

DELLA
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 17 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 13-03-2015

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

* * *

Parere n. 1435 del 06/03/2015

Procedura ex art. 21 - D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
così come modificato dall'art. 2 D.Lgs. 128/2010

Progetto	ID 2686 - ID VIP 2882 Progetto Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera (VE) in zona industriale utilizzando come via d'accesso l'esistente Canale dei Petroli
Proponente	Ecuba S.r.l.

Roma, Marzo 2015

[Handwritten signatures and notes]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

1. Premessa

In data 22/10/2014 la Società Ecuba S.r.l. (d'ora in poi Proponente) avvalendosi della facoltà prevista dall' art. 21 del D.Lgs. n.152 del 2006 e ss.mm.ii. ha chiesto l'attivazione di una fase di consultazione ("scoping") al fine di definire le informazioni ed il relativo livello di dettaglio da includere nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al: **Progetto Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera (VE) in zona industriale utilizzando come via d'accesso l'esistente Canale dei Petroli.**

Tale richiesta è stata acquisita dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d'ora in poi DVA) all'U.Prot.DVA-2014-0036139 del 05/11/2014 e successivamente trasmessa alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (d'ora in poi CTVA) con nota U.Prot.DVA-2014-0037785 del 17/11/2014.

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

Visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in Legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

Visto il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

Visto i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

Preso atto che con Nota U.Prot.-CTVA-2014-0004034 del 24/11/2014 è stato avviato il Procedimento assegnando al Gruppo Istruttore i compiti previsti dalla Norma avvalendosi del supporto di ISPRA.

Preso atto che in data 12/02/2015 si è tenuta presso gli Uffici del MATTM una riunione con il Proponente al quale, dopo l'illustrazione del **Progetto**, sono state rappresentate alcune riflessioni e considerazioni di merito le quali saranno ulteriormente approfondite nella stesura del Parere di Scoping per poi essere infine sviluppate nella fase successiva di redazione lo SIA.

Preso atto del Parere della Regione Veneto di Prot. 66321 del 16/02/2015 acquisito all'E.Prot.DVA-2015-0004379 del 17/02/2015 con il quale la Commissione Regionale VIA formula la necessità di approfondimenti da definire nella predisposizione dello SIA nelle diverse componenti Programmatiche, Progettuali ed Ambientali.

2. Documentazione presentata

Il proponente ha allegato alla richiesta di avvio il Procedimento i seguenti elaborati:

- N° 38 Elaborati Grafici di Progetto Preliminare
- Relazione Descrittiva Genarle
- Studio Preliminare Ambientale
- Studio Preliminare di Navigazione
- Elenco delle Autorizzazioni Ambientali
- Piano di Lavoro

3. Analisi della documentazione presentata

3.1 Il Progetto

Il **Progetto** del Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera si propone come risposta alla necessità di evitare il transito delle "grandi navi" nel Canale San Marco e nel Canale della Giudecca, vietato dal Decreto Intemministeriale del 02 Marzo 2012.

3.2 Il Nuovo Porto

La realizzazione del **Progetto** è prevista in quattro fasi

- 1 Uno o due attracchi provvisori per una/due navi nella parte terminale del Canale Vittorio Emanuele, che eliminerebbe il 20/40% dei passaggi nel Canale della Giudecca.
- 2 La realizzazione del banchinamento, degli attracchi e dei supporti a terra per due navi, lungo il Canale Industriale Nord, che eliminerebbero un ulteriore 40% dei passaggi.
- 3 La realizzazione del banchinamento, degli attracchi e dei supporti a terra per ulteriori due navi, lungo il Canale Industriale Nord, che eliminerebbe la totalità dei passaggi.
- 4 La realizzazione di un ulteriore attracco e dei supporti a terra per una nave nel Canale Brentella.

L'ipotesi progettuale prevede di spostare la stazione passeggeri nelle aree di Porto Marghera, in prima zona industriale utilizzando come accesso l'esistente Canale dei Petroli (Figura 1-1).

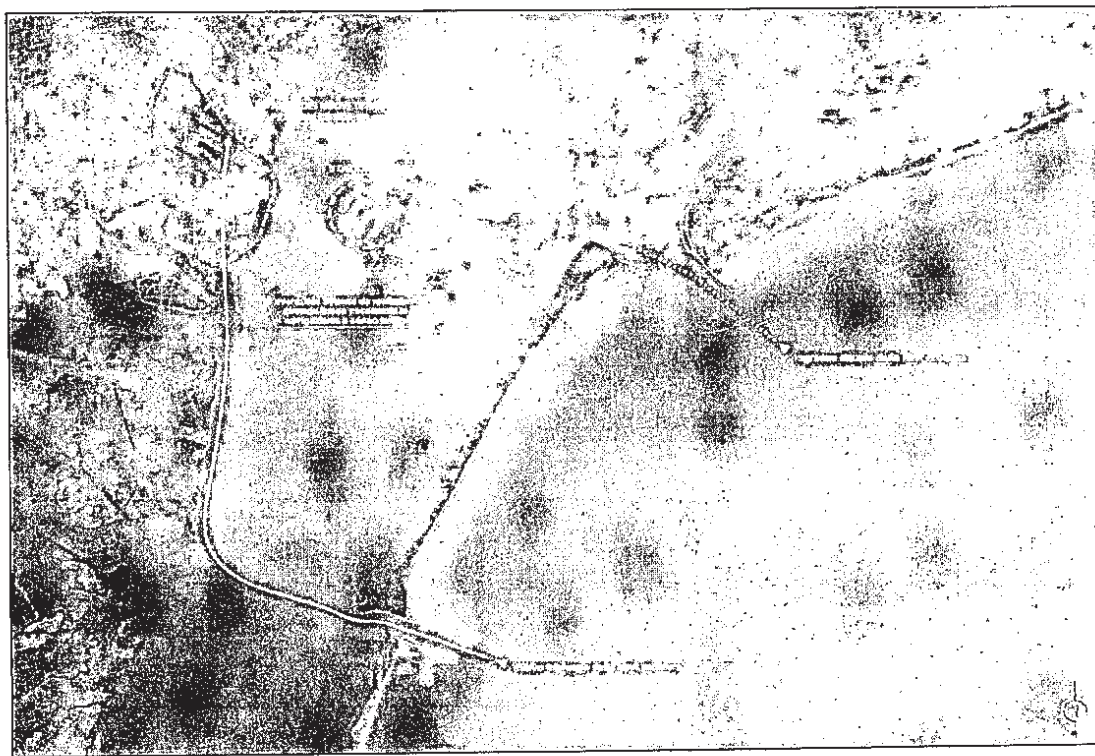


Figura 1-1 – Corografia del Nuovo Porto Passeggeri ed indicazione dell'attuale Stazione Marittima

I nuovi terminal crociere vengono realizzati in una zona di Marghera in cui le attività industriali sono in via di dismissione (Figura 1-2) e molto prossima alle infrastrutture stradali e ferroviarie principali, confinante con le aree del Parco Scientifico e Tecnologico denominato VegaPark.

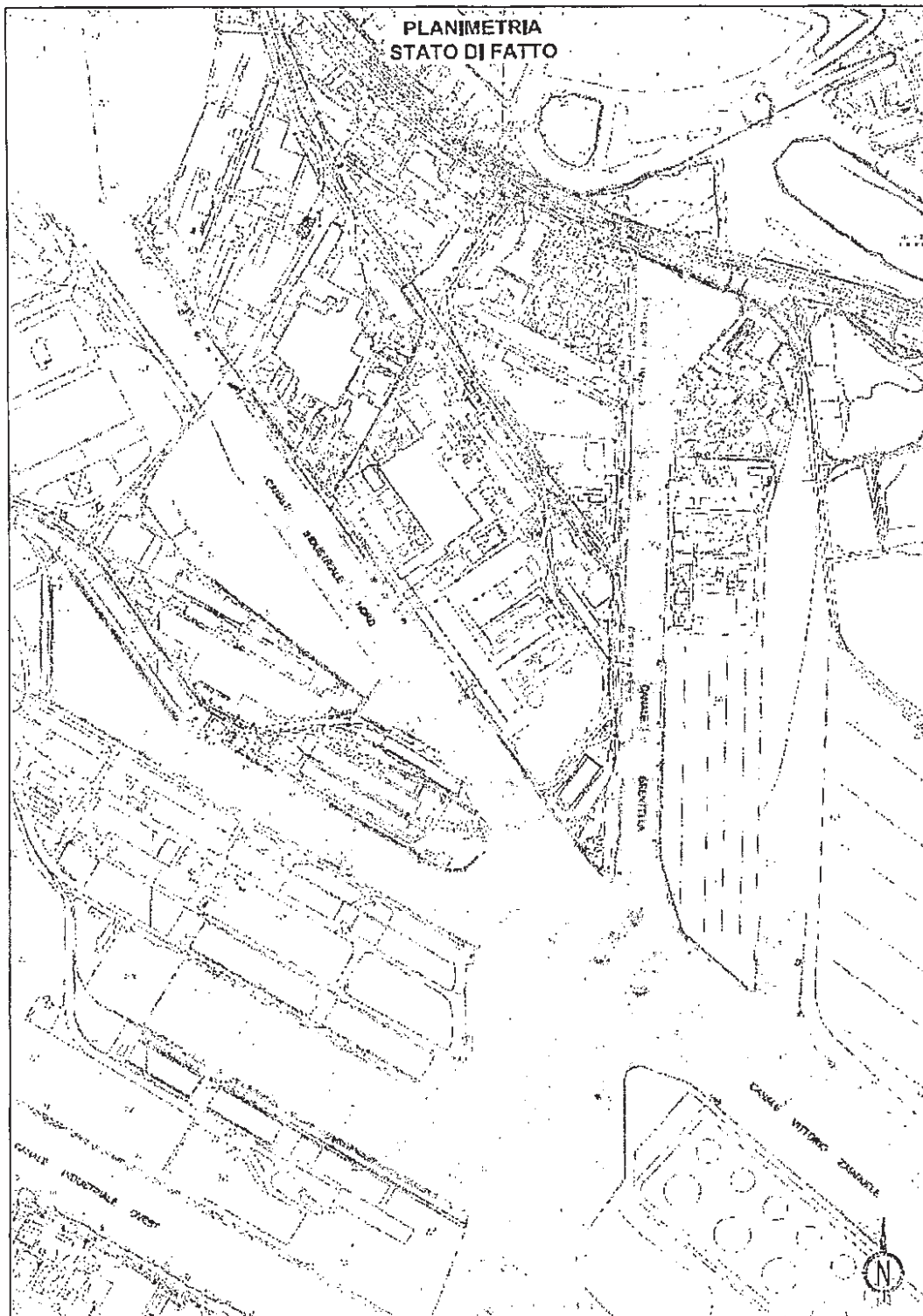


Figura 1-2 - Planimetria dello Stato di Fatto

[Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.]

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number '5 di 33' and various initials.]

Le Stazioni sono posizionate lungo le banchine, in corrispondenza di ciascun accosto ad una distanza variabile dal filo banchina per permettere le operazioni di carico e scarico dei bagagli, la sosta di trailers/containers con rifornimenti di viveri, la sosta dei mezzi per il trasporto di rifiuti, e tutte le altre operazioni che avvengono quando la nave è ormeggiata.

In prossimità delle stazioni marittime, sul lato opposto rispetto alla banchina, trovano collocazione le aree di parcheggio per auto, taxi e bus a servizio dei passeggeri.

Gli edifici delle stazioni marittime sono progettati su due piani di circa 5000 mq ciascuno, seguendo la consuetudine di disporre al piano terra le aree di sbarco mentre al primo piano le aree per l'imbarco.

Il Proponente sottolinea che per realizzare i nuovi terminali è previsto l'adeguamento delle opere esistenti alle nuove esigenze, la sponda del Canale Industriale Nord deve essere arretrata in modo da consentire il transito e l'ormeggio delle navi, per l'ormeggio si è considerato un arretramento della banchina di circa 45 metri.

Sono previsti interventi di demolizione delle strutture esistenti lungo il Canale Industriale Nord, limitatamente al tratto di circa 255 m della sponda nel tratto sud, che è conformata come banchina su pali. La parte sud della sponda del canale suddetto, compreso il risvolto che prosegue lungo la sponda ovest del Canale Brentella, sono già attrezzate con strutture di marginamento, si tratta di demolire tali strutture arretrando anche in tale caso il filo delle strutture di sponda di circa 45 m.

Nel **Progetto** si dichiara che sono necessarie importanti operazioni di scavo, è previsto il riutilizzo di parte della quantità dei materiali rimossi per risagomare in quota l'area che interessa direttamente il porto passeggeri ed anche l'area ad esso retrostante, innalzandone il livello a quota +3,50 m s.l.m.m.

3.3 La realizzazione

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione, il **Progetto** si articola in una fase di veloce avviamento, che consentirebbe lo spostamento di una o due grandi navi a Marghera, e da due fasi successive:

- La fase di avviamento (fase 0) prevede lo spostamento di 1-2 navi in tempi rapidi (5 mesi). Secondo il Proponente si tratta di un attracco che consentirebbe di diminuire da subito del 20% il traffico di attraversamento del Canale della Giudecca restando attivo fino al completamento della prima fase o fino a quando necessario (Figura 1-3).

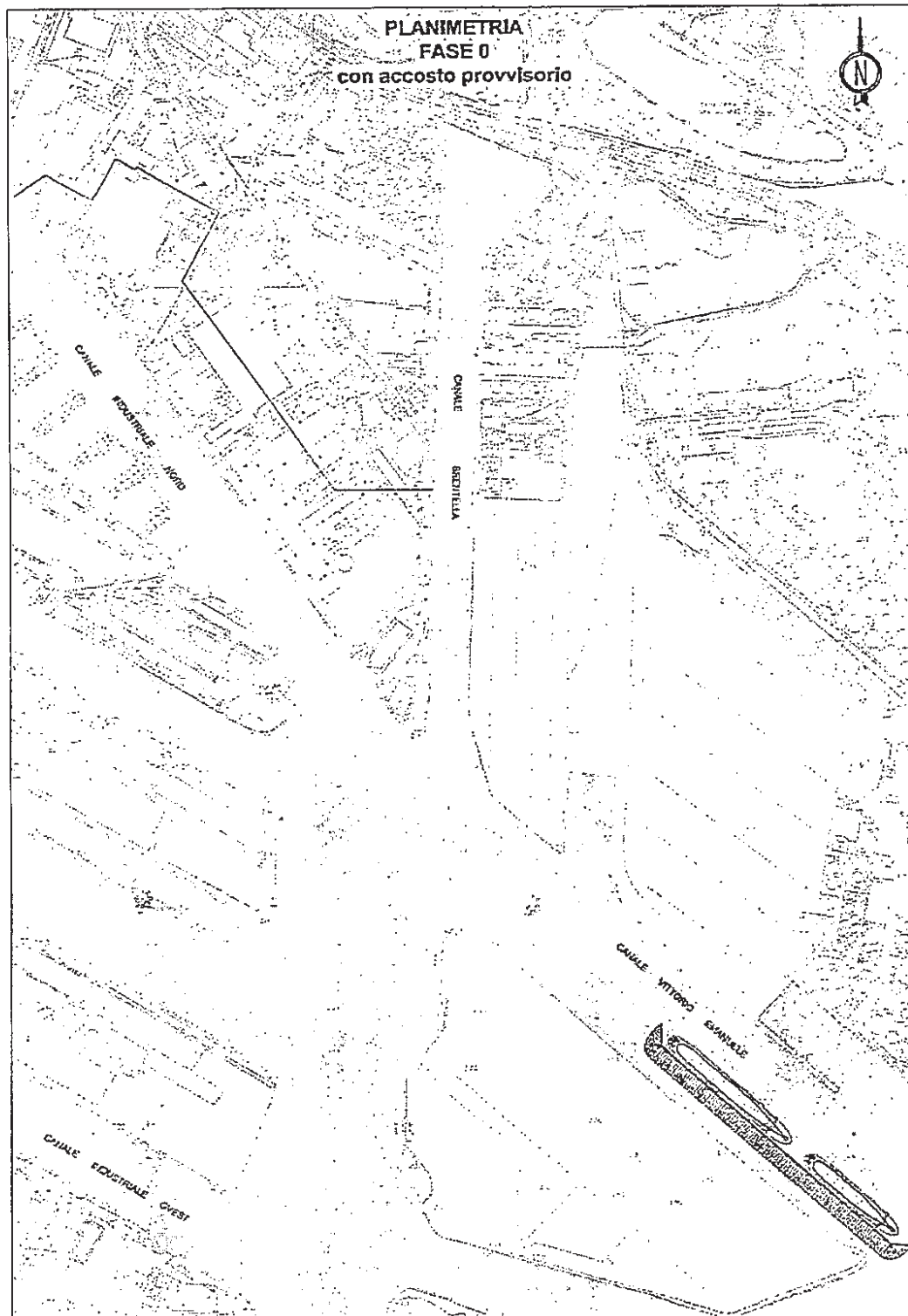


Figura 1-3 – Attracco provvisorio

- La prima fase (Figura 1-4) prevede lo spostamento di due navi lungo il Canale Industriale Nord: i tempi realistici di realizzazione di questa prima fase sono valutabili in 3 anni;

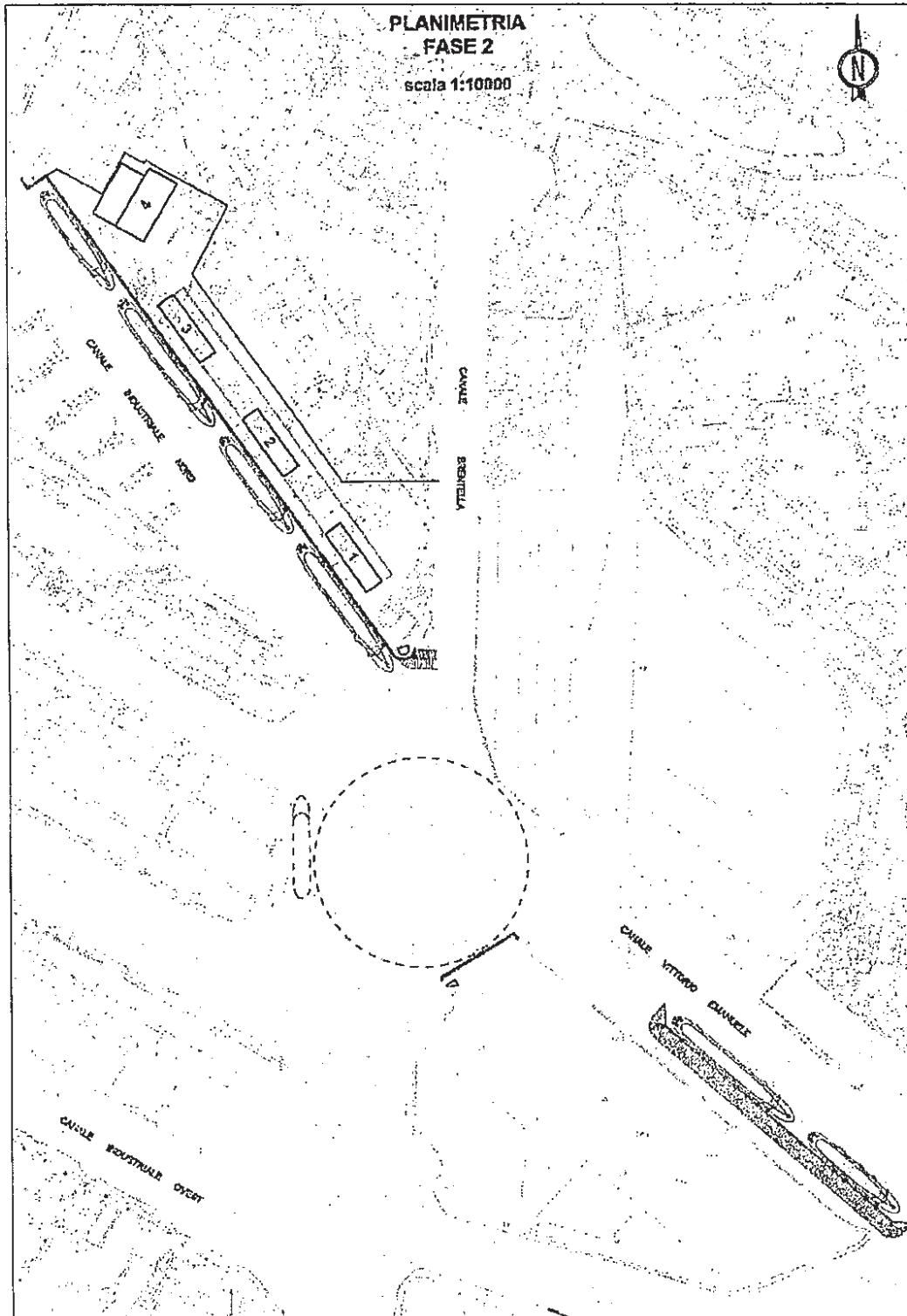


Figura 1-5 – Planimetria dell'intervento, Fase 2

- L'ultima fase del Progetto (Figura 1-6) prevede lo spostamento di un'altra nave nel Canale Brentella con un ulteriore anno per la realizzazione.

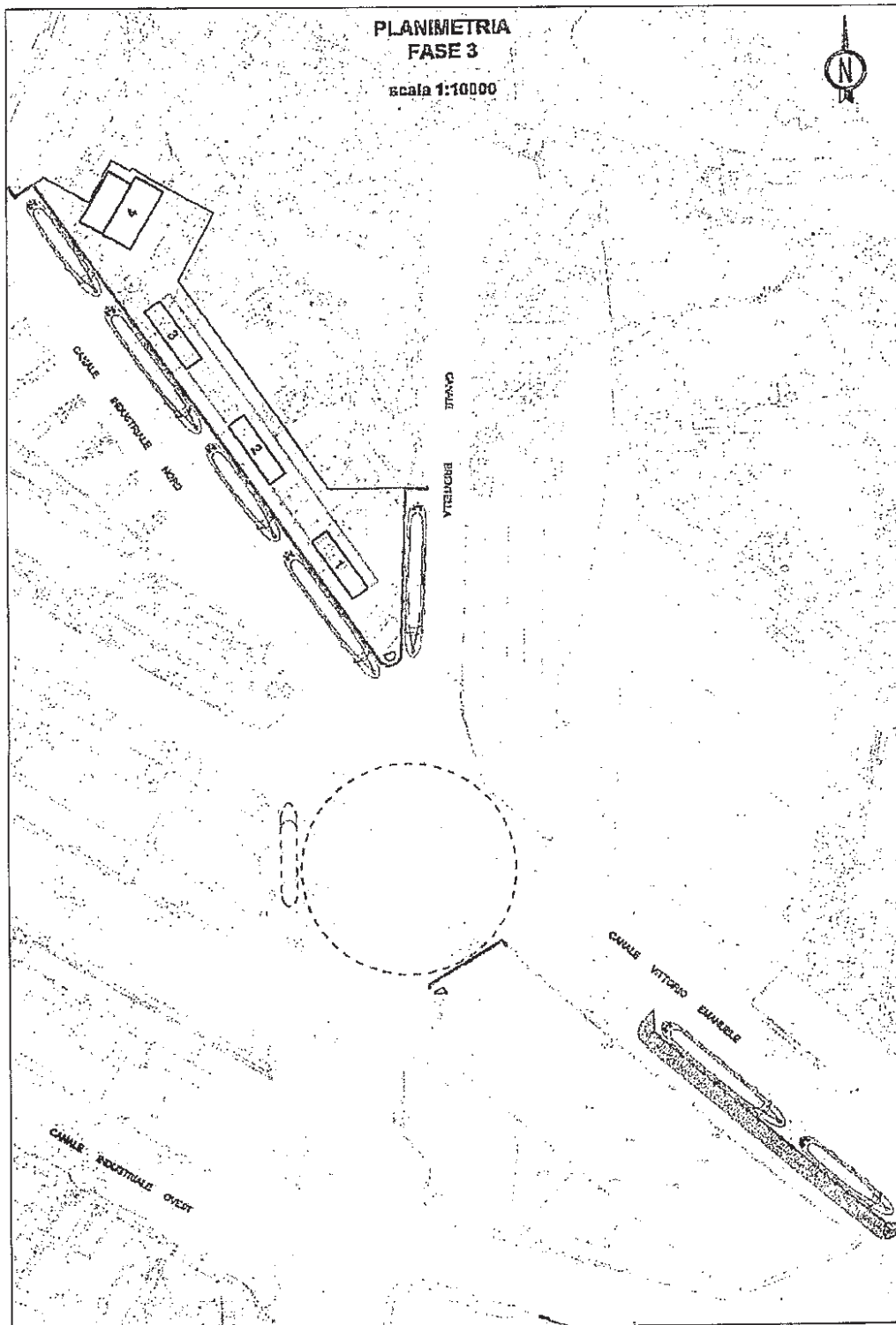


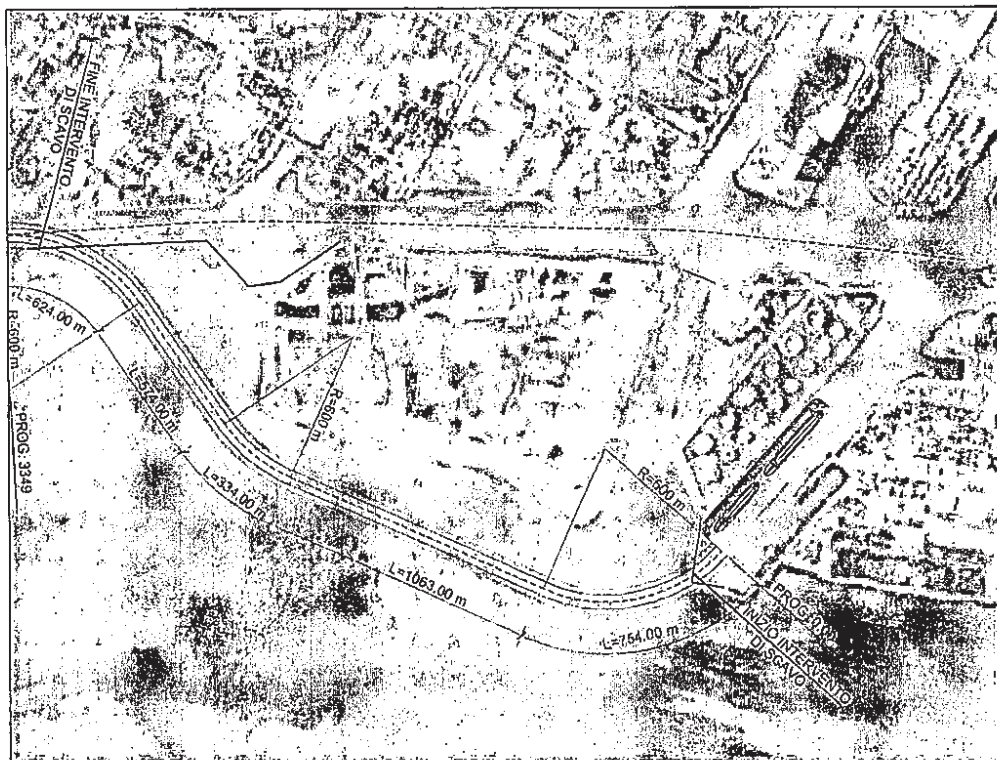
Figura 1-6 – Planimetria dell'intervento, Fase 3

L'intero intervento pertanto è realizzabile nell'arco di **sei anni e cinque mesi**, qualora si procedesse nel dare avvio a tutto il **Progetto** senza interruzioni temporali.

3.4 La Stazione Marittima

Il **Progetto** prevede il trasferimento della stazione marittima a Marghera in un'area già a destinazione industriale, facilmente accessibile e collegata sia con la città storica, che con le grandi infrastrutture di terraferma (aeroporto, stazione ferroviaria di Mestre, autostrade) con strutture già previste (tram, ferrovia, Ponte della Libertà, Canale Vittorio Emanuele) o di futura concezione (people mover, monorail o altro), che secondo il Proponente ridurrebbe in modo significativo i volumi di traffico automobilistico sul ponte della Libertà con conseguenti ricadute positive dal punto di vista ambientale.

Il By-Pass intorno all'isola delle Trezze (Elaborato EDRDA-PP-0046), avrebbe una dimensione pari a meno della metà dei canali previsti nelle altre soluzioni e comunque nel **Progetto** si dichiara che si configurerebbe come una modifica del Canale dei Petroli e non andrebbe a coinvolgere il sistema degli altri canali.



Estratto Elaborato EDRDA-PP-0046 - Nuovo Canale By-Pass ad est dell'isola delle Trezze posto fra Canale Vittorio Emanuele e Canale dei Petroli

Infine si dichiara che il **Progetto** proposto sia stato pensato perseguendo degli obiettivi di interesse generale di seguito elencati che ne costituirebbero i prerequisiti ai fini dell'attuazione:

1. Compatibilità e ridotto impatto ambientale con particolare riguardo all'equilibrio idraulico e morfodinamico della Laguna;
2. Rapidità di esecuzione;

3. Flessibilità, gradualità e reversibilità;
4. Minimo impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica;
5. Sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo.

Nell'ipotesi di **Progetto** di spostamento delle grandi navi in una nuova Stazione Marittima a Marghera (Figure 5-1, 5-2, 5-3, 5-4), si sostiene che tale scelta apre delle importanti prospettive di riqualificazione complessiva dell'attuale stazione Marittima e in analogia alle fasi di attuazione previste per la trasformazione delle aree dell'attuale stazione. Nella **prima fase** con lo spostamento di 4 navi è possibile realizzare gli interventi di riqualificazione previsti in uno dei due moli. Nella **seconda fase** con il completamento degli interventi previsti sarà avviato il trasferimento della stazione per le grandi navi a Marghera.

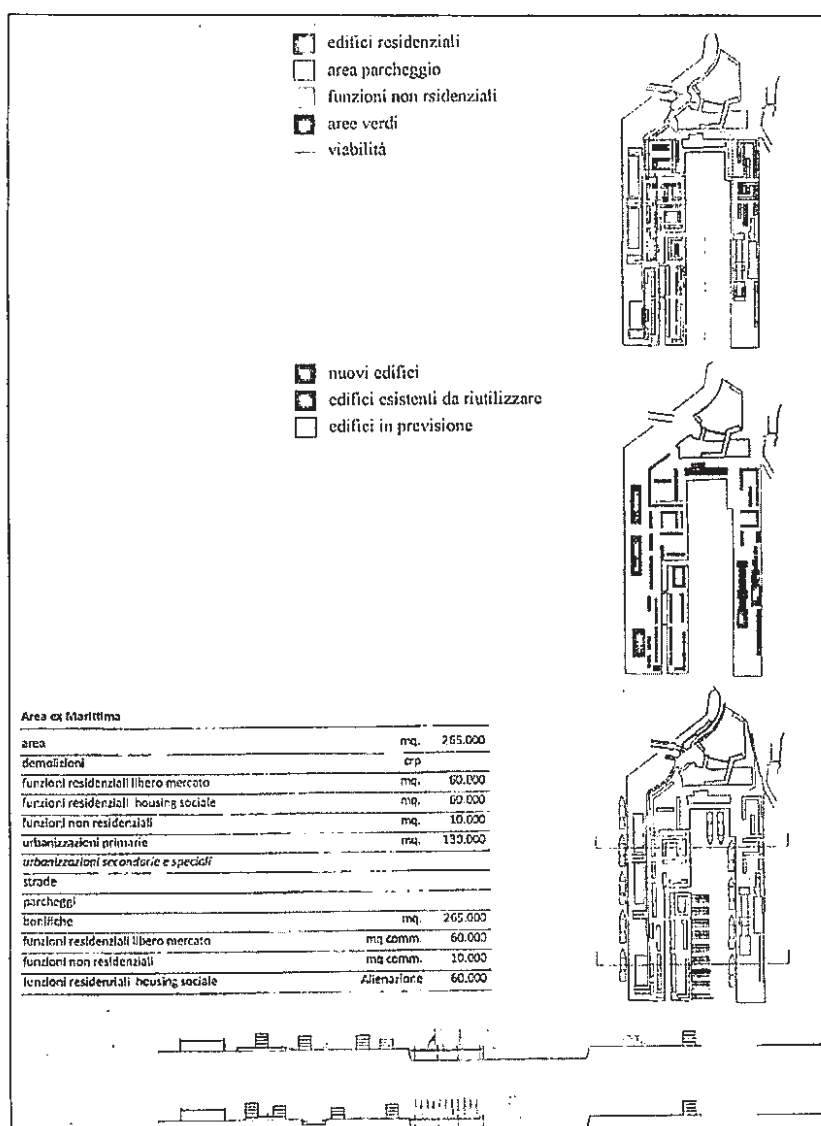


Figura 5-1 – Schemi della Nuova Stazione Marittima

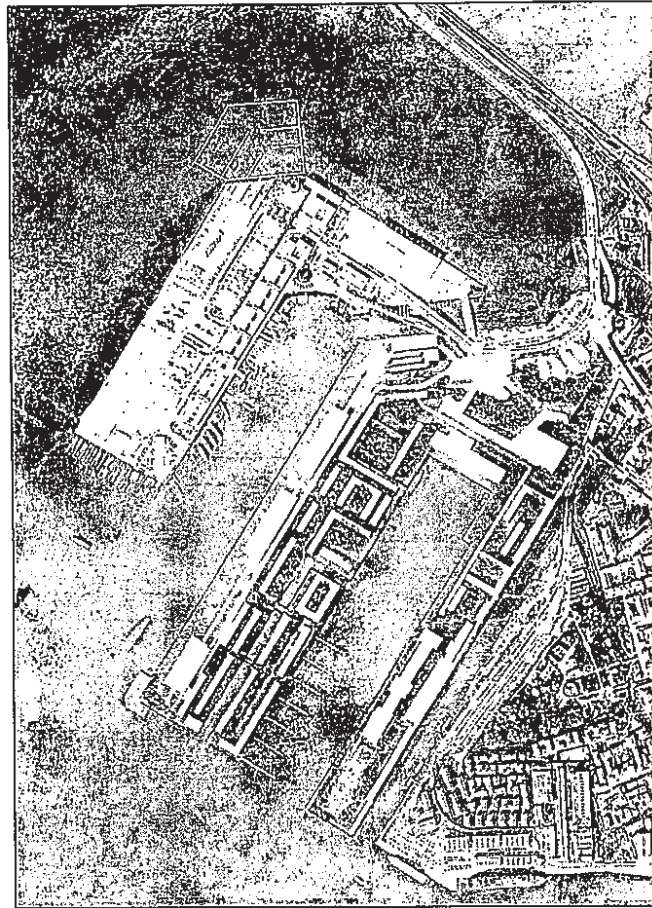


Figura 5-2 – Visione zenitale della conversione dell'attuale Stazione Marittima

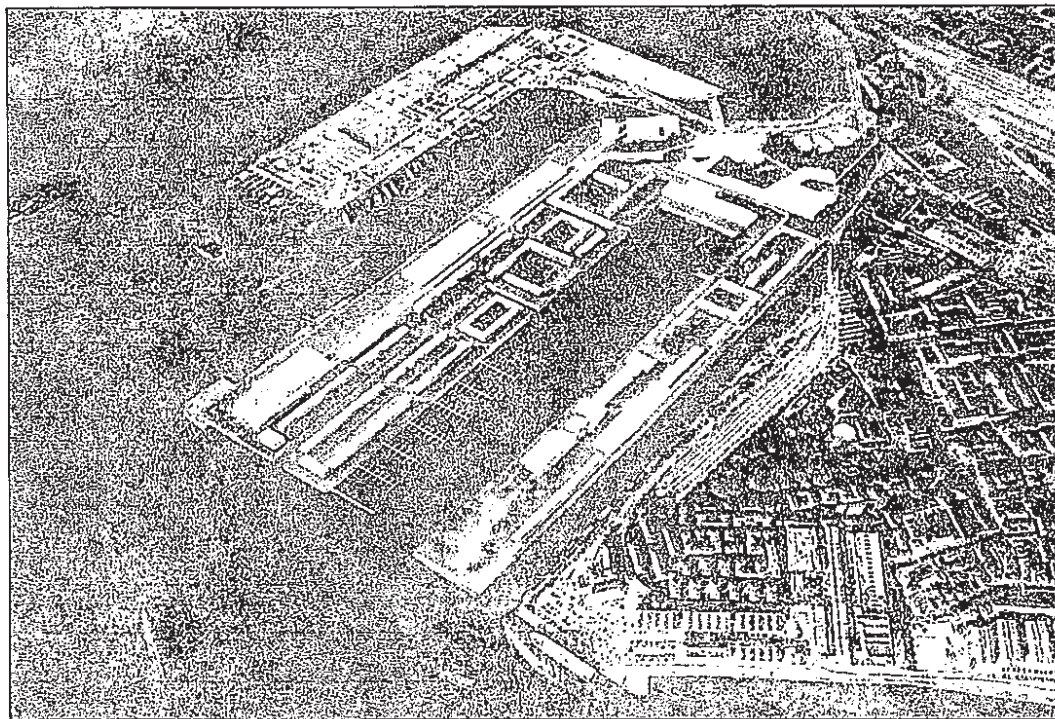


Figura 5-3 – Rendering della conversione dell'attuale Stazione Marittima

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller marks and initials below.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller marks and initials on the left.

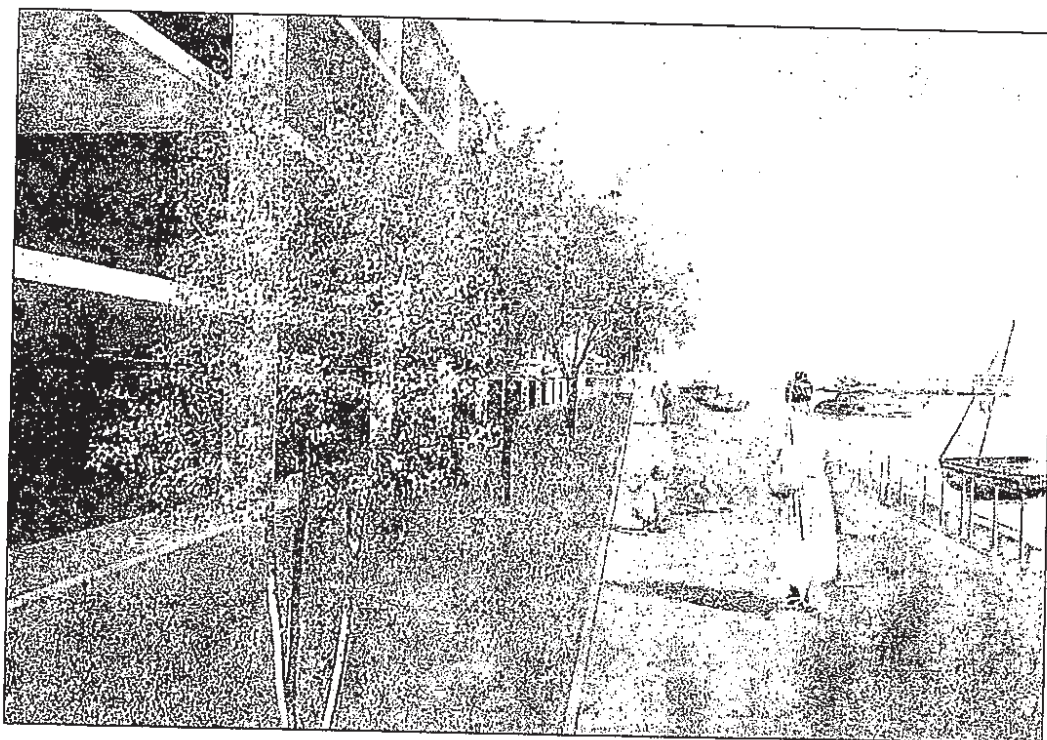


Figura 5-4 – Rendering della conversione dell'attuale Stazione Marittima

3.5 Quadro Ambientale

Il **Progetto** prevede una strategia generale di intervento per l'area industriale di Porto Marghera nel:

- confinamento strategico dell'area industriale tramite il completamento delle opere di marginamento dei canali industriali e di isolamento verso il lato terra (retromarginamento): la finalità di tali azioni è quella di interrompere la continuità fra sponda e canale arrestando il fenomeno di trasferimento di acqua inquinata dall'acquifero (specialmente da quello superficiale) alla Laguna; inoltre, vengono impediti fenomeni erosivi delle sponde dovuti ad azioni di diversa natura.
- Il risanamento ambientale dei canali industriali: il principale risvolto operativo di tale strategia è quello di permettere il dragaggio dei fondali dei canali industriali, asportando lo strato di sedimento inquinato accumulatosi sui fondali nel corso degli anni.
- Il risanamento ambientale delle aree emerse del sito industriale mediante interventi di bonifica.

Per le palancole ne consegue una consistente altezza di contenimento delle spinte prodotte dai terreni retrostanti, per cui si rende necessario il ricorso alla tirantatura sommitale del palancoleto.

La realizzazione degli interventi di conterminazione perimetrale in **Progetto** prevede la demolizione delle strutture principali quali:

- La banchina su pali nel tratto di sponda sud del Canale Industriale Nord, con estensione di 255 m, già banchina terminal Rinfuse Marghera.
- La struttura di marginamento già realizzata nel tratto terminale sud della sponda est del Canale Industriale Nord e di un analogo tratto del medesimo marginamento posto lungo la sponda ovest del Canale Brentella.
- La struttura di marginamento già realizzata in un tratto della sponda ovest dell'isola dei serbatoi petroliferi.

3.5.2 *Dragaggi*

Il dragaggio dei fondali del Canale Industriale Nord (già previsto fino a quota -12m da parte del Commissario Fanghi/APV), è previsto dal Proponente nel tratto del Canale Brentella per una lunghezza di circa 550 m e fino alla quota -10.5 m l.m.m. per l'accosto di una nave, che al momento attuale non è escluso dagli interventi di bonifica di Porto Marghera.

Il risanamento delle aree emerse retrostanti l'attuale profilo di banchina verrà garantito mediante lo sbancamento dei sedimenti/terreni per la realizzazione della nuova banchina portuale (arretrata di circa 45m) e relativa gestione dei materiali e la messa in sicurezza/bonifica dei terreni del piazzale del nuovo terminal.

Per il dragaggio del Canale Brentella il **Progetto** prevede un approfondimento del canale fino alla quota di -10.5 m in modo da garantire le corrette manovre della nave in fase di attracco e salpamento per una lunghezza di canale di circa 550 m fino alla suddetta quota costante di -10,50 m l.m.m. su una larghezza di 45 m, misurata a partire dal filo sponda attuale. La sezione scavata si allarga poi ulteriormente in direzione trasversale al canale con un profilo di scavo definito da una pendenza pari ad uno in verticale su 2,5 in orizzontale.

Il volume complessivo di sedimenti da dragare per il Canale Brentella risulta pertanto pari a 128.700,00 m³.

3.5.3 Sedimenti

I materiali prodotti durante le operazioni di scavo in **Progetto**, costituiscono una delle problematiche di rilievo del cantiere, la loro gestione punta, ove possibile al riutilizzo in sito e, ove non possibile allo smaltimento di questi materiali in idonei impianti di conferimento. Il riutilizzo del materiale scavato in sito nell'ambito delle attività di cantiere viene perseguito ove possibile al fine di ridurre i volumi di materiale da inviare a discarica.

Il dragaggio dei sedimenti del Canale Industriale Nord e del bacino di evoluzione, nonché dei sedimenti del Canale Emanuele Filiberto per l'accosto provvisorio in Fase 0, non sono previsti nel **Progetto** in quanto il dragaggio di tali canali, si dichiara, è di competenza del commissario Fanghi/APV (Figura 4-2).

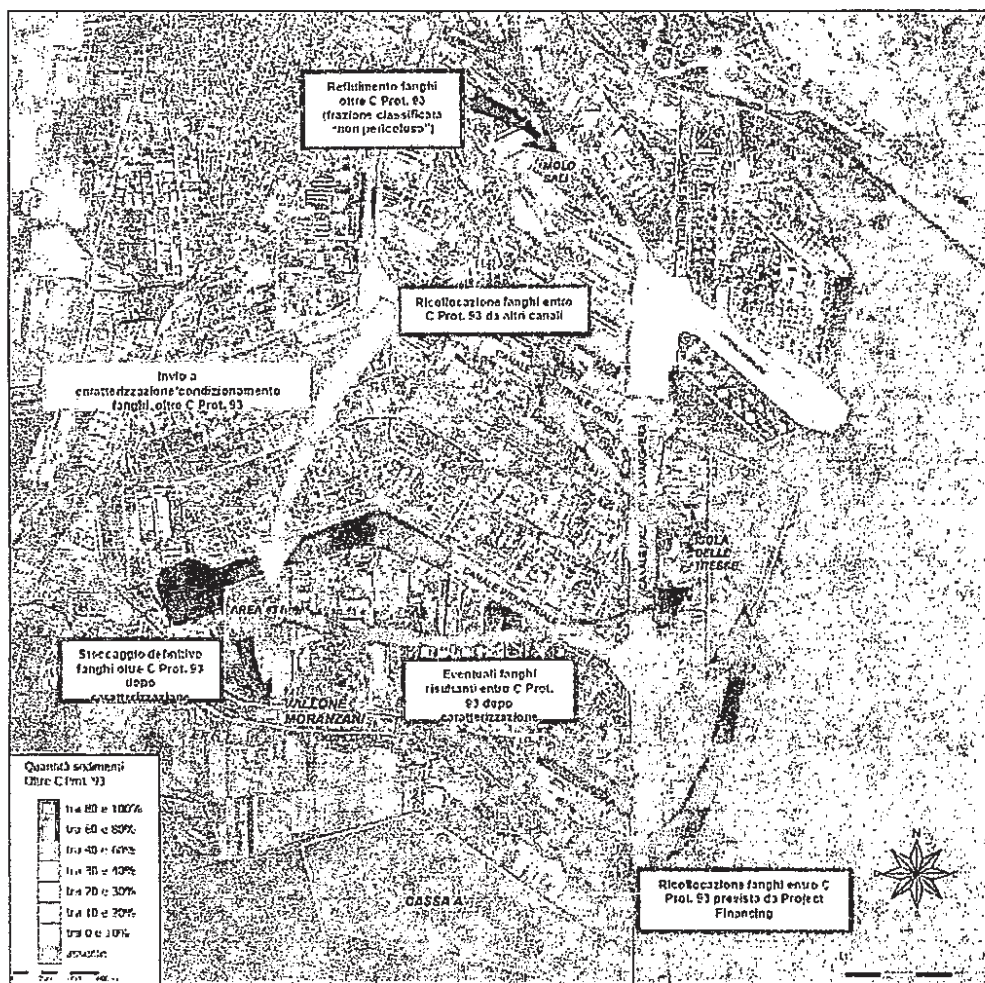


Figura 4-2 - Schemi di flusso sedimenti e terre di scavo (Commissario/APV)

I risultati delle caratterizzazioni dei sedimenti sia del Canale Nord che di quello della Brentella, per lo strato superficiale che sotto il metro appartengono alla classe CO>C, si dichiara che indirizzano un'ipotesi di riutilizzo in sito dell'85 % del materiale scavato. Si dichiara che il materiale in esubero rispetto alle necessità di cantiere sarà smaltito in

discarica per rifiuti inerti, previa esecuzione dei test di cessione previsti per l'ammissibilità in discarica, regolata dal D.M. 27/09/2010.

E' previsto il riutilizzo di circa 412.000 mc di materiale scavato dall'arretramento dei 45m del profilo attuale di banchina, alzando il piazzale dalla attuale quota di 2.30 m, fino alla prevista quota di +3.5m s.l.m. del piazzale terminato (Tabella 4-1).

	mc prodotti	Riutilizzo per piazzale (mc)	Discarica inerti, o <C per sedimenti (mc)	Invio impianto/smaltimento non pericolosi (mc)	Invio impianto/smaltimento pericolosi (mc)
Sbancamenti per realizzazione nuova banchina portuale	1.144.000	412.000	560.000	172.000	---
Sbancamento parte terminale Isola Petroli	142.000	---	121.000	14.000	7.000
Dragaggio Brentella	129.000	---	110.000	19.000	---
TOTALE	1.415.000	412.000	791.000	205.000	7.000

Tabella 4-1 – Bilancio Preliminare dei materiali di scavo

4. Conclusioni

Il **Progetto** "Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera" non ha documentato compiutamente tutti quegli aspetti importanti e relativi al percorso dalla Bocca di Malamocco per una compiuta verifica ed analisi in preparazione della fase di consultazione prevista dall'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. così come modificato dall'art.2 del D.Lgs. 128/2010, ed inoltre

con riferimento allo Studio Preliminare Ambientale

VALUTATO

che la documentazione prodotta descrive sommariamente le caratteristiche progettuali preliminari, illustra le principali motivazioni dell'impianto in proposta, con le caratteristiche localizzative del **Progetto**, ed illustrando delle informazioni che verranno incluse nello SIA.

VALUTATO

che comunque dovranno essere eseguiti specifici approfondimenti su diversi temi, come sulla sostenibilità della sicurezza di navigazione, sui potenziali inquinamenti acustici ed

atmosferici, sulle operazioni dell'eventuale dragaggio financo la predisposizione di una VINCA considerato che le aree interessate dal **Progetto** ricadono in area SIC.

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

FA PRESENTE E RACCOMANDA

che per la presentazione dell'Istanza di cui all'art.23 D.Lgs. 152/2006, nel previsto SIA dovranno essere analizzati, approfonditi e sviluppati con il relativo livello di dettaglio i seguenti argomenti

1. Aspetti Programmatici

- 1.1. Si ritiene opportuno che venga chiaramente descritta la coerenza del **Progetto** rispetto alla pianificazione territoriale ed urbanistica della Laguna di Venezia (piano di assetto territoriale, piani regolatori comunali di Venezia e Cavallino, piano regolatore portuale di Venezia, piano morfologico), nonché della coerenza con la Pianificazione Regionale anche istitutive di parchi e/o siti protetti (UNESCO) e del Parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia (L 16/04/1973 n°171 e ss.mm.ii.). Ciò anche ai fini dell'inequivocabile individuazione delle responsabilità di gestione del **Progetto** e dei servizi a questa correlati, sia nelle normali condizioni di esercizio che, eventualmente, in quelle di emergenza (sversamenti in mare, condizioni incidentali, ecc.).
- 1.2. Si ritiene opportuno chiarire se il **Progetto** verrà finanziata con capitali completamente privati o, anche se parzialmente, pubblici. Nel caso si prevedesse l'intervento con finanziamento pubblico (anche parziale), sarà necessario sottoporre il **Progetto** all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
- 1.3. Trattandosi di un intervento su area interna al Piano Regolatore Portuale, in sede di presentazione dello SIA dovrà essere fornita l'autorizzazione all'occupazione delle aree previste dall'Autorità competente.
- 1.4. Trattandosi di un intervento le cui competenze per la sicurezza della navigazione e regolazione dei transiti sono in capo alla Capitaneria di Porto, in sede di presentazione del SIA dovrà essere fornita il relativo nulla osta.
- 1.5. Trattandosi di un intervento riguardante un servizio di interesse generale, il **Progetto** dovrà essere coerente con la Legge 84 del 28 Gennaio 1994 "Codice della Navigazione", in particolare per quanto concerne la normativa in materia demaniale marittima e con la Variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle "aree di danno" soggette a "Rischio di Incidente Rilevante

(RIR)" in applicazione del DM LL.PP. 09/05/2001, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n°24 del 18/03/2013.

2. Aspetti Progettuali

- 2.1. Mentre gli elaborati inerenti alla realizzazione delle strutture e gli adeguamenti strettamente localizzati nelle aree da cantierare del nuovo porto possono risultare ad un primo esame sufficientemente articolati, tutta la parte, non meno importante, relativa alle variazioni che si introdurrebbero lungo tutto il percorso dalla bocca di Malamocco a Marghera è stata completamente trascurata.
- 2.2. Così come proposto, il **Progetto** è da considerarsi incompleto, profondamente carente di un inquadramento generale ambientale e non relazionato alle attività in essere (attuale traffico commerciale/industriale). Soprattutto con gli sviluppi futuri pianificati o in via di pianificazione (piattaforma logistica di Fusina, terminal container area Montefibre/Syndial, Terminal plurimodale offshore), non risulta siano state analizzate le possibili considerazioni sui prevedibili impatti nel contesto generale della laguna centrale, sia nel breve (fase costruttiva) che nel medio-lungo termine dovranno essere considerate le alternative possibili inclusa la opzione zero.
- 2.3. Il **Progetto** manca di una sufficiente estensione, sia areale che temporale. La caratterizzazione dello stato attuale sulle criticità esistenti e potenziali specie negli impatti derivanti dallo spostamento del traffico turistico nel Canale dei Petroli, assieme alle misure di mitigazione/compensazione ed ai monitoraggi, deve essere estesa arealmente al completo percorso e temporalmente al lungo periodo, debitamente inserendo le attività di **Progetto** e le previste ripercussioni nel più ampio quadro di riferimento pianificatorio generale delle attività in programma relativamente a tutta la laguna.
- 2.4. Nello specifico, l'ipotesi nel **Progetto** di utilizzazione del Canale Industriale Nord e del Canale Brentella per la realizzazione della nuova Stazione Marittima a Porto Marghera non sembra sostenibile dal **punto di vista della sicurezza** della navigazione in quanto (vedi anche art. 2 Delibera n. 11 della Autorità Portuale di Venezia del 26.09.2013), pur allargando tali canali, gli spazi di manovra delle navi risulterebbero notevolmente ridotti, con notevoli rischi in caso di manovre di emergenza.
Va considerato inoltre che, la nuova stazione marittima risulterebbe praticamente a ridosso dell'Isola dei Petroli dove vengono normalmente immagazzinati ingenti quantitativi di sostanze infiammabili i cui eventuali prodotti di combustione risultano essere tossici e nocivi, il che comporterebbe notevoli rischi per i passeggeri e gli operatori in caso di situazioni incidentali.
- 2.5. L'ipotesi di realizzare in 5 mesi la "fase 0" (fase transitoria iniziale) durante la quale viene previsto l'ormeggio di 1 o 2 navi nel Canale Vittorio Emanuele presso

l'Isola dei Petroli ed il "trasbordo" dei passeggeri e dei bagagli da e per la stazione marittima di Venezia tramite "lance", tenuto conto dei tempi necessari all'iter autorizzativo per il dragaggio del canale, dei tempi necessari a realizzare il dragaggio stesso e di quelli necessari per l'approntamento della banchina rimovibile, non pare una soluzione realistica. Inoltre, per le identiche ragioni di cui al punto precedente, visto soprattutto il posizionamento della banchina provvisoria a ridosso dell'Isola dei Petroli, tale proposta è da ritenersi non sostenibile proprio dal punto di vista della sicurezza, sia dei passeggeri che degli operatori. Sono inoltre non sostenibili i tempi previsti in 6 anni e 5 mesi per la realizzazione del **Progetto** considerata l'esigenza di risolvere e superare in tempi brevi il problema del transito delle grandi navi da crociera attraverso i Canali San Marco e della Giudecca.

- 2.6. Si ritiene necessaria una attenta analisi di rischio opportunamente correlata da eventuali situazioni incidentali che comportino la necessità di un'evacuazione rapida del Nuovo Porto a seguito del trasporto del carburante. Sarà opportuna la presentazione di un Piano di Emergenza per Eventi Incidentali riportante modalità di intervento, mezzi a disposizione e formazione del personale addetto all'emergenza incidentale.
- 2.7. E' quanto mai opportuna un'attenta, dettagliata analisi e descrizione delle procedure da adottare in caso di sversamenti di idrocarburi in laguna e/o mare, con la presentazione del Piano di emergenza ambientale riportante modalità di intervento, mezzi a disposizione e formazione del personale addetto all'emergenza ambientale.
- 2.8. Si ritiene opportuno inserire un paragrafo dedicato alla Gestione della Sicurezza ("Port Security") nel **Progetto** del Nuovo Porto Passeggeri, nonché uno specifico Studio per l'analisi dei rischi di incidenti connessi alla navigazione marittima con le relative misure di "governance" per la loro minimizzazione. Come già rilevato, l'ipotesi di far transitare le navi da crociera nel Canale dei Petroli porterebbe ad un ulteriore incremento del traffico navale rispetto a quanto già previsto con l'entrata in esercizio del Terminale Ro-Ro di Fusina e con la realizzazione del Terminal off-shore al largo della costa veneta con il traffico delle "mama-vessels" per il trasbordo dei container a Porto Marghera. Attualmente il traffico navale nel canale è notevolmente congestionato, tanto che lo stesso può essere percorso, a parte alcune particolari deroghe, solo a senso unico alternato (vedi Ordinanza Capitaneria di Porto di Venezia 175/2009 e s.m.i.). Un ulteriore incremento del traffico navale comporterebbe notevoli **problemi di sicurezza** della navigazione, nonché la probabile esigenza di un allargamento del canale (vedi pag. 66 del Piano Operativo Triennale 2013-2015 della Autorità Portuale di Venezia), cosa questa da ritenere **non sostenibile dal punto di vista ambientale** considerati i notevoli danni già arrecati alla morfologia della laguna centrale a distanza di più di 40 anni dalla sua realizzazione, come ormai riconosciuto da innumerevoli ed autorevoli studi e pubblicazioni scientifiche sull'argomento.

3. Aspetti Ambientali

Dallo Stato *Ante Operam* delle Componenti Ambientali in estrema sintesi possono evidenziarsi le seguenti peculiarità.

3.1. Dragaggi

- 3.1.1. L'ipotesi (vista l'attuale congestione del traffico navale da ritenersi molto probabile) di **do**ver realizzare il **Canale di By-Pass** dell'Isola delle Trezze (quest'ultima sito di stoccaggio di sedimenti dragati dai canali lagunari entro colonna B secondo Protocollo fanghi '93) lungo circa 3 km al fine di **collegare il Canale Vittorio Emanuele III con il Canale dei Petroli**, evidenza dei possibili effetti negativi sull'ambiente in quanto, l'asportazione di circa 3 ML di m³ di velme e barene comporterebbe un notevole cambiamento dell'equilibrio idrodinamico della Laguna Centrale e quindi un'ulteriore trasformazione (ormai da anni già in atto) della stessa in un mero braccio di mare, con conseguente perdita di migliaia di ettari di habitat naturale e ricchezza di biodiversità.
- 3.1.2. Andranno comunque attentamente stimati i volumi di materiale eventualmente da dragare che, alla luce della profondità necessaria, potrebbero risultare superiori ai 3 milioni di m³ stimati. Per questo ipotetico intervento dovranno essere predisposti degli elaborati grafici di dettaglio (planimetrie, sezioni, particolari, ecc.) assieme alle opportune Relazioni Tecniche relative alle fasi di tutte le operazioni di scavo dei materiali, in modo tale da avere l'esatta definizione, sia della quantità di materiale che della sua localizzazione/dimora temporanea.
- 3.1.3. L'eventuale caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere eseguita così come prevede la normativa di riferimento e relativi manuali di riferimento (ISPRA). I risultati sugli esami dei sedimenti saranno comparati con quelli previsti nei limiti del Protocollo d'Intesa dell'8 Aprile 1993 (*art. 4, comma 6, Legge 360/1991*) e dovranno essere opportunamente certificati da un laboratorio accreditato istituzionale (non privato). Luoghi e tempi del deposito temporaneo del materiale scavato dovranno essere precisati con apposita documentazione e da delineare anche con quanto previsto nell'Accordo di Programma "*Moranzani*" del 31/03/2008.

3.2. Ambiente idrico lagunare e marino

- 3.2.1. Il transito delle navi da crociera, sia nel Canale dei Petroli che nell'eventuale Canale di By-Pass non è ambientalmente sostenibile in quanto, la notevole depressione idraulica generata dal passaggio di tale tipologia di imbarcazioni (e non tanto dalle onde superficiali) comporta una potenziale erosione dei

sedimenti della laguna, determinando così degli effetti negativi apprezzabili al relativo equilibrio idrodinamico e, in definitiva, alla naturale morfologia già di per sé notevolmente compromessa.

- 3.2.2. La Relazione Descrittiva Generale e lo Studio Preliminare Ambientale citano il PdG-AO (Piano di Gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali - Sub Unità Idrografica Laguna di Venezia) senza tuttavia analizzare i possibili impatti del **Progetto** rispetto agli obbiettivi del Piano e quindi della **Direttiva 2000/60** in tema di stato ecologico dei corpi idrici interessati.

Parte integrante del Piano è il **Programma di Misure** che costituisce lo strumento operativo e propositivo del Piano stesso, le Misure contenute in tale Programma sono suddivise in due categorie: **Misure di base** e **Misure supplementari** e la loro individuazione e applicazione ha lo scopo di far raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale fissati dalla Direttiva 2000/60/CE e che consistono nel raggiungimento del buono stato ecologico e chimico.

- 3.2.3. I Corpi Idrici della Laguna di Venezia sono stati classificati come tutti "a rischio" di non raggiungere cioè gli obiettivi previsti dalla Direttiva 2000/60/CE, recepita dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Lo *stato ecologico* dei corpi idrici viene definito sulla base del monitoraggio dei cosiddetti elementi di qualità biologica (EQB), che per le acque di transizione sono: macroalghe, fanerogame, macroinvertebrati bentonici, fitoplancton e pesci. Concorrono alla classificazione dello *stato ecologico* anche i parametri fisico-chimici, chimici e idromorfologici, a supporto degli EQB, utilizzati anche per una migliore interpretazione dei dati derivanti dal monitoraggio degli EQB stessi.

- 3.2.4. La classificazione dello stato chimico degli ambienti di transizione viene effettuata sulla base del monitoraggio delle sostanze prioritarie e pericolose-prioritarie, nella matrice acqua e nella matrice sedimento come definito dal D.M. 260/2010. I monitoraggi ecologico e chimico sono effettuati rispettivamente dalla REGIONE VENETO e dal Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per il VENETO, il F.V.G e il TRENINO A.A. (già Magistrato alle Acque) e sono attivi dal 2011. Le risultanze della classificazione ecologica e chimica relativa al primo triennio (2010-2012) è stata approvata dalla Regione Veneto con DGR 140 del 20 febbraio 2014 pubblicato nel BUR n. 28 del 11 marzo 2014.

Il **Progetto** in esame ricade e influenza direttamente il Corpo Idrico PNC1 (interessato dalla realizzazione del By-Pass), questo Corpo Idrico è risultato, per la classificazione dello *stato ecologico* in: **stato scarso**. La classificazione chimica, effettuata con la matrice acqua il PCN1 è risultato in stato buono anche se, nella stazione Ve-1 (localizzata tra il Canale Vecchio di Fusina e il Canale Contorta Sant'Angelo), sono state rilevate concentrazioni medie annue per il 2011 pari all'SQA-MA per la sommatoria indeno(1,2,3-cd)pirene e benzo(g,h,i)perilene. Poiché per la matrice sedimento si sono evidenziati dei superamenti degli SQA sono stati effettuati per due anni consecutivi le analisi

dei sedimenti e la verifica della tossicità attraverso saggi biologici, come previsto dalla normativa. Tali indagini hanno evidenziato che ai sensi del DM 260/2010 il comparto sedimenti del PCN1 **non è considerabile privo di tossicità.**

3.2.5. Il **Progetto** del Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera potrebbe influenzare la classificazione del suddetto Corpo Idrico Lagunare, direttamente interessato dallo scavo del nuovo canale, e più in generale anche di tutti quelli interessati dal transito delle grandi navi da crociera (effetto dislocamento sui bassi fondali limitrofi e sulle strutture morfologiche in fregio al Canale Malamocco Marghera), con la conseguenza che il raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità previsti per la laguna in base alla Direttiva 2000/60/CE (in termini chimici ed ecologici), risulterebbero notevolmente critici. La Direttiva Quadro sulle acque prevede che il PdG sia riesaminato ed aggiornato ogni sei anni, procedure di aggiornamento da completare e pubblicare entro il 22 dicembre 2015, avviate nel corso del mese di giugno 2014

3.2.6. Si segnala inoltre l'opportunità di inserire riferimenti più precisi relativamente alla estensione temporale ed areale delle valutazioni su circolazione idrodinamica, trasporto solido e morfodinamica dei fondali. In definitiva quindi, si ritiene opportuno approfondire lo studio sui possibili effetti idrodinamici conseguenti alla realizzazione del **Progetto** con particolare riferimento a quanto segue.

- Evoluzione morfologica locale (nel canale e aree prossime) dei fondali nel lungo termine.
- Impatto sul deficit sedimentario a seguito del By-Pass e della ben più ampia area lagunare.
- Le valutazioni idro-morfodinamiche e modellistiche dovranno fare riferimento a più recenti ed impattanti episodi meteorologici avversi (es. febbraio 2012) con riferimenti, per quanto inerente alle caratterizzazioni ante-operam, alla acquisizione dei risultati dei più recenti studi e documenti sul trasporto solido alle bocche lagunari. Si raccomanda l'utilizzo di modellistica più aggiornata, tridimensionale e, soprattutto, validata.

3.3. Atmosfera

3.3.1. L'ipotesi di realizzare la stazione marittima a Porto Marghera, **non sembra ambientalmente sostenibile** in quanto già nella "fase 0" (fase transitoria iniziale), che prevede l'ormeggio di 1 o 2 navi da crociera nella banchina dell'Isola dei Petroli (Canale Vittorio Emanuele III), si avrebbe un notevole

incremento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'esigenza di mantenere i motori ausiliari in esercizio per produrre l'energia elettrica necessaria ai servizi delle navi stesse. In tal senso, si consideri che in media ogni grande nave da crociera ormeggiata necessita dai 10 ai 15 MWe di potenza e che quindi, nei momenti in cui risultassero contemporaneamente ormeggiate due navi, si avrebbe un'emissione totale di PM 10 e PM 2.5 dai relativi camini corrispondente a quella di una centrale termo-elettrica a gasolio da 20-30 MWe che si andrebbe ad aggiungere al già di per sé notevolmente critico inquinamento atmosferico dell'area di Porto Marghera.

- 3.3.2. L'obiettivo delle navi a "Motori spenti" è pertanto da ritenersi obbligato e necessario proprio in quanto contribuisce alla drastica riduzione delle emissioni di tonnellate di Anidride Carbonica che una nave da crociera, con invece i motori accesi per ore, da sempre immette in atmosfera. Il sistema "cold ironing" è un impianto per l'elettrificazione delle banchine e di alimentazione delle navi direttamente dalla rete elettrica a terra. Tale sistema innovativo, che dovrà comunque essere documentato con un **Progetto** che preveda il sistema delle infrastrutture necessarie a terra, è auspicabile sia inaugurato anche nel Veneziano e in questo **Progetto** di Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera. E' consigliabile pertanto l'avvio prima possibile di un accordo preliminare, con le Compagnie di Navigazione proprio per un loro impegno preventivo nell'approntare tutte quelle conseguenti dotazioni sulle Navi in seguito all'installazione del suddetto sistema. Il sistema "cold ironing" è studiato ultimamente anche in cogenerazione, ipotesi da valutare se migliorativa. E' opportuna un'analisi post-opera su modelli matematici che registri le sorgenti di emissioni calcolate nelle ipotizzate giornate di "picco", e cioè con tutte le previste NaviHomeport ormeggiate, l'inventario e stima di queste emissioni in atmosfera dovrà essere definito in coordinamento con ARPAV attraverso la metodologia EMEP-CORINAIR e le analisi risultanti sui valori di concentrazione rilevati dovranno essere opportunamente certificate.

3.4. Avifauna

3.4.1. Dalle informazioni fornite risulta non siano considerate le notevoli interazioni del **Progetto** con le altre opere insistenti nella stessa area vasta (Progetto Mose, Terminal off-shore) e una conseguente valutazione di potenziali impatti dovuti agli effetti cumulativi degli stessi specie sul Canale Malamocco - Marghera.

3.4.2. Nel Piano di lavoro a pag. 10, il Proponente afferma che "Non sono considerati di interesse per il presente progetto...flora e vegetazione, fauna ed ecosistemi" in quanto "le aree oggetto dell'intervento sono altamente antropizzate in cui tali componenti sono assenti o trascurabili". Al tempo stesso a pag. 89 dello Studio Preliminare Ambientale (Principali impatti

connessi alla fase di cantiere) il Proponente afferma che i lavori necessari avranno un impatto sulla Laguna di Venezia (che si trova all'interno di SIC/ZPS) che potranno incidere sulla fauna lagunare. L'area di Porto Marghera è un'area industrializzata, di scarso valore in termini faunistici, ma il **Progetto** prevede anche l'ipotesi di realizzare il Canale di By-Pass intorno all'isola delle Trezze, intervento che **registrerebbe sicuramente impatti negativi significativi sulla componente biotica, quindi anche sull'avifauna lagunare.**

- 3.4.3. Il Proponente afferma che gli impatti in fase di esercizio sulle aree protette delle laguna possano considerarsi sostanzialmente equivalenti a quelli attuali, e quindi trascurabili, in quando il traffico delle navi avverrà attraverso canali già esistenti e lungo lo stesso asse ad oggi utilizzato da altre navi (pag. 10 del Piano di lavoro, pag. 94 dello Studio preliminare ambientale, pag. 34 della Relazione descrittiva generale). In realtà le modifiche proposte dal **Progetto** andranno ad incrementare il traffico in ambito lagunare in un'area della laguna già fortemente sfruttata da questo punto di vista, con conseguenti effetti sull'ecosistema lagunare intero e sull'avifauna in particolare. Il passaggio delle navi da crociera in entrata ed uscita si aggiungerebbe al disturbo e all'inquinamento prodotto dalle navi passeggeri e mercantili che già transitano attraverso l'area, tutto ciò senza considerare gli effetti cumulativi derivanti anche da altri progetti come la realizzazione del Terminal off-shore.
- 3.4.4. Risulta troppo generica la descrizione del metodo che verrebbe adottato nell'eventuale SIA per la valutazione degli impatti (pag. 7 del Piano di lavoro). Non si evince quali informazioni sarebbero utilizzate per il comparto avifaunistico, sia nella Valutazione d'incidenza che nello SIA, inoltre non viene fatta nessuna menzione a monitoraggi durante le fasi di cantiere e di esercizio.
- 3.4.5. La Laguna di Venezia rappresenta il maggior comprensorio soggetto a marea lungo le coste del Nord Mediterraneo e rappresenta un habitat d'elezione per numerose specie ornitiche durante le diverse fasi fenologiche. Vista l'importanza della Laguna di Venezia dal punto di vista ornitologico, la valutazione, sia in termini di caratterizzazione ambientale sia di possibili impatti derivanti dal **Progetto**, andrà prevista alla scala spaziale più appropriata ad un approccio ecosistemico, anche in virtù dell'elevata mobilità e dell'utilizzo dello spazio da parte dell'avifauna.
- 3.4.6. Il Proponente trascura completamente la valutazione degli impatti e la preliminare identificazione degli indicatori utili allo scopo. Non viene fatto accenno all'importante aspetto relativo alla correlazione tra distribuzione e consistenza delle specie, in particolare quelle di particolare valore in ambito lagunare e tutti i possibili fattori perturbativi. Inoltre non viene fatto alcun accenno allo studio dei possibili scenari evolutivi di medio e lungo periodo

attesi per il bacino lagunare, soprattutto in conseguenza dell'incremento del traffico come effetto cumulativo di tutti i progetti ricadenti sull'area.

- 3.4.7. Per quanto concerne SIC e ZPS ricadenti sull'area interessata dal **Progetto**, i contenuti dei formulari standard per quanto riferito a specie e habitat indicati come significativi per il sito dovrebbero rappresentare la base di partenza per valutare sia il valore conservazionistico delle aree sia i potenziali impatti dovuti al **Progetto**, nonché il grado di coerenza dell'opera con gli obiettivi di conservazione dei siti di Rete Natura 2000. Oltre a ciò si evidenzia che la macroarea Laguna di Venezia rappresenta un sito di importanza internazionale e/o nazionale per oltre 30 specie* che, in aggiunta alle specie aventi di per sé status conservazionistico sfavorevole, vengono dal Proponente completamente trascurate.

* *Anas acuta, Anas clypeata, Anas crecca, Anas penelope, Anas platyrhynchos, Anas strepera, Anser anser, Ardea cinerea, Aythya ferina, Calidris alpina, Circus aeruginosus, Cygnus olor, Egretta alba, Egretta garzetta, Fulica atra, Gallinula chloropus, Larus canus, Larus michahellis, Larus melanocephalus, Larus ridibundus, Mergus serrator, Numenius arquata, Nycticorax nycticorax, Phalacrocorax carbo, Phalacrocorax pygmaeus, Phoenicopterus roseus, Platalea leucorodia, Pluvialis squatarola, Podiceps cri status, Podiceps nigricollis, Recurvirostra avosetta, Tacyhybaptus ruficollis, Tadorna tadorna, Tringa erythropus, Tringa nebularia, Tringa totanus (Zenatello et al., in stampa)*

- 3.4.8. Nell'Analisi della coerenza programmatica del Piano di lavoro, per un inquadramento ambientale completo dell'area dovranno essere presi in esame anche i Piani Faunistici Venatori (regionale e provinciale) e gli interventi infrastrutturali (Progetto Mo.S.E - Terminal Off-Shore) al fine di evidenziare o meno possibili conflittualità e sinergie. Piani Faunistici Venatori, che contengono indirizzi per la conservazione di specie di interesse e per una corretta gestione di tutte le altre e con una pianificata destinazione differenziata del territorio, inoltre con l'individuazione di aree di rilevanza faunistica. All'interno dei suddetti Piani viene inoltre definita una quota di territorio riservata alla protezione della fauna (oasi di protezione, zone di ripopolamento e cattura, centri di riproduzione della fauna selvatica) in cui l'attività venatoria è vietata e che pertanto assume un valore più elevato dal punto di vista faunistico.

3.5. Salute Pubblica

- 3.5.1. Nello SIA dovrà essere inserito il capitolo specifico relativo alla Componente Salute Pubblica secondo quanto previsto dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i. In considerazione delle peculiari caratteristiche ambientali dell'area prescelta per la realizzazione del **Progetto** proposto, ma soprattutto perché, anche se a bassa densità, risultano comunque presenti aree residenziali che

debbono essere tenute in considerazione, si constata che il Proponente non fa nessun accenno ad indagini preliminari essenziali sotto il profilo della salute pubblica, come

- la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dall'opera in esame, mediante la raccolta dei dati demografici e dei dati relativi alla mortalità e alla morbilità della popolazione afferente all'area interessata dalla realizzazione del **Progetto**, con un grado di dettaglio per lo meno comunale;
- la raccolta delle informazioni utili e delle stime degli eventuali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera su tutte le altre Componenti ambientali. Tali informazioni dovrebbero essere integrate con i dati derivanti dalla caratterizzazione dello stato di salute della popolazione interessata, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della realizzazione del Nuovo Porto e del suo esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.

3.5.2. In stretta relazione alla salute pubblica, sarà opportuno che lo SIA approfondisca

- Della Componente Atmosfera: la necessità di valutare la produzione e la dispersione/ricaduta di sostanze inquinanti, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, in considerazione dello stato attuale di tale Componente, da cui si evince lo stato critico di diversi parametri monitorati (sez. 4.1, pp. 26-30).
- Della Componente Rumore: la necessità di una caratterizzazione dello stato attuale di tale Componente, completa dell'identificazione di eventuali ricettori presenti nell'area interessata dalla realizzazione del **Progetto** in oggetto, unita alla stima dei possibili impatti derivanti dalla messa in atto del **Progetto** stesso, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.
- Del Suolo e Sottosuolo: la necessità di eseguire una nuova caratterizzazione dello stato attuale di tale Componente, con particolare attenzione alle caratteristiche chimico-fisiche, mediante nuovo campionamento da eseguire nell'area interessata dalle opere previste dal **Progetto** in esame, in quanto i dati su cui si basa il Proponente derivano da indagini condotte dal Consorzio Venezia Nuova per conto di MAG.ACQUE nel 2003 (sez. 4.3, pag. 32), e da indagini condotte dalle Aziende private Alutekna, Immobiliare Veneziana, Pilkington e Italiana Coke risalenti (dove indicato) al 2007 (sez. 4.3.1, pp. 50-52), e sono pertanto da considerarsi superati e pertanto non aggiornati e non attendibili oggi. Tale Caratterizzazione aggiornata è necessaria anche in relazione alla

eventuale riutilizzazione dei terreni rimossi per le opere di **Progetto** e/o del loro conferimento in discarica.

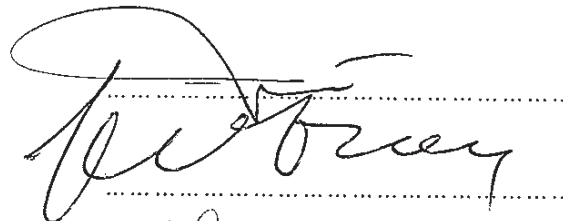
- Delle Acque Sotterranee e Superficiali: la necessità di eseguire una nuova caratterizzazione di tale Componente mediante indagini aggiornate sia delle falde sotterranee (per le quali non viene indicata la data a cui risalgono i dati forniti dal Proponente) sia delle acque di superficie, la cui indagine risale a campionamenti datati 2005 condotti dal Consorzio Venezia Nuova per conto di MAG.ACQUE (sez. 4.4 e 4.5, pp. 52-64). Tale caratterizzazione aggiornata risulterebbe necessaria sia per lo stato di criticità in cui versa la Componente stessa come indicato dai dati riportati dal Proponente, sia per la natura stessa degli interventi previsti dall'opera in **Progetto**.
- Dei Sedimenti: la necessità di eseguire una nuova caratterizzazione dei sedimenti presenti nell'area interessata dalla realizzazione del **Progetto** in esame per verificare l'effettivo stato attuale dei sedimenti stessi, in quanto i dati cui fa riferimento il Proponente sono quelli riportati nel rapporto contenente i risultati dell'indagine condotta dal Consorzio Venezia Nuova per conto di MAG.ACQUE e consegnato nel 2006 (sez. 4.6, pag. 66) e sono pertanto da considerarsi obsoleti. Tale caratterizzazione aggiornata risulterebbe particolarmente necessaria soprattutto per la natura stessa degli interventi di movimentazione dei sedimenti previsti dall'opera in **Progetto**. Dovrebbe inoltre essere effettuata una stima della dispersione in mare dei sedimenti movimentati in considerazione della possibile presenza di sostanze inquinanti nei sedimenti stessi.
- Degli Interventi di Mitigazione: la necessità di predisporre ed illustrare nel dettaglio adeguati interventi di mitigazione per ciascuna delle Componenti ambientali interessate dalla realizzazione dell'opera in **Progetto**.
- Del Piano di Monitoraggio Ambientale: la necessità di predisporre un dettagliato Piano di Monitoraggio Ambientale per ciascuna delle Componenti ambientali interessate dalla realizzazione dell'opera in **Progetto**.

4. Incidenza Ambientale

- 4.1. In generale il quadro di riferimento ambientale dovrà considerare in modo ampio e completo quanto reso disponibile dai numerosi studi e monitoraggi effettuati e dai piani sviluppati sul sistema lagunare negli ultimi 10 - 15 anni dalle principali Amministrazioni e Agenzie, dalle Università e dagli Enti di Ricerca. Queste informazioni e valutazioni possono rappresentare un valido punto di riferimento per la trattazione che riguarda la qualità delle matrici, l'analisi degli habitat e delle comunità, in termini di stati e funzioni, gli aspetti idro-morfologici, direttamente

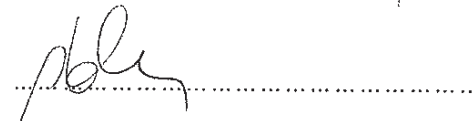
funzionali alle valutazioni di impatto ed alla definizione di proposte di mitigazione e compensazione. Ciò riguarda sia la fase di individuazione dei fattori perturbativi e degli impatti potenziali nelle fasi di costruzione ed esercizio che la fase di valutazione degli impatti singoli e cumulati, a partire dalla determinazione di criteri, indicatori e scale di impatto esplicite, complete ed il più possibile quantitative. A tale fine è auspicabile prevedere nello SIA l'analisi con una valutazione degli impatti sui servizi eco sistemici (*Ecosystem Services*) alle diverse scale spaziali, specificando quali siano quelli da mantenere e quali si ritiene siano sacrificabili e quali potrebbero essere addirittura incrementati.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

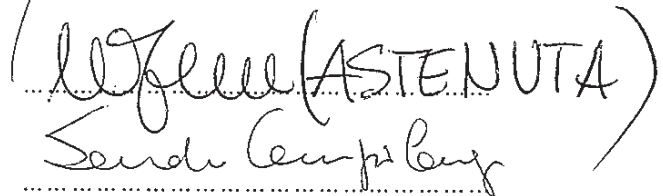


Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

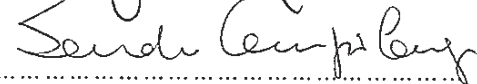
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



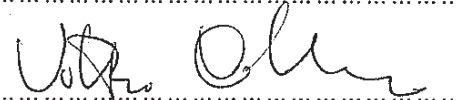
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

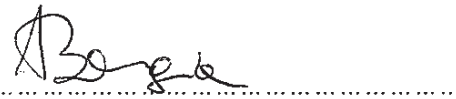
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

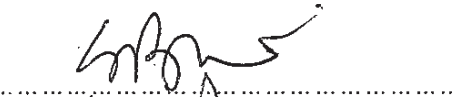
Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia



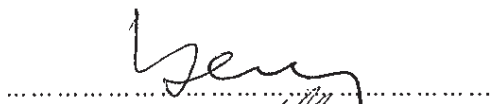
Ing. Silvio Bosetti



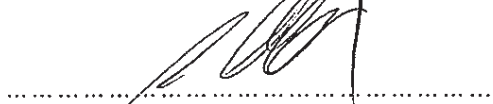
Ing. Stefano Calzolari



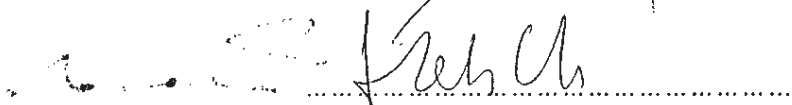
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



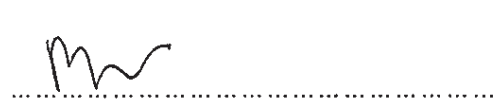
Dott. Siro Corezzi



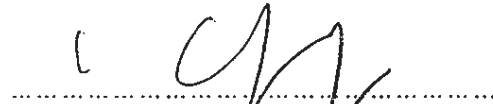
Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

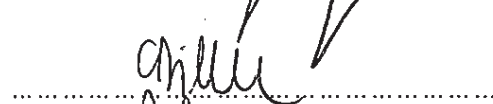
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



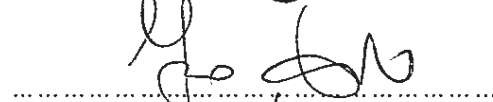
Cons. Marco De Giorgi



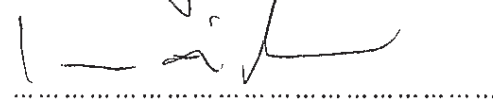
Ing. Chiara Di Mambro



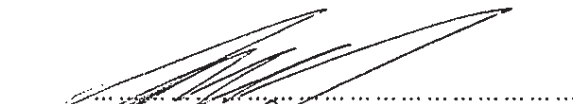
Ing. Francesco Di Mino



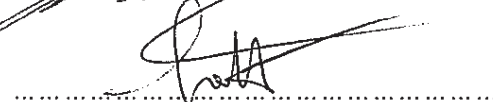
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



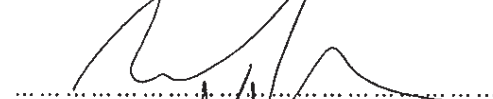
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

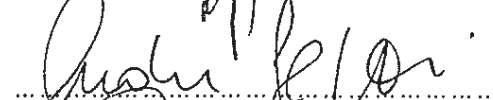
Prof. Antonio Grimaldi

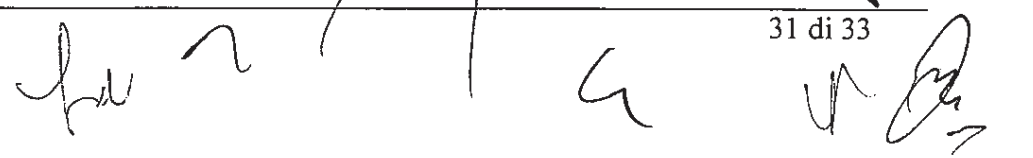


Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

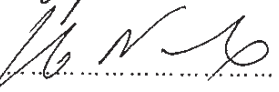




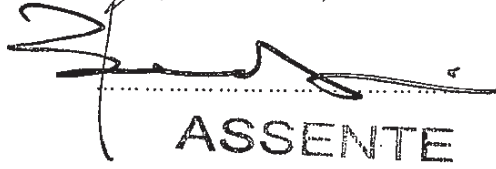
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

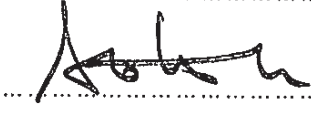


Arch. Bortolo Mainardi

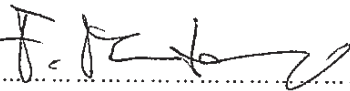


ASSENTE

Avv. Michele Mauceri



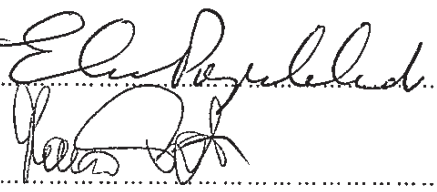
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

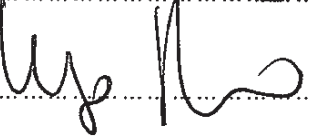


Arch. Eleni Papaleludi Melis

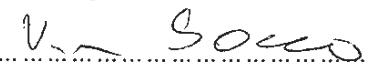
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



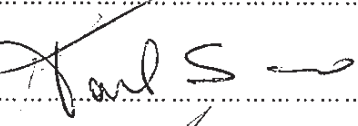
Dott. Vincenzo Ruggiero



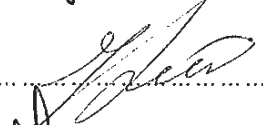
Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

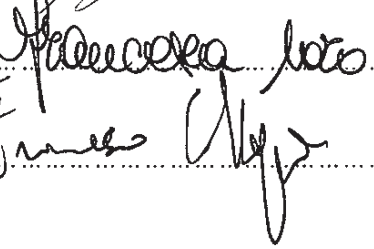
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



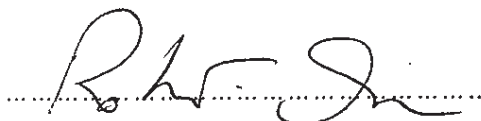
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani



Ing. Giuseppe Fasiol(Reg.Veneto)

ASSENTE

