

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Descrivere (punto 2.1 della selezione preliminare) tutti gli interventi previsti per la presente istanza, fornendo gli approfondimenti progettuali necessari a comprendere la complessità delle opere da realizzare. In particolare si richiede di precisare gli aspetti progettuali di tutte le strutture morfologiche che dovranno essere realizzate a lato del canale (comprese le barene). Ciò in quanto tali strutture risultano strettamente collegate, anche da un punto di vista operativo, con lo scavo del canale in argomento sia per le volumetrie dei materiali da reimpiegare e sia per la quantificazione complessiva delle interferenze a carico degli habitat e delle specie di cui alle direttive comunitarie 92/43/CEE e 2009/147/CEE (tenendo altresì conto del ruolo di tali strutture nella definizione dei domini dei modelli idrodinamici della laguna, anche nella fase di esercizio). Già in questa fase si ravvisa una significativa discordanza tra i volumi di materiale escavato e quello utile per la realizzazione delle strutture morfologiche, oltretutto assente la caratterizzazione dei sedimenti per l'intero tracciato del canale in argomento (come emerge dalla relazione ambientale). Altresì dovranno essere presi in considerazione gli interventi da porre in essere per la manutenzione delle strutture morfologiche in ragione della presenza e durata delle palificate di contenimento del materiale refluito e dell'azione erosiva determinata su queste con il passaggio delle imbarcazioni all'interno del canale in argomento. Inoltre si precisa che in questo paragrafo dovranno essere descritte come misure precauzionali tutti gli accorgimenti assunti dalla progettazione in argomento in quanto funzionali alla limitazione dei fattori perturbati vi (si veda quanto riportato nel capitolo 6.4 dello studio esaminato).

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 103

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Dettagliare (punto 2.2 della selezione preliminare) il cronoprogramma rispetto a ciascuna fase operativa di realizzazione delle opere e rispetto agli interventi di manutenzione ordinaria delle medesime che sia possibilmente evidenza anche delle relativa stagionalità da mettere, in un secondo tempo, in relazione con la fenomenologia delle specie presenti degli ambienti interessati dagli interventi in argomento e con gli eventuali periodi di sospensione dei lavori;

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 104

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Completare il punto 2.4 della selezione preliminare indicando la congruità della presente progettazione rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione e alla normativa di settore evidenziando, qualora presenti, i vincoli e le limitazioni a cui attenersi. Andrà altresì verificata la compatibilità dell'opera rispetto al "piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC-ZPS IT3250003 e IT3250023; dei SIC IT3250030 e IT3250031 e della ZPS IT3250046 - quadro aggiornato" di cui alla D.G.R. n. 682 del 17/04/2012.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Verificare la completezza e rispondenza dei fattori perturbativi (punti 2.5, 2.6, 2.7 e 2.8 della selezione preliminare) conseguenti agli interventi che saranno attuati rispetto all'elenco introdotto con la decisione di esecuzione della Commissione 2011/484/Ue. Nello studio esaminato si è riscontrato per tali aspetti un'incoerenza di fondo in quanto i fattori perturbativi oggetto di valutazione (fase3) risultavano diversi e solo in parte riconducibili a quei fattori perturbativi individuati in fase 2. Pertanto, rispetto al sopra richiamato elenco della Commissione, si ritengono possibili per il progetto in argomento (o maggiormente pertinenti) ulteriori fattori, tra cui: D03.02.02 "Rotte e canali per navi di da trasporto passeggeri, da crociera e tra ghetti (inclusa l'alta velocità)", H03.01 "Inquinamento marino e delle acque di transizione dovuta a fuoriuscite di idrocarburi", H03.0.04 "Contaminazione dovuta ad altre sostanze (inclusi gas)", H06.02 "Inquinamento luminoso", H07 "Altre forme di inquinamento", J02.03.02 "Canalizzazione", J02.11.01 "Scarico, deposizione di materiali di dragaggio", J02.11.02 "Altre variazioni delle condizioni idrauliche indotte dall'uomo", KOI.OI "Erosione", K01.02 "Sospensione - accumulo di sedimenti - interrimento", K01.04 "Sommersione", K02.01 "Cambiamenti della composizione delle specie (successione ecologica)", K03.07 "Altre forme di competizione interspecifica della fauna", K06 "Altre forme o forme miste di competizione interspecifica della flora". Inoltre, per quanto riscontrato nello studio esaminato, oltre alla definizione (anche cartografica) del dominio spaziale (rispetto ai valori di fondo dell'ambito interferito) andrà indicato inoltre il dominio temporale di influenza (rispetto alle modalità di accadimento caratteristiche per ciascun fattore)

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 106

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Considerare (punto 2.9 della selezione preliminare) tutte quelle situazioni (piani, progetti ed interventi già autorizzati, da realizzarsi o in corso di realizzazione) in cui si ravvisa una sovrapposizione, anche parziale, dell'ambito di influenza delle alterazioni con l'ambito del progetto in argomento (sulla scorta di quanto trattato al punto 2.8). A tal riguardo si osserva che nell'ambito di influenza del presente progetto ricadono le interferenze derivanti dal progetto al "terminai off-shore" (compreso l'esercizio) e per-tanto dovranno essere individuate le possibili interferenze congiunte.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 107

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Definire (punto 3.1 della selezione preliminare) l'area di analisi a seguito delle suindicate precisazioni in merito ai fattori di perturbazione

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 108

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Identificare (punto 3.2 della selezione preliminare) esclusivamente gli habitat e le specie che sono rinvenibili all'interno dell'area di analisi, compresi quelli non riportati nel formulario standard del sito, esplicitando per ciascuno di questi il grado di conservazione a livello locale in coerenza con l'ecologia che li contraddistingue e rispetto ai singoli parametri che lo compongono come da summenzionata decisione della Commissione. Si rende noto che, secondo le attuali indicazioni del manuale italiano di interpretazione degli habitat della direttiva 92/43/CEE si esclude la presenza, per la realtà veneta, dell'habitat 1510* "Steppe salate mediterranee (Limoni e italia)" (da riferirsi ora all'habitat 1420 "Praterie e fruticeti alofili mediterranei e tenno- atlantici (Sarcocornetea fruticosi)")

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 109

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Verificare la vulnerabilità (punto 3.3 della selezione preliminare) degli habitat e delle specie presenti nell'area di analisi rispetto a tutti i fattori di perturbazione che (nel tempo e nello spazio) possono influenzare il relativo grado di conservazione. Rispetto allo studio esaminato sono assenti le motivazioni per le quali si provvede a riconoscere od escludere la vulnerabilità delle specie riconosciute presenti nell'area di analisi ed in particolar modo nei confronti di *Alosa fallax*, *Aphanius fasciatus*, *Knipowitschia panizzae*, *Pomatoschistus canestrinii*.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 110

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Identificare la relazione tra gli effetti (conseguenti ai summenzionati fattori di perturbazione) e ciascuno degli habitat e delle specie vulnerabili (punto 3.4 della selezione preliminare) in riferimento alla diversa localizzazione all'interno dell'area di analisi e alla ripartizione dei singoli interventi

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Rivedere, alla luce delle suddette indicazioni, il giudizio sulla variazione del grado di conservazione (punto 3.7 della selezione preliminare) dell'entità tutelata che potrà ritenersi corretto se avrà preso in esame tutti i fattori di perturbazione che in precedenza erano stati identificati e relazionati con tale entità. E' possibile considerare gruppi di habitat o specie purché siano caratterizzati da un'ecologia affine (o appartenenti alla medesima gilda) e purché sia sempre possibile indicare per ciascun elemento ritenuto vulnerabile l'esplicito riferimento alla variazione attesa del grado di conservazione. A tal riguardo si chiede inoltre di definire l'entità della variazione rispetto a ciascuno dei sottocriteri che definiscono il grado di conservazione al fine di ritenere condivisibile l'assenza di situazioni che ne determinano un suo scandimento e dello specifico (decisione 20111484//Ue):

i. Per gli habitat, rispetto ai tre sottocriteri (1. grado di conservazione della struttura, 2. grado di conservazione delle funzioni, 3. possibilità di ripristino) e nel particolare:

1) Il grado di conservazione della struttura compara la struttura di un habitat con i dati del manuale d'interpretazione e con le altre informazioni scientifiche pertinenti, quali i fattori abiotici a seconda dell'habitat considerato;

2) Il grado di conservazione delle funzioni prevede la verifica del mantenimento delle interazioni tra componenti biotiche e abiotiche degli ecosistemi e della capacità e possibilità di mantenimento futuro della sua struttura, considerate le possibili influenze sfavorevoli, nonché tutte le ragionevoli e possibili iniziative a fini di conservazione;

3) La possibilità di ripristino è considerata esclusivamente se l'habitat subisce effettivamente incidenze significative negative.

ii. Per le popolazioni delle specie, rispetto ai due sottocriteri (1. il grado di conservazione degli elementi dell'habitat importanti per la specie (habitat di specie) e 2. la possibilità di ripristino) e nel particolare:

1) Il grado di conservazione degli elementi dell'habitat importanti per la specie valuta nel loro insieme gli elementi degli habitat in relazione ai bisogni biologici della specie (gli elementi relativi alla dinamica della popolazione sono tra i più adeguati, sia per specie animali che per quelle vegetali, oltre alla struttura degli habitat di specie e ai fattori abiotici che devono essere valutati, definendo a.) le aree occupate dalla popolazione della specie nelle diverse stagioni, b.) i requisiti (delle aree effettivamente occupate) che soddisfano tutte le esigenze vitali della specie (tipicamente aree di : residenza; reclutamento ed insediamento; alimentazione; nursery; riproduzione e accoppiamento; nidificazione e deposizione; sosta temporanea (comprese migrazioni); sosta prolungata (comprese migrazioni, svernamento, estivazione, ecc.); c.) le relazioni dei differenti habitat di specie rispetto ai diversi cicli di vita;

2) La possibilità di ripristino è considerata esclusivamente se l'habitat subisce effettive incidenze significative negative.

Nel caso in cui si utilizzassero degli indicatori a supporto del giudizio sulla significatività delle incidenze distinguibile esclusivamente nei seguenti 4 livelli: "non significativo", significativo negativo "basso", significativo negativo "medio", significativo negativo "alto"), è auspicabile che la scelta ricada in quelli più



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 111

idonei nel descrivere la variazione del grado di conservazione, anche in riferimento alle dinamiche in atto che governano la presenza e rappresentatività degli habitat e delle specie vulnerabili

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 112

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Mantenere la coerenza della tabella di sintesi (punto 4 della selezione preliminare) con le parti precedenti dello studio e di elaborarla in conformità con la DGR n. 3173/06. Si ritiene utile ricordare che per gli habitat e le specie escluse dall'area di analisi o considerate non vulnerabili il giudizio sarà corrispondente a "nulla".

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

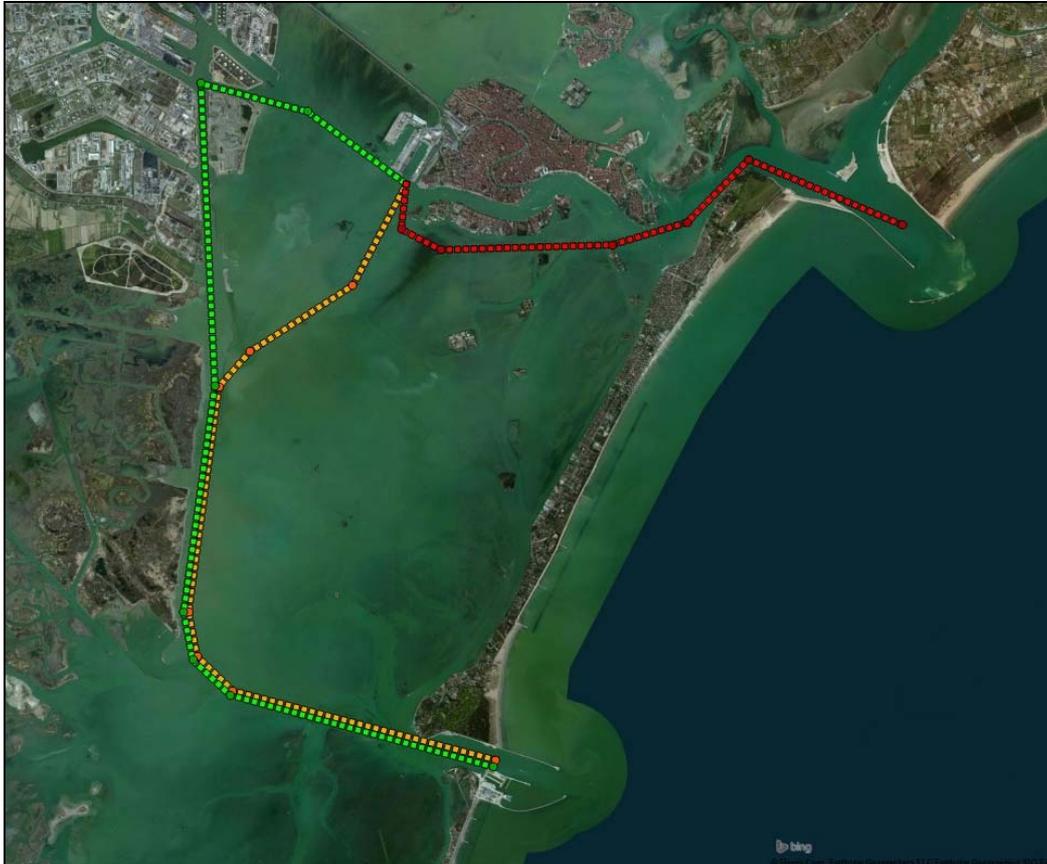
VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Valutare le soluzioni alternative, compresa la soluzione 0, con la medesima metodologia utilizzata nella precedente Selezione Preliminare al fine di poter comparare le stesse e identificare quella a minor incidenza. Nel caso in cui la soluzione progettuale non corrisponda a quella caratterizzata dalla minor incidenza, dovranno essere fornite le più opportune motivazioni sulla scelta perseguita. Si osserva che le soluzioni alternative nel presente studio risultano limitate ad un differente tracciato del canale navigabile all'interno della porzione lagunare ("retro Giudecca" e "Vittorio Emanuele III dal bacino di evoluzione 3" e che la comparazione di queste esula dal confronto rispetto ai fattori di perturbazione responsabili dell'incidenza significativa negativa. Pertanto potranno essere definite ulteriori soluzioni alternative purché sviluppate in ragione della cause che comportano l'incidenza significativa negativa.

La valutazione appropriata dovrebbe prendere avvio con l'esame delle alternative di progetto, compresa la cosiddetta "opzione zero", esame che andrebbe formulato con lo stesso livello di approfondimento e lo stesso metodo utilizzato per lo screening del progetto proposto.

Nello Studio d'Incidenza Ambientale (Revisione 02, Luglio 2014), al paragrafo 6.3 sono state descritte le soluzioni alternative che di seguito si riportano in forma tabellare.

n. alternativa	Descrizione
0	Assenza dell'intervento - Mantenimento accesso e percorso attuali
1	Retro Giudecca
2	Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3
3	Realizzazione del progetto in esame: Canale Sant'Angelo - Contorta



Tracciati alternativi

L'analisi e la valutazione delle alternative deve essere compiuta attraverso l'utilizzo della specifica modellistica in grado di descrivere le pressioni generate. Il confronto con gli istituti di ricerca locali permetterà di confermare o indirizzare le risultanze previsionali derivanti dall'applicazione dei modelli.

Al fine di rendere conto dello stato di conoscenza attualmente raggiunto e degli approfondimenti che dovranno essere eseguiti nelle successive fasi si dispone una matrice esplicativa.

Stato di avanzamento della modellistica sulle pressioni generate dalle soluzioni alternative

	Emissioni	Acustica	Torbidità	Idraulica	Morfologica
"Opzione Zero"	Sì	Sì	No	No	No





AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 113

Retro Giudecca	Sì	Sì	No	Sì	Sì
Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3	Sì	Sì	No	Sì	Sì

A detta valutazione seguirà l'identificazione di misure di mitigazione atte a portare le incidenze rilevate al di sotto della soglia di significatività se non, addirittura, annullarle.

Nel caso in esame questa soluzione non pare praticabile, dal momento che non esiste modo di mitigare una perdita di habitat.

Ne viene che è necessario ricorrere a misure di compensazione, naturalmente motivate dall'imperativo interesse pubblico che l'opera in esame riveste.



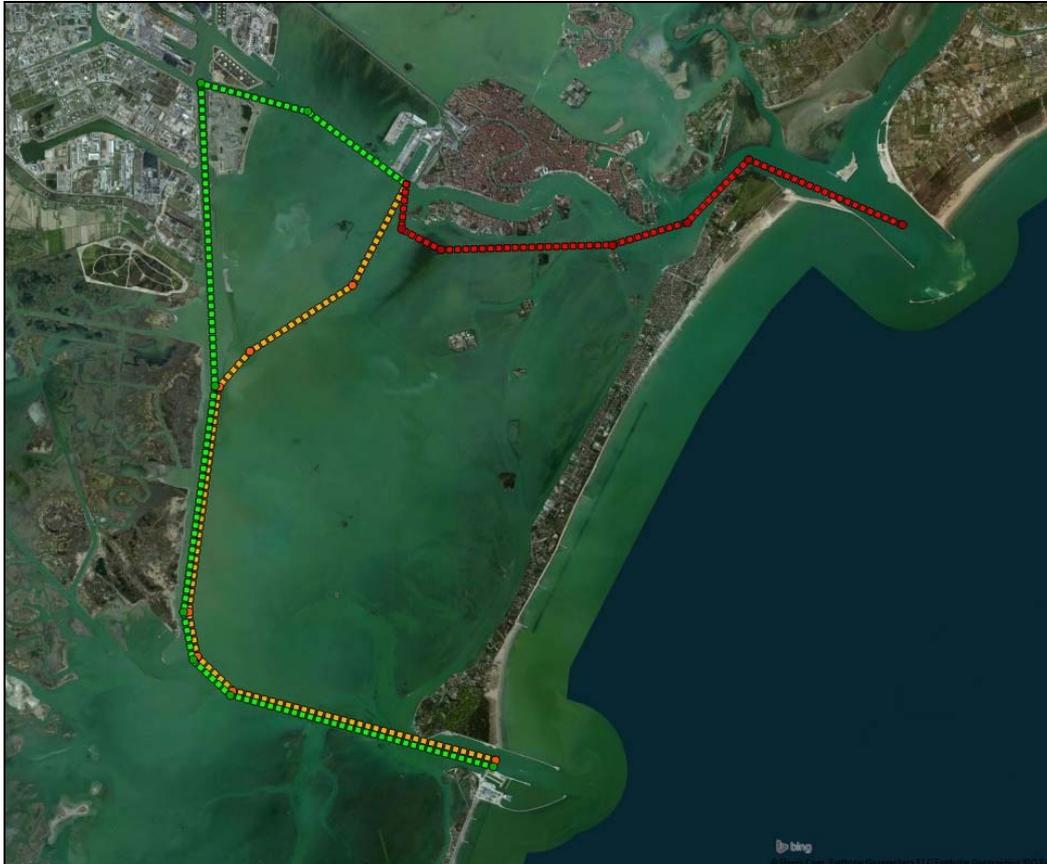
VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Di identificare le misure di mitigazione nei soli casi in cui, con la soluzione alternativa adottata, permangono delle incidenze significative negative e al fine di contrastare ciascun fattore di alterazione responsabile dell'incidenza significativa negativa. Per ciascuna misura dovrà essere evidenziata l'efficacia sia in termini qualitativi che quantitativi nel limitare il dominio del fattore di perturbazione a cui si applica. Inoltre, a differenza di quanto riscontrato nello studio esaminato, non potranno essere considerate mitigazioni quelle misure individuate nel corso della progettazione (utilizzo di mezzi omologati, limitazioni nell'orario di lavoro, utilizzo di panne antitorbida, limitazione delle velocità dei mezzi in fase di esercizio) e già fatte proprie come misure precauzionali.

La valutazione appropriata dovrebbe prendere avvio con l'esame delle alternative di progetto, compresa la cosiddetta "opzione zero", esame che andrebbe formulato con lo stesso livello di approfondimento e lo stesso metodo utilizzato per lo screening del progetto proposto.

Nello Studio d'Incidenza Ambientale (Revisione 02, Luglio 2014), al paragrafo 6.3 sono state descritte le soluzioni alternative che di seguito si riportano in forma tabellare.

n. alternativa	Descrizione
0	Assenza dell'intervento - Mantenimento accesso e percorso attuali
1	Retro Giudecca
2	Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3
3	Realizzazione del progetto in esame: Canale Sant'Angelo - Contorta



Tracciati alternativi

L'analisi e la valutazione delle alternative deve essere compiuta attraverso l'utilizzo della specifica modellistica in grado di descrivere le pressioni generate. Il confronto con gli istituti di ricerca locali permetterà di confermare o indirizzare le risultanze previsionali derivanti dall'applicazione dei modelli.

Al fine di rendere conto dello stato di conoscenza attualmente raggiunto e degli approfondimenti che dovranno essere eseguiti nelle successive fasi si dispone una matrice esplicativa.

Stato di avanzamento della modellistica sulle pressioni generate dalle soluzioni alternative

	Emissioni	Acustica	Torbidità	Idraulica	Morfologica
"Opzione Zero"	Sì	Sì	No	No	No
Retro Giudecca	Sì	Sì	No	Sì	Sì



Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3	Sì	Sì	No	Sì	Sì
--	----	----	----	----	----

A detta valutazione seguirà l'identificazione di misure di mitigazione atte a portare le incidenze rilevate al di sotto della soglia di significatività se non, addirittura, annullarle.

Nel caso in esame questa soluzione non pare praticabile, dal momento che non esiste modo di mitigare una perdita di habitat.

Ne viene che è necessario ricorrere a misure di compensazione, naturalmente motivate dall'imperativo interesse pubblico che l'opera in esame riveste.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

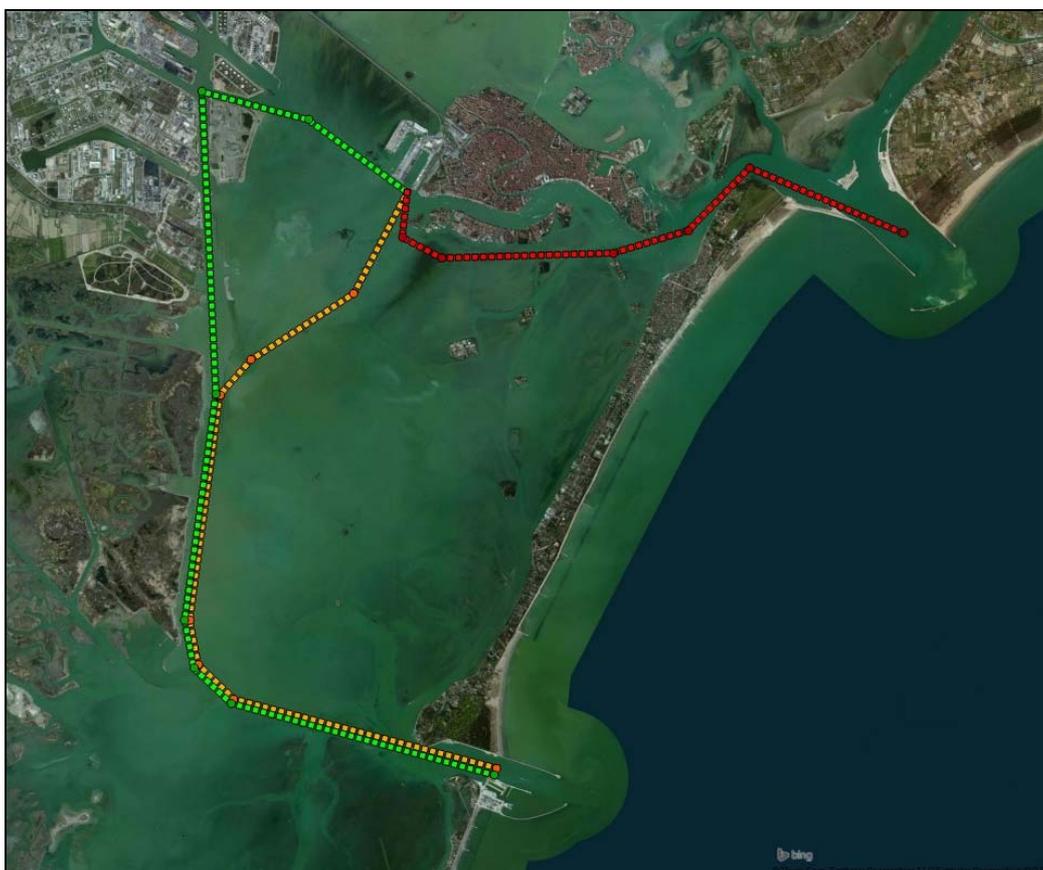
Di subordinare l'identificazione delle misure di compensazione alla sussistenza dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per il progetto in argomento da identificare e definire in atti della pubblica amministrazione per i seguenti casi: nel quadro di azioni o politiche volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute, sicurezza, ambiente), nel quadro di politiche fondamentali per lo Stato e la società, nel quadro di attività di natura economica o sociale rispondenti ad obblighi specifici di servizio pubblico. In riferimento ai suddetti casi, andrà motivata la rilevanza dell'interesse pubblico, in generale e rispetto agli obiettivi delle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE, e il "lungo termine" ovvero l'orizzonte temporale che tali motivi permettono di raggiungere. Pertanto si osserva che la legislazione e gli atti richiamati (in particolare la legge n.443/2001 e il Programma Infrastrutture Strategiche- allegato XI) non sono sufficienti nel definire i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico secondo gli obblighi fissati dall'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE e ss.mm.ii. Posto quanto rilevato nello studio per l'habitat 1150 * "Lagune costiere", la compensazione dovrà essere riferita a ciascun elemento che subisce l'incidenza significativa negativa, secondo un principio di equivalenza, argomentando dettagliatamente i seguenti punti: le modalità di attuazione e probabilità di esito positivo; le modalità di finanziamento; la scala spazio-temporale di applicazione; le modalità di monitoraggio e controllo, e le modalità di intervento in caso di eventuale inefficacia delle misure stesse. Pertanto non è considerata rispondente alla normativa e pertinente la misura di compensazione indicata nello studio poiché non compensa le perdite subite dall'habitat 1150* "Lagune costiere". Inoltre, le indicazioni inerenti al supposto miglioramento degli habitat 1310 "Vegetazione annua pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose", 1410 "Pascoli inondati mediterranei (Juncetalia maritimi)" e 1420 "Praterie e fruticeti alofili mediterranei e tenno-atlantici (Sarconcorsetea fruticosi) (nello studio riferito invece all'habitat 1510* "Steppe salate mediterranee (Limonietalia)" dovranno ragionevolmente essere riferiti al grado di conservazione. Altresì si osserva che la composizione dovrà concretizzarsi preferibilmente prima dell'inizio della realizzazione delle opere ovvero dovranno essere definite le ulteriori misure per far fronte alle perdite temporanee che si potrebbero avere prima di realizzare gli obiettivi di conservazioni fissati.

La valutazione appropriata dovrebbe prendere avvio con l'esame delle alternative di progetto, compresa la cosiddetta "opzione zero", esame che andrebbe formulato con lo stesso livello di approfondimento e lo stesso metodo utilizzato per lo screening del progetto proposto.

Nello Studio d'Incidenza Ambientale (Revisione 02, Luglio 2014), al paragrafo 6.3 sono state descritte le soluzioni alternative che di seguito si riportano in forma tabellare.

n. alternativa	Descrizione
----------------	-------------

0	Assenza dell'intervento - Mantenimento accesso e percorso attuali
1	Retro Giudecca
2	Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3
3	Realizzazione del progetto in esame: Canale Sant'Angelo - Contorta



Tracciati alternativi

L'analisi e la valutazione delle alternative deve essere compiuta attraverso l'utilizzo della specifica modellistica in grado di descrivere le pressioni generate. Il confronto con gli istituti di ricerca locali permetterà di confermare o indirizzare le risultanze previsionali derivanti dall'applicazione dei modelli.

Al fine di rendere conto dello stato di conoscenza attualmente raggiunto e degli approfondimenti che dovranno essere eseguiti nelle successive fasi si dispone una matrice esplicativa.

Stato di avanzamento della modellistica sulle pressioni generate dalle soluzioni alternative

MATTM 115; CORILA 13, COMUNE VE 3.9 - 3.9.1 - 3.9.2

	Emissioni	Acustica	Torbidità	Idraulica	Morfologica
"Opzione Zero"	Sì	Sì	No	No	No
Retro Giudecca	Sì	Sì	No	Sì	Sì
Canale Vittorio Emanuele III da bacino di evoluzione 3	Sì	Sì	No	Sì	Sì

A detta valutazione seguirà l'identificazione di misure di mitigazione atte a portare le incidenze rilevate al di sotto della soglia di significatività se non, addirittura, annullarle.

Nel caso in esame questa soluzione non pare praticabile, dal momento che non esiste modo di mitigare una perdita di habitat.

Ne viene che è necessario ricorrere a misure di compensazione, naturalmente motivate dall'imperativo interesse pubblico che l'opera in esame riveste.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

A pag. 118 della VINCA il Proponente afferma che: "Alla data di stesura della presente relazione (luglio 2014) non sono state ancora presentate le stesse misure per la nuova ZPS che, in laguna, ha sostituito tutte le preesistenti, mentre è tuttora in corso di redazione il relativo Piano di Gestione. Si riportano quindi, considerandoli ancora validi se non nella forma certamente nella sostanza, gli obiettivi di conservazione identificati per una ZPS allora presente e parzialmente inclusa nell'area di impatto potenziale qui considerata, ossia la ZPS IT 3250046 -Laguna di Venezia." Si chiede:

- di specificare meglio tale affermazione, poiché non è chiaro se le misure di conservazione si riferiscano alla ZPS IT 3250046 o a una vecchia ZPS inglobata da quest'ultima;
- di specificare il grado di coerenza dell'opera con dette misure di conservazione in virtù del fatto che queste ultime, come illustrato dallo stesso Proponente a pag.119 della VINCA, prevedono la conservazione di due habitat prioritari (1150* "Lagune costiere" e 1510* "Steppe salate mediterranee") e di alcuni habitat comunitari (1140 "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea", 1310 "Vegetazione pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose", 1320 "Prati di Spartina", 1410 "Pascoli inondatai mediterranei", 1420 "Praterie e fruticeti mediterranee e fermo atlantici") interferiti dal progetto.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

A pag 157 della VINCA, il Proponente evidenzia che in seguito alla realizzazione del canale si verificherà una perdita di circa 196 ha dell'habitat prioritario 1150* pari allo 0.8% della superficie complessiva di tale habitat presente nell'intero Sito IT3250046 e valuta l'incidenza di tale perdita significativa di livello negativo basso. Si richiede:

- di specificare in maniera più esaustiva le motivazioni dell'attribuzione del livello basso a tale impatto;
- di valutare la percentuale dell'habitat 1150 * sottratto rispetto a quello presente nella sola area di studio;

Tali impatti dovrebbero essere valutati in modo più appropriato anche in virtù del fatto che il Proponente non dimostra la stabilità delle velme previste come misure di compensazione.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 118

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

A pag 158 della VINCA, il Proponente stima come non significativa l'incidenza relativa alla frammentazione di habitat naturali, in particolare per l'habitat 1150*. Si chiede di motivare in maniera più esaustiva come l'incidenza sia valutata non significativa, dal momento che è dovuta a una sottrazione di habitat prioritario che lo stesso Proponente stima significativa e che intrinsecamente determina la frammentazione stessa.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

A proposito delle emissioni acustiche prodotte in fase di cantiere, i cui effetti sono riportati a pag. 164 dello SIA, il Proponente afferma che l'incidenza sull'avifauna è considerata negativa ma non significativa in quanto le lavorazioni più rumorose saranno effettuate in tempi relativamente brevi (qualche mese). Si chiede:

- di fornire un cronoprogramma preciso di dette lavorazioni e si fa notare come sia una contraddizione stimare un'incidenza negativa non significativa in quanto l'impatto esiste;
- di non effettuare dette lavorazioni nei periodi maggiormente sensibili per l'avifauna. (riproduzione, nidificazione e svemamento).

E' necessario, infine, individuare le opportune misure per mitigare l'impatto dovuto alle emissioni sonore sull'avifauna. Per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente stima un'incidenza trascurabile non significativa. Si chiede di giustificare in maniera più approfondita tale stima, tenuto conto che il canale sarà interessato da un traffico di navi da crociera con stazza superiore alle 40 mila ton, prima inesistente.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Effettuare una stima degli impatti sull'ittiofauna relativi alle emissioni sonore prodotte in fase di cantiere.

A pag 164 dello SIA il Proponente riporta: "Per quanto riguarda la possibile perturbazione legata ai Pesci, occorre sottolineare che la trasmissione del rumore subacqueo in Laguna è già scarsa a distanze dell'ordine della decina di metri, data la scarsa profondità e la presenza di velme, barene e vegetazione sommersa; solo all'interno dei canali la propagazione è invece molto più efficace. Pertanto per i Gobidi fossori, tipici di bassi fondali dove scavano le loro tane, l'incidenza causata dal rumore emesso dalle navi da crociera in transito è non significativa, per quanto visto sopra sulla ridotta propagazione del rumore sui fondali. Per A.fallax, specie che penetra in laguna alla ricerca di acque limpide ed ossigenate a deporre le uova, è ipotizzabile una perturbazione limitata al solo tratto interessato dal traffico di navi da crociera e al periodo febbraio-maggio, quello in cui avviene solitamente la risalita delle cheppie (Marconato et al., 2000). Anche per questa specie si stima quindi un'incidenza non significativa". Poiché tali affermazioni risultano essere contraddittorie, si chiede di specificare in maniera dettagliata e opportuna i reali impatti dovuti alle emissioni sonore sull'ittiofauna in fase di esercizio.

Si veda *Studio d'Incidenza Ambientale REV03*.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Poiché lo stesso Proponente ha rilevato nella Valutazione d'Incidenza la perdita di habitat prioritari, si rammenta che in questo caso è necessario un preventivo parere della Commissione Europea che deve accertare e confermare la sussistenza di requisiti prioritari quali finalità di interesse pubblico di ordine superiore riguardanti la salute pubblica, la pubblica sicurezza e lo stesso ambiente (art. 6 paragrafo 4, secondo capoverso, della Direttiva Habitat: "... possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico").

Si procederà secondo quanto previsto dalla Norma.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Per quanto riguarda la mitigazione e la compensazione legata alla costruzione di velme e barene artificiali emergono alcune criticità:

o in primo luogo le velme così progettate sembrano essere delle barriere soffolte piuttosto che delle velme vere e proprie, sollevando dubbi relativi alla stabilità spaziale e temporale di queste ultime e degli habitat che le andranno a caratterizzare.

Alla luce di tale osservazione si richiedono analisi più approfondite relativamente agli effetti a lungo raggio e lungo termine sugli habitat e sulle comunità che le andranno a caratterizzare

o il Proponente evidenzia, inoltre, che il riempimento delle velme verrà realizzato attraverso il riutilizzo dei sedimenti ricavati dalle attività di dragaggio necessarie per la realizzazione del canale, in particolare quelli appartenenti alla classe A.

Tuttavia, la classificazione di prima approssimazione riportata nello SIA fa riferimento a un'area lagunare nei pressi di Malamocco-Marghera, non coincidente con l'area in esame, per cui emergono alcune perplessità relative alla qualità del materiale che sarà utilizzato: sia perché si fa riferimento alla caratterizzazione di sedimenti non prelevati dall'area d'interesse, sia perché il Proponente afferma (pag. 34 dello SIA) che per il riempimento delle velme verrà utilizzato tutto il materiale di escavo fino a una profondità di -4m, cioè proprio il materiale che risulta essere il più inquinato e non può, quindi, essere utilizzato per la realizzazione di dette strutture.

Il Proponente, inoltre, non fa riferimento alla definizione e messa in esercizio di un Piano di monitoraggio che dovrà essere realizzato durante le diverse fasi della movimentazione del materiale (prima delle attività di dragaggio, in corso d'opera e in fase successiva alle operazioni), non solo in base a quanto previsto dal protocollo d'intesa del 93, ma anche in base a quanto stabilito nel D. Lgs 152/06 e s.m.i e in base ai criteri previsti nel Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini (ICRAM -APAT, agosto 2006).

Il riutilizzo di sedimenti dragati finalizzato anche alla realizzazione di velme e/o barene non è una mitigazione, ma richiede a sua volta una valutazione degli impatti generati da questa attività sugli ecosistemi.

Si veda il *Modello idrodinamico, morfologico, del transito delle navi e individuazione dei siti di conferimento* e il *Piano di Monitoraggio Ambientale*



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 123

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Va, inoltre, evidenziato come la perdita habitat prioritario dovrebbe essere quantitativamente compensata da proporzionata sostituzione dello stesso habitat, non da nuovi e diversi habitat.

Il Piano delle Compensazioni verrà rielaborato in sede di Progetto Definitivo con il contributo degli enti di ricerca locali.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE