



# Ministero della Transizione Ecologica

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

**Parere n. 193 del 14 dicembre 2021**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Parere tecnico</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Realizzazione del Nuovo Porto Turistico Marina Passatempo in località Porto Levante. Comune di localizzazione Porto Viro (RO). Proroga provvedimento di VIA di cui alla Delibera di Giunta Regionale del Veneto n. 1561 del 10/11/2015.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 7597</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Marina Passatempo S.r.l.</b></p>

## La Commissione VIA

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019, di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

**PREMESSO** che:

- con Delibera n. 1561 del 10/11/2015, pubblicata sul BUR del 01/12/2015, la Regione Veneto ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale per il progetto “*Realizzazione del Nuovo Porto Turistico Marina Passatempo in località Porto Levante*”, subordinatamente al rispetto di prescrizioni;
- nella medesima deliberazione veniva ribadito che, ai sensi dell’art. 26, comma 6 del D. Lgs. 152/2006, “*l’intervento dovrà essere realizzato entro 5 anni dalla pubblicazione del presente provvedimento*”;
- la Società Proponente Marina Passatempo S.r.l., in data 1/12/2020, con nota prot. n. 517529 del 4/12/2020, ha richiesto la proroga della validità temporale del provvedimento di VIA alla Regione Veneto, la quale con nota prot. 32384 del 25/01/2021, acquisita con prot. 8029/MATTM del 27/01/2021, ha rilevato che la competenza in materia relativa alla tipologia progettuale cui è riferibile l’intervento in oggetto è passata allo Stato, con l’entrata in vigore del D. Lgs. n. 104/2017, che ha modificato il D. Lgs. n. 152/2006; la stessa Regione Veneto trasmetteva, quindi, alla Direzione Generale CRESS la richiesta di istanza di proroga in oggetto, comunicando l’avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al procedimento di VIA sul sito web della Regione stessa;
- dietro invito da parte della stessa Direzione Generale CRESS, con nota 9917/MATTM del 1/02/2021, confermando la propria competenza per la concessione della proroga, la Società proponente, con pec dell’11/11/2021, acquisita con prot. 123480/MATTM dell’11/11/2021, ha presentato alla Direzione motivata istanza di proroga della validità temporale del suddetto provvedimento di VIA per ulteriori cinque anni, dichiarando che “*non è mutato il contesto ambientale di riferimento in cui insiste il progetto in questione rispetto a quanto rappresentato nello Studio di Impatto Ambientale allegato al procedimento di VIA avviato*”

*con l'istanza acquisita con prot. n. 49405 del 1/03/2013 e conclusasi favorevolmente con la citata deliberazione regionale”;*

- con nota prot. n. 125005/MATTM del 15/11/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. 5544/CTVA del 15/11/2021, la Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale (d’ora innanzi Divisione) ha trasmesso la richiesta della Società di voler rilasciare una proroga della validità del citato provvedimento di VIA per ulteriori cinque anni, chiedendo “*alla Commissione Tecnica di verifica dell’ impatto ambientale VIA/VAS di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, si possano ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di VIA conclusa con Delibera di Giunta Regionale del Veneto n. 1561 del 10/11/2015, e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta*”.

#### **RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione acquisita al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione:
  - ✓ *Motivazione della richiesta di proroga;*
  - ✓ *Relazione tecnico-ambientale: Relazione di proroga dell’efficacia della compatibilità ambientale e Relazione Ambientale Piano di Utilizzo (ultima revisione 18/08/2021);*
- siccome il progetto prevede che le terre e rocce da scavo prodotte nell’ambito della realizzazione dell’opera, qualificate come sottoprodotti, siano gestite ai sensi dell'articolo 184-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, all’istanza è allegato il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo di cui all’art. 9 redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5 del D.P.R. n. 120/2017, nonché la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell’art. 9, comma 2 del D.P.R. n.120/2017, con l’attestazione della sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4;

#### **RILEVATO** che:

- il progetto prevede la realizzazione di un porto turistico in contiguità a una darsena esistente in laguna Vallona, la Marina di Porto Levante. Il porto si sviluppa in un’area di circa 103.272 m<sup>2</sup> di cui 46.342 m<sup>2</sup> di terra emersa e circa 56.930 m<sup>2</sup> di specchio d’acqua. L’ambito di proprietà individuato catastalmente risulta il seguente: Comune di Porto Viro Foglio 20 mappale 52 64.432,00 m<sup>2</sup>(specchio acqueo), Foglio 19 mappale 36 556,00 m<sup>2</sup> e mappale 227 29.444,00 m<sup>2</sup>(terre emerse). La realizzazione del Porto turistico, secondo le previsioni del Piano Urbanistico Attuativo, implica lo scavo del fondo lagunare fino alle quote necessarie al movimento dei diversi tipi di imbarcazioni per la costruzione della due darsena e la bonifica di porzioni del bassofondo lagunare per la costruzione delle indispensabili infrastrutture portuali –banchine moli di protezione delle darsene, servizi igienici, magazzini. Nella parte restrostante è prevista la realizzazione di residenze, attività di servizio con piscina e parcheggio. L’intervento prevede la demolizione degli edifici esistenti con riutilizzo dei volumi per la realizzazione dell’infopoint e minimarket;
- le motivazioni della richiesta di proroga riportate dal Proponente sono le seguenti:
  - *la recessione del mercato immobiliare nel decennio precedente* che, unitamente alla generale congiuntura economica negativa, non ha consentito di assumere qualsivoglia

impegno sotto il profilo economico e finanziario e, conseguentemente, di avviare i lavori di realizzazione del progetto di cui all'oggetto. Il Proponente afferma che *“il rallentamento economico dello scorso decennio non ha permesso la monetizzazione degli investimenti effettuati nel corso dei precedenti esercizi e ha avuto come conseguenza principale la stretta della liquidità da parte del sistema bancario. Tutto ciò si è tradotto nell'impossibilità di accesso al credito e nella richiesta di rientro dei finanziamenti ottenuti in precedenza”*. Tale fenomeno ha inciso in maniera particolarmente negativa nel settore in cui opera la Società proponente, nel quale gli investimenti sono quasi sempre subordinati alla preventiva erogazione di finanziamenti esterni. La mancanza di liquidità ha portato negli ultimi anni a una drastica e progressiva riduzione del numero di compravendite, a un calo generalizzato dei prezzi, nonché a un allungamento della durata media delle trattative (edilizia privata e commerciale);

- *il rallentamento notevole subito nell'acquisizione della concessione demaniale idrica*, in quanto dal punto di vista catastale si è presentato uno scostamento tra i due fogli di mappa contigui ed era presente un'area catastalmente non presente per un difetto di accoppiamento dei fogli (pur presente nel rilievo reale). Su tale questione, unitamente alla definizione dei canoni da applicare è stata coinvolta l'Agenzia del demanio del Veneto che ha supportato il competente Genio Civile di Rovigo all'emissione della concessione del demanio idrico (durata della procedura 14 mesi);
  - *la crisi che ha investito nel recente passato il settore nautico in Italia*, con conseguenze sia per i piccoli produttori sia per quelli di grandi dimensioni che hanno dovuto orientare le proprie vendite verso i mercati esteri come conseguenza dell'arresto, pressoché totale, del mercato italiano, anche a motivo dell'imposizione governativa dal 2011 della tassa di stazionamento per le barche nei porti nazionali, corretta poi in tassa di possesso, che ha aggravato ulteriormente la situazione comportando l'immediata migrazione delle barche dai nostri scali italiani;
- per le motivazioni suesposte, il Proponente afferma che *“l'arco temporale di validità della compatibilità ambientale è decorso senza che sia stato avviato alcun intervento sostanziale e ciò a causa di problemi grafici nei fogli catastali che hanno ritardato la concessione del demanio idrico nonché della perdurante recessione del mercato immobiliare (in particolare del settore nautico) che, unitamente alla generale congiuntura economica negativa, non ha consentito alla Società proponente di assumere qualsivoglia impegno sotto il profilo economico e finanziario e, conseguentemente, di avviare i lavori di realizzazione del progetto di cui all'oggetto”*;

**RILEVATO** che, nella sua richiesta di proroga, preliminarmente, il Proponente afferma che:

- il progetto oggetto del favorevole giudizio di compatibilità ambientale, approvazione e autorizzazione paesaggistica, non risulterebbe mutato rispetto a quello valutato e autorizzato a eccezione della presenza di una cabina Enel e della risagomatura del tracciato della viabilità di urbanizzazione primaria (Autorizzazione paesaggistica n. 579/s/2020 del 03.08.2020);
- non sarebbe parimenti mutato il contesto ambientale di riferimento in cui insiste il progetto in questione, rispetto a quanto rappresentato nello Studio di Impatto Ambientale allegato al procedimento di VIA avviato con l'istanza acquisita con prot. n. 49405 del 01/02/2013e conclusasi favorevolmente con la citata deliberazione regionale;

- le aree interessate dagli interventi non sarebbero state interessate da modificazioni dello stato dei luoghi, né da modificazioni normative sulla classificazione del regime urbanistico e vincolistico applicabile alle aree medesime;
- pertanto, sussisterebbero tutte le condizioni necessarie e opportune affinché sia disposta la proroga dell'efficacia del giudizio di compatibilità ambientale per un ulteriore quinquennio, e sia così consentita la realizzazione di tutte le opere sottoposte al predetto giudizio pubblicato sul BUR n.113 del 01/12/2015;
- la volontà del Proponente è quella di realizzare le opere autorizzate in quanto: vi è una significativa ripresa del settore nautico a livello nazionale e locale; nel contempo, è rimasta sostanzialmente invariata l'offerta di posti barca nell'ambito del Delta del Po e dell'area meridionale di Venezia; le dimensioni e la tipologia di offerta mantengono caratteristiche di contemporaneità e di competitività nel mercato nazionale; le condizioni di mercato generale sono in miglioramento e l'accesso al credito è meno difficoltoso; i flussi turistici in ambito regionale e locale sono in costante aumento; l'area del Delta del Po sta acquisendo valenze sempre più rilevanti anche nel panorama dell'offerta turistica, ambientale, dei prodotti agroalimentari e rappresenta un luogo favorevole per gli investimenti e lo sviluppo di attività economiche nel medio e lungo periodo. I tempi di proroga richiesti sono di 5 anni, periodo nel quale il Proponente si dichiara in grado di: realizzare le opere previste dal progetto approvato; avviare le azioni di gestione attiva; effettuare le attività di monitoraggio (ante opera, in corso d'opera) e calibrare quelle in fase di esercizio; attivare le procedure di certificazione ambientale del porto turistico; eseguire gli interventi previsti in collaborazione con gli Enti;

**RILEVATO CHE la Relazione di proroga dell'efficacia della compatibilità ambientale** afferma in sintesi quanto segue:

#### **Quadro di riferimento programmatico e pianificatorio - Confronto 2012-2020**

- l'intervento in progetto, dichiarato dal Comune di Porto Viro con Delibera di Giunta Comunale n. 27 del 3 febbraio 2009 e Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 5 agosto 2010 come avente motivi di rilevante interesse pubblico previsti dall'art. 5c. 8 e 9 del DPR. n. 357/97 e s.m.i., è accompagnato da un Piano di Monitoraggio relativo alle diverse componenti ambientali realizzato ante, durante e post-opera (PMA). In particolare, è prevista l'implementazione del Piano di Gestione Ambientale durante la fase di cantiere (PGA);
- dopo la pronuncia di compatibilità ambientale del 2015, il Proponente ha acquisito: la sottoscrizione della convenzione urbanistica (18.06.2016); il permesso a costruire n. 1807 del 13.07.2016; il rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica per scadenza dei termini di validità del parere del 2013 (Autorizzazione n. 484/2018 del 27/07/2018); l'autorizzazione paesaggistica per la realizzazione di cabina elettrica a servizio del area e risagomatura del tracciato della viabilità di urbanizzazione primaria (Autorizzazione 579/s/2020 del 03.08.2020), con presentazione di relativa variante al permesso di costruire (24/03/2020);
- il progetto prevede anche interventi di gestione attiva, da concordare con gli Enti competenti per la Rete Natura 2000. Infatti l'ambito in esame risulta interessato dalla presenza dei seguenti siti Natura 2000: ZSC IT3270017 "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto" e ZPS IT3270023 "Delta del Po". La **cartografia degli habitat** di tali siti è stata approvata con D.G.R. n. 2816 del 22 settembre 2009 e successivamente **aggiornata con D.G.R. n. 442 del 9 aprile 2019**. Nell'ambito della procedura VIA era stato prodotto lo Studio di incidenza, redatto ai sensi della DGR Veneto del 10 ottobre 2006 n. 3173 recante "Nuove disposizioni

relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/CEE e DPR 357/1997 – Guida metodologica per la valutazione di incidenza - Procedure e modalità operative”. La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV), con nota prot. n. 188351 del 05/05/2015 ha trasmesso la relazione istruttoria tecnica n. 75/2015 con la quale si propone all'autorità competente un esito favorevole (con prescrizioni) alla valutazione di incidenza riguardante gli interventi in oggetto e si prende atto della dichiarazione degli estensori della stessa, i quali dichiarano che: *“con ragionevole certezza scientifica si può escludere il verificarsi di effetti significativi sui siti della rete Natura 2000”*. Nell'ambito della VInCA del progetto in esame è stata condotta un'indagine fitosociologica nell'area di intervento che ha portato a identificare, laddove nella cartografia degli habitat era riportato l'habitat 2250\* *“Dune costiere con Juniperusspp.”*, un mosaico tra gli habitat 9340 *“Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia”*, 2250\* e 2270\* *“Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinuspinaster”*. L'aggiornamento della cartografia degli habitat ha, quindi, apportato, secondo il Proponente, modifiche *“in riduzione”* nella presenza degli habitat indicati nella cartografia relativamente all'ambito di analisi e di intervento, escludendo habitat in ampie porzioni di aree (valle da pesca, canali delle peschiere, opere arginali);

- per quanto riguarda il **quadro programmatico** la Relazione presentata dal Proponente ha preso in considerazione le modifiche sopravvenute nell'assetto pianificatorio, con particolare riguardo alla modifica degli strumenti di pianificazione locale. Sono state poi analizzate le indicazioni sia cartografiche sia regolamentari introdotte dalla nuova normativa ambientale. In particolare, per la tipologia delle opere in progetto si sono valutate le prescrizioni introdotte dal D. Lgs. n. 120/2017, dal D. M. n. 173/2016 e dalla Direttiva Alluvioni 2007/60/CE. **Tutto il quadro programmatico e normativo esistente è ritenuto dal Proponente coerente con il Progetto in oggetto di analisi.** Si segnala, in particolare, il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020, nel quale l'ambito di intervento figura come *“area situata sotto il livello del mare”* (Tavola 1a - *“Uso del suolo – terra”*) e come *“area sottoposta a vincolo idrogeologico”* (Tavola 1b - *“Uso del suolo – acqua”*). Il Proponente dichiara che non vi sono modifiche rispetto a quanto già riscontrato nello Studio di Impatto Ambientale, a suo tempo presentato e, per quanto riguarda il Parco del Delta del Po Veneto, evidenzia che l'ambito di intervento in progetto è contermino, ma esterno al perimetro del Parco. Le attività di progetto non interferiscono con il Piano Faunistico Venatorio Regionale (approvato con DGR n. 1099 del 31/07/2018). Con riferimento al Piano Territoriale Provinciale, è segnalato che l'ambito di intervento: è sottoposto a regime di vincolo come bene paesaggistico (Tav. 1), ricompreso anche nella Rete Natura 2000 (S.I.C./Z.P.S); è classificato come area a subsidenza rilevante (Tav. 2); è in area sottoposta a vincolo idrogeologico (Tav. 3); è identificato come area nucleo nel Sistema ambientale naturale (Tav. 4); è inserito in un ambito turistico-ricettivo a prevalente utilizzo residenziale con riferimento al Sistema insediativo-infrastrutturale (Tav. 5); è in prossimità di una pista o itinerario ciclabile e di un itinerario navigabile per diporto, oltre al fatto di essere inserito tra i corridoi di pregio paesaggistico-ambientale (Mobilità lenta – Tav. 7); è in prossimità dell'ipoprostrada Albarella-Rosolina Mare- S. Martino di Venezia (Tav. 8); è inserita in un ambito di interesse paesaggistico da tutelare e valorizzare (Sistema del paesaggio – Tav. 9). Infine, la Legge Regionale n. 14 del 06 Giugno 2017 *“Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo e modifiche della Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11. Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”*, pubblicata nel BUR n.56 del 9 giugno 2017, promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica. In base alla cartografia allegata alla Variante, l'area di intervento rientra in ambito di urbanizzazione consolidata, senza sussistenza di modifiche rispetto a quanto riscontrato in sede di SIA a suo tempo presentato;

### **Inquadramento progettuale**

- la Relazione richiama gli aspetti principali del progetto, per quanto riguarda sia le opere nello specchio d'acqua (nuova darsena nello specchio lagunare di proprietà della Società Proponente, accostata alla darsena esistente, con nuovo pontile galleggiante frangiflutti, molo di spina centrale, pontili laterali di ormeggio, pontile galleggiante nord) sia quelle a terra (banchine, accessi, edificio servizi e magazzini, edificio bar-ristorante, edificio servizi piscine, parcheggi, residenze, area pubblica, area boscata, area umida);
- nessuna delle opere previste è stata realizzata; il Proponente evidenzia che le aree interessate dagli interventi non sono state interessate da modificazioni dello stato dei luoghi, né da modificazioni normative sulla classificazione del regime urbanistico e vincolistico applicabile alle aree medesime;

### **Inquadramento ambientale**

- Clima e Atmosfera (Qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica). Sono riportati i raffronti sui dati meteorologici per gli anni dal 2015 al 2019, ultimo dato completo, per quanto riguarda temperatura e piogge e l'analisi del dato 2019 per il regime anemologico, rilevati dalla stazione ARPAV di Rosolina – Po di Tramontana, che risulta essere la stazione di monitoraggio più prossima. Dai confronti riportati relativamente a temperature e precipitazioni si evince come vi sia una sostanziale congruità con quanto rilevato nel 2015 e riportati nello studio di impatto ambientale approvato. Dal rapporto sulla qualità dell'aria in provincia di Rovigo – monitoraggio 2018 edito da ARPAV, dove si rappresenta l'andamento della piovosità nel periodo 2004 -2018 nella stazione di Sant'Apollinare (RO), si rileva una pressoché costanza degli indici di piovosità con invece un'oscillazione importante della ventilazione tra il 2017 e il 2018, oscillazione che comunque rimane in un *range* di variabilità compatibile al *trend* rilevato tra il 2004-2017. Sulla base della zonizzazione regionale, effettuata per gli inquinanti “primari” (CO, SO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, Pb, As, Ni, Cd, IPA) in funzione del carico emissivo il comune di Porto Viro ricade in **Zona B “Zona caratterizzata da minore carico emissivo”** (Comuni con emissione < 95° percentile). Secondo quanto riportato nei rapporti sulla qualità dell'aria della Provincia di Rovigo, lo studio più recente effettuato in prossimità dell'area di intervento è quello derivante dalla stazione prevista dal decreto di Valutazione di Impatto Ambientale del Terminale G.N.L. Adriatico, proprio a Porto Tolle, e riportato nel rapporto 2017. L'anno 2017 risulta caratterizzato da livelli di inquinamento complessivamente superiori a quelli del 2016, a causa di condizioni meteorologiche generalmente più sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti per buona parte dell'anno. Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e monossido di carbonio (CO) non hanno evidenziato nessun superamento dei valori limite previsti dal D. Lgs. n. 155/2010, continuando a confermarsi inquinanti non critici. Il particolato PM<sub>10</sub> in tutte le centraline ha oltrepassato i 35 giorni di superamento del limite giornaliero consentito in un anno. Il massimo numero di superamenti si è registrato ad Adria. Il limite annuale non è invece stato superato in nessuna centralina. Anche il PM<sub>2.5</sub> è aumentato rispetto al 2016, con superamento a Rovigo-Centro. Il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) non registra valori superiori al limite annuale (alcun superamento anche per il valore limite orario), così anche per gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>). L'ozono (O<sub>3</sub>), caratterizzato da un andamento piuttosto irregolare negli anni, nel 2017 non evidenzia superamenti della soglia di allarme, mentre relativamente alla soglia di informazione ci sono stati un numero molto limitato di superamenti (in due stazioni). In termini di valore obiettivo per la salute umana, calcolato su un triennio di dati, si registrano superamenti in tutte le centraline ad esclusione di RO-Centro. Il benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), misurato nelle stazioni di Rovigo Centro e GNL, risulta

avere concentrazioni medie annue sensibilmente inferiori al valore limite. Per il Benzo(a)pirene (uno degli inquinanti da tenere maggiormente sotto osservazione), si è rilevato che la stazione RO-Borsea ha sempre rispettato il valore obiettivo negli ultimi 5 anni, mentre la stazione Badia Polesine non ha rispettato il limite per due anni (2015 e 2017). Le concentrazioni medie rilevate dei metalli presso le stazioni di RO-Borsea e Badia Polesine sono ampiamente inferiori al valore limite per il Piombo e ai valori obiettivo per Arsenico, Nichel e Cadmio. Infine, l'andamento delle precipitazioni del 2017 e l'analisi delle condizioni sfavorevoli alla dispersione, sono in linea con l'aumento delle concentrazioni registrato per le polveri sospese, come anche l'analisi delle condizioni sfavorevoli alla concentrazione di Ozono;

- Idrosfera (ambiente idrico, acque sotterranee e superficiali). Nella Relazione sono riportati i principali studi condotti su tale componente nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale presentato nel 2015 (bonifica idraulica dell'U.T. Porto Viro, assetto irriguo del comprensorio consorziale, Laguna Vallona, Valle della Bagliona, caratteristiche chimico-fisiche delle acque superficiali, subsidenza e cuneo salino, criticità idrauliche). Non ci sono evidenze di modifiche nell'assetto idraulico e della qualità delle acque superficiali interne. L'evoluzione della componente acqua, con riferimento al periodo 2015-2020, è analizzata unicamente dal punto di vista della qualità delle acque lagunari della Laguna Vallona (indici composti derivanti dai Rapporti sulle acque di transizione redatti da ARPAV nel 2014 e nel 2018, unici anni in cui sono disponibile). Si registrano miglioramenti nella valutazione dello stato ecologico;
- Suolo e sottosuolo. Sono richiamati i caratteri geomorfologici del territorio, la stratigrafia del sottosuolo, la descrizione geognostica specifica del sito, la caratterizzazione dei sedimenti lagunari. Secondo il Proponente, la componente non presenta modifiche nel quinquennio dal 2015 al 2020. Le modifiche riscontrabili sono esclusivamente nel quadro gestionale di terre e sedimenti in fase di cantiere. Il Proponente, alla luce dell'approvazione del D.P.R. n. 120/2017, ha previsto l'aggiornamento del Piano di Utilizzo. In relazione invece all'entrata in vigore del D.M. n. 173/2016, regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, dall'analisi dell'art. 1 si intuisce come le attività in esame siano escluse dall'ambito di applicazione del regolamento. Gli scavi lagunari restano assoggettati alle disposizioni dell'art. 184-quater del D. Lgs. n.152/2006. Il nuovo **Piano di Utilizzo** è contenuto in un file denominato "Relazione ambientale Piano di Utilizzo" e si riferisce ai terreni di scavo della Laguna Vallona e dell'attigua Valle campagnola Bagliona, in località Porto Levante. La campagna di campionamento ambientale è stata svolta ai sensi del D.P.R. n. 120/2017 che prevede che la densità dei punti di indagine e la loro ubicazione derivi da un modello concettuale ragionato o di tipo statistico/casuale. Nel caso in oggetto, data la natura omogenea delle aree e dei terreni, si è proceduto con il criterio statistico. *Nell'area di intervento a terra di 11.000m<sup>2</sup> circa*, dove si eseguirà un'attività di scavo limitata ai solo sottoservizi dei manufatti residenziali, si sono eseguiti 8 sondaggi a carotaggio continuo della profondità di 1.0m da p.c. (7 punti di indagine + 1 ogni 5000m<sup>2</sup> eccedenti i 10.000m<sup>2</sup>). Il campione da analizzare è stato ottenuto dalla miscelazione di vari incrementi presi lungo la carota. *Per la laguna di 56.060m<sup>2</sup>* si è adottato lo stesso criterio: 7 punti di indagine + 1 ogni 5000m<sup>2</sup> eccedenti i 10.000m<sup>2</sup>. *Aree di scavo: 56.060 m<sup>2</sup> + 5.075 m<sup>2</sup> + 7.350 m<sup>2</sup> = 68.485m<sup>2</sup> - N. campioni: 7 + (58.485/5000 = 11.7) = 19*. Il progetto di riutilizzo prevede chetutto il materiale scavato, per una quantità prevista di circa **128.180m<sup>3</sup>**,sarà inizialmente depositato nelle aree di cantiere: nell'area 1 si prevede il deposito delle terre scavate in laguna, mentre nell'area 2 si prevede il deposito del materiale derivante dagli scavi a terra. L'area 1 si presenta conterminata con palancolato e l'utilizzo delle terre per riempimenti è previsto unicamente dopo l'essiccamento



naturale del materiale con deflusso in laguna. Si suppone, poi, di riutilizzare una quantità di circa **70.000 m<sup>3</sup>** per opere di riempimento e rilevato all'interno dell'area di cantiere, mentre i restanti **58.180m<sup>3</sup>** saranno conferiti c/o cantieri autorizzati descritti nel Piano. I campioni ottenuti in sito sono stati analizzati determinando i valori di concentrazione limite accettabili nel suolo e nel sottosuolo fissati dal D. Lgs. n. 152/2006 relativi ai metalli, Idrocarburi pesanti. Nelle risultanze analitiche (evidenziate nei rapporti di prova) la concentrazione di inquinanti in tutti i campioni è inferiore ai limiti di cui alla colonna A della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte IV – Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006, e pertanto è ammissibile **il riutilizzo integrale** dei terreni presso lo stesso cantiere e **in siti a uso verde pubblico, privato e residenziale o in qualsiasi processo industriale e commerciale ed industriale;**

- Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna. È riportato l'aggiornamento dei dati relativi alle componenti ecosistemi, flora e fauna svolto sulla base delle pubblicazioni più recenti e del "Database della cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto a supporto della valutazione di incidenza", approvato con DGR n. n. 2200 del 27 novembre 2014. Come già segnalato sopra, l'ambito in esame è interessato dalla presenza di due siti Natura 2000 (ZSC IT3270017 "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto" e ZPS IT3270023 "Delta del Po"). La cartografia degli habitat di tali siti è stata approvata con D.G.R. n. 2816 del 22 settembre 2009 e successivamente aggiornata con D.G.R. n. 442 del 9 aprile 2019. Le principali modifiche apportate con tale aggiornamento per l'ambito di analisi sono le seguenti: per le valli da pesca, riportate in precedenza come mosaico degli habitat 1310, 1410, 1420 e 1510, nella nuova cartografia è riportata la presenza di "non habitat"; per i canali lagunari e le barene realizzate nell'ambito degli interventi P.I.M. (Programmi Integrati Mediterranei), riportati in precedenza come habitat 1150\*, è riportata la presenza di "non habitat". L'aggiornamento della cartografia degli habitat ha, quindi, apportato modifiche "in riduzione" nella presenza degli habitat indicati nella cartografia relativamente all'ambito di analisi e di intervento, escludendo da habitat ampie porzioni di aree (valle da pesca, canali delle peschiere, opere arginali). Per la vegetazione, nello specifico, sulla base degli ultimi dati del monitoraggio ARPAV relativi all'anno 2018, in corrispondenza delle aree di intervento non risultano presenti popolamenti di fanerogame marine. Tali macrofite potrebbero essere, invece, presenti all'interno di Valle Bagliona. Per la fauna, si conferma l'assenza di specie di invertebrati di interesse comunitario. Sulla base degli studi condotti sull'ecologia delle specie di ittiofauna lagunare, delle caratteristiche ambientali degli ambiti lagunari in esame (batimetria dei fondali, presenza di habitat a velma e barena) e della presenza di fattori di disturbo (aree per la venericoltura e traffico acqueo), è riportata l'individuazione delle aree di potenziale presenza delle specie ittiche lagunari di interesse comunitario, tra cui *Knipowitschiapanizzae*, in ambito lagunare. Si rileva che tale specie potrebbe essere potenzialmente presente lungo il retro dello scanno Cavallari, lungo il margine sud della Penisola di S. Margherita e lungo il margine della barena presente a est della Laguna Vallona. Le specie *Lethenteron zanandreae* e *Acipenser naccarii* non si ritengono, dunque, presenti nell'ambito di analisi del progetto in esame. Si ritengono, invece, presenti le specie *Aphanius fasciatus*, *Pomatoschistus canestrinii* e *Alosa fallax*. Per quanto riguarda l'avifauna, dalla cartografia relativa alle specie nidificanti in barene e isole lagunari, in prossimità dell'ambito di intervento non sono presenti aree di nidificazione. Sulla base di cartografia e dati non sarebbero segnalate quindi variazioni per quanto riguarda tale componente e quella degli anfibi e rettili di interesse comunitario, anche consultando database e studi più aggiornati;
- Aspetti socio-economici. I comparti presi in considerazione sono quelli della pesca (con i dati di produzione ittica di Porto Viro in calo nel periodo 2009-2018, mentre per il periodo successivo al 2015 si registra una sostanziale stabilità) e del turismo (con i più recenti dati sul movimento turistico locale riferiti al 2016). Per il turismo nautico, in particolare, si riportano

i dati del 2017, che evidenziano rispetto agli anni precedenti un trend dei posti barca irregolare (con 2 picchi di incremento nel 2008 e nel 2015) e un generale continuo aumento dei posti resi disponibili, aumento che comunque al 2017 non permetteva di abbassare l'indice di affollamento delle darsene che per il Veneto risultava ancora molto alto. Secondo il Proponente, si conferma la centralità per l'area del settore turistico e della richiesta di strutture diportistiche;

- Salute pubblica. Il documento di riferimento per l'analisi dei trends sulla sanità è la Relazione Socio Sanitaria della Regione del Veneto Anno 2019 (dati 2017-2018). La ASL di riferimento è la 5 Polesana. Dall'analisi del documento si evince che la dotazione delle infrastrutture mediche, la prestazione di servizi erogati e il numero, sia assoluto sia percentuale, di patologie, morbilità e mortalità presentano poche variazioni nell'arco del quinquennio 2015-2020 e comunque il *range* di variazione è contenuto rispetto ai valori rilevati nel 2015. L'andamento degli infortuni sul lavoro nel periodo 2010-2017 è in calo. Per quanto riguarda la presenza di industrie a rischio di incidente rilevante, lo stato di fatto odierno è perfettamente uguale alla situazione di rischio rilevata nel 2015;
- Traffico e viabilità. Rispetto alla viabilità e al traffico del progetto approvato non vi sono modifiche sostanziali. L'unica modifica è relativa alla viabilità pubblica interna all'area di intervento. La variante al permesso a costruire, protocollata nel SUAP il 24/03/2020 al n. REP\_PROV\_RO/RO-SUPRO/0083725/24-3-2020, ha previsto infatti la modifica dei raggi di curvatura della strada e la previsione di piazzole di slargo per il transito incrociato dei mezzi, modifiche queste che hanno comportato una revisione della dislocazione dei parcheggi e delle aree a verde da cedere. Resta immutata la valenza delle opere in progetto rispetto agli obiettivi di mobilità lenta (itinerari ciclabili e navigabili e ipostrade) indicati nel PTCP regionale;
- Produzione di rifiuti. Le informazioni riguardanti la produzione dei rifiuti urbani, suddivisi per le differenti tipologie merceologiche raccolte in modo differenziato con riferimento agli anni dal 2015 al 2020, sono ricavabili nella sezione *open data* del sito di ARPAV. Si rileva una sostanziale invarianza, nel periodo in esame, nella produzione e recupero dei rifiuti assimilabili agli urbani;
- Agenti fisici (radiazioni ionizzanti e non, radiazioni luminose, rumore e vibrazioni). Dalla mappatura effettuata dalla Regione Veneto, si evince che in provincia di Rovigo non ci sono Comuni a rischio radon. Per le radiazioni non ionizzanti, si rileva che in prossimità dell'area d'intervento non sono presenti elettrodotti ad alta tensione (radiazioni a bassa frequenza), così come si evince dall'Atlante del Veneto e del Friuli delle reti Elettriche. Non sono presenti Stazioni Radio Base (radiazioni ad alta frequenza). Anche per le radiazioni luminose non si registrano nuovi dati che influenzino il quadro ambientale di riferimento. Per il rumore, l'area è attualmente interessata da una rumorosità di fondo di livello contenuto, essendo collocata in una zona caratterizzata da una scarsa presenza di edificato e lontana da strade a significativo volume di traffico. La nuova darsena in progetto sarà realizzata in adiacenza all'esistente darsena che costituisce anch'essa una sorgente di rumorosità, seppure con un contributo assai contenuto. Va precisato che, in base a quanto osservato nel corso dell'intervento di misura, il traffico veicolare nel sito è scarsamente rilevante e quantificabile in pochi veicoli all'ora. Condizione analoga è stata riscontrata relativamente al traffico acquatico dei natanti della darsena esistente. Si è comunque effettuata una verifica della situazione acustica attuale della zona, attraverso un intervento di rilevazione strumentale della rumorosità dell'area oggetto di intervento, in vari punti di misura e in tempo di riferimento diurno. Il confronto normativo risulta essere sempre rispettato. La rete infrastrutturale tecnologica è rimasta invariata rispetto al 2015. La fornitura di energia elettrica avverrà dalla parte nord, anziché dal confine ovest;

- Paesaggio. Non sono menzionati nuovi dati che influenzino il quadro ambientale di riferimento; gli impatti sul paesaggio, indotti dall'alternativa di progetto, sono giudicati dal proponente come migliorativi rispetto allo stato attuale in quanto risolvono una situazione di parziale degrado dell'area dovuto all'abbandono dei decenni passati che ha condizionato l'evolversi di questo ambito verso una progressiva mediocrità rispetto al contesto paesaggistico di riferimento, precludendo, quindi, l'evolversi naturale di quest'ambito che presenta invece potenzialità di sviluppo turistico. L'intervento proposto si proporrebbe proprio l'obiettivo di valorizzare, in termini di sostenibilità e di rapporto con l'esistente, tutti gli elementi di valore presenti nell'area;

### **Sintesi conclusiva**

- L'analisi della Commissione e l'istruttoria condotta evidenzia che le tematiche del contesto ambientale per le quali si registrano aggiornamenti sono limitate.

In particolare, nella Relazione presentata dal Proponente gli aggiornamenti del contesto ambientale analizzati riguardano i seguenti aspetti ambientali: la qualità dell'aria (tratta dal Rapporto provinciale della Provincia di Rovigo); la qualità delle acque lagunari, secondo i rapporti sulla qualità delle acque di transizione di ARPAV; i *trend* economici del settore diportistico secondo il Rapporto sul Diporto Nautico in Italia del 2017; la gestione dei rifiuti secondo i Rapporti annuali sulla gestione dei RSU di ARPAV;

- Il Proponente richiama, in sintesi, le valutazioni degli impatti ambientali effettuate in sede di Studio d'Impatto Ambientale, considerando tutte le componenti ambientali. Tali valutazioni, secondo il Proponente, conservano la loro validità, in quanto non ci sarebbero state significative variazioni dal 2015 a oggi. Sono richiamate anche le varie misure di mitigazione a suo tempo previste, unitamente alle scelte di eco-compatibilità e di sostenibilità, con riguardo in particolare, al risparmio energetico e alla bioedilizia, alla sostenibilità energetico-ambientale, all'energia da fonti rinnovabili, alle previsioni di progetto inerenti ai giardini pensili e ai tetti verdi, alle soluzioni per l'inquinamento luminoso, per il rumore, le emissioni in atmosfera, la gestione del rischio idraulico, la valorizzazione ecologica dell'ambito d'intervento, le strutture atte al diportismo, lo scavo dello specchio acqueo, i sistemi di depurazione e riutilizzo delle acque meteoriche per l'irrigazione, la realizzazione di un piano di monitoraggio ante operam, costruzione e post operam, il piano di protezione ambientale in fase di cantiere.

### **RILEVATO**invero che:

la Relazione presentata per la richiesta di proroga di 5 anni della validità temporale del provvedimento di VIA di cui al D.G.R. n. 1561 del 10/11/2015 (pubblicata sul BUR dell'1/12/2015) illustra anche le 47 prescrizioni contenute nella medesima delibera, unitamente al periodo di attuazione previsto e al relativo stato di attuazione in termini di ottemperanza, così dettagliate: 1 prescrizione di carattere generale, 20 prescrizioni specifiche della Sezione Coordinamento Commissioni VAS/VINCA/NUV della Regione Veneto (di cui 2 ottemperate, 6 da verificare presso gli Uffici della Rete Natura 2000), 2 della Soprintendenza, 7 del Genio Civile, 4 della Provincia, 3 della Forestale, 10 ulteriori prescrizioni di vario contenuto (scavi, analisi sedimenti, rumore, movimentazione materiali ecc.);

### **CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- le opere relative al progetto di “Realizzazione del Nuovo Porto Turistico Marina Passatempo in località Porto Levante- Comune di Porto Viro (RO)”, approvato con provvedimento di VIA di cui alla Delibera di Giunta Regionale del Veneto n. 1561 del 2015 non sono state ancora avviate a realizzazione, a causa della difficoltà da parte della Società Proponente di assumersi impegni sotto il profilo economico e finanziario, considerato l’andamento del mercato immobiliare negli ultimi anni e la crisi che ha investito il settore della nautica diportistica, oltre al fatto del rallentamento dei tempi di acquisizione della concessione demaniale idrica, motivato da rilevate difformità catastali di tipo formale e dalla sospesa definizione dei canoni da applicare;
- il Proponente vorrebbe realizzare, comunque, le opere in progetto a breve, vista la ripresa del comparto nautico, del mercato immobiliare e delle condizioni di mercato in generale, l’invarianza dell’offerta dei posti barca nell’ambito del Delta del Po e l’aumento dei flussi turistici registrato in ambito regionale e locale, con il Delta del Po che gioca un ruolo sempre più rilevante nel panorama dell’offerta turistica, ambientale ed eco-sostenibile;
- l’intervento in progetto è stato dichiarato dal Comune di Porto Viro come avente motivi di rilevante interesse pubblico, previsti dall’art. 5c. 8 e 9 del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i. (Delibera di Giunta Comunale n. 27 del 3 febbraio 2009 e Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 5 agosto 2010);
- il progetto ricade nell’ambito del territorio del Comune di Porto Viro, all’interno del quale insiste un altro progetto di cui allo ID\_VIP 5960 – “Progetto Aumento della capacità di rigassificazione Terminale GNL Adriatic LNG di Porto Viro da 8 a 9 Miliardi di Sm<sup>3</sup>/Anno”. Il Proponente ha presentato una Relazione senza menzionare tale impianto di rigassificazione, attualmente oggetto di procedura di valutazione di impatto ambientale, senza analizzare e valutare, pertanto, la possibile esistenza di impatti cumulativi, rilevanti sotto molteplici profili;
- la sentenza del Consiglio di Stato, pubblicata il 19/06/2020 con il n. 03937/2020Reg.Prov.Coll. n. 08498/2019 REG.RIC, evidenzia come, non essendo stato realizzato entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale, un progetto del 2015 deve essere comunque sottoposto a nuova valutazione di impatto ambientale;
- sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea del 3 dicembre 2021 è stata pubblicata la Comunicazione della Commissione europea sull’applicazione della direttiva concernente la valutazione dell’impatto ambientale (direttiva 2011/92/UE come modificata dalla direttiva 2014/52/UE) alle modifiche e all’estensione (durata temporale) dei progetti di cui all’allegato I, punto 24, e all’allegato II, punto 13, lettera a), inclusi i principali concetti e principi a esse correlati, che evidenzia come anche il protrarsi degli impatti dell’originario progetto sia da sottoporre a rinnovata valutazione di compatibilità ambientale.
- Le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019 (19A07968) (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019) evidenziano che le valutazioni di incidenza devono essere rinnovate dopo il quinquennio, in quanto la validità temporale ordinaria del parere di Valutazione di Incidenza è 5 anni, “termine oltre il quale l’autorizzazione è da considerarsi nulla, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, valutata in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia nei casi nei quali il parere sia riferito a piani, programmi o autorizzazioni ambientali pluriennali (es. AIA, AUA, etc.). Nei casi di procedura integrata VIA-VIncA, si applica quanto previsto dall’art. 25, comma 5 del D.Lgs. n. 152/2006

e s.m.i.”, che si profila quale mera possibilità ove ne sussistano le condizioni. Nel caso di specie si ritiene che le informazioni fornite non siano sufficienti a disporre un'estensione della validità della valutazione pregressa, e che debba essere predisposto un rinnovato studio di incidenza che affronti sia le cause della modifica degli habitat che gli impatti cumulativi dei progetti localizzati nello stesso contesto ambientale, su cui acquisire anche il sentito dell'ente gestore;

- L'art. 5, comma 1, lett. c del D. Lgs. n. 152/06 indica la necessità, specie ove correlata alla progettualità concorrente di cui sopra, che tra i fattori da valutare rientrino gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo, anche nel cumulo con altri;

**VALUTATA** dunque la necessità di chiedere alla Società Proponente la formulazione di una nuova istanza di VIA, fra l'altro corredata da un nuovo e attualizzato studio di incidenza, unitamente alla conduzione di adeguate valutazioni in merito all'esistenza di impatti cumulativi, anche quanto ai profili della VINCA, con conseguente relativa messa a disposizione del pubblico.

### **La Commissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare dei contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

**Parere negativo** alla concessione della proroga di ulteriori 5 anni della validità del provvedimento di VIA, di cui alla Delibera di Giunta Regionale del Veneto n. 1561 del 10/11/2015, pubblicata sul BUR del 01/12/2015, relativo al progetto di “Realizzazione del Nuovo Porto Turistico Marina Passatempo in località Porto Levante- Comune di Porto Viro (RO)”.

**per e su delega del Presidente,**

**La coordinatrice della SC VIA**

**Avv. Paola Brambilla**