**REGIONE DEL VENETO**

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

**Parere n. 310 del 21/09/2010**

**Oggetto:** SISTEMI TERRITORIALI S.p.A.– Interventi a carattere sperimentale per la realizzazione delle armature della Laguna di Barbamarco – Comune di localizzazione: Porto Tolle (RO) - Procedura di V.I.A e autorizzazione ai sensi degli artt. 11 e 23 della L.R. n. 10/99

**PREMESSA**

Con nota del 26/01/2009, acquisita con prot. n. 42750/45.07 del 26/01/2010, la Società Sistemi Territoriali Spa ha presentato, per l'intervento in oggetto, domanda di procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale e autorizzazione ai sensi degli artt. 11 e 23 della L.R. 10/1999 dal progetto definitivo, dallo studio d'impatto ambientale e dalla relativa sintesi non tecnica.

Il Proponente ha trasmesso ulteriore documentazione aggiuntiva, con nota acquisita dall' U.C. VIA con prot. n. 80240/45.07 del 12/02/2009.

L'Unità Complessa VIA, effettuato l'esame formale delle documentazione presentata, con nota prot. n. 146993/45.07 del 17/03/2010, ha richiesto al proponente le integrazioni necessarie. Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA la documentazione integrativa richiesta, che è stata acquisita con prot. n. 247262/45.07 del 06/05/2009.

L'Unità Complessa VIA, effettuata la verifica della completezza della documentazione di cui al progetto in questione, ai sensi sell' art. 23 comma 4 del D. Lgs. 4/2008, con nota prot. n. 257883/45.07 del 12/05/2009, ha comunicato al Proponente l'avvio del procedimento, invitando lo stesso ad espletare gli ulteriori adempimenti previsti dalla normativa.

Espletata da parte dell'Unità Complessa V.I.A l'istruttoria preliminare, il proponente ha provveduto a pubblicare, in data 22/07/2009 sui quotidiani "Il Gazzettino" e "Il Corriere della Sera", l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e dello SIA con il relativo riassunto non tecnico presso la Regione del Veneto, la Provincia di Rovigo, il Comune di Porto Tolle (RO), l'ARPAV Direzione Tecnica, la Capitaneria di Porto di Chioggia, il Parco Regionale Veneto del Delta del Po, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Provincie di Verona, Rovigo e Vicenza e l'Unità Periferica del Genio Civile di Rovigo. Il proponente ha inoltre provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e dello SIA in data 03/08/2009 presso la sede del Comune di Porto Tolle (RO).

L'Unità Complessa VIA, con nota prot. n. 258190/45.07 del 12/05/2009, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia della relazione d'incidenza ambientale. Nel corso dell'istruttoria relativa a quanto detto, con nota prot. 341802/57.10 del 24/06/2009, la citata Direzione competente ha comunicato all'U.C. V.I.A. la necessità di richiedere al proponente integrazioni e chiarimenti.

L'Unità Complessa VIA, con nota prot. n. 257950/45.07 del 12/05/2009, ha trasmesso alla Direzione Regionale Urbanistica, per il seguito di competenza, copia della relazione paesaggistica. Nel corso dell'istruttoria relativa al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, con nota prot. 352144/57.19

del 30/06/2009, la citata Direzione competente ha comunicato all'U.C. V.I.A. la necessità di richiedere al proponente integrazioni e chiarimenti.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 16/09/2009 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

In data 13/10/2009 il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA, al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Il Genio Civile di Rovigo, con nota acquisita dall'U.C.VIA con prot. n. 653114/45.07 del 23/11/2009, ha comunicato all'U.C. V.I.A. la necessità di richiedere al proponente integrazioni e chiarimenti.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale sono pervenute le seguenti osservazioni:

| *n°* | *mittente* | *Data prot.* | *protocollo* |
|---|---|---|---|
| 1. | Comune di Porto Tolle (RO)<br>Deliberazione di Giunta Comunale n.247 del 14/10/2009 | 26/11/2009 | 661889/45.07 |
| 2. | Prefettura di Rovigo | 16/03/2010 | 139993/45.07 |

Raccolte tutte le richieste di integrazioni e di chiarimenti pervenute all'U.C. V.I.A., sentito il gruppo istruttorio nella seduta del 25/11/2009, la Commissione Regionale VIA ha ritenuto di presentare al proponente un'unica richiesta, ai sensi di quanto previsto dall'art. 18 della L.R. 10/1999, trasmessa successivamente con nota prot. n. 12117/45.07/E.410.01.1 del 12/01/2010.

Il Proponente, con nota del 13/04/2010, acquisita con prot. n. 224802/45.07 del 22/04/2010, ha richiesto la concessione di una proroga dei termini per la presentazione delle integrazioni richieste dalla Commissione Regionale VIA. Successivamente il Presidente, con nota prot. n. 264633/45.07 del 11/05/2010, ha comunicato la concessione della proroga richiesta dal Proponente.

Il Proponente, con nota prot. n. 272611/45.07 del 14/05/2010, ha trasmesso all'U.C.VIA le integrazioni richieste.

L'Ente Parco Regionale Veneto del Delta del Po ha trasmesso, con nota acquisita con prot. n. 293557/45.07 del 09/06/2010, il parere, relativo alla valutazione d'incidenza ambientale, favorevole con prescrizioni. Successivamente l'U.C.VIA ha trasmesso, con nota prot. n. 341009/45.07 del 21/06/2010, copia del suddetto parere alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza.

L'Unità Complessa VIA, con nota prot. n. 341051/45.07 del 21/06/2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia delle integrazioni alla relazione d'incidenza ambientale.

L'Unità Complessa VIA, con nota prot. n. 341069/45.07 del 21/06/2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Urbanistica, per il seguito di competenza, copia delle integrazioni della relazione paesaggistica.

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi – Servizio reti ecologiche e biodiversità, ha trasmesso il verbale di istruttoria tecnica relativo alla valutazione d'incidenza ambientale N. REG./2010/47 del 28 giugno 2010, esprimendo il parere di competenza favorevole con prescrizioni, che è stato acquisito dall' U.C. VIA con prot. n. 365355/45.07 del 06/07/2010.

La Direzione Urbanistica, con nota prot. n. 416784/57.09 del 02/08/2010, acquisita dall'U.C.VIA in data 06/08/2010, ha trasmesso il parere di competenza favorevole con indicazioni.

Il Proponente ha presentato in data 20/08/2010 una nota, acquisita dall'U.C. VIA con prot. n. 447546/45.07, nella quale dichiara che l'intervento, per il quale si richiede l'autorizzazione e il giudizio di compatibilità ambientale relativo, è limitato esclusivamente alla prima fase sperimentale del progetto depositato in data 26/01/2009 e successivamente integrato in data 12/02/2009 e 14/05/2010.

Il Genio Civile di Rovigo, con nota acquisita dall'U.C.VIA con prot. n. 467306/45.07 del 07/09/2010, ha trasmesso una relazione tecnica di competenza con indicazioni.

## 1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede il ripristino della funzionalità dell'accesso della Bocca di Barbamarco, nonché la difesa del litorale nord che è soggetta ad erosione, presumendo una fase di ripristino delle opere esistenti e una seconda fase finalizzata al prolungamento dei moli, a nord ed a sud della laguna stessa.

In riferimento alla nota acquisita con prot. n. 447546/45.07 del 20/08/2010, la richiesta del proponente di autorizzazione e di giudizio di compatibilità ambientale è da riferirsi esclusivamente alla prima fase sperimentale, finalizzata all'attuazione di un sistema di monitoraggio e di valutazione, tali da permettere la valutazione del comportamento della bocca.

In questa fase sono previsti la demolizione del molo sud esistente e la sua ricostruzione, la stabilizzazione del molo sud mediante cordolo di pietrame, il dragaggio dell'uscita a mare ed il monitoraggio del trasporto solido e dell'andamento della linea di costa.

## 1. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione del S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

**2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**
**2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**
**2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

## 2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

### Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Veneto

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) è lo strumento principale per la programmazione dello sviluppo a livello regionale quale strumento di conoscenza e di definizione strategica di lungo periodo, formulato attraverso il metodo della concertazione con i vari soggetti pubblici e privati, in cui sono individuate le linee fondamentali di azione della Regione in campo economico, sociale e territoriale.

Nel PRS é dedicato ampio spazio alla tematica inerente la risorsa ambientale e territoriale, definendo la corretta gestione del territorio quale "elemento fondamentale nelle politiche regionali per garantire uno sviluppo economico sociale ed equilibrato, compatibile con la valorizzazione e la salvaguardia delle risorse disponibili".

La programmazione territoriale regionale deve essere "finalizzata a consentire uno sviluppo socio-economico compatibile con il rispetto e la valorizzazione delle risorse disponibili", e le azioni necessarie a conseguire tale obiettivo devono consistere nella "razionalizzazione dell'utilizzo della risorsa suolo, nella riduzione della congestione stradale, nell'aumento della accessibilità alle diverse aree del territorio, nell'impedire una ulteriore erosione del paesaggio storico e delle risorse naturalistiche,

nella valo- rizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico corrente e nella valorizzazio- ne dell'uso agro-ambientale del suolo".

Relativamente all'ambiente il PRS attribuisce alla programmazione regionale il compito di individuare obiettivi che "alla luce del principio di sostenibilità ambientale, favoriscano il miglioramento dello stato dell'ambiente e della tutela e conservazione dei beni e delle risorse". Tra questi obiettivi vi sono il miglioramento degli standard ambientali, il controllo ambientale continuo, la riduzione del livello di inquinamento e la tutela delle risorse idriche e del suolo.

Nell'ambito della tutela, una delle problematiche messe in luce dal PRS è costituita dalla erosione costiera "determinata da fenomeni morfologici, dall'attività dinamica del mare e dei corsi d'acqua e dalle attività antropiche".

La difesa delle coste è considerata come uno degli obiettivi prioritari da raggiungersi "anche attraverso attività propedeutiche quali la raccolta, gestione e diffusione dei dati, lo studio degli elementi dell'ambiente fisico e delle condizioni di rischio, la realizzazione di cartografie tematiche, il monitoraggio ambientale". Infine il PRS indica tra le azioni prioritarie la "predisposizione e l'attuazione di un progetto integrato di difesa delle coste, con manutenzione ed adeguamento delle opere esistenti, e valorizzazione delle località turistiche del litorale".

L'intervento proposto, prevedendo la manutenzione e il rafforzamento delle opere esistenti a difesa della "Bocca Sud", risulta pienamente rispondente ai dettami del PRS summenzionati.

**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) della Regione Veneto**

Il PTCR ha quale principale scopo la salvaguardia delle zone di interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Si tratta di un piano di indirizzi e di direttive con l'obiettivo di garantire che lo sviluppo del territorio avvenga in maniera compatibile con la necessità di tutelare l'ecologia, le diverse componenti ambientali ed il paesaggio.

Esso assume dunque valenza paesistica in quanto individua il sistema delle risorse naturalistiche ambientali, formula direttive per la tutela del paesaggio e dell'ambiente (da specificare anche in altri strumenti di pianificazione quali il Piano di Area, il Piano Territoriale Provinciale, il Piano Regolatore Generale) e regola quelle iniziative di pianificazione paesistica che possono essere adottate dalla Provincia e dal Comune mediante opportune forme di coordinamento.

Il PTRC mira all'individuazione delle risorse naturalistiche ambientali, alla definizione delle direttive ed alla definizione dei vincoli necessari per garantire la tutela dell'ambiente; più precisamente, il PTRC mira all'individuazione in dettaglio di aree, singoli elementi e sistemi meritevoli di salvaguardia, precisa obiettivi, direttive ed interventi ammissibili, seleziona il grado di tutela a seconda della tipologia e precisa le modalità per una corretta valorizzazione e fruizione delle risorse stesse.

Tra gli ambiti naturalistici di interesse regionale, il PTCR individua anche l'area del Delta del Po, in cui ricade l'area di intervento, ma le opere in oggetto risultano non interferire con i dettami del piano, in quanto non introducono alterazioni significative al paesaggio attuale, anzi ne migliorano l'attuale connotazione.

**Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Veneto**

Le emergenze segnalate nel PRT riguardano tre distinti ambiti in cui la Regione esercita rilevanti competenze: il territorio, l'economia e l'ambiente.

Questo comporta che la pianificazione regionale dei trasporti non si sia limitata al solo campo delle proprie competenze, ma abbia abbracciato una visione generale e strategica, mirata al

consolidamento di visioni condivise con tutti i territori limitrofi, fisicamente confinanti o funzionalmente collegati.

Il PRT riconosce come sia in atto una modifica della configurazione urbana della Regione e come lo spazio rurale si sta progressivamente urbanizzando e la popolazione residente si affidi alle infrastrutture viarie di breve-medio raggio per i collegamenti pendolari di accesso al lavoro ed ai servizi. L'impatto delle nuove infrastrutture programmate è destinato ad incidere sulla struttura fisica del territorio, modificando la percezione di un ambiente spesso pensato come rurale ma in procinto di assumere, anche visivamente, i caratteri di una realtà metropolitana diffusa e a densità medio-bassa. Questa modifica, attesa e programmata nel PRT, rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la "tutela" delle aree protette per ragioni storiche e/o ambientali.

Nella "tutela", il PRT pone inoltre particolare attenzione alle due principali problematiche ambientali connesse alle variazioni di traffico: l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento da rumore e vibrazioni.

L'area di intervento non è insita nelle previsioni di sviluppo del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e comunque risulta caratterizzata esclusivamente da un traffico navale a carattere prettamente locale e limitato alle attività legate alla pesca.

**Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA) della Regione Veneto**

Il Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA) della Regione Veneto è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n° 962 del 1 Settembre 1989, ed è stato abrogato dalla Delibera della Giunta Regionale n° 4453 del 29 Dicembre 2004 che, come sintetizzato nel paragrafo seguente, adotta il Piano di Tutela delle Acque. Come si legge, però, al Comma 1 dell'Articolo 19 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela, "fino all'emissione del parere regionale sui Piani di Ambito di cui all'Articolo 13 della Legge Regionale n° 5 del 27 Marzo 1998, restano in vigore gli schemi fognari intercomunali definiti dal PRRA (...), l'ubicazione degli impianti pubblici di depurazione con potenzialità prevista maggiore di 5.000 abitanti equivalenti, i corpi idrici ricettori dei relativi scarichi nonché i bacini di utenza".

Le opere in progetto non determinano la presenza di scarichi idrici e dunque non modificano l'entità degli scambi tra mare e Laguna; rispetto a quanto previsto dal Piano di Tutela della Acque, dunque, non sono in grado di alterare le caratteristiche dell'area, individuata come area sensibile in quanto appartenente alle aree costiere dell'Adriatico Nord occidentale.

**Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto**

Il Piano di Tutela delle Acque è uno strumento previsto dal D.Lgs. 152/99 e s.m.i., ora superato dal D.Lgs. 152/06.

Di fatto esso costituisce un piano stralcio di settore del Piano di Bacino di cui alla Legge 183/89, ed è lo strumento che ogni Regione deve adottare per il raggiungimento ed il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali, stabiliti dallo stesso Decreto.

Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto è stato adottato con Delibera della Giunta Regionale n° 4453 del 29 Dicembre 2004.

Esso è stato redatto a partire da una base conoscitiva elaborata dalla Regione e dalla Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV) e della quale la Regione ha preso atto con Delibera n° 2434 del 6 Agosto 2004.

Tale base conoscitiva contiene l'inquadramento normativo, lo stato di attuazione del Piano Regionale di Risanamento delle Acque, l'inquadramento ambientale della Regione, l'individuazione dei bacini idrogeologici e dei bacini idrografici, la loro descrizione, le reti di monitoraggio dei corpi idrici e

la qualità degli stessi, la prima individuazione dei corpi idrici di riferimento, la classificazione delle acque a specifica destinazione d'uso, la sintesi degli obiettivi definiti dalle Autorità di Bacino, l'analisi degli impatti antropici.

Come già riportato in precedenza, il Piano abroga il PRRA, ad eccezione di quanto disposto dall'Articolo 19 delle Norme Tecniche di Attuazione.

L'area interessata dalle opere in progetto è classificata come "Area Sensibile" (Articolo 11 delle Norme Tecniche), in quanto essa appartiene sia alle "aree costiere dell'Adriatico Nord Occidentale" sia all'area del "delta del Po, così come delimitato dai suoi limiti idrografici".

Gli scarichi delle acque reflue urbane ed industriali che recapitano in aree sensibili sono soggette al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo riportate negli Articoli 25 e 26 delle Norme Tecniche.

Le opere in progetto, non prevedendo la presenza di scarichi idrici, non possono alterare le caratteristiche dell'area.

**Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della Regione Veneto**

Tale Piano si pone l'obiettivo di mettere a disposizione un quadro aggiornato e completo della situazione attuale e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria. Con questo strumento si intende fissare le linee da percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle "zone critiche" e nelle"zone di risanamento".

Il documento di Piano valuta tra le altre anche le zone soggette a particolari interventi di tutela tra cui figura l'area del Delta del Po.

Nell'ambito della valutazione è emerso che l'area di intervento non presenta criticità relativamente ai macrodescrittori della qualità dell'aria.

**Piano Faunistico Venatorio della Regione Veneto**

Il Piano Faunistico Venatorio della Regione Veneto, per il quinquennio 2007-2012, è stato approvato dal Consiglio Regionale con Legge n° 1 del 5 Gennaio 2007.

Il Piano individua le Oasi di Protezione (OP) e le Zone di Ripopolamento e Cattura (ZRC), ovvero due tipologie di zone, istituite ai sensi dell'Articolo 10 e dell'Articolo 11 della Legge Regionale 50/93, nelle quali è espressamente vietata la caccia.

Le Oasi di Protezione (OP) sono zone importanti in termini di conservazione degli habitat naturali, rifugio, riproduzione e sosta della fauna selvatica, con particolare riferimento all'avifauna migratoria. Le Zone di Ripopolamento e Cattura (ZRC) sono invece zone destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale ed alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio in tempi e condizioni utili all'ambientamento fino alla ricostituzione e alla stabilizzazione della densità faunistica ottimale.

Il territorio lagunare e vallivo della Provincia di Rovigo, e dunque anche l'area di intervento, ricadono nell'Ambito territoriale di Caccia (ATC) codificato "ro3". In questo ATC sono presenti Zone di Ripopolamento e Cattura oltre a istituti di protezione ambientale (parchi, riserve, foreste demaniali). Specificamente l'area di intervento, non ricade all'interno di Oasi di Protezione o di Zone di Ripopolamento e Cattura, soggette a misure di tutela e conservazione, e dunque le opere previste non interferiscono con le attività di caccia programmate nell'ATC.

**Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Rovigo**

Il PTCP discende dai piani di area vasta o regionale descritti nei paragrafi precedenti (Piano Regionale di Sviluppo e Piano Regionale Territoriale di Coordinamento).

In base alla normativa regionale urbanistica (Legge Regionale 61/85 e 11/04), il PTCP "costituisce lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali". Il PCTP, inoltre, "non vuole essere solamente uno strumento di pianificazione, ma anche uno strumento di conoscenza e di governo del territorio".

Gli obiettivi che il PTCP si pone, incentrandosi sul principio denominato "vivibilità del Polesine", sono la tutela dal rischio idrogeologico, la difesa del suolo, la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, del paesaggio, della storia e della cultura locale, il risparmio del territorio e il superamento dei localismi.

In merito alla tematica relativa all'intervento in oggetto il PTCP individua i rischi associati all'erosione delle coste marine, cercando di eliminare eventuali cause di vulnerabilità a carico degli insediamenti e delle infrastrutture.

Nel PTCP si riconosce come il Delta del Po sia una parte di territorio importantissima dal punto di vista naturalistico e come essa rappresenti una emergenza ambientale di rilevanza internazionale.

Sul territorio del Delta, in cui ricade anche l'area di intervento, il PTCP dovrà correlarsi con il Piano Ambientale del Parco del Delta del Po, preoccupandosi innanzitutto di salvaguardare tale preziosa peculiarità, tutelandola e facendo in modo che quegli ambiti naturali possano anche tradursi in opportunità economica.

L'area d'intervento costituisce per il PTCP una "bocca lagunare attiva" prossima a "barene" da tutelare puntualmente.

**Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Rovigo**

Riprendendo la zonizzazione operata a livello regionale, il Piano suddivide il territorio agro-silvo-pastorale attualmente destinato alla caccia in tre Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) denominati, come da cartografia allegata: Polesine Occidentale ("ro1"), Polesine Centrale ("ro2") e Delta del Po ("ro3"). Questo comprensorio omogeneo rappresenta l'area del territorio provinciale ove si concentra la quasi totalità dei biotopi naturali tipici compresi nel Parco Regionale del Delta del Po. La perimetrazione di tale ATC è in linea di massima identificata nel territorio compreso tra il ramo deltizio del Po di Goro ad Est, a delimitazione delle acque marittime interne, dal fiume Adige a Nord e dal canale Po di Brondolo a Ovest.

La zona comprende il territorio dei comuni di Rosolina, Porto Viro, Porto Tolle, Taglio di Po, Ariano nel Polesine e Corbola.

Nel complesso il territorio possiede una discreta diversificazione degli ambienti che si intersecano con zone naturali, tali da determinare una interessante diversità biologica e faunistica dell'area, con particolare riferimento alle specie di fauna acquatica.

Come già detto relativamente al Piano faunistico Venatorio Regionale, l'area di intervento ricade nella ATC denominata Delta del Po ("ro3") ed in essa non sono incluse Oasi di Protezione o Zone di Ripopolamento e Cattura.

**Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Porto Tolle**

Porto Tolle è il Comune più estremo del Delta, racchiuso tra i rami del Po di Maistra a Nord Ovest e del Po di Gnocca o della Donzella a Sud Est, è tagliato quasi a metà dal Po di Venezia.

Questi tre rami del Po determinano di fatto tre isole: l'Isola di Cà Venier , l'Isola della Donzella e l'Isola di Polesine Camerini.

Attraversato il nuovo ponte sul ramo del Po della Donzella e che collega l'isola omonima al Comune di Taglio di Po, si entra in Cà Tiepolo, capoluogo del Comune e sede municipale. Nell'Isola della Donzella si trovano le frazioni di Donzella, Cà Mello, Tolle, Santa Giulia, Scardovari.

Passando dall'Isola della Donzella all'Isola di Polesine Camerini, collegate da un ponte, si arriva alla frazione che porta lo stesso nome dell'Isola: Polesine Camerini

All'Isola di Cà Venier si accede attraversando il Po di Venezia con il recentissimo ponte costruito in località Fraterna di Cà Tiepolo o con il ponte che attraversa il Po di Maistra e collega l'Isola al Comune di Porto Viro. In questa isola si trovano le frazioni di Cà Venier, Cà Zuliani, Boccasette e Pila. Il territorio comunale ha una superficie di circa 225 km, anche se determinarne la effettiva dimensione è alquanto difficile, poiché le aree litoranee possono essere in diminuzione a causa delle violente mareggiate che arrivano a distruggere o ridurre gli "scanni" formatisi in mesi di depositi.

Il PRG suddivide il territorio comunale in zone omogenee, a loro volta raggruppabili in insiemi funzionali, la cui normazione è contenuta nelle Norme Tecniche:

− zone residenziali, per insediamenti produttivi e sistema di valorizzazione turistica (Titolo II);

− attrezzature e servizi pubblici di interesse generale (Titolo III);

− sistema di viabilità generale e turistico (Titolo IV);

− sistema di rispetto (Titolo V);

− sistema paesistico ambientale (Titolo VI);

− sistema ambientale lagunare e litoraneo (Titolo VII);

− unità delpaesaggio agrario e zone di tutela ambientale (TitoloVIII).

Il SIA analizzando la zonizzazione di PRG relativa all'area di intervento e al suo intorno attesta che per l'area di intervento non sono previste particolari norme e prescrizioni.

**Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Delta del Po (PAI Delta) dell'Autorità di Bacino del Fiume Po**

La delimitazione idrografica del territorio di riferimento assunto per il PAI Delta è definita, partendo dall'incile del Po di Goro, a Nord dall'argine sinistro del Po di Venezia e da quello del Po di Maistra sino al mare, a Sud dall'argine destro del Po di Goro sino al mare. Il limite verso Nord coincide con quello del bacino idrografico del Po.

Ai fini della regolamentazione degli usi e delle trasformazioni del suolo in funzione del rischio idraulico, il PAI Delta suddivide il territorio in fasce fluviali:

- Fascia A-B, costituita dall'alveo di piena. In essa il Piano persegue l'obiettivo di garantire, in condizioni di sicurezza, il deflusso, l'invaso e la laminazione della piena di riferimento, il mantenimento e/o il recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo (...). Nella Fascia A-B il Piano sostiene gli interventi volti alla ricostituzione degli equilibri naturali alterati ed alla eliminazione, per quanto possibile, dei fattori incompatibili di interferenza antropica
- Fascia C1, fascia di rispetto idraulico, costituita dalla porzione di territorio che si estende dal limite esterno della Fascia A-B sino alla distanza di 150 m da questo (...). In tale fascia il Piano persegue l'obiettivo (...) di ridurre le condizioni di vulnerabilità per le popolazioni (...), garantire l'efficienza, la funzionalità e la conservazione delle opere idrauliche esistenti.

- Fascia C2, di inondazione per tracimazione o rottura degli argini maestri,costituita dalla porzione di territorio inondabile per cedimento o tracimazione delle opere di ritenuta (...). Nella Fascia C2 il Piano persegue l'obiettivo di fornire criteri e indirizzi alla pianificazione territoriale, urbanistica e di protezione civile, nonché di integrare le misure di sicurezza a tutela delle popolazioni e dei beni esposti, anche attraverso la pianificazione di protezione civile.

IL SIA analizzando la "Tavola di delimitazione delle fasce fluviali: Inquadramento" e la "Tavola di delimitazione delle fasce fluviali: Tavola 188020" attesta che l'area di intervento pur essendo interna al perimetro del Bacino del Po non è compresa all'interno di alcuna delle fasce fluviali precedentemente descritte.

**Piano di Area del Delta del Po**

Il Piano di Area del Delta del Po, avendo valenza paesistica, affronta prioritariamente i problemi legati alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, specificando le direttive, le prescrizioni ed i vincoli necessariamente correlati ad essa, e assumendo come riferimento generale gli obiettivi determinati dal PTRC per il "sistema dell'ambiente".

L'area del Delta del Po soggetta a Piano di Area è stata identificata nel territorio compreso fra il ramo deltizio del Po di Goro a Sud, il fiume Adige a Nord, dal mare ad Est e dal Po di Venezia e dal canale Brondolo ad Ovest.

Nel territorio sono stati distinti vari ambiti, o sistemi, differenziati l'uno dall'altro da peculiari connotazioni fisiche, naturalistiche e strutturali raggruppati come segue:

− sistema ambientale lagunare e litoraneo;

− sistema paesistico ambientale;

− sistema dei beni storico culturali;

− sistema della valorizzazione turistica;

− sistema del corridoio afferente la strada statale 309 "Romea";

− sistema insediativo e produttivo;

− unità del paesaggio agrario.

La bocca di porto è inserita nella Spiaggia di Barbamarco, che il piano classifica come "scanni", e costituisce un'apertura verso il mare di un ambiente di "laguna, sacche, velme e barene".

Relativamente agli "scanni", all'Articolo 6 delle Norme Tecniche di Attuazione, nell'ambito delle Direttive si legge che "gli enti locali e le autorità competenti programmano ed effettuano interventi volti alla conservazione, alla tutela e al ripristino dell'ambiente degli "scanni" come individuati negli elaborati grafici di progetto. Va favorita la difesa degli "scanni" con manutenzione adeguata rivolta al consolidamento dei litorali con piantate di specie adatte alle caratteristiche climatiche e pedologiche della zona. I Comuni dispongono la tabellazione di particolari siti di nidificazione o caratterizzate da presenze di uccelli nidificanti, garantendone la tutela e regolamentandone l'accesso mediante apposita normativa."

Nell'ambito delle Prescrizioni e Vincoli si legge che "(...) sono vietati movimenti di terra e scavi. Sono vietati la raccolta, l'asportazione e il danneggiamento della flora spontanea (...).Sono consentiti interventi, da parte degli organi interessati, per la difesa dal mare e per favorire la vivificazione delle lagune, anche mediante i necessari adeguamenti delle bocche di comunicazione con il mare, e il deflusso delle foci dei rami deltizi del Po e degli altri corsi d'acqua (...); le opere succitate devono comunque tener conto delle componenti ambientali ed ecologiche presenti, adottando soluzioni e tecniche che rispettino i sistemi naturalistici. (...). Sono consentiti tutti quegli interventi atti a migliorare la qualità del biotopo. È consentita la visitazione dei luoghi mediante la formazione di percorsi naturalistico-didattici (...)".

Relativamente all'ambiente di "laguna, sacche, velme e barene", all'Articolo 8 delle Norme Tecniche, nell'ambito delle Direttive, si legge che "gli enti locali e le autorità competenti programmano ed effettuano interventi volti alla conservazione, alla tutela e alla rivitalizzazione degli ambienti (...). I comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente Piano di Area, predispongono apposito piano per l'individuazione e l'organizzazione funzionale, all'interno degli spazi acquei di cui al presente articolo, delle strutture connesse all'attività di pesca (...)".

Nell'ambito delle Prescrizioni e Vincoli si legge, infine, che "Sono vietati interventi di bonifica, nonché movimenti di terra e scavi, fatte salve le opere di sistemazione, difesa idraulica (...), nonché opere legate ad attività di acquacoltura e pesca, che devono essere effettuate privilegiando criteri di ingegneria naturalistica o comunque adottando soluzioni e tecniche che rispettino i sistemi ambientali ed ecologici presenti.

**Piano Ambientale del Parco Regionale del Delta del Po**

Il Parco Regionale del Delta del Po in territorio veneto, è stato istituito con Legge Regionale n° 36 del 8 Settembre 1997, al fine di "tutelare, recuperare, valorizzare e conservare i caratteri naturalistici, storici e culturali del territorio del Delta del Po, nonché per assicurare adeguata promozione e tutela della attività economiche tipiche dell'area e concorrere al miglioramento della qualità della vita delle comunità locali" (Articolo 2).

Con la istituzione del Parco, la Regione ha inteso riconoscere e promuovere i valori naturali, ambientali, storici e culturali presenti nell'area del Delta del Po, incentivare e tutelare le attività economiche, ricreative, sociali e culturali delle comunità locali insistenti nei territori del Delta, promuovere l'attuazione da parte degli enti locali, interessati dal Piano di Area del Delta del Po, di azioni e linee di gestione del territorio e delle zone umide, nel rispetto degli accordi e delle convenzioni internazionali sottoscritte dalla stessa Regione.

Come si legge all'Articolo 4 della Legge, lo "strumento di attuazione delle finalità del parco è il Piano del Parco, che ha lo scopo di assicurare la necessaria tutela e valorizzazione dell'ambiente del parco e dei valori naturali e ambientali (...). Il Piano di Area del Delta del Po costituisce riferimento per la redazione del Piano del Parco che non potrà porre ulteriori vincoli di tutela paesaggistico ambientale. Nelle aree esterne alla perimetrazione del Piano del Parco e ricomprese nel Piano di Area del Delta del Po si applicano esclusivamente le disposizioni del Piano di Area".

Le azioni previste nel Piano del Parco sono numerose ed articolate; tra esse si possono citare:

- la perimetrazione definitiva dell'area del parco;
- la zonizzazione e l'articolazione delle superfici comprese nel perimetro in aree di salvaguardia e di sviluppo;
- la distinzione tra i biotopi che devono essere soggetti a gestione conservativa e biotopi che devono essere lasciati all'evoluzione naturale;
- i filari di alberi siepi, cespugli, boschi, macchie arboree di cui é vietato l'abbattimento, salvo le necessarie o opportune azioni di mantenimento, manutenzione, miglioramento, incremento, da attuarsi con tecniche proprie della bioingegneria e silvicoltura naturalistica, anche con interventi a sostegno di attività di sperimentazione relative a produzioni compatibili realizzate in aziende agricole e ittiche;
- le specifiche misure di tutela e risanamento dei corpi idrici, nonché la promozione di interventi statali volti al risanamento e disinquinamento dei corpi idrici interessanti il territorio nella loro interezza;
- le norme e le prescrizioni per l'utilizzo delle vie d'acqua e relative infrastrutture e l'adeguamento del sistema infrastrutturale finalizzato alla salvaguardia dell'ambiente e allo

sviluppo delle attività del parco, con la previsione di interventi finanziari aggiuntivi compatibili con le finalità del sistema di tutela e sviluppo;

- i vincoli e le limitazioni che afferiscono alle diverse aree comprese nel parco qualora previste nonché la regolamentazione delle attività di trasformazione consentite;
- lo sviluppo dell'agricoltura, della pesca professionale, dell'acquacoltura e della vallicoltura, attività considerate compatibili e necessarie per le finalità del parco, tenendo conto che nelle oasi, così come definite e delimitate nel Piano Faunistico Venatorio, può essere esercitata l'attività di vallicoltura;
- i sistemi per la riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera.

In data 11 Settembre 2007 è stato approvato dalla Giunta Regionale uno schema di protocollo d'intesa tra Regione e Parco Regionale del Delta del Po per la redazione del Piano Ambientale del Parco con valenza paesaggistica. Il contesto in cui si inserisce il provvedimento è quello di promozione da parte della Regione di un aggiornamento/formulazione della parte paesaggistica dei piani ambientali dei parchi. Lo schema di protocollo d'intesa prevede, tra l'altro, di definire un quadro di riferimento normativo e pianificatorio, in grado di conferire un'efficiente ed efficace tutela e valorizzazione dei valori storici, culturali, naturalistici, paesaggistici ed ecosistemici del Parco Regionale del Delta del Po.

## 2.2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### Premessa

Gli interventi in progetto sono realizzati nella laguna di Barbamarco, all'interno del territorio comunale di Porto Tolle (RO), che appartiene al più ampio sistema del Delta del Po.

In particolare la Laguna di Barbamarco, che occupa una superficie di circa 800 ettari, è stretta dal Po di Maistra e dalla Busa di Tramontana, da cui dista da quest'ultima, circa 180 metri in direzione sud.

Come altre lagune del Delta, essa ha subito nel tempo diverse modifiche ambientali naturali, ma soprattutto ha subito notevoli trasformazioni ad opera dall'azione antropica, attraverso le quali si è cercato di correggere l'azione della marea e del moto ondoso con particolare riferimento all'aperture di comunicazione col Mare Adriatico.

Il presente progetto ha come scopo il miglioramento della circolazione delle acque ed il mantenimento della Bocca Sud al fine di garantire in sicurezza la navigazione e si svilupperà mediante una prima fase di tipo sperimentale ed in una seconda fase di completamento.

Il Proponente evidenzia, infatti, che l'organizzazione delle attività per fasi successive si rende necessaria sia per verificare le ipotesi progettuali mediante il monitoraggio dell'evoluzione morfologica della costa, sia al fine di programmare nella maniera più opportuna le successive fasi realizzative, mirate al completamento del progetto generale.

### Descrizione delle opere di progetto

L'armatura attuale dell'apertura di Barbamarco è costituita, da entrambi i lati, da una sola fila di palancole che, col tempo e per la loro instabilità strutturale, hanno subito dei rovesciamenti molto più marcati nella sponda Nord.

La situazione di adeguamento della bocca prevede il prolungamento di entrambi i moli per uno sviluppo di circa 70,00 m a Sud e 240,00 m a Nord. Il Proponente evidenzia in ogni caso che tali misure potrebbero subire delle variazioni, dopo che in fase esecutiva si sarà effettuato l'esatto rilievo delle palancole rovesciate sul fondo.

I moli di progetto sono formati da una struttura costituita da una doppia fila di palancole collegate in testa da tiranti Φ 30 mm i quali sono inseriti in un tubo Φ 48,3 mm che ha la funzione contraria di contrasto nel caso di avvicinamento delle due file di palancole.

Lo spazio tra i due allineamenti pari a m 5,00 verrà riempito di sabbia e materiale arido, mentre la sommità verrà protetta con uno strato di 40 cm di pietrame da 5/50 kg.

I tiranti sono fissati ad una putrella a U (profilo UPN 120 protetto da pittura speciale anticorrosione spalmata in tre mani) che corre lungo i palancolati all'altezza della testa con funzione anche di blocco per i singoli elementi.

Le teste e la base dei moli verranno protette mediante la realizzazione di una berma in massi di medie dimensioni (50/500 kg) larga 8,00 m ed è inoltre previsto un intervento di dragaggio della barra di foce antistante fino alla quota -3,50 m, profondità necessaria a garantire le condizioni di sicurezza per la navigazione delle imbarcazioni in uscita dal porto peschereccio di Pila.

Poiché la posizione della linea di riva a Sud risulta essere molto più avanzata rispetto a quella Nord, al fine di evitare un ulteriore incremento dello squilibrio, dalle prove su modello emerge la necessità di una manovra bypass Sud - Nord di sabbia di circa 60.000 $m^3$/anno.

Le opere in particolare verranno eseguite attraverso due fase distinte e precisamente:

- prima fase detta anche sperimentale ed oggetto della presente domanda di pronuncia di compatibilità Ambientale;
- seconda fase con carattere definitivo, che sarà oggetto di una ulteriore successiva procedura di V.I.A., a seguito dell'avvenuta sperimentazione e sulla base dei dati raccolti.

**Prima Fase Sperimentale**

La prima fase dell'intervento, oggetto di V.I.A., consisterà nelle seguenti principali operazioni:

1. Rimozione delle palancole scalzate sul lato Nord e rifacimento di circa 78 metri di molo con la tecnica del cassone cellulare;
2. rinforzo del palancolato esistente sul lato Sud mediante la realizzazione lato spiaggia di una berma in massi al fine di stabilizzare la struttura in tale direzione;
3. dragaggio dell'esterno della bocca in corrispondenza della barra di foce fino alla batimetrica (-3,50) per garantire la quota minima di navigazione.

Lo S.I.A. evidenzia che in questa prima fase sperimentale, dovrà essere posta particolare attenzione al comportamento dei moli a cassone (principalmente nei confronti dell'instabilità prodotta dallo scavo al fondo della bocca) e soprattutto alla quantità di sedimenti trasportati dal fiume Po.

Quest'ultimo dato risulterà, infatti, fondamentale per giudicare la bontà delle previsioni elaborate e la consistenza dell'intervento di bypass nonché le sue eventuali ricadute ambientali.

Più precisamente i contributi della presente fase consistono nel ripristino di una situazione di stabilità al molo Nord con una struttura meno labile e tale da evitare il rovesciamento delle palancole, nel rafforzamento del palancolato ancora utilizzabile sul lato S e nel monitoraggio dei reali volumi di trasporto solido litoraneo in gioco.

**Seconda fase definitiva**

La seconda fase dell'intervento consisterà sostanzialmente nella rimozione delle rimanenti palancole scalzate sul lato Nord e Sud e nel rifacimento di circa 160 metri di molo Nord e nella

costruzione dei 70 metri del molo Sud con la tecnica del cassone cellulare analoga a quella già realizzata.

Tale fase sarà oggetto di un'ulteriore successiva procedura di V.I.A., a seguito dell'avvenuta prima fase sperimentale e sulla base dei dati raccolti.

**Alternative di Progetto**

Il S.I.A. affronta al paragrafo 9 della Relazione il tema delle alternative analizzando e comparando sotto il profilo tecnico ed economico le seguenti soluzioni progettuali, dichiara che la soluzione migliore risulta essere la n° 4.

1. Alternativa "0": il mantenimento della attuale situazione inalterata implica che:
   - le palancole a protezione dell'uscita a mare continueranno a collassare a causa dello scavo instabilizzante al piede permanendo la situazione di pericolo per i natanti;
   - non si potrà ottenere alcuno sviluppo delle attività pescherecce;
   - i soli costi per l'intervento sono quelli di dragaggio annuale per l'officiosità della foce (stimabili in circa 15000 mc).
2. Ricostruzione dello Stato di Fatto: Questa opzione prevede le seguenti operazioni:
   - rimozione e ricostruzione nella medesima posizione del palancolato a Nord con stabilizzazione in masso al piede;
   - stabilizzazione del palancolato a sud.
3. Molo in massi: Questa opzione prevede le seguenti operazioni:
   - rimozione palancolato instabilizzato a Nord e realizzazione di un molo in massi con le medesime caratteristiche geometriche di quello proposto in progetto;
   - stabilizzazione del palancolato a sud e suo prolungamento con un molo in massi.
4. Molo in palancole a cassoni: Questa è l'opzione prescelta ed alla base dalla progettazione adottata per la prima fase sperimentale e quindi, per quella definitiva, che prevede, sinteticamente, le seguenti operazioni:
   - rimozione palancolato instabilizzato a Nord e realizzazione di un molo (a cassone) mediante la fornitura e posa in opera di doppie palancole, poste a m 5,00 di distanza, contrapposte attraverso tiranti in acciaio e protette al piede da una berna realizzata con massi;
   - stabilizzazione del palancolato a Sud e suo prolungamento con un molo teologicamente identico al precedente realizzato .

**Tempi di realizzazione**

Il Proponente stima che per la realizzazione delle opere di prima fase sono necessarie 11 settimane, come risulta dall'allegato cronoprogramma al Progetto Definitivo, mentre per la seconda fase sono previste 27 settimane.

**Quadro Economico di Spesa**

**Prima Fase Sperimentale**

Il costo complessivo dell'opera per la prima fase è di € 1.560.000,00 così distinto:

| Descrizione | Importi € |
|---|---|
| Lavori a base d'asta | 1.033.824,07 |
| Oneri sicurezza cantiere | 37.213,38 |
| Totale Lavori | 1.071.037,45 |
| Somme a disposizione | |
| Spese tecniche generali | 116.160,59 |
| Collaudi | 15.000,00 |
| Spese generali 2% lavori | 21.420,75 |
| Imprevisti e monitoraggi | 76.381,21 |
| Totale Somme a Disposizione | 228.962,55 |
| **TOTALE GENERALE** | **1.300.000,00** |
| IVA 20% lavori e spese tecniche e generali, collaudi | 260.000,00 |
| **TOTALE PROGETTO** | **1.560.000,00** |

**Seconda Fase Definitiva**

Il costo complessivo afferente ala seconda fase è di € 5.316.000,00 così distinto:

| Descrizione | Importi € |
|---|---|
| Lavori a base d'asta | 3.763.344,32 |
| Oneri sicurezza cantiere | 111.939,25 |
| Totale Lavori | 3.875.283,57 |
| Somme a disposizione | |
| Spese tecniche generali | 350.000,00 |
| Collaudi | 50.000,00 |
| Spese generali 2% lavori | 77.505,67 |
| Imprevisti e monitoraggi | 77.210,76 |
| Totale Somme a Disposizione | 554.716,43 |
| **TOTALE GENERALE** | **4.430.000,00** |
| IVA 20% lavori e spese tecniche e generali, collaudi | 886.000,00 |
| **TOTALE PROGETTO** | **5.316.000,00** |

## 2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel Quadro di Riferimento Ambientale sono state considerate le seguenti componenti ambientali:

- **Atmosfera**
- **Ambiente idrico superficiale**
- **Suolo e sottosuolo**
- **Rumore e vibrazioni**
- **Vegetazione, flora e fauna**
- **Aspetti archeologici e paesaggio**
- **Aspetti antropici**

**Atmosfera**

Nel S.I.A. si è fatto riferimento ai dati disponibili più prossimi all'area di intervento, riportati nel Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e relativi alla stazione ubicata in Via Campion a Porto Tolle (si tratta di una stazione classificata di "background suburbano").

Sulla base dei dati citati e considerando l'ubicazione dell'area di intervento e l'assenza di potenziali sorgenti inquinanti, i redattori del SIA ritengono che la qualità dell'aria si mantenga entro i limiti normativi vigenti.

Per quanto riguarda i dati meteoclimatici si è fatto riferimento al regime anemometrico rilevato presso la centrale ENEL di Porto Tolle; si tratta di una posizione più "interna" rispetto all'area di intervento, che si trova a circa 5 km a Nord - Nord Ovest dalla centrale. Come riportato nel SIA, si osserva che la velocità del vento si mantiene sempre su valori inferiori a 12 m/s e gli eventi caratterizzati da intensità maggiore provengono dai settori di Bora (Est-Nord Est), Levante (Est) e Scirocco (Sud Est).

**Ambiente idrico superficiale**

La Laguna di Barbamarco è un tipico ambiente salmastro di transizione che presenta caratteristiche chimiche e trofiche particolari e differenti sia dall'ambiente marino sia da quello fluviale.

Relativamente ai parametri di qualità delle acque, nel SIA si sottolinea come non siano presenti stazioni di misura nella Laguna sopraindicata.

Per quanto riguarda invece i dati di moto ondoso si è fatto riferimento i valori forniti dal CNR in corrispondenza del punto di coordinate 13,0° Est e 45,0° Nord, situato nell'Alto Adriatico in posizione quasi frontale alle Bocche del Po di Pila. Nello Studio si è proceduto ad effettuare alcune simulazioni per una serie di onde, sufficienti a descrivere sia il clima ondoso locale che i piani di onda ritenuti significativi.

Da tali elaborazioni è emerso come la propagazione del moto ondoso sia influenzata dal tirante d'acqua, che è in grado di modificare anche la morfologia delle aree emerse, soprattutto per quanto riguarda le zone più vicine a riva e quelle prossime alla Bocca Sud.

Nel S.I.A. si è proceduto alla valutazione dell'interazione tra moto ondoso e deposito dei sedimenti, considerando le caratteristiche del moto ondoso incidente e della geometria della costa. I risultati delle analisi condotte hanno mostrato come in prossimità della costa, su fondali posti a quota -10 m s.l.m.m., il flusso di energia del moto ondoso relativo al settore di traversia 0°-200° Nord ed in riferimento all'orientamento medio del litorale (moto ondoso parallelo alla costa), è diretto complessivamente verso Nord Ovest, con una movimentazione di circa 110.000 m3/anno di materiale.

Nello Studio è stata inoltre messa in evidenza una sostanziale stabilità (modesto arretramento) del tratto di litorale a Nord Ovest della Bocca Sud, ed una marcata tendenza all'avanzamento del tratto di litorale a Sud Est (circa 50 m). Il canale di Bocca, per effetto della marea, è tendenzialmente in erosione

soprattutto nella sua parte centrale; l'effetto delle mareggiate è quello di introdurre nella Bocca considerevoli quantitativi di materiale solido che tendono a depositarsi nella parte più esterna del canale, ovvero verso la testa del palancolato che delimita l'imboccatura verso Nord.

La combinazione di questi due effetti contrapposti sembra essere, in base alle indicazioni riportate nel S.I.A., la causa della condizione di sostanziale equilibrio in cui si trova attualmente il canale di Bocca.

**Suolo e sottosuolo**

L'area di intervento non è stata interessata dal prelievo di campioni di sedimento per verificare il loro potenziale stato di contaminazione.

In base alle indicazioni riportate nel SIA emerge come il tratto di litorale in corrispondenza della Bocca Sud risulta sostanzialmente stabile, con variazioni della linea di riva che non si possono inquadrare in una particolare tendenza evolutiva (erosione o avanzamento della spiaggia). Tale fenomeno, in base alle informazioni riportate nel SIA, risulta probabilmente legato e favorito dalle attività di manutenzione della Bocca Sud che si sono succedute nel tempo.

La subsidenza naturale, in base a quanto riportato nello Studio, contribuisce a giustificare i notevoli spessori dei sedimenti presenti, che in alcune zone raggiungono i 2000 metri, mentre la subsidenza artificiale contribuisce a giustificare i notevoli abbassamenti del suolo registrati nell'ultimo secolo (sino a 200 mm/anno).

Dal punto di vista tessiturale sono presenti terreni incoerenti (prevalentemente sabbie) e peliti (limi e argille); la granulometria risulta estremamente variabile sia verticalmente che lateralmente.

Relativamente alla Laguna di Barbamarco, nello Studio viene indicata la presenza di sabbia nella parte superficiale dell'area della Bocca Nord; la quota degli strati sabbiosi non è ben definita ma è noto che alla profondità di -6,0 m p.f. si trova ancora sabbia.

**Rumore e vibrazioni**

L'area di intervento non ricade in alcun piano di classificazione acustica del territorio; considerando la sua ubicazione e la mancanza di installazioni turistiche o balneari, nel SIA si ritiene ragionevole ritenere che l'entità di tale aspetto non sia tale da destare preoccupazioni.

**Vegetazione, flora e fauna**

La vegetazione presente nei primi 30-40 metri dalla linea di riva è caratteristica degli ambienti dunali e retrodunali. Nel S.I.A. si osserva la presenza di specie tipiche del sistema delle dune embrionali e delle dune bianche mobili.

Nella parte retrodunale vi è una maggior presenza di elementi non autoctoni orami assai diffusi, come *Tamerix gallica*, e di una delle tipiche specie infestanti delle aree costiere (*Arundo donax)*.

La avifauna è sostanzialmente rappresentata dai gabbiani; durante il sopralluogo effettuato dai redattori del S.I.A. non sono stato osservati frammenti di uova e resti di nodi.

**Aspetti archeologici e paesaggio**

Il Delta del Po rappresenta un'interessante area archeologica con resti risalenti all'età del bronzo ed alla civiltà etrusca. Su tale territorio sono visibili anche diversi reperti del periodo romano, medioevale

e della Repubblica Serenissima. La Laguna di Barbamarco, in base a quanto riportato nel S.I.A., non risulta però interessata dalla presenza di rilevanze archeologiche.
Essa è delimitata, verso terra, da quattro valli da pesca, che sono tipiche delle zone di confine tra l'ambiente lagunare e la terraferma. In esse si attua l'allevamento di pesce sfruttando l'immissione controllata di acqua salmastra, e le loro caratteristiche di area controllata le rendono particolarmente idonee per l'avifauna svernante e nidificante.

In Laguna sono presenti le barene, ovvero superfici di terreno tabulare, formate da sedimenti depositati in epoche diverse, spesso incise da ghebi e chiari, che verso i canali presentano in genere un più alto margine morfologico costituito da scarpate più o meno frastagliate, mentre verso l'interno del bacino presentano frequentemente piccole spiagge che si continuano con le velme ed i fondali. Le barene presentano una copertura vegetale costituita da specie alofile, in grado cioè di sopportare la presenza di salinità nelle acque e di adattarsi a periodi più o meno frequenti di sommersione.

Tra il 1991 ed il 1995 il Consorzio di Bonifica Delta del Po-Adige ha provveduto a ricostruire 4 barene per una superficie complessiva di circa 45 ettari, utilizzando i sedimenti provenenti dallo scavo di 16 km circa di canali. Il medesimo Consorzio nello stesso periodo temporale ha provveduto inoltre a rafforzare il cordone litoraneo (Spiaggia di Barbamarco), piantando sulle dune del litorale specie vegetali proprie delle coste sabbiose, in grado di favorire la resistenza ai fenomeni erosivi.

Si evidenzia che il Proponente ha presentato una relazione paesaggistica, sulla quale la Direzione Urbanistica ha espresso parere favorevole di competenza con indicazioni, che sono state recepite dal presente parere.

**Aspetti antropici**

La Laguna di Barbamarco è, di fatto, un'area "indisturbata"; le attività antropiche che maggiormente la interessano sono costituite dalle attività di pesca e di navigazione
La Laguna confina verso terra con quattro valli da pesca (Valle Cà Zuliani, Valle San Carlo, Valle Ripiego e Valle Chiusa), chiuse e private; attualmente in tale Laguna vi trovano occupazione, attraverso la pesca e l'allevamento di molluschi (vongola verace), oltre 200 persone alle quali devono essere aggiunti i numerosi occupati nell'indotto che si è venuto a creare con lo sviluppo di questa attività.

Le attività di pesca e allevamento di molluschi, che usano tale rete generando traffico navale, costituiscono una realtà produttiva in forte espansione; negli ultimi anni si è assistito ad un incremento della flotta di imbarcazioni del porto peschereccio di Pila. In base a quanto riportato nel SIA, viene ritenuto di ridotta intensità il traffico da diporto, considerata la assenza di installazioni turistiche o balneari e considerato che la quota media attuale dei fondali (80 cm) consente la navigazione solamente ad imbarcazioni a basso pescaggio.

Le caratteristiche della zona, secondo quanto indicato nello Studio, rendono assenti le problematiche relative alla salute pubblica, dal momento che non sono identificabili cause significative di rischio ecotossicologico per la salute umana da microrganismi patogeni, da sostanze chimiche, componenti di natura biologica, qualità di energia, rumore, vibrazioni e radiazioni ionizzanti e non ionizzanti.

Al termine dello Studio sono stati individuati ed analizzati gli impatti sulle componenti ambientali indotti dalle opere in progetto, sia durante la fase di realizzazione sia durante l'esercizio delle stesse, indicando le misure di mitigazioni previste.

## 3 SITI IMPORTANZA COMUNITARIA - VALUTAZIONE D'INCIDENZA

L'area di intervento è inserita nel Parco Regionale del Delta del Po; essa è inoltre inclusa nel perimetro di due siti comunitari e precisamente:

- SIC denominato IT3270017: *Delta del Po, tratto terminale del Delta Veneto*;
- ZPS denominato IT3270023: *Delta del Po*.

Si evidenzia che il Proponente ha presentato una specifica Relazione VINCA, redatta in conformità alla D.G.R.V. 10.10.2006 n° 3173, che conclude con la dichiarazione del professionista di non incidenza e di esclusione di effetti significati negativi sul sito di Rete Natura 2000 considerato.

Tale VINCA è stata esaminata dagli competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, che hanno richiesto con nota prot. 341802/57.10 1.400.01.6 integrazioni e chiarimenti; successivamente il Proponente ha presentato con nota n. 341051/45.07 del 21/06/2010 le integrazioni richieste. A seguito dell'esame di tutta la documentazione pervenuta è stata redatta, dagli Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, una relazione (REG/2010/47 in data 28/06/2010) con proposta di parere favorevole condizionato al recepimento di n. 2 prescrizioni, come di seguito riportate:

1 Prima dell'inizio lavori siano messe in atto tutte le opere necessarie per contenere rumore e polveri;
2 Durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti da parte di olii, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possono, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali.

Tale parere è stato recepito dalla Commissione e la relative prescrizioni fanno parte integrante del presente parere.

Non si rendono necessarie, conseguentemente, le misure di compensazione previste dalla Direttiva Habitat in specifici casi quali la perdita di habitat o di specie, fra i quali non rientra il progetto in esame.

## 4 OSSERVAZIONI E PARERI

Le osservazioni e i pareri presentati, come sopra riportati, sono stati considerati in sede d'istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni.

## 5 VALUTAZIONI SUL PROGETTO E SUL SIA

Il progetto presentato da Sistemi Territoriali prevedeva inizialmente degli interventi che erano suddivisi in due fasi: la prima fase consistente in un ripristino di quella che è la configurazione attuale, che risulta essere in stato di degrado e che pertanto necessita di interventi di rifacimento delle opere, ma che sostanzialmente non modifica l'assetto della costa rispetto alla situazione attuale; la seconda fase costituita da una modifica della lunghezza dei moli attualmente esistenti e una gestione della Bocca di Barbamarco che comprendeva una movimentazione di materiale derivante dal dragaggio della Bocca, quantificato in circa 60.000 mc./anno di materiale.

L'istruttoria della sottocommissione è stata impostata alla luce della domanda di valutazione VIA che riportava lo sviluppo progettuale sopra indicato, ovvero quella che prevedeva le 2 fasi di realizzazione, di cui la prima di ripristino dello stato attuale, mentre la seconda prevedeva un prolungamento dei moli.

E' stato fatto un sopralluogo e si sono tenute delle riunioni con il Proponente e con gli Enti preposti al controllo della costa, in particolare con A.R.P.A.V., Ufficio del Genio Civile di Rovigo, Direzione Difesa del Suolo per la Regione Veneto, Comune di Porto Tolle, Consorzio di Bonifica Delta Po Adige.

Dalla analisi della documentazione presentata e dalle riunioni effettuate con i soggetti sopra citati, è emerso che le valutazioni fatte in fase di S.I.A. non erano sufficientemente esaustive per poter arrivare ad un parere complessivo (prima e seconda fase) sugli interventi proposti.

In particolare una nota del Genio Civile di Rovigo del 23.11.2009, segnalava che la realizzazione di opere trasversali alla linea di costa, comporta delle conseguenze determinanti per il trasporto solido dei sedimenti e che pertanto sulla base delle esperienze maturate nel passato con situazioni analoghe andava, analizzato il futuro comportamento della Bocca a seguito degli interventi di progetto.

Si è inoltre constatato che alcuni dati forniti dal proponente necessitavano di ulteriori informazioni per poter procedere nella valutazione.

1. E' stata pertanto formulata, in data 12/01/2010 con prot. n. 12117/45.07/E.410.01.1,. una richiesta di documentazione integrativa con le seguenti richieste:

- *Venga aggiornato lo Studio con i dati disponibili presso Genio Civile e ARPAV in particolare per quanto concerne la qualità delle acque superficiali relativamente ai parametri trofici ed ai valori sul moto ondoso;*
- *Venga maggiormente approfondita l'indagine sulla qualità dei sedimenti in prossimità della Bocca anche sulla base dei dati a disposizione di ARPAV;*
- *Premesso che non è stata effettuata una caratterizzazione del materiale da movimentare, né dal punto di vista granulometrico né dal punto di vista chimico e che è indispensabile per una corretta taratura del modello di trasporto solido la conoscenza dei parametri fisici venga effettuata la determinazione del diametro medio (D50) attraverso una campagna di misura nell'area;*
- *In considerazione del fatto che per la movimentazione di materiale in ambiente marino si deve far riferimento alle normative vigenti in materia, che per la Regione Veneto è costituita dalla DGRV 4170/2005, sia effettuata una caratterizzazione chimico-fisico e microbiologica del materiale da movimentare, sia per la riprofilatura del canale, sia per le operazioni periodiche di by-pass.*
- *In considerazione che nello SIA Non sono sufficientemente esplicitate le modalità di calcolo (equazioni di base) e la robustezza dei parametri in ingresso (per esempio altezza d'onda significativa) del Modello idraulico e del Modello di trasporto solido utilizzati venga riportata l'analisi statistica sui dati ondametrici recenti per il calcolo dell'altezza d'onda significativa e vengano determinate le caratteristiche granulometriche dell'area (D50).*
- *Vengano valutati gli effetti del progetto sulla dinamica sedimentaria all'interno della Laguna, come ad esempio l'innesco di possibili processi di perdita di sedimento verso il mare.*

Alla luce delle risposte del proponente e delle riunioni che sono seguite con gli enti sopracitati e con il proponente stesso per discutere le integrazioni presentate, si è convenuto che la conoscenza attuale del fenomeno del trasporto solido in prossimità della Bocca di Barbamarco necessita di una maggior acquisizione di dati in fase sperimentale.

Questo può accadere una volta che si è ripristinata la configurazione attuale e si è avviata una campagna di monitoraggi che possano permettere di essere in possesso di una serie di dati che permettano una valutazione più precisa sulla effettiva necessità ed efficacia di realizzare le opere previste nella seconda fase.

Il Proponente Sistemi Territoriali ha pertanto inviato una lettera in data 19.08.2010 prot.1748 alla Direzione Unità Complessa Valutazione Impatto Ambientale, nella quale ha dichiarato che la richiesta presentata il giorno 26 gennaio 2009 con prot. N.750 e successivamente integrata con nota prot. N. 687 del 13 maggio 2010 era da "intendersi rivolta esclusivamente alla sola "prima fase sperimentale" così come allegata alla documentazione presentata", rinunciando alla valutazione di impatto ambientale e all'autorizzazione relative alla seconda fase definitiva.

Inoltre nella medesima comunicazione si precisa che "l'intervento come sopra definito"prima fase" , non prevede la realizzazione di un bypass, in quanto trattasi di una mera ricostruzione dello stato attuale."

L'espressione del parere pertanto riguarda solamente la "prima fase sperimentale" ; le prescrizioni che sono contenute nel presente parere sono volte soprattutto alla realizzazione del sistema di monitoraggio che, in questa fase sperimentale, deve arrivare ad acquisire quelle informazioni che permettano poi di valutare l'effettiva efficacia degli interventi previsti nella seconda fase o altrimenti, se sia necessario progettare degli interventi diversi, alla luce della sperimentazione effettuata.

La Commissione inoltre, dall'analisi della documentazione presentata, evidenzia quanto segue.

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, il S.I.A. completo della documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA, esamina in modo sufficiente gli strumenti di pianificazione e di programmazione a livello regionale, provinciale e comunale, afferenti all'area d'intervento e non si rilevano, elementi di contrasto tra le opere in esame ed i medesimi strumenti.

Per quanto attiene al Quadro Progettuale si rileva che il S.I.A., tenuto conto delle integrazioni prodotte, è stato redatto nel rispetto delle normative in materia attualmente in vigore, ed in particolare per quanto attiene alle analisi ed alle scelte progettuali in relazione agli obiettivi da raggiungere, alla presentazione delle alternative, ai contenuti ed agli elaborati progettuali.

Per quanto riguarda il Quadro Ambientale, il S.I.A., completo della documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA, ha sviluppato in modo compiuto l'analisi delle componente ambientali e dei potenziali impatti che l'opera potrebbe generare nei confronti dell'ambiente circostante, non riscontrando particolari problemi di influenza.

Per quanto riguarda, poi, la richiesta formulata dalla Società Sistemi Territoriali S.p.A., ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/1999 di approvazione del Progetto ed autorizzazione dell'intervento, si evidenzia che il Progetto Definitivo, integrato con le integrazioni richieste dalla Commissione VIA, è stato redatto in conformità alle vigenti normative in materia, con particolare riferimento all'art. 25 del D.P.R. 554/1999 e ss.ii.mm., per quanto attiene ai contenuti ed agli elaborati progettuali.

Per quanto detto, per le considerazioni e valutazioni fin qui esposte, i lavori in esame ed afferenti agli "*Interventi a carattere sperimentale per la realizzazione delle armature della Laguna di Barbamarco*", risultano essere in linea per l'espressione di un parere favorevole finale per quanto attiene a:

- **giudizio di compatibilità ambientale** sull'opera da realizzare ai sensi dell'art. 11 della L.R. 10/99;
- **approvazione del Progetto Definitivo** presentato ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/99;

solo per la prima fase sperimentale.

## 6 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti (ad eccezione del Dott. Gerry Boratto, dell'Ing. Guido Cuzzolin e dell'Arch. Filippo Tonero, Componenti esperti della Commissione), ritenuto che siano state fornite risposte soddisfacenti alle osservazioni e ai pareri pervenuti, esprime all'unanimità

**parere favorevole**

alla compatibilità ambientale per la prima fase sperimentale del progetto in esame, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e della raccomandazione di seguito elencate:

**PRESCRIZIONI**

***Premessa***

A seguito della nota del proponente Sistemi Territoriali del 19/08/2010 prot. N. 1748 con la quale veniva dichiarato che la richiesta di V.I.A. con contestuale approvazione ed autorizzazione del progetto denominato "Interventi di carattere sperimentale per la realizzazione delle armature della laguna di Barbamarco" è da ritenersi relativa alla sola **"Prima fase sperimentale"**, le prescrizioni seguenti sono relative alla realizzazione della sola prima fase del progetto che prevede il ripristino della configurazione attuale.

1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, con particolare riferimento ai monitoraggi, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo le diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate;
2. Il monitoraggio venga effettuato secondo le indicazioni previste nel progetto ed integrate con risposta alla richiesta di integrazione n. 4 della Commissione VIA;
3. In fase di rilievo di monitoraggio topo batimetrico dell'area interessata dall'opera venga utilizzato il caposaldo della rete IGM 95 n° 77902 - Pila appartenente anche alla rete regionale di riffittimento;
4. Il rilievo di monitoraggio nella zona più prossima alla bocca lagunare, invece che su transetti, venga effettuata utilizzando una maglia quadrata con griglia 50x50m, che si estenda dall'asse della bocca e per 400 m in direzione sud-est e 400 m in direzione nord-ovest;
5. L'area da indagare sia estesa dalla batimetrica -5 m fino all'arenile (tutta la spiaggia emersa fino alle dune consolidate), al fine di acquisire correttamente le informazioni sulla morfologia sommersa ed emersa in prossimità del canale lagunare;
6. Venga effettuata la trasmissione sia del rapporto tecnico di esecuzione dei rilievi che della relazione sull'evoluzione morfologica dell'area di intervento, alla Struttura Regionale responsabile degli interventi di difesa della costa, per la conseguente valutazione;
7. Prima del dragaggi dei fondali venga predisposta la caratterizzazione fisica, chimica e microbiologica dei sedimenti secondo le modalità previste dalla D.G.R.V. 1019/2010;
8. Venga predisposto un sistema di monitoraggio per:
   - il controllo della torbidità e della trasparenza su tutta la colonna d'acqua in prossimità dei cantieri in punti da concordare con A.R.P.A.V.;

- il controllo dei composti idrosolubili utilizzati come additivi nelle lavorazioni di cantiere prima dell'immissione finale in mare e in laguna delle acque di pioggia;
- il controllo delle emissioni acustiche ed in atmosfera durante l'esecuzione dei lavori, in prossimità del cantiere;
- il controllo delle acque destinate alla vita dei molluschi (come previsto dall'Allegato 2 al D. Lgs. n. 152/2006 e ss.ii.mm., sezione C, Tab 1/C);

9. Venga costantemente monitorato l'impatto dei lavori sul paesaggio litoraneo costiero e lagunare in conseguenza delle modifiche idrodinamiche derivanti dall'intervento per effetto della sedimentazione dei materiali in sospensione.
10. Siano altresì costantemente monitorati gli eventuali effetti dell'intervento, in ambito lagunare, con particolare riguardo alla difesa degli scanni e dei bonelli, prevedendo, se del caso, tempestive misure atte alla loro tutela;
11. Durante le operazioni di cantierizzazione dell'area e di esecuzione dei lavori, siano poste in essere tutte le necessarie misure di contenimento in materia acustica, a salvaguardia della fauna/ittiofauna presenti nell'area;
12. Per tutti i controlli monitoraggi e le misure prescritte con il presente parere, il Proponente concorderà con A.R.P.A.V. un protocollo di monitoraggio e per eventuali analisi effettuate da A.R.P.A.V. i costi e gli oneri saranno a carico del Proponente medesimo;
13. Dovrà essere bonificato, prioritariamente alla realizzazione delle opere in progetto, il fondale della bocca dai resti e spezzoni di palancole depositati sul fondo e tutto il materiale di risulta dovrà essere allontanato e conferito ai siti individuati prima della fine dei lavori;
14. Prima dell'inizio dei lavori siano messe in atto le opere necessarie per contenere rumore e polveri;
15. Durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possano evitare gli inquinamenti da parte di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali in particolare i cantieri dovranno essere dotati di barriere galleggianti; venga inoltre data informazione agli allevamenti di molluschi, presenti all'interno della laguna, al fine di poter mettere in atto ogni necessaria precauzione per la salvaguardia degli allevamenti stessi;
16. Al fine di aumentare la durabilità delle palancole in ambiente aggressivo quale quello marino, si raccomanda di prevedere un aumento dello spessore dell'acciaio, oltre ai normali trattamenti previsti;
17. Tutti i monitoraggi previsti nella prima fase sperimentale dovranno essere condivisi con A.R.P.A.V. e gli altri Enti preposti per predisporre l'eventuale seconda fase.
18. Qualora la sperimentazione dovesse portare a prevedere la realizzazione della seconda fase, questa dovrà essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale.

La medesima Commissione Regionale V.I.A., integrata ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 della L.R. 10/99, dal Sindaco di Porto Tolle, dal Dirigente Regionale della Direzione Urbanistica, dal rappresentante della Capitaneria di Porto di Chioggia e dal rappresentante della Direzione Regionale Difesa del Suolo, mentre risultano assenti il Presidente della Provincia di Rovigo, il Dirigente dell'Unità Periferica Genio Civile di Rovigo, il Dirigente Regionale della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi ed il Direttore dell'Ente Parco Regionale Delta del Po, facendo salva l'eventuale necessità di acquisire pareri, nullaosta, assensi di ulteriori enti e/o amministrazioni competenti, esprime altresì, all'unanimità dei presenti,

**parere favorevole**

all'approvazione della prima fase sperimentale del progetto, subordinatamente al rispetto delle premesse e prescrizioni precedentemente indicate, prescrivendo altresì che il provvedimento della Giunta Regionale debba essere rilasciato solo successivamente all'acquisizione del parere della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici.

Il Segretario della
Commissione Regionale V.I.A.
*Eva Maria Lunger*

Il Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
*Ing. Silvano Vernizzi*

Il Dirigente
Unità Complessa V.I.A.
*Dott.ssa Laura Salvatore*

Il Vice-Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
*Avv. Paola Noemi Furlanis*

Vanno vistati n. 42 elaborati