche relative alla progettazione e allo studio di impatto ambientale	€ 350.000,00
Spese relative alla Direzione Lavori	€ 250.000,00
Spese relative al coordinamento della sicurezza	€ 150.000,00
Spese relative ad attività di consulenza e supporto	€ 50.000,00
Spese per pubblicità	€ 30.000,00
Spese per rilievi, accertamenti, indagini, verifiche	€ 66.000,00
Spese per collaudo tecnico, amministrativo, statico	€ 50.000,00
Spese per allacciamenti a pubblici servizi	€ 400.000,00
Spese per imprevisti	€ 200.000,00
Subtotale 2)	€ 1.546.000,00
Totale 1) + 2)	€ 9.166.000,00
IVA	€ 1.833.200,00
Totale 1) + 2) + IVA	€ 10.999.200,00
Arrotondato	€ 11.000.000,00

**Alternative di progetto**

Lo S.I.A. affronta il tema delle alternative di progetto in riferimento alle diverse soluzioni ipotizzate in fase di progettazione e relative ai diversi scenari legati al numero di posti barca potenzialmente realizzabili all'interno dello specchio acqueo della darsena. Ovvero i 99 posti barca proposti, l'alternativa con 200 e quella con 314 oltre l'ipotesi zero, concludendo che l'ipotesi proposta risulta la migliore sotto il profilo dell'impatto ambientale tra le alternative valutate.

**2.3 Quadro di Riferimento Ambientale**

Nel S.I.A. sono state considerate le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera;
- Ambiente Idrico;
- Suolo e Sottosuolo;
- Vegetazione, Flora e Fauna;
- Salute Pubblica;

- Rumore e vibrazioni;
- Paesaggio.

## **Atmosfera**

### **Climatologia**

L'area di progetto, inserita all'interno della Laguna di Venezia, è localizzata nella parte nord del litorale adriatico ove i venti umidi e le brezze marine penetrano in profondità verso l'interno della costa. L'azione mitigatrice del mare risulta essere, tuttavia, limitata a causa di due fattori: la presenza di un mare interno, stretto e poco profondo e la sua posizione, che consente di mitigare solo le masse d'aria provenienti dai settori sud-orientale ed orientale.

Si registrano così, durante tutte le stagioni, temperature medie delle stazioni in laguna superiori alla media del bacino scolante, mentre le precipitazioni risultano nettamente inferiori in laguna rispetto al resto del bacino.

Per quanto riguarda il regime anemologico il Proponente evidenzia come i venti prevalenti nell'area d'intervento siano, durante tutto l'anno, quelli provenienti da Nord/Nord-Est.

### **Qualità dell'aria**

Nell'area di riferimento interessata dal progetto, sono localizzate quattro stazioni di rilevamento della qualità dell'aria di competenza del Dipartimento A.R.P.A.V. della Provincia di Venezia e precisamente: San Michele, Giudecca, Tronchetto, e Sacca Fisola.

Lo S.I.A. rileva che dall'analisi del relativo "Rapporto annuale anno 2006 della qualità dell'aria" si può osservare che alcuni inquinanti, quali CO, SO<sub>2</sub> e benzene, non destano preoccupazione, in quanto i valori registrati sono significativamente inferiori ai rispettivi valori limite, mentre altri inquinanti, quali il particolato PM10, l'ozono, il benzo(a)pirene, sono attestati ad un livello critico.

Il Rapporto ribadisce, quindi, l'importanza di perseguire politiche di risanamento volte alla riduzione delle fonti emissive ed in particolare degli inquinanti individuati quali primari.

## **Ambiente Idrico**

### **Generalità**

La Laguna di Venezia si presenta come un grande lago costiero salmastro a basso fondale con valori medi della profondità nell'ordine del metro e mezzo e con punte massime anche di alcune decine di metri.

Il bacino lagunare è separato dal mare da isole di forma lineare dette "lidi", interrotti da varchi di collegamento dette "bocche di porto", che garantiscono il collegamento e lo scambio idrico con il mare.

Sul margine interno di separazione con la terraferma, ovvero sulla linea di sponda detta "gronda lagunare", sono presenti le foci dei corsi d'acqua immissari, il cui apporto di acque dolci, dopo le diversioni fluviali realizzate dalla Serenissima dei fiumi Brenta, Bacchiglione, Sile e Piave, risulta essere oggi piuttosto modesto.

All'interno il bacino lagunare si presenta diviso longitudinalmente in due fasce:

- la prima, prossima alla linea di gronda, si configura come fascia delle barene, ricoperta di vegetazione erbacea e suffruticosa di tipo alofila e di praterie salmastre con specie tolleranti la salsedine;
- la seconda, la laguna viva, prossima ai lidi, è caratterizzata da acque aperte e da isole urbanizzate ed abitate fin dall'epoca romana o alto-medievale.

La laguna è poi solcata da grandi alvei sommersi, definiti come canali lagunari, che rappresentano il sistema circolatorio e di scambio idraulico della laguna dovuto all'alternarsi del ciclo delle maree.

In particolare l'area di intervento è posta lungo uno dei principali canali lagunari che permettono l'accesso alla città di Venezia ed alla Laguna dalla bocca di porto di Lido.

Lo S.I.A. ricorda infine che, in base all'importanza ed alla profondità dei canali lagunari, variano i limiti di velocità imposti per le imbarcazioni circolanti in laguna, limiti che per il centro storico di Venezia sono imposti tramite Ordinanze del "Commissario per il moto ondoso". Più precisamente il limite di velocità per i canali prossimi all'area d'intervento è pari a 20 km/h, che risulta essere il limite consentito più elevato.

### **Idrodinamica**

All'interno della Laguna il flusso e riflusso delle acque di marea determina l'immissione e la circolazione del sedimento fine destinato alla formazione delle barene e delle velme.

In particolare sotto l'azione della marea e del vento di scirocco, si forma una circolazione residua che spinge le masse d'acqua verso l'interno della Laguna attraverso la bocca di porto di Chioggia.

Successivamente, le masse d'acqua fluiscono dapprima verso la Laguna centrale e quindi una buona parte di esse (circa il 32% del volume delle acque entrate in Laguna) esce in mare aperto attraverso la bocca di porto di Malamocco.

Le masse d'acqua sospinte più a Nord o fluiscono in mare aperto attraverso la bocca di porto di Lido o vanno ad alimentare la circolazione del bacino settentrionale, rifluendo comunque in mare attraverso la bocca di porto di Lido.

L'influsso del vento di scirocco determina tempi di residenza particolarmente bassi presso la bocca di porto di Chioggia, con valori via via più elevati procedendo verso Nord.

Per l'area di intervento, di particolare interesse risulta essere l'azione del vento di bora, che genera delle correnti residue dirette dalla bocca di porto di Lido verso sud e verso S. Elena, determinando tempi di residenza molto bassi.

Il Proponente, nel merito dello stato delle correnti lagunari interessanti l'area di progetto, afferma, sulla base delle risultanze dello studio idraulico-marittimo allegato al Progetto Preliminare, che la realizzazione della darsena non provocherà variazioni significative del normale regime idraulico lagunare.

### **Stato delle correnti lagunari interessanti l'area di progetto**

Il Proponente, al fine di valutare la compatibilità delle opere di progetto con le dinamiche idraulico lagunari della zona, ha prodotto uno specifico Studio idraulico marittimo dove vengono esaminati nel dettaglio i seguenti temi:

- *localizzazione dell'intervento;*
- *caratteristiche geotecniche dei sedimenti;*
- *caratteristiche idrauliche dell'area riferite sia alle correnti di marea e sia alle condizioni di moto ondoso.*

L'analisi effettuata dai progettisti ha portato, quindi, alle considerazioni e conclusioni che possono essere così sinteticamente riassunte:

- *Localizzazione dell'intervento.* La realizzazione della nuova Darsena è prevista in adiacenza dell'Isola di S. Elena e precisamente all'estremità sud-est dell'Isola. L'area è contraddistinta naturalmente da bassi fondali ed è situata a poco più di 2 chilometri dalla bocca di porto del Lido, in corrispondenza della confluenza del Canale delle Navi con il Canale principale di San Nicolò;
- *Caratteristiche geotecniche.* La stratigrafia dei terreni interessati dalle opere in progetto, ha evidenziato la presenza di un primo strato superficiale, dello spessore di circa m 10, ove si alternano sabbie fini, argille sabbiose ed argille limose grigie. Lo Studio ha poi confermato che le caratteristiche granulometriche dei sedimenti, risultano essere quelle tipiche delle sabbie fini limose con fuso granulometrico piuttosto ristretto. Tali sedimenti sono contraddistinti da diametri medi  $D_{50}$  pari a circa 0,15 mm;
- *Caratteristiche idrauliche.* Per quanto attiene alle caratteristiche correntometriche del sito, lo Studio, dopo aver evidenziato che l'area interessata dalle opere si trova in prossimità della confluenza di due profondi canali lagunari, rileva che le massime velocità misurate nelle zone più profonde di tali canali, sono dell'ordine di 1 m/s ma che, nella zona a fondale ridotto interessato dalla realizzazione della nuova Darsena, sono contenute entro valori molto inferiori e prossime allo zero.

Lo Studio, in definitiva, sottolinea come l'area di progetto non risulti essere interessata da forti correnti lagunari.

La zona è, infatti, contraddistinta da battenti variabili da zero ad un paio di metri circa, molto inferiori rispetto ai 10-20 m circa dei canali circostanti, dove, al contrario, sono presenti correnti anche molto forti.

Lo studio, nondimeno, ha verificato come per i sedimenti caratterizzati da diametri medi  $D_{50}$  (circa 0,15 mm) la soglia critica di moto incipiente è superata solo nelle zone più profonde dei canali, dove sono state misurate le velocità più elevate.

Tale soglia non viene però raggiunta nelle zone a ridotto fondale adiacenti all'Isola di S. Elena interessate dall'intervento.

L'area interessata dai lavori sostiene, quindi, un comportamento analogo a quello delle golene fluviali che non contribuiscono al deflusso idrico del corso d'acqua principale, ma che fungono essenzialmente da bacini di invaso idrico, fintantoché non è transitata l'onda di piena al di fuori della cosiddetta zona attiva di trasporto solido.

Il Proponente, conclude ed afferma, sulla base delle risultanze dello studio idraulico-marittimo in questione ed allegato al Progetto Preliminare, che la realizzazione della Darsena non provocherà variazioni significative del normale regime idraulico lagunare.

### **Suolo e Sottosuolo**

L'origine della laguna di Venezia è dovuta a fenomeni che hanno determinato il definitivo assestamento della linea di costa dell'alto adriatico a partire dall'ultimo periodo post-glaciale.

La configurazione attuale della Laguna di Venezia ha uno sviluppo in lunghezza di circa 50 km, mentre la larghezza oscilla tra 10 e 12 km, per una superficie approssimativa di circa 55.000 ha.

L'area d'intervento viene definita come "terrapieno" per la parte emersa, mentre per la parte sommersa è caratterizzata dalla presenza di sedimenti sabbiosi.

Per quanto riguarda l'indicazione di "terrapieno", in tutta l'area urbana di Venezia e nelle isole limitrofe, i primi 3-4 m di sedimenti superficiali sono costituiti da materiale di riporto.

Tale materiale è formato, nello strato più superficiale, da depositi legati all'attività antropica, mentre più in profondità si rinvencono riporti a diversa granulometria, ma in prevalenza sabbioso-limosi, ricchi di materiale sia di origine antropica come ceramiche, laterizi e cementi, sia naturali, come ciottoli alluvionali.

Il sottosuolo della città di Venezia al di sopra dei 24 m sul l.m.m. di profondità è formato da depositi alluvionali deposti a partire da 23.000 anni a.C. e costituiti principalmente da materiali fini, legati alle periodiche esondazioni dei canali.

Ad una profondità variabile tra -10,50 e -9,40 si rinviene un livello torboso diffuso in tutta l'area, formatosi tra 19.000 e 21.000 anni a.c..

Ad una quota compresa tra -7 e -5 m si ritrova, anche nell'area d'intervento, il "caranto", orizzonte costituito in prevalenza da argille o limi sovraconsolidati, ma anche da sabbie normali consolidate.

Ad una profondità di -5 m ca. si passa quindi ai depositi lagunari sovrastanti, costituiti in prevalenza da sedimenti argillo-limosi, caratteristiche di fondali a bassa energia, ma anche da livelli a granulometria maggiore, tipici di aree più esposte alle correnti di marea o alle bocche di porto.

### **Vegetazione, Flora e Fauna**

#### **Vegetazione e Flora**

Nell'esame di tale componente, l'estensore dello S.I.A. ha fatto riferimento all'"Atlante della Laguna di Venezia", per quanto attiene alla "distribuzione della biomassa macroalgale".

Dall'analisi condotta si evidenzia che, sin dall'inizio degli anni '90, si è assistito al decremento delle macroalghe in tutta la Laguna dovuto, principalmente, alle variazioni climatiche ed in parte alla riduzione della disponibilità di nutrienti.

Dalla mappatura a disposizione, lo S.I.A. evidenzia che la biomassa macroalgale risulta essere più consistente e più ampiamente distribuita nell'area meridionale della Laguna piuttosto che nell'area centro-settentrionale, mentre, per quanto attiene alla zona più prossima alla futura Darsena, si rilevano valori molto bassi in prossimità delle isole della Certosa e di S. Erasmo, fino a registrare valori nulli nell'area propria d'intervento.

Elementi peculiari della Laguna di Venezia risultano poi essere le barene, definite come formazioni tabulari ricoperte di vegetazione erbacea e suffruticosa alofila, caratterizzate da un insieme di microambienti a diversa altezza sul livello del medio mare, a cui consegue un diverso contenuto idrico ed un diverso grado di salinità.

Nell'ambito prossimo all'area di intervento sono presenti barene ad ovest dell'isola della Certosa e tutto intorno all'isola di S. Erasmo.

#### **Fauna Ittica**

Lo S.I.A., anche per l'analisi di tale componente, ha fatto riferimento all'"Atlante delle Lagune di Venezia" dove, per quanto attiene al parametro dell'"abbondanza ittica totale", si rileva che, nell'area di

intervento, i maggiori valori sono presenti tra l'isola di San Michele e Venezia e tra l'isola di Sant'Erasmo e Punta Sabbioni, mentre presso S. Elena si registrano valori bassi (58-116 ind./100 m<sup>2</sup>).

Valori ancora elevati si registrano anche presso la stazione di monitoraggio di S. Nicolò del Lido.

Nella Laguna si evidenzia poi la presenza dell'orata, del branzino, della sogliola, della passera, dei mugilidi, del lotregano e della verzelata.

### **Avifauna**

La zona d'intervento ricade in un'area con importanza ornitologica piuttosto bassa, mentre l'intera area lagunare risulta essere una tra le zone più significative ed importanti per quanto attiene alla presenza di specie svernanti, quali ad esempio il piovanello pancianera. Per tale specie vengono registrati gli afflussi più intensi in settembre-ottobre e le aree di svernamento vengono lasciate a partire da marzo fino a maggio.

### **Paesaggio e patrimonio storico culturale**

Il territorio lagunare, ove è prevista la realizzazione della Darsena di progetto, può essere definito, sotto il profilo paesaggistico, come un "*bacino costiero dominato dalle maree, separato dal mare da un cordone litorale, e cioè da un insieme di lidi, comunicante però con esso attraverso bocche lagunari*".

La laguna di Venezia occupa una superficie di circa 550 km<sup>2</sup> ed è situata nella fascia costiera dell'alto Adriatico tra la foce del fiume Brenta posta a sud e il tratto finale del Sile, localizzato a nord. Il bacino lagunare si estende per una lunghezza di circa 55 km e per una larghezza massima di circa 13 km.

I confini verso terra della laguna vennero determinati ancora nel 1791 dalle opere di "conterminazione lagunare" con la posa in opera sul terreno dei cippi che dovevano segnare il confine tra la laguna e la terraferma. Da allora la linea di conterminazione ha subito una serie di aggiornamenti dettati, non ultimo, dal nuovo assetto della zona industriale di Marghera.

Verso mare la laguna di Venezia è delimitata da un cordone litoraneo costituito da lidi caratterizzati da una larghezza variabile da poche decine di metri a qualche chilometro e precisamente: il litorale di Sottomarina, di Pellestrina, del Lido e del Cavallino.

Tali lidi sono separati tra di loro dalle bocche di porto di Chioggia, di Malamocco e di Lido, che fanno a capo ai tre bacini minori in cui è suddiviso il bacino lagunare veneziano dal punto di vista idrografico.

Il bacino principale è quello del Lido, che occupa circa il 50% della superficie lagunare, mentre il bacino di Malamocco e quello di Chioggia occupano rispettivamente circa il 30% e il 20% della restante area.

La zona interessata dai lavori per la realizzazione della nuova Darsena si colloca all'estremità est della zona di Sant'Elena e confina a sud con il Convento di Sant'Elena e con il Collegio Navale Morosini, e con lo stadio comunale di calcio e a nord-ovest con una darsena.

L'area può essere considerata, in particolare, una delle zone marginali della città dalla quale, non di meno, è possibile apprezzare elementi di pregio paesistico, quali l'Isola delle Vignole, l'Isola di Sant'Erasmo e il Lido.

L'area è soggetta a vincolo paesaggistico, ex legge 1497/1939 e L. 431/1985 detta Legge Galasso, art. 1 lett. C), oggi D.Lgs. n. 42 del 22.01.04. Il vincolo individua tutto l'ambito lagunare come area di interesse paesaggistico secondo il D.M. 1 agosto 1985, pubblicato sulla G.U. n. 223 del 21 settembre 1985.

### **Salute Pubblica**

Il Proponente evidenzia che la realizzazione del progetto della nuova Darsena e la sua successiva gestione, sono state progettate e pensate al fine di preservare la salute pubblica da eventuali problemi igienico-sanitari e garantire un elevato grado di qualità.

Per quanto concerne la sicurezza antincendio e la gestione delle emergenze nei luoghi di lavoro, si farà riferimento al D.M. 10.03.1998 che stabilisce i criteri per la valutazione dei rischi di incendio ed indica le misure di prevenzione e di protezione da adottare al fine di ridurre i possibili pericoli e di limitarne le conseguenze qualora esso si verifichi.

### **Rumore e vibrazioni**

Con riferimento alla vigente normativa, l'area d'intervento rientra rispettivamente entro le seguenti classi definite dal D.P.C. 14.11.1997:

- per la parte di terra in Classe III (limite diurno 60 dBA notturno 50 dBA) (Aree di tipo misto - Aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità popolazione, con presenza di attività commerciali e di uffici, con limitata presenza di attivi artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali con impiego di macchine operatrici);
- per la parte di acqua in Classe IV (limite diurno 65 dBA notturno 55 dBA) (Aree di intensa attività umana - Aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e porti, aree con limitata presenza di piccole industrie).

Nel merito, il Proponente ha effettuato una campagna di rilievi fonometrici necessari al fine di determinare il fondo di rumorosità esistente nell'area d'intervento prendendo ad esame una serie di punti idonei a rappresentare la situazione acustica della zona stessa.

Dall'analisi effettuata e rapportata alle possibili emissioni acustiche dovute alla fase di esercizio dalla nuova Darsena, lo S.I.A. evidenzia, (paragrafo 4.3.12.9 della Relazione Generale) come l'apporto dell'attività svolta non vada ad influenzare significativamente i livelli sonori del rumore di fondo esistente e dovuti, in particolare, al traffico acqueo nei canali esterni di navigazione.

L'intervento, nella sostanza, risulta essere compatibile, sotto il profilo acustico, con i valori limite normativi vigenti, in termini di emissioni, immissioni sonore nell'ambiente esterno e valori limite differenziali, applicabili all'area d'insediamento e agli edifici prospicienti.

### **Attività di Monitoraggio**

Lo S.I.A. evidenzia che nel corso della fase di cantiere e di esercizio saranno intraprese attività di monitoraggio relativamente alla definizione della qualità delle acque, alle emissioni acustiche ed atmosferiche.

In particolare durante la fase di scavo verrà monitorata la torbidità dell'acqua legata alla sospensione dei solidi e verranno, nel caso, attivate conseguentemente oltre al posizionamento dei teli filtranti in corrispondenza delle chiaviche e dell'accesso alla darsena, il posizionamento di panne o altri dispositivi utili ad impedire che tale fenomeno interessi zone esterne allo specchio acqueo della Darsena.

I risultati dei monitoraggi serviranno a definire le azioni migliorative dei processi di gestione della Darsena in fase di cantiere e in fase di esercizio.

### **3. VALUTAZIONI SUL PROGETTO E SUL SIA**

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, lo S.I.A. esamina in modo sufficiente gli strumenti di pianificazione e di programmazione a livello regionale, provinciale e comunale, afferenti all'area d'intervento e non si rilevano elementi ostativi per la realizzazione delle opere in esame.

Per quanto attiene al Quadro Progettuale si rileva che lo S.I.A., è stato redatto nel rispetto delle normative in materia attualmente in vigore, e in particolare per quanto attiene alle analisi e alle scelte progettuali in relazione agli obiettivi da raggiungere, ai contenuti e agli elaborati progettuali.

Per quanto riguarda il Quadro Ambientale, lo S.I.A., ha sviluppato in modo esauriente 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.

Si evidenzia poi che, per quanto riguarda il Piano di adeguamento scarichi dei reflui di pertinenza dell'intervento in esame, il Comune di Venezia (Ambiente Sicurezza del Territorio Servizio Ambiente Venezia), ha rilasciato la relativa autorizzazione in data 20.11.2003 protocollo n° 464622-482.

### **4. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Le opere in esame non rientrano in alcuna zona od area di interesse comunitario e i siti più vicini alla zona d'intervento risultano essere i seguenti:

- ZPS denominato IT3250046 "*Laguna di Venezia*";
- SIC denominato IT3250023 "*Lido di Venezia: biotipi litoranei*";
- SIC denominato IT3250031 "*Laguna Superiore di Venezia*";
- SIC denominato IT3250030 "*Laguna Medio Inferiore di Venezia*".

Si evidenzia, in ogni caso, che il Proponente ha presentato una specifica Relazione di VINCA, redatta in conformità alla D.G.R.V. del 10.10.2006, n° 3173, che conclude con la dichiarazione del professionista di non incidenza e di esclusione di effetti significati negativi sui siti di Rete Natura 2000 considerati.

Tale VINCA è stata esaminata dai competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, che hanno redatto una relazione (REG/2009/65 in data 25.05.2009) con proposta di parere favorevole condizionato al recepimento delle seguenti 4 prescrizioni:

1. Prima dell'inizio dei lavori siano messe in atto tutte le opere necessarie per contenere rumore e polveri;
2. durante l'esecuzione dei lavori siano impegnati mezzi provvisti di dispositivi antirumore, siano utilizzate miscele e lubrificanti ecologici;
3. durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti da parte di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali;
4. prima e durante i lavori dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti operativi finalizzati a limitare l'eventuale diffusione di sedimenti l'intorbidimento delle acque in relazione al prelievo ed alla movimentazione dei materiali da dragare e/o posizionare.

Tale parere è stato recepito dalla Commissione e la relative prescrizioni fanno parte integrante del presente parere.

Non si rendono necessarie, conseguentemente, le misure di compensazione previste dalla Direttiva Habitat in specifici casi quali la perdita di habitat o di specie, fra i quali non rientra il progetto in esame.

## **5. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME**

Le osservazioni e i pareri presentati, come sotto riportati, sono stati considerati in sede istruttoria e hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni. In particolare hanno espresso il proprio parere:

1. L'Amministrazione Provinciale di Venezia con Deliberazione di Consiglio in data 21.04.2009, ha espresso parere favorevole all'intervento facendo proprie le considerazioni contenute nella relazione istruttoria dei competente Uffici Provinciali che nel merito hanno condizionato il parere ad alcune prescrizioni inerenti la gestione dei materiali di scavo ed il processo di depurazione dei reflui;
2. La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto NAUSICAA, ha espresso parere favorevole con lettera in data 30.05.2005 protocollo n° 1721, condizionato alle seguenti due prescrizioni:
  - a. assistenza specialistica alle opere movimento terra (scavo);
  - b. assistenza visiva all'esito dello scavo con valutazione in corso d'opera. .
3. La Commissione per la Salvaguardia di Venezia con voto n° 8/1763 in data 27.03.2007 ha espresso parere favorevole in merito alla realizzazione dell'intervento in esame.

## **VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti ad eccezione del Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Venezia (giustificato) e dei Componenti esperti della Commissione Dott. Gerry Boratto, Ing. Guido Cuzzolin (giustificato), Ing. Silvia Galli (giustificato) e Ing. Giampietro Gavagnin (giustificato), esprime all'unanimità

### **parere favorevole**

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

**PRESCRIZIONI**

- 1) Dovranno essere recepite le seguenti 4 prescrizioni contenute nel parere della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, espresso in data 25.05.2009 - REG/2009/56:
  - a. prima dell'inizio dei lavori siano messe in atto tutte le opere necessarie per contenere rumore e polveri;
  - b. durante l'esecuzione dei lavori siano impegnati mezzi provvisti di dispositivi antirumore, siano utilizzate miscele e lubrificanti ecologici;
  - c. durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti da parte di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali;
  - d. prima e durante i lavori dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti operativi finalizzati a limitare l'eventuale diffusione di sedimenti l'intorbidimento delle acque in relazione al prelievo ed alla movimentazione dei materiali da dragare e/o posizionare;
- 2) Dovranno essere recepite le seguenti 2 prescrizioni contenute nel parere favorevole espresso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto NAUSICAA, con lettera in data 30.05.2005 protocollo n° 1721:
  - a. assistenza specialistica alle opere movimento terra (scavo);
  - b. assistenza visiva all'esito dello scavo con valutazione in corso d'opera;
- 3) La gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo e dalle demolizioni previste dovrà avvenire in conformità alla vigente normativa Nazionale e Regionale in materia ed in particolare:
  - D. Lvo. 152/2006, parte IV Titolo I, art. 186;
  - D.G.R.V. n. 2424 del 8 agosto 2008.Per quanto riguarda inoltre la gestione dei fanghi derivati da dragaggi, si raccomanda di seguire le indicazioni elencate nel documento del Ministero dell'Ambiente del marzo 1993 - Criteri di Sicurezza Ambientale per gli Interventi di Escavazione Trasporto e Reimpiego dei Fanghi Estratti dai Canali di Venezia (art. 4, comma 6, legge 360/91) c.d. Protocollo '93;
- 4) La darsena dovrà essere dotata di barriere di contenimento galleggianti atte a circoscrivere e convogliare eventuali splanzi di idrocarburi nel posto più idoneo al loro recupero;
- 5) Venga installato, come indicato nel progetto, un adeguato impianto di aspirazione munito di disoleatore atto a estrarre dalle imbarcazioni i reflui prodotti (acque nere, oleose e di sentina oltre agli oli esausti dei motori);
- 6) Venga previsto un punto di raccolta per gli accumulatori esauriti, per l'olio esausto e per le vernici;
- 7) Le aree di pertinenza dei capannoni per il rimessaggio e il carenaggio su cui si svolgeranno operazioni di manutenzione e riparazione di natanti dovranno essere impermeabilizzate e le acque potenzialmente contaminate da inquinanti derivanti dai piazzali di lavoro dovranno essere contenute, trattate e successivamente smaltite così come indicato negli elaborati di progetto e relativa relazione, oltre che nell'autorizzazione allo scarico già rilasciata;
- 8) Venga predisposto un bacino stagno per il travaso delle sostanze inquinanti;
- 9) Dovrà essere previsto un piano di monitoraggio da concordarsi con l'ARPAV, consistente in rilevazioni periodiche della qualità delle acque e del rumore da riportare agli standard previsti dalla normativa vigente;
- 10) Dovranno essere rispettate, così come previsto nella relazione progettuale, le disposizioni di cui alla L.R. n° 22/1997 "Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso".



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 Laura Salvatore*

Il Vice Presidente della  
Commissione V.I.A.  
*Avv. Paola Noemi Furlanis*