



Pec Direzione

Da: marco.zanetti-7499@postacertificata.gov.it
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 11:14
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; mbac-dg-
pbaac@mailcert.beniculturali.it; protocollo.generale@pec.regione.veneto.it;
protocollo@pec.comune.venezia.it; campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net
Oggetto: osservazione VIA - progetto Canale Contorta Sant'Angelo (Venezia)
Allegati: CAAL - osservazione VIA canale Contorta.17 ottobre 2014.pdf

E.prot DVA - 2014 - 0033703 del 17/10/2014

Allego documento contenente "osservazioni" relative a procedura di V.I.A. del progetto "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta-Sant'Angelo", dell'Autorità Portuale di Venezia, presentate dall'associazione "Comitato Ambientalista Altro Lido" a firma: Marco Zanetti, Giancarlo Carnevale, Bruno Amendola, Salvatore Lihard, William Pinarello.

Distintamente
Marco Zanetti (cell. 348 2682726)



Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero dei Beni Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee
via di San Michele , 22 - 00153 – Roma
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto
Unità Complessa V.I.A.
Calle Priuli Cannaregio 99 - 30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Al Commissario di Governo della Città di Venezia
Ca' Farsetti - Venezia
Al Comune di Venezia- Settore Politiche Ambientali
Campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali
via Forte Marghera 191 - 30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Al Sindaco del Comune di Campagna Lupia
Via della Repubblica 34 - 30010 Campagna Lupia (Ve)
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net

oggetto: osservazioni al progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale denominato "*Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo*" – codice ID_VIP 2842, presentato dall'Autorità Portuale di Venezia.

I sottoscritti componenti dell'associazione **Comitato Ambientalista Altro Lido**, con sede in Venezia, Malamocco, Calle della Madonna, 3,

- arch. Marco ZANETTI, nato a Venezia il 17.12.1949, residente in Venezia, Lido, via Paolo Renier, 2
 - prof. arch. Giancarlo CARNEVALE, nato a Napoli il 25.08.1942, residente a Venezia, Lido, via Rodi, 5
 - ing. Bruno AMENDOLA, nato a Venezia il 05.11.1940, residente a Venezia, Lido, via Negroponte, 12/e
 - arch. Salvatore LIHARD, nato a Napoli il 22.04.1953, resid. a Venezia, Malamocco, calle d. Madonna, 3
- e, anche in nome dell'associazione **Pax in Aqua**,
- rag. William PINARELLO, nato a Venezia il 09.01.1932, residente a Venezia, Lido, via Rodi, 3
- presentano le seguenti **tre osservazioni** al progetto in oggetto

1

associazione **CAAL - Comitato Ambientalista Altro Lido**

osservazioni VIA al progetto "*Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo*" - codice ID_VIP2842

osservazione 1 - Sulla inapplicabilità delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) di cui all'art. 182 del D.lgs 163/2006.

La procedura di valutazione nella quale è stato inserito il progetto in esame si riferisce agli articoli 182-185 del *Codice dei contratti* (decreto legislativo 163/2006) concernenti le opere dichiarate di *interesse nazionale* ai sensi della legge 443/2001 (*Legge Obiettivo*).

Con la presente osservazione si rappresenta alla Commissione che tali procedure ex *Codice dei contratti* non sono oggi applicabili né al progetto in questione, né a qualsiasi altro progetto.

La *Legge Obiettivo* (legge 443/2001) ha delegato (all'art. 1, c. 2) il Governo ad emanare decreti legislativi attuativi, anche di riforma delle procedure di valutazione di impatto ambientale. Di conseguenza, è stato emanato il decreto legislativo 190/2002 contenente, agli artt. 17-20, disposizioni per la valutazione ambientale delle grandi opere di interesse nazionale. Tali disposizioni sono poi state modificate con decreto legislativo 189/2005.

Successivamente la *Legge Comunitaria per l'anno 2004* (legge 62/2005) ha delegato il Governo all'attuazione di direttive comunitarie in materia di appalti pubblici. Di conseguenza è stato emanato il *Codice dei Contratti* (decreto legislativo 163/2006); in tale sede è stato abrogato (all'art. 256) il decreto legislativo 190/2002 e con esso le relative norme per la valutazione ambientale delle grandi opere di interesse nazionale (come modificate dal D.lgs 189/2005); inoltre, contestualmente, dette norme sono state 'trasfuse' agli articoli 182-185.

Con tale operazione legislativa si manifestano le seguenti criticità:

1. le norme originarie disciplinanti la VIA in applicazione della *Legge Obiettivo* (di cui al D.lgs 190/2002 come modificato dal D.lgs 189/2005) sono state abrogate e dunque non sono oggi applicabili;
2. le norme 'analoghe' disciplinanti la VIA in applicazione della *Legge Obiettivo* successivamente introdotte nel *Codice dei Contratti* (D.lgs 163/2006) costituiscono evidente sviamento dalla delega riguardante la materia "appalti" e dai principi generali della delega al Governo (legge 62/2005) per il riordino delle materie interessate dalle direttive comunitarie laddove (art. 5) si precisa che il Governo dovrà adottare "testi unici" riguardanti "materie o settori omogenei" e che "le disposizioni contenute nei testi unici non possono essere abrogate, derogate, sospese o comunque modificate, se non in modo esplicito mediante l'indicazione puntuale ..."; la disciplina ora vigente della VIA speciale in applicazione della *Legge Obiettivo* è dunque inserita in un testo unico (decreto legislativo delegato) riguardante altra materia ed in difetto di delega.

Nello stesso scorcio di tempo, oltre al *Codice dei Contratti* (entrato in vigore il 1° luglio 2006), veniva emanato anche il *Testo Unico Ambientale* (decreto legislativo 152/2006), entrato in vigore il 29 aprile 2006 (salvo la *Parte Seconda*, concernente le valutazioni ambientali, entrata in vigore successivamente - eccettuati gli articoli 49 e 50 - il 12 agosto 2006, come disposto all'art. 52). Tale testo unico, oggetto di successive plurime modificazioni e integrazioni, non indica alcuna speciale procedure di VIA per le opere dichiarate di interesse nazionale, né richiama in alcun modo le procedure di cui agli artt. 183-185 del *Codice dei contratti*, ovvero le previgenti del D.lgs 190/2002. Tra i principi generali del *Testo Unico Ambientale* (*Parte Prima*, artt. 3 e 3-bis) vi sono le disposizioni per l'adozione dei provvedimenti successivi ed i principi per la produzione del diritto ambientale: vi si prevede in particolare che le norme dello stesso testo unico

- "non possono essere derogate, modificate od abrogate se non per dichiarazione espressa, mediante modifica o abrogazione delle singole disposizioni in esso contenute" (art. 3, comma 1, vigente dal 29.04.2006 al 25.08.2010).

- “non possono essere derogate, modificate od abrogate se non per dichiarazione espressa da successive leggi della Repubblica, purché sia comunque sempre garantito il rispetto del diritto europeo, degli obblighi internazionali e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali” (art. 3-bis, comma 3, vigente dal 26.08.2010).

Era dunque chiaramente disposto sin dall'entrata in vigore del *Testo Unico Ambientale* (cioè prima dell'entrata in vigore del *Codice dei Contratti*) che le procedure generali da esso previste non potevano essere derogate e che potevano essere modificate solo con esplicita dichiarazione. La disposizione ora vigente (art. 3-bis, comma 3) è ancora più netta poiché ammette la possibilità di deroga/modifica/abrogazione solo per dichiarazione espressa “da successive leggi della Repubblica”!

Va inoltre sottolineato quanto dispongono i commi precedenti dello stesso art. 3-bis: “i principi posti dalla presente Parte prima e dagli articoli seguenti costituiscono i principi generali in tema di tutela dell'ambiente ...” e ancora “i principi previsti dalla presente Parte Prima costituiscono regole generali della materia ambientale nell'adozione degli atti normativi ...”. E' dunque evidente che il *Testo Unico Ambientale* costituisce norma ‘sovraordinata’ (ossia ‘metanorma’, contenente i criteri di validità e appartenenza all'ordinamento giuridico) per la materia dell'ambiente.

Come è noto, nella gestione reale delle valutazioni di impatto ambientale si è tuttavia mantenuto un distinto e parallelo percorso procedurale: quello di **VIA ordinaria** (normato dal *Testo Unico Ambientale*) e quello di **VIA speciale** in applicazione della *Legge Obiettivo* (normato inizialmente dal D.lgs 190/2002, poi dal D.lgs 189/2005 e infine dal D.lgs 163/2006) non solo senza intervenire in modo organico nelle disposizioni del *Testo Unico Ambientale*, ovvero facendo salve in esso le procedure di VIA speciale presenti in altri testi normativi, ma anche senza introdurre nelle disposizioni legislative della VIA speciale alcuna espressa dichiarazione atta a legittimare tali procedure rispetto a quelle generali del *Testo Unico Ambientale*. Si può notare in particolare che quando il D.lgs 4/2008 ha introdotto disposizioni correttive e integrative al *Testo Unico Ambientale*, esso ha radicalmente aggiornato la *Parte Seconda*, concernente le valutazioni ambientali (rinnovando gli articoli da 4 a 36 ed abrogando quelli previgenti da 4 a 5), senza in tale occasione ‘validare’ in alcun modo la normativa vigente, a latere, per le valutazioni ambientali del *Codice dei Contratti*.

In sostanza:

3. le norme introdotte nel *Codice dei Contratti* per disciplinare la VIA speciale in applicazione della *Legge Obiettivo*, diversamente dalla VIA ordinaria secondo *Testo Unico Ambientale*, sono prive della dichiarazione espressa di deroga o modifica rispetto alle procedure generali statuite dal Testo Unico Ambientale, il quale non prevede la possibilità di alcuna VIA speciale;
4. le norme introdotte nel *Codice dei Contratti* per disciplinare la VIA speciale in applicazione della *Legge Obiettivo* non sono dunque oggi applicabili perché la loro applicazione costituirebbe deroga contra legem, in quanto non autorizzata (con adeguato provvedimento legislativo) al vigente *Testo Unico Ambientale*.

In conclusione, le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere di interesse nazionale contenute nel *Codice dei Contratti*, pur oggi vigenti, non devono oggi essere applicate in base al principio dell'ordinamento giuridico, essendo in contrasto con la norma sovraordinata per la materia ambientale. Esse non sono applicabili al progetto in questione (Canale Contorta) come pure a qualsiasi altro progetto attinente alla Legge Obiettivo che dovrà perciò osservare le normali procedure di VIA secondo il *Testo Unico Ambientale*.

osservazione 2 - Sulla mancata considerazione delle criticità connesse alle interazioni con il traffico marittimo commerciale del nuovo previsto canale per il transito delle grandi navi da crociera.

In sede di valutazione del progetto preliminare *"Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo"* la Commissione ha evidenziato nel proprio parere n. 1346 del 27.09.2013 una serie di criticità connesse ai traffici marittimi sui canali portuali per effetto del nuovo canale progettato.

Con la presente osservazione si rappresenta alla Commissione che il progetto ora in esame non ha adeguatamente tenuto conto di tali rilievi.

Restano in particolare prive di risposte, approfondimenti e chiarimenti le seguenti criticità rappresentate dalla Capitaneria di Porto (con nota prot. 30461 del 08.11.2012) ed evidenziate dalla Commissione (pagina 6 del parere, 2° *"considerato"*) in relazione alle interferenze con i traffici commerciali lungo il canale Malamocco-Marghera che costituirebbe, per il suo primo tratto, via di navigazione anche per le navi da crociera dirette al Canale Contorta:

1. gli aumenti di traffico commerciale sul canale Malamocco-Marghera per effetto dell'attivazione della *"nuova darsena traghetti di Fusina"* con inoltre *"necessità di diminuire la velocità [delle navi in transito] in corrispondenza del predetto terminal"*;
2. la necessità di garantire priorità per i prevedibili incrementi del traffico container non sarebbe garantita *"in presenza di traffico passeggeri (assimilato al servizio di linea)"*;
3. essendo l'accesso delle navi vincolato per il pescaggio ai flussi di marea *"la presenza di un costante traffico passeggeri di 4/5 navi giorno determinerebbe gravi interferenze per l'accesso alle navi vincolate dal pescaggio"*;
4. *"l'eventuale realizzazione del progetto del terminal container off shore nonché la realizzazione del nuovo terminal container nell'area del petrochimico comporterebbe - in prospettiva - un aumento del traffico"*;
5. *"il transito a carattere continuativo nel Canale Malamocco-Marghera delle navi passeggeri causerebbe sicuramente ritardi e disservizi ai flussi di traffico da e per Marghera"*.

Al riguardo lo Studio di Impatto Ambientale si limita a citare (al capitolo 7.8) i risultati di uno studio con modello matematico volto a *"quantificare i principali effetti di una futura commistione tra traffico merci e passeggeri nell'area di Marghera"* effettuato con *"un'analisi che, prendendo in considerazione specifiche giornate di traffico registrato nel 2011, simula la compresenza dei traffici merci e passeggeri sul medesimo tratto di canale"*. Detto studio costituisce la *"Relazione tecnico - All. B"* (titolata *"La circolazione a senso unico nel Porto di Venezia"*). Da esso risulta tuttavia che le valutazioni sono state elaborate utilizzando i dati di traffico (commerciale e traghetti) reale di una sola giornata (il 15 luglio 2012) ed ipotizzando due convogli di navi da crociera (con velocità e distanze regolamentari) da 5 navi (un convoglio in entrata ed uno in uscita). In tale scenario le movimentazioni sono risultate, secondo lo studio, completamente gestibili nell'arco di 18 ore. Tuttavia ciò non considera i vincoli stagionali ed in particolare il fatto che attualmente la Capitaneria di Porto pone limiti di navigazione notturna alle navi di maggior pescaggio. Lo studio ha in effetti semplicemente appurato la maggiore sostenibilità, dal punto di vista della tempistica della gestione dei transiti nei canali portuali, dell'ipotesi *"canale Contorta/Stazione Marittima"* rispetto alle altre considerate (canale Malamocco-Marghera e approdo a Marghera ex 1° Zona industriale; canale Malamocco-Marghera, canale Vittorio Emanuele III e approdo in Stazione Marittima).

Lo studio in parola ha tuttavia omissso di considerare e valutare:

- gli aumenti di traffico dei traghetti; ora in effetti trasferiti da S. Basilio al nuovo terminal di Fusina;

- gli aumenti di traffico commerciale afferente alle nuove aree logistiche previste a Marghera in area ex Montefibre;
- gli aumenti di traffico ipotizzabili nel caso di realizzazione del porto off shore per container;
- i vincoli per il pescaggio dettati dalle maree;
- i limiti dimensionali delle navi (attualmente fissati in via ordinaria a 300 metri di lunghezza nel Canale Malamocco-Marghera e con necessità di gestione particolare per le navi di maggiore lunghezza).

Risulta quindi con evidenza che la commistione di traffici (commerciale, traghetti, passeggeri) nel tratto meridionale del canale Malamocco-Marghera costituirebbe senz'altro una penalizzazione costante dei traffici diretti a Marghera, foriera inoltre di possibili complicazioni per propagazione di ritardi a cascata per effetto dei vincoli esistenti dagli orari di linea, condizioni di marea e meteo (nebbie, ecc.) nonché per effetto dei periodi di chiusura delle paratoie del MoSE, tendenzialmente più frequenti nel futuro in funzione della prevista crescita del livello medio mare.

Lo Studio di Impatto Ambientale - sulla base delle citate sommarie valutazioni di due ipotesi di vie alternative di accesso alla Stazione Marittima e di una ipotesi di nuovo terminal in ex area industriale a Porto Marghera - si limita a prender atto che "sotto il profilo del congestionamento del traffico la migliore alternativa di collegamento del Canale Malamocco-Marghera con Marittima, sebbene non priva di criticità, è quella rappresentata dal canale Contorta - S. Angelo." (pag. 130). Viene cioè in evidenza che l'attività di valutazione comparativa delle "vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate" (di cui all'art. 3 del D.M. 2 marzo 2012) con riguardo agli aspetti del traffico nei canali portuali è stata del tutto limitata alle possibili vie navigabili afferenti alla Stazione Marittima o a Porto Marghera. In realtà sussistono altre ipotesi proposte sia con destinazione Stazione Marittima (nuovo canale a sud della Giudecca) sia con terminal crocieristico all'esterno delle paratoie del MoSE.

In conclusione, il proponente/progettista ed il valutatore non hanno affrontato le criticità relative alla valutazione delle interazioni della soluzione proposta per i percorsi delle grandi navi da crociera con gli altri prevedibili traffici navali in Laguna evidenziate nel parere della Commissione VIA del 27 settembre 2013; neppure sono stati considerati gli effetti che la messa in esercizio delle paratoie del MoSE comporterà per l'accesso in Laguna delle grandi navi da crociera. Lo studio allegato al progetto è semplicemente limitato alla comparazione sommaria di solo alcune delle soluzioni prospettate quali alternative al passaggio delle grandi navi dal Bacino di S. Marco.

osservazione 3 - Sulla mancata dimostrazione dell'esistenza di "motivi imperanti di interesse pubblico" per la realizzazione del progetto.

Nella dichiarazione conclusiva dello Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale (pag. 288 - Tabella 7.11. Dichiarazione firmata del professionista) si afferma che "sono attestati i motivi di rilevante interesse pubblico". Ciò tuttavia non risulta nella documentazione e negli atti richiamati nel progetto e relativi allegati. In proposito si evidenzia quanto segue:

1. Nello Studio di Valutazione di Incidenza ambientale, i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, sono esaminati nella Tabella 7.6 (pag. 271) ove si afferma che il progetto in esame è stato "... , di fatto, dichiarato di interesse nazionale ai sensi della legge n. 443 del 2001 in quanto fra "gli interventi per la sicurezza nei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia". Ciò tuttavia non è suffragato da alcun atto approvativo dell'"XI Allegato Infrastrutture delle "Opere strategiche" di cui alla legge

443/2001 (*Legge Obiettivo*), e solo tale approvazione potrebbe legittimare l'attribuzione al progetto in esame delle qualifica di "interesse nazionale".

2. Inoltre, lo stesso *Studio di Valutazione di Incidenza ambientale* non dimostra in alcun modo che il progetto in esame debba essere attuato in riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente. In particolare esso si limita, al paragrafo 6.3.1, ad una mera integrale ripetizione (tal quale !) del paragrafo 7.3 "*Alternativa 0*" dello *Studio di Impatto Ambientale*, nel quale si sostiene che non sarebbe praticabile l'opzione zero (corrispondente al divieto del "*transito nel Canale di S. Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda*" (di cui all'art. 2 del decreto del Ministro delle Infrastrutture trasporti, di concerto con il Ministro dell'Ambiente, del 2 marzo 2012) e che semplicemente l'Autorità Portuale è obbligata a proporre soluzioni alternative. Tuttavia lo *Studio di Impatto Ambientale* nel valutare le attuali condizioni di navigazione conclude (al paragrafo 7.3.4) che esse "*non fanno emergere una situazione di rischio rispetto agli standard internazionali*" e che "*non risultano elementi oggettivi in grado di sostenere che le navi in transito nella Laguna di Venezia costituiscano una reale emergenza dal punto di vista ambientale*". Ove tali presupposti fossero effettivamente dimostrati - in contrasto con la *ratio* del citato decreto ministeriale 7 marzo 2012 - non troverebbero giustificazione, paradossalmente, né le "*vie di navigazione praticabili alternative*", né le "*misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio*" di cui è incaricata l'Autorità Marittima, come disposto all'art. 3 del citato decreto ministeriale 7 marzo 2012. Inoltre laddove il valutatore si propone specificatamente la "*verifica della presenza di considerazioni connesse alla salute umana o alla sicurezza o a rilevanti benefici ambientali*" (paragrafo 6.5.3 dello *Studio di Incidenza ambientale*), esso si limita a registrare le mere procedure seguite al fine dell'inserimento dell'opera in Legge Obiettivo, senza dimostrare tuttavia (come evidenziato al punto 1) dell'approvazione effettiva di tale inserimento. Dunque non emerge dallo *Studio di Incidenza ambientale* alcuna dimostrazione che l'opera specificatamente prevista dal progetto si renda necessaria per ragioni di salute umana, o sicurezza o per rilevanti benefici ambientali.
3. Poiché tuttavia il progetto in esame incide in grande misura su *habitat* di interesse comunitario e comporta la perdita di circa 196 ettari di *habitat prioritario 1150* Lagune costiere*, come rilevato, sia pure con valutazioni differenziate di impatto, nello *Studio di Incidenza ambientale* (paragrafo 6.5 e Tabella 7.3 Descrizione analisi incidenze), trovano applicazione gli articoli 9 e 10 del D.P.R. 357/1997 ove si dispone che "*il piano o l'intervento di cui sia stata valutata l'incidenza negativa sul sito di importanza comunitaria, può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperanti di interesse pubblico*". Nel caso in esame, poiché il progetto non descrive né "*esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica*" né "*esigenze di primaria importanza per l'ambiente*" si deve ipotizzare il rimanente caso di "*altri motivi imperanti di interesse pubblico*" ritenuti tali dalla Commissione Europea. Tuttavia la valutazione di incidenza omette di specificare la previa necessità di acquisire tale parere della Commissione Europea. A questo proposito si richiama il paragrafo 1.8 del "*Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE) – 2007/2012*" della Commissione Europea "*Il secondo comma dell'articolo 6, paragrafo 4, prevede un trattamento speciale ogniqualvolta un piano o un progetto concerne un sito in cui si*

trovano habitat e/o specie prioritari e può verosimilmente avere ripercussioni su tali habitat e/o specie. La realizzazione di piani o progetti che possono incidere negativamente su questi siti può essere giustificata soltanto se i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico evocati riguardano la sanità pubblica e la sicurezza pubblica, oppure conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente o ancora se, prima dell'autorizzazione di un piano o progetto, la Commissione esprime un parere sull'iniziativa prevista. / In altri termini, un danno ai siti sarebbe accettato come prevalente rispetto al raggiungimento degli obiettivi della direttiva soltanto in presenza dei motivi imperativi specifici sopra citati oppure, in alternativa, dopo una valutazione indipendente della Commissione, che rappresenterebbe un'ulteriore tutela procedurale" (pag. 22). E, ancora, il medesimo documento di orientamento precisa al paragrafo 1.8.3 quanto segue: "... la Commissione esprime un parere a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, solo nel caso di siti che figurano nell'elenco dei siti selezionati come siti di importanza comunitaria (SIC). / Nel caso di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico diversi da quelli concernenti la sanità pubblica, la sicurezza ed i benefici ambientali, è necessario il parere preventivo della Commissione. L'articolo 6, paragrafo 4, secondo comma, non specifica una procedura né il contenuto preciso di tale parere. Occorre quindi fare nuovamente riferimento all'economia e alle finalità della disposizione in questione. Il parere deve comprendere la valutazione dei valori ecologici che potrebbero essere influenzati dal piano o progetto, l'importanza dei motivi imperativi invocati e l'equilibrio tra questi due opposti interessi, nonché una valutazione delle misure compensative. Tale valutazione comprende un esame scientifico ed economico ed un'analisi della necessità e proporzionalità del piano o progetto rispetto al motivo imperativo invocato. / Per sua natura, il parere non è un atto giuridicamente vincolante. Le autorità nazionali possono non seguirlo e decidere di attuare il piano o progetto anche contro il parere della Commissione. In quest'ultimo caso, tuttavia, ci si può ragionevolmente attendere che la decisione farà riferimento agli argomenti della Commissione spiegando perché non è stato seguito il suo parere. In ogni caso, la Commissione può valutare se la realizzazione del piano o progetto è conforme alle prescrizioni del diritto comunitario e, se necessario, avviare le opportune azioni legali. Anche se la direttiva non contempla alcun termine specifico per l'adozione del parere, i servizi della Commissione faranno il possibile per effettuare le valutazioni e trarre le conclusioni del caso il più rapidamente possibile" (pag. 24).

In conclusione poiché non sussistono le condizioni perché il progetto possa essere considerato di interesse nazionale (come esposto al punto 1) o necessario in ragione di esigenze relative alla salute dell'uomo o alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente (come esposto al punto 2), è dunque necessario che la Commissione VIA prima di concludere il proprio esame, valuti anche l'obbligatorio parere della Commissione europea.

Si osserva in proposito che gli elaborati progettuali, documentali e di valutazione ambientale predisposti dall'Autorità Portuale dovranno essere a tal fine convenientemente riformulati secondo quanto indicato negli indirizzi contenuti nel documento di orientamento "L'attuazione delle Direttive Uccelli e Habitat negli estuari e nelle zone costiere" della Commissione Europea del 2011 (con riguardo particolare a quanto indicato alle pagine 19-25). E' necessario infatti che la valutazione di incidenza si basi su un approccio eco sistemico e sia allargata dall'area ora considerata all'intero complesso del bacino lagunare, valutando dettagliatamente le cartografie della vegetazione e degli habitat. Le carenze del presente approccio valutativo sono infine aggravate dalla mancanza di un *piano di gestione* per i siti della Rete Natura 2000 che interessano

la Laguna di Venezia, tanto più che il richiamato documento di orientamento precisa quanto segue (pag. 25):

- *"Per i siti Natura 2000 andrebbero istituiti piani di gestione integrata, in particolare per i siti che sono attigui ai porti o ad altre attività industriali.*
- *Le autorità portuali e delle vie navigabili dovrebbero essere attivamente coinvolte nella predisposizione dei piani di gestione per i siti Natura 2000 in prossimità dei porti e delle relative vie navigabili.*
- *I piani strategici per i porti, i piani di gestione dei bacini idrografici ai sensi della WFD e i piani di gestione di Natura 2000 dovrebbero essere coordinati e integrati laddove possibile, in modo da beneficiare appieno di situazioni che possono risultare favorevoli per tutti gli interessati.*
- *Le attività ricorrenti di manutenzione necessarie per agevolare il funzionamento dei porti e l'accesso navigabile dovrebbero essere integrate nei piani di gestione e concepite in modo da non nuocere agli obiettivi di conservazione del sito".*

Distintamente

arch. Marco ZANETTI

prof. arch. Giancarlo CARNEVALE

ing. Bruno AMENDOLA

arch. Salvatore LIHARD

rag. William PINARELLO

Venezia, 17 ottobre 2014