



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di armamento della foce del Po di Levante da realizzarsi nei Comuni di Rosolina e Donada (RO) presentata dalla Regione Veneto, Dipartimento Lavori Pubblici-Dipartimento Viabilità e Trasporti, con sede a Venezia Dorsoduro palazzo Balbi n. 3901, in data 20 febbraio 1996;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Regione Veneto in data 18 aprile 1996;

VISTO il parere formulato in data 5 luglio 1996 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Regione Veneto;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- l'armamento della foce del Po di Levante tramite la realizzazione di opere foranee, un canale navigabile ed opere accessorie. I due moli foranei che si attestano sulla batimetrica -3,00 m. con una lunghezza complessiva, rispettivamente di 920 m il molo Sud e di 460 m il molo Nord. Entrambe i moli saranno costruiti con mantellata in massi di I° categoria. Il canale navigabile di accesso interno ai moli foranei, che si raccorda con il canale lagunare navigabile già esistente, ha larghezza pari a 95 m ed una lunghezza totale di 2.400 m. Le opere accessorie comprendono una banchina alla radice del molo sud ed un faro di atterramento alla radice del molo nord;

- gli altri interventi inclusi nel progetto sono: un dispositivo di by-pass mobile delle sabbie costituito da un sistema di refluento da sud a nord dei moli; un programma di monitoraggio del litorale che consentirà la taratura del dispositivo di by-pass; il ripascimento della spiaggia di Albarella, attualmente in erosione, mediante il recupero della sabbia proveniente dal dragaggio del canale marittimo di accesso; un intervento di stabilizzazione del cordone dunale denominato Scanno Cavallari, mediante piantumazione di specie vegetali;

osservato che:

- l'uscita a mare del Porto Levante è considerata strategica per lo sviluppo della navigazione interna, come indicato nella proposta di "Piano Poliennale per l'adeguamento e il potenziamento della rete idroviaria padano-veneta" della Regione Veneto;
- il CIPET ha approvato il tracciato del sistema idroviario padano-veneto, prevedendo tra gli interventi di prima priorità l'armamento della foce del Po di Levante;
- il Porto Levante rappresenta, dopo Chioggia, l'interfaccia fluvio-marittima tra il sistema idroviario padano (attraverso l'idrovia Fissero - Tartaro - Canal Bianco - Po di Levante) e il mare Adriatico, secondo il Piano Regionale dei Trasporti;
- l'attuale ingresso di Porto Levante, classificato come porto di I° categoria (Porto Rifugio), non è protetto ed è soggetto a notevoli ed improvvisi interrimenti causati dalle mareggiate invernali ed estive, con riduzioni di fondali a quote dell'ordine di 2 m e quindi incompatibili con la navigazione di natanti anche di piccole dimensioni;
- attualmente il mantenimento dei fondali in corrispondenza della bocca a mare della laguna Vallona viene ottenuto ricorrendo a periodici interventi di dragaggio che comportano un rilevante impatto ambientale perché innescano fenomeni di erosione sul litorale sottoflutto;
- la realizzazione di opere fisse di difesa è motivata dalla necessità di preservare la bocca lagunare dall'interrimento in modo da garantire la sicurezza e la continuità della navigabilità del canale di accesso;
- per ripristinare la continuità dell'apporto solido litoraneo interrotto dalle opere suddette verrà realizzato un sistema di by-pass delle sabbie in modo da bilanciare i fenomeni di accumulo delle sabbie sul molo sopraflutto e di erosione sul litorale sottoflutto;
- per valutare e controllare gli effetti delle opere sul regime dei litoranei adiacenti sarà messo in atto un sistema di monitoraggio dell'area interessata che permetterà di calibrare opportunamente le operazioni di by-pass;
- nel 1994 è stato già sottoposto a procedura di VIA un progetto che prevedeva l'armamento della foce del Po di Levante mediante la costruzione di due moli foranei in scogliera spinti fino alla batimetrica -5 m, lunghi rispettivamente 1600 m il molo Sud e 1100 m il molo Nord, e lo scavo di un nuovo percorso navigabile con due bacini di evoluzione all'interno della laguna. Per la testata del molo sud era prevista inoltre una protezione in tetrapodi di calcestruzzo;
- sul progetto, precedentemente presentato, era stato espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo a causa delle numerose indeterminatezze contenute nello studio di impatto ambientale riguardo agli impatti generati dall'opera e ai netti contrasti paesaggistici, rilevati dal Ministero dei Beni Culturali, dovuti all'ingombro dell'opera;

CB



Il Ministro dell'Ambiente

valutato che:

- nello studio di impatto ambientale, relativo al nuovo progetto, sono state sufficientemente documentate le carenze rilevate nel precedente studio di V.I.A. ed, in particolare, quelle relative a:
 - la necessità di realizzare l'intervento e la scelta progettuale rispetto alle possibili alternative, la coerenza dell'ipotesi progettuale con gli strumenti di pianificazione, le criticità ecologiche dell'area, gli interventi gestionali atti a tenere sotto controllo l'insabbiamento e l'erosione del litorale, l'approvvigionamento dei materiali di costruzione, l'idoneità del materiale da utilizzare per il ripascimento, la qualità delle acque e il regime idrodinamico del sistema lagunare, gli interventi di mitigazione;
- la nuova configurazione progettuale soddisfa in larga misura le osservazioni rilevate al progetto precedente in quanto sono state apportate le seguenti modifiche sostanziali:
 - la riduzione della lunghezza dei moli che comporta minor impatto visivo (anche in assenza della protezione a tetrapodi), una minore interferenza sui fondali sia dal punto di vista morfologico-sedimentologico che biologico; la diminuzione della batimetrica da -5 a -3,00 m all'imboccatura del costruendo canale, che comporta una diminuzione del tonnellaggio delle navi di transito e quindi un minor disturbo all'ecosistema lagunare; la forte diminuzione del materiale dragato che passa da 2.100.000 mc a 700.000 mc in quanto non viene più modificato il tracciato del canale esistente e non vengono realizzati i bacini di evoluzione; la riduzione della quantità di pietrame necessario alla costruzione dei moli (valutata nell'ordine di 200.000 t nel nuovo progetto) per il quale si prevede anche una provenienza da cave di prestito istriane con trasporto via mare; un probabile miglioramento della circolazione idrica all'interno della laguna Vallona a causa dell'aumento del flusso idrico per la nuova sistemazione del canale di ingresso;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota del 26 giugno 1996 della Regione Veneto in cui si esprime parere favorevole e si osserva che:

- per quanto riguarda l'area di cantiere alla radice del molo Sud, in considerazione del fatto che è strettamente necessaria all'esecuzione della fase realizzativa dell'opera e che ha un considerevole impatto paesaggistico all'interno della laguna, è opportuno sia da considerarsi provvisoria e che venga obbligatoriamente rimossa al termine dei lavori. A tale proposito si ritiene di suggerire anche la possibilità di mantenere una continuità tra gli elementi subaerei dello Scanno e quella parte di barena e velme interessata dal cantiere, provvedendo ad ultimazione degli stessi, ad una ricomposizione delle linee di costa dal lato lagunare che si richiami, per quanta possibile, alla naturalità del luogo, provvedendo anche alla ricostruzione dell'assetto dunoso dalla parte dello Scanno Cavallari interessata dai lavori;
- da un punto di vista geologico si è già sottolineato che le opere interferiranno in maniera significativa con il regime del trasporto solido litoraneo e che è prevista una minimizzazione di tali impatti negativi attraverso il sistema di by-pass delle sabbie, che potrà costituire uno strumento sufficiente per contenere tale impatto, e, fin dall'inizio dei lavori, è previsto un sistema di monitoraggio del litorale interessato per controllare l'evoluzione del fenomeno;

GB
MF

- sarà in questa fase che si dovrà calibrare correttamente le quantità di materiale che dovrà essere trasferito da Sud verso Albarella, sulla scorta dei risultati dei previsti monitoraggi, onde consentire, in funzione della conformazione morfologica che si vorrà mantenere per lo scanno, anche un rafforzamento dello scanno stesso, creando una più efficace difesa per Porto Levante ed una migliore e più naturale linea di spiaggia dell'isola, formulando di conseguenza un programma pluriennale di spesa; si suggerisce altresì di valutare la possibilità di estendere il ripascimento al litorale prossimo alla foce dell'Adige, qualora il materiale per il ripascimento dell'arenile di Albarella risultasse essere in eccesso rispetto le necessità;
- in questa fase sarà necessario altresì elaborare un progetto di riqualificazione ambientale delle pertinenze dello scanno, da attuarsi a cura del competente Servizio forestale del dipartimento per le Foreste e l'Economia Montana;

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 2 febbraio 1996, pervenuto in data 27 febbraio 1996, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che:

- le specie vegetazionali dovranno essere autoctone e del tipo a "pronto effetto";
- i materiali di cava e le loro coloriture consoni al contesto ambientale;
- il ripascimento dovrà ben raccordarsi al disegno ambientale e rappresentare un momento di effettiva mitigazione degli impatti;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano:

- Italia Nostra di Rovigo-WWF di Rovigo-Movimento Azzurro osservano che:
 - il progetto ripresentato ripropone le stesse perplessità già evidenziate in precedenza, in particolare non si tengono in considerazione alternative di progetto e la situazione dell'istituendo parco del delta del Po;
 - non viene considerato l'impatto del trasporto di 200.000 tonnellate di materiale;
 - viene evidenziato che il fenomeno erosivo, dovrebbe, a parere degli osservatori, investire anche la bocca di Caleri e la spiaggia di Rosolina, e che lo stesso fenomeno dovrebbe investire anche i fondali almeno fino alla batimetrica - 3,5;
 - il sistema di by-pass pensato per ovviare all'erosione di Albarella non risolve il problema erosivo delle altre zone; inoltre lo studio non prende in considerazione i possibili effetti di eutrofizzazione favoriti dal ristagno delle acque;
 - non sono presentate ipotesi di comportamento nel caso in cui il monitoraggio desse esiti negativi;
 - mancata definizione della tipologia delle merci in transito che determina pertanto l'impossibilità di valutare i rischi in caso di incidente rilevante;
- Partito della Rifondazione Comunista di Chioggia osserva che:
 - il nuovo progetto non cambia sostanzialmente il vecchio progetto e ripropone di fatto gli stessi problemi:
 - non vengono approfondite le analisi sui problemi erosivi della costa;
 - non si tiene conto dei possibili fenomeni di eutrofizzazione;



Il Ministro dell'Ambiente

- a Chioggia esiste già un porto intermodale e due porti a poca distanza uno dall'altro non sembrano avere senso; il porto di Chioggia ha tutte le caratteristiche per divenire il terminale fluviale e marittimo dell'area padano-veneta;
- non vengono individuate le tipologie delle merci in transito e non sono studiate le eventualità di incidente;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Armamento della foce del Po di Levante da realizzarsi nei Comuni di Rosolina e Donada (RO) presentato dalla Regione Veneto, Dipartimento Lavori-Pubblici-Dipartimento Viabilità e Trasporti a condizione che:

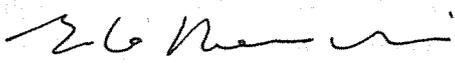
si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) durante la fase di costruzione dovranno essere prese tutte le dovute precauzioni e realizzate le idonee protezioni per non arrecare danni alle aree dello scanno non interessate alle attività di cantiere.
Al termine delle attività di costruzione, dovrà essere totalmente rimosso il cantiere ubicato sullo Scanno Cavallari alla radice del Molo Sud e l'area interessata dai lavori dovrà essere ripristinata, provvedendo ad una ricomposizione delle linee di costa naturali, alla ricostruzione dell'assetto dunoso e alla rinaturalizzazione dei luoghi con vegetazione autoctona. L'attuale stato di relativa naturalità dei luoghi dovrà essere mantenuto con adeguate limitazioni all'accesso dello Scanno Cavallari;
- b) le attività di ripascimento dovranno essere opportunamente calibrate sulla base dei risultati dei previsti monitoraggi del litorale, e, nel caso l'operazione di by-pass non dovesse dare i risultati previsti, i proponenti dovranno provvedere comunque al ripascimento del tratto di spiaggia che sarà oggetto di erosione. Inoltre deve essere assicurata la presenza di una lunata di ripascimento in corrispondenza del molo nord, tale che non si verifichino fenomeni di ristagno delle acque a ridosso del molo sottoflutto;
- c) per il ripascimento dovrà essere impiegato esclusivamente materiale con le stesse caratteristiche granulometriche di quello costituente le spiagge in erosione. Nello stesso materiale non dovrà essere riscontrata la presenza di inquinanti chimici. Analoghe cautele dovranno essere adoperate per il riutilizzo del materiale in esubero in altre zone;
- d) le operazioni di dragaggio non dovranno essere eseguite in periodi di balneazione ed in periodi di nidificazioni degli uccelli sullo Scanno Cavallari. Le stesse operazioni potranno svolgersi solo in periodo diurno. Le draghe dovranno essere dotate di riduttori di rumore e di filtri per l'assorbimento degli ossidi di azoto e di zolfo;
- e) dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni della Regione Veneto e del Ministero dei beni culturali e ambientali ove non comprese nelle precedenti prescrizioni;

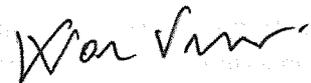
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Ministero dei lavori pubblici, al Ministero dei trasporti ed alla Regione Veneto, Dipartimento lavori Pubblici-Dipartimento Viabilità e Trasporti la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 26 SET. 1996



IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



**IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI**

RP

