REGIONE DEL VENETO

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

Parere n. 353 del 09/05/2012

Oggetto: Magistrato alle Acque – Ufficio di Salvaguardia – Sbarramento antintrusione salina alla foce del fiume Brenta in Comune di Chioggia – Progetto definitivo – adeguamento al manufatto per formazione di invaso a monte e potenziamento della viabilità. - Comune di localizzazione: Chioggia - Procedura di V.I.A. con contestuale approvazione ed autorizzazione dell'intervento, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e dell'art. 23 della L.R. n. 10/99 (D.G.R. 308/09 e D.G.R. 327/09).

PREMESSA

In data 03/12/2010 è stata presentata, per l'intervento in oggetto, dal Magistrato alle Acque di Venezia domanda di procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale e contestuale approvazione/autorizzazione del progetto, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e dell'art. 23 della L.R. n. 10/99 (D.G.R. 308/09 e D.G.R. 327/09), acquisita con prot. n. 636088/45.07 del 06/12/2010.
Contestualmente alla domanda sono stati depositati, presso l'Unità Complessa V.I.A. della Regione Veneto, il progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale ed il relativo riassunto non tecnico.
Espletata da parte dell'Unità Complessa V.I.A. l'istruttoria preliminare, il proponente ha provveduto a pubblicare, in data 27/09/2011 sui quotidiani "Il Gazzettino" e "La Nuova – edizione locale", l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico presso la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia ed il Comune di Chioggia (VE). Lo stesso ha inoltre provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 13/10/2011 presso l'Auditorium S. Nicolò in Comune di Chioggia.
In data 21/07/2011 il proponente ha provveduto a trasmettere le osservazioni formulate da privati nell'ambito del procedimento relativo all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e le relative controdeduzioni, acquisite dagli uffici regionali con prot. n. 348942/63.01.07 del 21/07/2011.
Entro i termini sono pervenute osservazioni e pareri, di cui agli artt. 24 e 25 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. formulate dai seguenti soggetti:

- Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione – nota prot. n. 1549/B.5.1 del 20/10/2011 - pervenuta in data 20/10/2011 ed acquisita con prot. n. 500471/63.01.57 del 27/10/2011;

- Assonautica Venezia ed altri sottoscrittori – osservazioni pervenute in data 25/10/2011 ed acquisite con prot. n. 572634/63.01.07 del 07/12/2011;

Fuori termine sono osservazioni e pareri, di cui agli artt. 24 e 25 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. formulate dai seguenti soggetti:

- Provincia di Venezia – nota di trasmissione osservazioni prot. n. 97788/11 del 20/12/2011 - pervenuta in data 21/12/2011 ed acquisita con prot. n. 5929661/63.01.57 del 21/12/2011;
- Comune di Chioggia – Settore Lavori Pubblici – nota prot. n. 60951 del 19/12/2011, acquisita agli atti con prot. n. 597005/63.01.07 del 22/12/2011 e nota prot. n. 2479/2012 del 17/01/2012 pervenuta in data 20/01/2012 ed acquisita con prot. n. 31109/63.01.57 del 20/01/2012;
- Consorzio di Bonifica Bacchiglione – nota prot. 1471 del 11/02/2012 - pervenuta in data 23/02/2012 ed acquisite con prot. n. 87415/63.01.07 del 23/02/2012;
- Sistemi Territoriali – nota prot. n. 437 del 20/04/2012, acquisito con prot. n. 193049 del 02/05/2012 e controdedotta dal proponente con nota prot. n. 3747 del 04/05/2012, acquisita agli atti con prot. n. 205940 del 04/05/2012;

In riscontro alla richiesta formulata da parte di Assonautica e dagli altri sottoscrittori delle osservazioni trasmesse in data 25/10/2011 ed acquisite con prot. n. 572634/63.01.07 del 07/12/2011, nel corso della seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 21/12/2012 è stata data audizione ad una rappresentanza dei soggetti interessati.

Il gruppo istruttorio al quale è stato affidato l'esame del progetto ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento in data 14/11/2011 e successivamente un incontro tecnico in data 12/12/2011.

La Commissione Regionale V.I.A. ha richiesto al proponente, in data 19/01/2012 con prot. n. 24202, documentazione integrativa, acquisita con nota prot. n. 153084/63.01.07 del 30/03/2012. Tale documentazione risultava comprensiva delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute.

In data 13/02/2012 il proponente ha trasmesso documentazione aggiuntiva, acquisita con prot. n. 69838/63.01.07 ed una nota esplicativa ulteriore, acquisita con prot. 200259 del 02/05/2012.

Con nota prot. n. 3748 del 04/05/2012 il proponente ha inviato documentazione integrativa volontaria di adeguamento del progetto alle risultanze del modello fisico realizzato, acquisita con nota prot. n 205963 del 04/05/2012.

Nel corso della seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 09/05/2012 sono inoltre acquisite agli atti le osservazioni formulate dai seguenti soggetti:

- Provincia di Venezia – Osservazioni del 09/05/2012 a firma del Dirigente Settore Politiche Ambientali;
- Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione – nota prot. 1256 n. del 09/05/2012.

Con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza ambientale, in data 17/08/2011 con prot. n. 389322, il Servizio Pianificazione Territoriale dell'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni ha trasmesso la relazione istruttoria tecnica 114/2011, con la quale si esprime parere favorevole alla relazione di screening Valutazione di Incidenza.

Essendo l'area oggetto dell'intervento parzialmente ricadente all'interno della fascia degli ambiti di tutela disposta dall'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., il proponente, così come previsto dalla Circolare n. 16 del 01/03/2011 della Direzione Regionale del Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici, ha provveduto a trasmettere la documentazione progettuale, ai fini del rilascio del parere di compatibilità paesaggistica, alla Direzione Regionale del Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici, alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto ed alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna.

In conformità a quanto stabilito dal comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., gli Uffici dell'Unità Complessa V.I.A. hanno provveduto a richiedere, con nota prot. n. 291019 del 17/06/2011, l'espressione del parere vincolante di compatibilità paesaggistica, di cui al comma 5 dell'art. 146 del medesimo decreto, al competente Soprintendente.

In data 10/10/2011 con prot. n. 467895 è stato acquisito il parere favorevole n. 15590 del 30/08/2011 trasmesso dalla Direzione Regionale del Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici.
Ai fini dell'approvazione del progetto e dell'autorizzazione alla realizzazione dell'interventi, la Commissione Regionale V.I.A., è stata appositamente integrata ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 della L.R. 10/99 e succ. mod. ed integr.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto in oggetto, presentato dal Magistrato alle Acque di Venezia, fa riferimento ad un Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 18.06.2009 tra Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Comune di Chioggia e Consorzio di Bonifica Adige Bacchiglione, avente come oggetto la progettazione e la realizzazione dell'intervento di sbarramento antintrusione salina presso la foce del fiume Brenta.
Il citato protocollo d'intesa, sottoscritto a valle della decisione di procedere ad un aggiornamento del progetto preliminare redatto nel 2003 dal Consorzio di Bonifica Adige Bacchiglione, indicava le competenze e gli obiettivi dei diversi enti sottoscrittori nell'ambito del progetto da realizzare ed individuava, nello specifico, il Magistrato alle Acque di Venezia quale soggetto attuatore dell'intervento.
Nel progetto in esame sono stati quindi sviluppati a livello progettazione definitiva gli adeguamenti strutturali e funzionali degli interventi già previsti nel progetto preliminare del 2003, necessari per rispondere ai nuovi requisiti richiesti nel citato Protocollo d'Intesa, ovvero:

- la regolazione dei livelli idrici nel fiume Brenta al fine del controllo e del mantenimento degli apporti di acqua dolce dal bacino scolante in laguna, per la vivificazione idraulica delle aree di gronda lagunare e per favorire lo sviluppo delle biodiversità;
- la realizzazione di un nuovo attraversamento stradale ad integrazione dei collegamenti viari di competenza del Comune di Chioggia, con importanti riflessi anche sulla viabilità dell'area di competenza Regionale (S.S. 309 Romea).

Il progetto presentato in data 3/12/2010 presentava in sintesi le caratteristiche descritte nel seguito.

Sbarramento antintrusione salina
La soluzione progettuale adottata prevede l'utilizzo di paratoie incernierate superiormente alla struttura del ponte e bloccate sul fondo in maniera opportuna.
E' prevista una paratoia di regolazione del deflusso dell'acqua, ancorata sul fondo e azionata opportunamente in funzione del livello a monte dello sbarramento.
Completa l'intervento una conca di navigazione per il passaggio di imbarcazioni.
Le scelte progettuali tengono conto delle diverse ipotesi di intervento analizzate e ampiamente descritte.

Opere civili di sbarramento e conca di navigazione

Manufatto dotato di n. 4 luci presidiate complessivamente da n. 28 paratoie di sbarramento incernierate superiormente alla struttura del ponte sovrastante; di queste, le n. 3 luci a ridosso della sponda destra del fiume hanno ciascuna una larghezza di 48.5 m e saranno ciascuna allestite da n. 8 paratoie, mentre la luce minore posta presso la sponda sinistra del fiume, a ridosso della paratoia di regolazione, ha una larghezza dell'ordine di 21.5 m; tale luce sarà presidiata da n. 4 paratoie;
Il manufatto è, inoltre, dotato di **una luce di regolazione** di larghezza contenuta, dell'ordine di 8.5 m, presidiata da una paratoia a ventola incernierata sul fondo, preposta al controllo dei livelli idrici a monte dello sbarramento; tale luce è prevista verso la sponda sinistra del fiume a ridosso della conca di navigazione.
Le luci principali del manufatto sono separate tra loro da n. 3 pile principali in c.a., adeguate a sostenere l'impalcato del ponte sovrastante ed aventi interasse il più ampio possibile (dell'ordine dei 50 m) per produrre il minor ostacolo al flusso delle acque ed al transito del materiale flottante durante le piene. Anche le dimensioni e la forma delle pile sono tali da ridurre il più possibile il rigurgito della corrente a monte.
In corrispondenza delle paratoie del manufatto è prevista **una platea in c.a. di collegamento** tra le pile in alveo della larghezza dell'ordine di 10 m, necessaria per consentire il fissaggio delle paratoie sul fondo in posizione di chiusura. Lo spessore della platea sarà pertanto variabile da circa 2.5 m, a monte, a 1.8 m, a valle. La platea sarà delimitata a monte e a valle da diaframmi trasversali in c.a. aventi lo scopo di intercettare i moti di filtrazione al di sotto del manufatto ed evitare, in tal modo, i rischi di sifonamento dell'opera.

In corrispondenza della luce di regolazione la platea di fondo prevede una larghezza maggiore, pari a 22.5 m, dato che dovrà ospitare le opere di dissipazione della vena sfiorante al di sopra della paratoia.
A monte e a valle della platea è prevista una protezione del fondo dell'alveo in massi da 100-200 kg; è previsto che la protezione si estenda per circa 5 m a monte e per circa 20 m a valle, realizzando i necessari raccordi all'alveo attuale.
In corrispondenza degli argini del fiume Brenta sono previste le opere di spalla del ponte consistenti in muri di contenimento in c.a., planimetricamente disposti a *C*, fondati su diaframmi sempre in c.a.. Diaframmi longitudinali in c.a. sono previsti anche a ridosso delle opere di spalla per il sostegno delle sponde del fiume;
Per assicurare il transito delle imbarcazioni da diporto nei periodi in cui lo sbarramento risulta attivo si rende necessaria **la realizzazione di una conca di navigazione**. Non è necessario che l'opera proposta risponda agli standard richiesti per la navigazione di tipo commerciale, non essendo classificato navigabile il tratto terminale del Brenta ove è prevista la realizzazione dello sbarramento.
In progetto è prevista una conca, provvista di tradizionali porte vinciane, della larghezza di 6,0 m e lunghezza totale pari a 32.5 m; la lunghezza utile, compresa tra le porte vinciane, è di circa 21 m e garantisce il transito di 5÷6 piccole imbarcazioni a concata.
La conca, del tipo monolitico ad U che verrà realizzata all'asciutto con tecniche tradizionali, verrà ubicata presso la golena sinistra del fiume che presenta una quota dell'ordine di +1.60 m s.l.m.m..
Il tempo previsto per l'operazione di concata (riempimento/svuotamento conca + apertura porta) è di 150 secondi pari a 2,5 minuti primi.
Infine, per esigenze di gestione e manutenzione del manufatto di sbarramento è prevista in prossimità dell'argine sinistro del fiume Brenta, lato campagna, un'area recintata per l'ubicazione di un piccolo edificio di controllo e gestione dello sbarramento.

Opere elettromeccaniche

Paratoie di sbarramento
Le paratoie di sbarramento hanno lo scopo di realizzare la ritenuta in corrispondenza delle n. 4 luci principali del manufatto di cui, come già visto in precedenza, le n. 3 luci rivolte verso la sponda destra del fiume hanno ciascuna una larghezza di 48.5 m, mentre la luce posta a ridosso della paratoia di regolazione verso la sponda sinistra dell'alveo, ha una larghezza dell'ordine di 21.5 m.
Gli elementi componenti lo sbarramento saranno costituiti da paratoie metalliche a ventola incernierate superiormente.
Le tre luci maggiori del manufatto saranno presidiate ciascuna da n. 8 paratoie della larghezza di 6.0 m (in totale n. 24 paratoie), mentre la luce minore sarà presidiata da n. 4 paratoie della larghezza di 5.3 m.
Gli elementi saranno incernierati superiormente, per mezzo di due braccia, a due supporti fissati alla struttura del ponte. Detti supporti saranno di tipo tale da consentire un facile smontaggio della paratoia a scopo di manutenzione.

Paratoia di regolazione
La paratoia di regolazione è una paratoia a ventola in acciaio di larghezza utile pari a 8.65 m, incernierata al fondo.
Sono curate la tenuta sul fondo e la tenuta laterale per una corretta regolazione dei livelli idrici a monte.

Conca di navigazione
Per consentire il transito delle imbarcazioni, sia commerciali che turistiche, nel tratto terminale del Brenta, durante i periodi in cui lo sbarramento risulta attivo, è stata prevista la realizzazione di una conca di navigazione di opportune dimensioni, già descritta in precedenza.

Opere stradali

Caratteristiche del ponte stradale

Il ponte stradale di attraversamento del fiume Brenta è a quattro campate. A partire dalla riva destra del Brenta si sviluppano tre campate con luce di 50.00 m mentre la campata che conduce in riva sinistra presenta luce di 52.00 m. La lunghezza complessiva del ponte è pertanto pari a 202 m.
La viabilità di progetto che interessa il nuovo attraversamento sul fiume Brenta si inserisce, come già detto in precedenza, in un nuovo sistema viario previsto dal Comune di Chioggia che collega la viabilità a nord del fiume Brenta con la viabilità locale a sud del fiume senza transitare, necessariamente, per la S.S. 309 Romea con evidenti benefici sul traffico veicolare nel tratto comunale e sulla stessa strada stradale.
Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato principale, di n. 2 innesti, di una rotatoria a nord e l'adeguamento della viabilità arginale a sud del fiume. Nell'intersezione con via Foscarini, a nord del fiume, è prevista una rotatoria con diametro 40 m mentre a sud, nell'intersezione con via Lungo Brenta, si prevede in questa fase un incrocio a T, realizzabile con i finanziamenti disponibili, in grado di garantire la funzionalità degli interventi.

Con nota prot. n. 3748 del 04/05/2012 il proponente ha inviato documentazione integrativa volontaria di adeguamento del progetto alle risultanze del modello fisico realizzato, acquisita con nota prot. n 205963 del 04/05/2012, che prevede le seguenti modifiche:

- stralcio della rotatoria a nord del fiume e relativa modifica della viabilità di progetto per permettere il collegamento alla viabilità attuale;
- raddoppio della luce di regolazione dello sbarramento, il suo spostamento verso il centro dell'alveo e la conseguente rimodulazione delle dimensioni di sbarramento;
- ottimizzazione della vasca di dissipazione a valle delle luci di regolazione;
- rinforzo delle protezione del fondo in pietrame a valle dello sbarramento in corrispondenza delle luci di regolazione, con gabbioni metallici e pietrame di pezzatura maggiore;

Sulla base dei suddetti adeguamenti sono stati pertanto aggiornati tutti gli elaborati progettuali e riformulato il costo dell'opera.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI OGGETTO DI AGGIORNAMENTO
Il manufatto sarà dotato di n. 4 luci presidiate complessivamente da n. 28 paratoie di sbarramento incernierate superiormente alla struttura del ponte sovrastante; di queste, la luce a ridosso della sponda destra del fiume ha una larghezza di circa 48.50 m e sarà allestita da n. 8 paratoie, mentre le due luci centrali adiacenti alle luci di regolazione hanno una larghezza di circa 39.00 m e saranno allestite ciascuna da n. 7 paratoie. La luce minore posta presso la sponda sinistra del fiume ha, infine, una larghezza di circa 30.85 m e sarà presidiata da n. 6 paratoie.
Le luci principali del manufatto sono separate tra loro da pile in c.a., come descritto nel successivo paragrafo.
Il manufatto sarà, inoltre, dotato di n. 2 luci di regolazione di larghezza dell'ordine di 8.65 m, presidiate ciascuna da una paratoia a ventola incernierata sul fondo preposta al controllo dei livelli idrici a monte dello sbarramento; tali luci saranno poste nella zona centrale dell'alveo. La presenza delle luci di regolazione richiede la realizzazione di un muro in c.a. dal lato opposto della pila, di spessore 0.80 m, per contenimento della vena sfiorante; tale muro, realizzato in elevazione dalla platea di fondo del manufatto non deve necessariamente essere connesso alle strutture del ponte.
Il numero e il posizionamento delle paratoie di regolazione sono stati studiati su modello fisico in scala ridotta al fine di migliorare il funzionamento dell'opera e renderlo più sicuro, soprattutto ai fini della navigazione e dello stazionamento delle imbarcazioni durante le manovre di attraversamento.
Il manufatto sarà dotato di n. 3 pile in alveo, adeguate a sostenere l'impalcato del ponte sovrastante ed aventi interasse il più ampio possibile, dell'ordine dei 50 m, per produrre il minor ostacolo al flusso delle acque ed al transito del materiale flottante durante le piene. Anche le dimensioni e la forma delle pile sono tali da ridurre il più possibile il rigurgito della corrente a monte.

In corrispondenza delle paratoie del manufatto è prevista una platea in c.a. di collegamento tra le pile in alveo, necessaria per consentire il fissaggio sul fondo delle paratoie di sbarramento, in posizione di chiusura; la larghezza prevista è pari a 10.3 m.
L'estradosso della platea è previsto a quota di - 4.00 m s.m.m., a monte delle paratoie, ed a quota di - 4.50 m s.m.m., a valle delle paratoie; in tal modo è possibile realizzare la necessaria battuta di fondo per il fissaggio e la tenuta delle paratoie. La quota di imposta della platea è prevista a - 6.30 m s.m.m., al di sopra di uno strato di circa 20 cm di magrone. Lo spessore della platea sarà pertanto variabile da circa 2.5 m, a monte, a 1.8 m, a valle, mentre lo spessore minimo previsto è di 1.0 m, in corrispondenza del dispositivo di fissaggio delle paratoie sul fondo.
La platea sarà delimitata a monte e a valle da diaframmi trasversali in c.a. aventi lo scopo di intercettare i moti di filtrazione al di sotto del manufatto ed evitare, in tal modo, i rischi di sifonamento dell'opera. Il diaframma di monte si estende da quota -6.30 m s.m.m. a quota -16.0 m s.m.m. (lunghezza 9.7 m), mentre quello di valle da quota -6.30 m s.m.m. a quota -13.5 m s.m.m. (lunghezza 7.2 m). Lo spessore dei diaframmi è di 0.80 m. Il diaframma di monte sarà continuo in senso trasversale coprendo anche la larghezza delle pile.
In corrispondenza delle luci di regolazione, della larghezza di 8.65 m, la platea di fondo avrà una larghezza maggiore, pari a 29.0 m, dato che dovrà ospitare le opere di dissipazione della vena sfiorante al di sopra della paratoia. Tali opere sono state oggetto di specifiche verifiche su modello fisico. Esse consistono in due file di denti in c.a. tipo Rehbock, di altezza 2.0 m e larghezza 1.2 m, che garantiscono il contenimento del risalto idraulico all'interno della vasca. A valle della paratoia è prevista inoltre la presenza di gargami per la realizzazione di un setto trasversale da realizzarsi con panconi metallici ed avente lo scopo di smorzare le oscillazioni del pelo libero a valle della vasca; la quota inferiore del setto è prevista a -1.00 m s.m.m. e l'altezza è di circa 3,0 m (installazione di n. 3 panconi previsti per la panconatura delle paratoie).
In tale tratto la platea di fondo avrà quota di imposta a -5.70 m s.m.m. e spessore variabile da 1.20 m, a valle (quota estradosso -4.50 m s.m.m.), a 1.70 m, a monte (quota estradosso -4.00 m s.m.m.). Essa sarà delimitata da diaframmi in c.a. estesi sino alla quota di -16.0 m s.m.m. (lunghezza 9.7 m).
La platea di fondo, come anche le pareti in c.a. di delimitazione della luce di regolazione, sarà provvista, in tale tratto, di gargami per la posa in opera di panconi metallici necessari alla manutenzione dell'opera.
La realizzazione dei getti per la realizzazione platea di fondo è previsto vengano effettuati all'asciutto all'interno di opportune ture provvisionali impostate sugli strati impermeabili profondi. In particolare per ridurre a livelli accettabili l'ingombro delle opere provvisionali in alveo è previsto di lavorare per tratti successivi della larghezza massima indicativamente pari a 60 m, che consente il completamento della platea tra due pile contigue.
A monte e a valle della platea e delle pile è prevista una protezione del fondo dell'alveo in massi naturali da 100÷200 daN e spessore 1.0 m; è previsto che la protezione si estenda per circa 5 m, a monte, e per circa 20 m, a valle, della platea di fondo dello sbarramento, realizzando i necessari raccordi con l'alveo attuale verso le sponde. In tal modo l'alveo del fiume nella zona del manufatto viene protetto contro le erosioni localizzate provocate dalle opere investite dalla corrente. In corrispondenza delle luci di regolazione, le risultanze dello studio su modello fisico hanno evidenziato la necessità del rinforzo delle protezioni di fondo mediante la posa in opera di gabbioni metallici per una lunghezza di circa 50 m e una larghezza di circa 35 m al posto del pietrame da 100÷200 daN previsto altrove. E' prevista, inoltre, la perimetrazione della zona protetta in gabbioni con pietrame da 200÷300 daN per una larghezza di circa 20 m.
Per assicurare il transito delle imbarcazioni nei periodi in cui lo sbarramento risulta attivo si rende necessaria la realizzazione di una conca di navigazione. Non essendo classificato navigabile il tratto terminale del Brenta ove è prevista la realizzazione dello sbarramento l'opera non è necessario risponda agli standard richiesti per la navigazione di tipo commerciale. Si propone pertanto una conca di opportune dimensioni ottimizzata per il traffico delle imbarcazioni da diporto e da lavoro comunemente transitanti in zona (per esempio pontoni modulari), ad esclusione delle barche a vela che non sono comunque in condizioni di attraversare il manufatto per la presenza della struttura del ponte e dell'ingombro delle paratoie dello sbarramento ad essa fissate (la quota minima prevista dell'intradosso di tali strutture è, infatti, di +3.70 m s.m.m., comunque superiore alla quota di sottotrave del ponte sulla S.S. Romea pari a+2.34 m s.m.m.).

Si evidenzia comunque che la navigazione da diporto può essere deviata, in alternativa, attraverso la laguna di Venezia, utilizzando la vicina conca di Brondolo, ancorché con un evidente appesantimento dei tempi necessari per il raggiungimento del mare.
E' stata pertanto prevista una conca della larghezza di 6,0 m (conforme alla prima classe normalizzata C.E.M.T.) e lunghezza totale pari a 32.5 m; la lunghezza utile, compresa tra le porte vinciane, è di 21.5 m, che garantisce il transito di 5÷6 piccole imbarcazioni da diporto a concata, nonché l'attraversamento delle imbarcazioni da lavoro operanti in zona.
Il fondo della conca a -3.00 m s.m.m. assicura il pescaggio minimo previsto per la prima classe normalizzata C.E.M.T. (1.80÷2.20 m).
La luce libera sotto il ponte nella zona della conca di navigazione (ove non ci sono paratoie appese) è di 4.40 m sul medio mare, anch'essa conforme a quella minima prevista per la prima classe C.E.M.T. (4.00 m).
La conca verrà realizzata presso la golena sinistra del fiume che presenta una quota dell'ordine di +1.60 m s.m.m..
Il tempo previsto per l'operazione di concata (riempimento/svuotamento conca + apertura porta) è inferiore a 3 minuti primi. Per la realizzazione dell'opera sono previsti diaframmi longitudinali in c.a. e palancolati metallici provvisionali all'interno dei quali sono previste le operazioni di scavo del vano conca, dei relativi canali di accesso e dei mandracchi. La struttura della conca è del tipo monolitico ad U e verrà realizzata all'asciutto con tecniche tradizionali, per conci. In particolare sono previsti tre conci: uno per ciascuna testata, della lunghezza di 6.9 m, e uno per il corpo della conca, della lunghezza di 18.7 m.
Tra ogni concio sono previsti, lungo i muri verticali, giunti di dilatazione in grado di assorbire le azioni di taglio, mentre nella soletta di fondo sono previsti semplici riprese di getto. I giunti di dilatazione verranno opportunamente sigillati in modo da eliminare la filtrazione, verso l'interno della conca, dell'acqua e soprattutto dei materiali fini, eventualmente asportati dai terreni adiacenti al manufatto per effetto dei dislivelli idraulici che potrebbero venirsi a creare tra l'interno della conca e la falda esterna.
I muri verticali correnti hanno uno spessore di 1.0 m, mentre la platea di 1.20 m (minimo) e poggia su uno strato di magrone di spessore 0.20 m. In corrispondenza delle porte vinciane i muri verticali hanno uno spessore ridotto a 0.5 m, in modo da realizzare il necessario recesso per l'alloggiamento delle porte.
La conca sarà provvista di tradizionali porte vinciane a movimento oleodinamico la cui quota di coronamento è prevista a +1.60 m s.m.m. (quota dell'attuale golena) a fronte di una quota di fondo della conca di -3.00 m s.m.m. (altezza porte 4.60 m), mantenuta più alta rispetto a quella dello sbarramento (-4.00 m s.m.m.) in modo da ridurre per quanto possibile i fenomeni di interrimento dell'opera.
In caso di piena è opportuno che le porte vinciane vengano mantenute aperte in modo da ridurre gli ingombri in alveo ed evitare il deposito di materiale solido all'interno del corpo della conca.
A monte ed a valle del manufatto sono previsti dei diaframmi trasversali in c.a. antifiltrazione.
Per esigenze di gestione e manutenzione del manufatto di sbarramento è prevista, in prossimità dell'argine sinistro del fiume Brenta, lato campagna, un'area recintata per l'ubicazione di un piccolo edificio di controllo e gestione dello sbarramento.

Opere elettromeccaniche
Il progetto comprende le opere elettromeccaniche destinate alla movimentazione delle seguenti sezioni di impianto:
• SBARRAMENTO: n. 28 paratoie di sbarramento incernierate superiormente, suddivise in 3 gruppi da 8 e un gruppo da 4 elementi;
• REGOLAZIONE: n. 2 paratoie incernierate al fondo, complete di panconi e relativa trave pescatice;
• CONCA DI NAVIGAZIONE: n. 4 elementi componenti le porte vinciane, completi di panconi e relativa trave pescatice;
ed inoltre il:
• SISTEMA DI LAVAGGIO in pressione in corrispondenza della zona di bloccaggio di fondo delle paratoie di sbarramento.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello 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

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

L'area entro cui si sviluppa l'intervento oggetto di studio interessa il tratto terminale del bacino del fiume Brenta, insieme alla fascia costiera compresa fra Sottomarina e Ca' Lino, nonché la laguna di Venezia in Comune di Chioggia.

Gli strumenti di Pianificazione considerati sono:

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
La Regione Veneto, già con il PTRC del 1991, coerentemente con il Piano di Sviluppo Regionale, aveva individuato nella tutela dell'ambiente uno degli obiettivi portanti del proprio programma di governo.
Tale obiettivo è stato confermato con il nuovo PTRC, che definisce in modo più chiaro ed incisivo le politiche ambientali.
L'ambito in cui ricade l'intervento progettato, individuato e riconosciuto quale ambito con cospicue valenze paesistico-ambientali, si connota anche per una serie di interventi programmati pure di rilievo nazionale e tali da incidere in modo significativo sulla organizzazione del territorio.
In particolare, evidenzia il SIA, il PTRC pone come di elevato rilievo il problema della risalita del cuneo salino.
Le opere progettate risultano pienamente coerenti con gli obiettivi del nuovo PTRC, non solo per le motivazioni che hanno determinato l'individuazione dell'area nella quale realizzare le opere (non solo motivi tecnici ed economici, ma anche la salvaguardia delle connotazioni ambientali), ma anche tenendo conto di tutta la serie di interventi programmati che interesseranno l'intera area della porzione meridionale della Provincia di Venezia.

Il Piano di Area Laguna di Venezia
Il PALAV, sulla scorta di quanto previsto dal PTRC del 1991, definisce in modo puntuale le caratteristiche dell'area sulla quale sono previsti gli interventi oggetto di analisi, in particolare dal punto di vista delle valenze paesistico-ambientali, riconoscendovi, tuttavia, una forte frammentazione territoriale.
La nuova viabilità progettata risponde ad una doppia esigenza: da un lato garantire un razionale collegamento dell'area, fortemente infrastrutturata e dall'altro evitare un elevato impatto sull'ambiente mediante opportune opere di mitigazione.
Si segnala che la nuova viabilità in progetto, che risulta stralciata nella revisione del progetto presentata, in quanto da realizzarsi tramite specifico intervento, viene comunque considerata nel SIA.

Il Piano di Tutela delle Acque
Il progetto oggetto di analisi ambientale risulta coerente anche con le finalità e gli obiettivi del Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, in considerazione del fatto che le opere di sbarramento sono preordinate a contrastare la risalita del cuneo salino lungo il fiume Brenta.
Oltre al raggiungimento di tale obiettivo lo sbarramento concorre a tutelare la risorsa acqua anche dal punto di vista quantitativo, posto che con la mancata contaminazione salina delle acque si evita di ricorrere a compensare l'elevato tenore salino delle acque di irrigazione mediante elevate quantità di acqua dolce.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia

Il PTCP, recependo le indicazioni del nuovo PTRC, riconosce nella rete irrigua e del bacino di bonifica del Brenta una delle strutture geomorfologiche storiche che hanno determinato il sistema insediativo dell'area.
Le opere progettate si inseriscono organicamente in questo quadro e nel rispetto di quanto assunto dal PTCP; infatti, viene prevista la continuità del corridoio ecologico individuato nelle due sponde del fiume Brenta, che verrà garantita da interventi di mitigazione ambientale, in coerenza con la salvaguardia della rete ecologica prescritta dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Piano Faunistico-venatorio della Provincia di Venezia (2007-2012)

Il Piano individua, all'interno del territorio comunale di Chioggia, una sola area destinata al Ripopolamento e alla Cattura, localizzata a sud-ovest, una zona protetta, il Bosco Nordio e un'oasi di protezione della fauna, la laguna.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Chioggia

La versione originaria del progetto prevedeva che con l'approvazione del progetto il Comune di Chioggia dovrà provvedere ad approvare una variante al PRG per rendere le opere (infrastrutture e servizi) conformi allo strumento urbanistico comunale.
Con lo stralcio della parte progettuale relativa alla viabilità di collegamento comunicata dal proponente e condivisa dal Comune l'intervento è conforme al PRG vigente.

Zonizzazione acustica nel territorio del Comune di Chioggia

Nel 2002 il Comune di Chioggia, in applicazione della Legge 447/1995 e successive modificazioni ed integrazioni, al fine della tutela dall'inquinamento acustico, si è dotato del relativo Piano procedendo alla classificazione acustica del proprio territorio.
Pertanto il territorio del Comune di Chioggia è stato suddiviso in sei classi, o zone, corrispondenti a quelle previste dalla Tab. A dell'allegato al DPCM 14.11.1997 "*Valori Limite delle sorgenti sonore*".
In fase di esecuzione delle opere si dovrà, inoltre, ottemperare agli artt. 3 e 4 delle disposizioni per la "*Disciplina di attività rumorose*", approvate dal Consiglio comunale di Chioggia con delibera n. 132 del 22.12.2004.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il SIA ha sviluppato i seguenti aspetti:
- gli obiettivi dell'intervento;
- lo stato di fatto;
- la descrizione delle alternative progettuali prese in considerazione, in particolare per quanto riguarda:
    - le alternative strategiche;
    - le diverse alternative di localizzazione;
    - le possibili alternative tecnologiche prese in considerazione;
    - l'alternativa zero;
- la descrizione della scelta effettuata sulla base delle considerazioni descritte in precedenza;
- la descrizione delle fasi progettuali mediante un cronoprogramma delle azioni e un quadro economico degli interventi.

In particolare si riporta quanto evidenziato dal SIA per i seguenti aspetti:

Obiettivi dell'intervento

Gli obiettivi dell'intervento, così come previsti nell'ambito del Protocollo d'Intesa, sottoscritto in data 18.06.2009 tra Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Comune di Chioggia e Consorzio di Bonifica Adige Bacchiglione.

- la regolazione dei livelli idrici nel fiume Brenta al fine del controllo e del mantenimento degli apporti di acqua dolce dal bacino scolante in laguna, incrementando la vivificazione idraulica delle aree di gronda lagunare e favorendo lo sviluppo delle biodiversità mediante la creazione di habitat adatti alla fauna selvatica;
- costituire un nuovo attraversamento stradale del fiume Brenta, nonché i relativi raccordi con la viabilità locale, garantendo così il miglioramento dei collegamenti viari all'interno del territorio del Comune di Chioggia, con importanti riflessi anche sulla viabilità dell'area di competenza Regionale (SS309 Romea).

L'intrusione salina nel comprensorio lagunare veneziano: il Bacino meridionale

Attraverso indagini idrogeologiche e geofisiche ed il monitoraggio di acque superficiali e di falda (Rete ISES) è stato caratterizzato il processo di contaminazione salina nel sottosuolo dell'area costiera compresa tra il margine meridionale della Laguna di Venezia ed il Fiume Adige. I risultati hanno evidenziato che l'intrusione massima si spinge oltre 20 km dalla costa, favorita da quote topografiche generalmente inferiori al livello marino.

Indagini in corso stanno evidenziando che la dinamica del processo di salinizzazione è particolarmente sensibile alle variazioni di portata dei fiumi, ai livelli idrometrici della rete di bonifica mantenuti dagli impianti idrovori ed alle condizioni climatiche.

I circa 21.500 ettari di territorio che trarranno beneficio dall'opera, hanno una vocazione prettamente agricola, che sarebbe invece inevitabilmente compromessa dalla progressiva riduzione della disponibilità d'acqua dolce e dalla sfavorevole congiuntura ambientale dovuta ai fenomeni di salinizzazione dei suoli, che finirebbero col vanificare l'impegno di numerose aziende agricole, molte delle quali presentano vocazioni orticole di pregio.

Alternative strategiche

Nella valutazione delle alternative strategiche considerate si fa riferimento agli strumenti urbanistici vigenti e alle indicazioni che da questi provengono.

Alternative di localizzazione

Con riferimento all'ubicazione dello sbarramento il SIA ha analizzato 4 soluzioni differenti, le prime tre già previste nel progetto preliminare del 2003 mentre la quarta alternativa è stata proposta dalla II Commissione Consigliare del Comune di Chioggia in data 18.12.2003 nella successiva fase di adeguamento dell'intervento.

Le alternative considerate sono le seguenti:

- **Alternativa 1**: Unico sbarramento, in località Brondolo, circa 700 m a valle del ponte stradale della SS309 Romea ovvero a circa 2,5 km dalla foce;
- **Alternativa 2**: Unico sbarramento, in località Brondolo, tra il ponte ferroviario attuale e il ponte ferroviario dismesso, 600 m più a monte rispetto all'Alternativa 1;
- **Alternativa 3**: Doppia barriera su Brenta-Bacchiglione e su Gorzone, rispettivamente a 500 e 800 m dalla loro confluenza a Punta Gorzone;
- **Alternativa 4**: Unico sbarramento a circa 1,0 km dalla foce che si innesta con la viabilità di via Morosini proveniente dall'abitato di Sottomarina;
- **Alternativa 0**: Nessun intervento.

Il SIA individua l'**Alternativa 1** come soluzione preferibile, in quanto migliore, sia da un punto di vista tecnico che economico. Tale alternativa, infatti, essendo più a valle, consente di difendere un territorio maggiore rispetto alle altre alternative considerate (21.481 ha), interferendo mediamente rispetto alla navigazione da diporto locale. La sua realizzazione, inoltre, è più semplice poiché i fondali sono decisamente

più stabili e meno profondi (-4,0 m slmm) rispetto agli altri casi analizzati, condizionando favorevolmente i costi di realizzazione.

Alternative tecniche

L'analisi delle alternative tecniche ha dovuto tener conto dei requisiti fondamentali per il buon funzionamento dello sbarramento contro la risalita del cuneo salino che prevedono:

- Efficacia dell'azione di ritenuta con possibilità di regolazione automatica dei livelli a monte;
- Compatibilità con le situazioni di piena e di mareggiata;
- Sicurezza di funzionamento anche in caso di interruzione di fornitura elettrica;
- Compatibilità con le esigenze di navigazione.

Lo studio esprime l'opinione che l'adozione delle paratoie a ventola incernierate superiormente sia la soluzione preferibile per paratoie di sbarramento dell'opera in questione in quanto vengono confermati i vantaggi già esposti (semplicità di realizzazione e funzionamento, costi contenuti, minimizzazione delle strutture in elevazione, organi di movimentazione in posizione facilmente accessibile, ecc.).

Per la paratoie di regolazione destinate ai varchi di deflusso si è, invece, optato per una paratoia a ventola incernierata sul fondo che consente una facile e precisa regolazione dei livelli idrici e consente inoltre di limitare al massimo le strutture in elevazione, con evidenti vantaggi da un punto di vista degli impatti visivi e degli ingombri in alveo.

QUADRO ECONOMICO DI SPESA: Riepilogo generale

A LAVORI A BASE D'APPALTO

A.1	*Opere strutturali di fondazione*	
A.1.1a	Fondazioni speciali: diaframmi sbarramento	€ 1 045 941,78
A.1.1b	Fondazioni speciali: pali e diaframmi ponte	€ 1 302 389,47
A.1.2	Platea in c.a. sbarramento	€ 586 225,38
		€ 2 934 556,63
A.2	*Opere provvisionali*	
A.2.1	Palancolati provvisionali	€ 607 100,00 € -
		€ 607 100,00
A.3	*Opere strutturali ponte stradale (ponte) e sostegno paratoie (sbarramento)*	
A.3.1	Opere in c.a. in elevazione (pile, spalle, ecc.) - ponte	€ 513 281,17
A.3.2a1	Opere in carpenteria metallica: struttura in acciaio sostegno paratoie - sbarramento	€ 2 114 510,20
A.3.2a2	Opere in carpenteria metallica: struttura in acciaio ponte stradale - ponte	€ 1 718 793,35
A.3.2b1	Soletta in c.a.e scolo acque meteoriche - sbarramento	€ 205 521,40
A.3.2b2	Soletta in c.a.e scolo acque meteoriche - ponte	€ 382 547,43
A.3.2c1	Dispositivi di appoggio e giunti - sbarramento	€ 36 107,00
A.3.2c2	Dispositivi di appoggio e giunti - ponte	€ 34 096,67
		€ 5 004 857,22
A.4	*Manufatto di sbarramento*	
A.4.1	Opere in c.a.: vasca dissipazione	€ 281 141,79
A.4.2	Opere in carpenteria metallica: paratoie, panconi, ecc.	€ 683 498,00
A.4.3	Opere elettomeccaniche	€ 2 324 450,00
A.4.4	Opere di protezione fondo e sponde: scogliere	€ 704 589,05
A.4.5.1	Movimenti terra: dragaggi, rinterri, rilevati arginali, ecc.	€ 174 355,78
A.4.5.2	Opere accessorie: posa cavidotti, pozzetti, ecc.	€ 85 516,46

		€ 4 253 551,08
A.5	*Opere stradali*	
A.5.1	Realizzazione nuova viabilità in sx e dx Brenta	€ 1 020 042,78
A.5.2	Risoluzione sottoservizi	€ 100 769,64
		€ 1 120 812,42
A.6	*Opere idrauliche accessorie*	
A.6.1	Opere idrauliche complementari - sifoni di derivazione	€ 110 759,51
A.6.2	Opere edili centro di controllo	€ 173 168,39
A.6.3	Impianti elettrici, di automazione e speciali	€ 451 594,24
		€ 735 522,14
A.7	*Conca di navigazione*	
A.7.1	Fondazioni speciali: diaframmi conca di navigazione	€ 596 427,88
A.7.2	Opere in c.a.	€ 154 851,93
A.7.3	Opere di protezione fondo: scogliere	€ 28 879,11
A.7.4	Opere in carpenteria metallica e arredi	€ 174 618,76
A.7.5	Opere elettromeccaniche	€ 215 300,00
A.7.6	Movimenti terra: scavi, rinterri, ecc.	€ 41 339,28
		€ 1 211 416,96
A.8	Oneri per la sicurezza (D.Lgs. 494/96 e s.m.i.)	€ 342 200,00
		€ 342 200,00
A.9	Corrispettivo per progettazione esecutiva	€ 192 000,00
		€ 192 000,00
Totale (A)		€ 16 402 016,45
B SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
B.1	Indagini integrative	€ 40 000,00
B.2	Installazione strumentazione per il monitoraggio	€ 80 000,00
B.3	Controlli del regime idraulico ed interazione con lo sbarramento	€ 30 000,00
B.4	Somme a disposizione dell'amministrazione per lavori di difficile valutazione, nuovi allacciamenti e modifica sottoservizi, modifiche sistema di telecontrollo.	€ 100 000,00
B.5	Assistenza archeologica	€ 15 000,00
B.6	Bonifica bellica	€ 80 000,00
B.7	Modello Fisico	€ 130 000,00
B.12	IVA (lavori: 10% sulle voci A.1.1 + A.2 + A.3 + A.5.1+A.5.2)	€ 908 110,09
B.13	IVA (lavori: 21% sulle voci A.1.2 + A.4 + A.6 + A.7 + A.8 + B.1÷B.7)	€ 1 596 822,27
B.14	IVA (progettazione: 10% su € 109.880,99 di A.9)	€ 10 988,10
B.15	IVA (progettazione: 21% su € 82.119,01 di A.9)	€ 17 244,99
B.8	Spese tecniche (15%*(somma da A1 a A8) - A.9 - B.14 - B.15)	€ 2 211 269,38
B.9	Oneri per eventuali contenziosi (3% di 22.800.000,00 - D.P.R. 554/99 e s.m.i., art.12)	€ 684 000,00
B.10	Espropri e occupazioni, indennità frutti pendenti, indennità aggiuntiva per fittavoli	€ 366 383,87
B.11	Imprevisti e c.t.	€ 128 164,86

Totale (B)	€ 6 397 983,55
Totale (A+B)	**€ 22 800 000,00**

FIBNANZIAMENTI:

Finaziamento Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali	**€ 15.000.000,00 pari a 65,79%**
Finaziamento Comune di Chioggia e Regione Veneto	**€ 7.000.000,00 pari a 30,70%**
Finaziamento Magistrato alle Acque	**€ 800.000,00 pari a 3,51%**
FINANZIAMENTO COMPLESSIVO	**€ 22.800.000,00**

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ANALISI DELLO STATO AMBIENTALE DEL TERRITORIO DI CHIOGGIA

Componente atmosfera

La normativa di riferimento in materia di qualità dell'aria è rappresentata dal DM 60/2002 per quanto riguarda il biossido di zolfo (SO2), il biossido di azoto (NO2), gli ossidi di azoto (NOx), il monossido di carbonio (CO), il particolato (PM10), il Piombo (Pb) ed il benzene (C6H6); dal D.Lgs. 183/2004 per l'ozono (O3); dal D.Lgs. 152/2006 per quanto riguarda il Cadmio (Cd), il Nichel (Ni), il mercurio (Hg), l'arsenico (As) ed il benzo(a)pirene.
Nel Comune di Chioggia è presente una stazione di rilevamento della qualità dell'aria che ha permesso di evidenziare quanto sotto riportato.
Ozono: nel 2007 non risultano, per Chioggia, superamenti della soglia di allarme.
Ossidi di azoto: nella stazione di Chioggia non viene mai superato il valore limite.
Monossido di carbonio: non sono disponibili dati aggiornati sul monossido di carbonio per il Comune di Chioggia.
Polveri inalabili (PM_{10}): il Comune di Chioggia nell'anno 2008 ha superato valore di riferimento per 58 volte rispetto alle 35 volte consentite dalla legge. Confrontando tali dati con quelli dell'anno precedente si può notare come ci sia stato un calo delle emissioni, soprattutto nei mesi di dicembre e gennaio.
Biossido di Zolfo (SO2): non sono disponibili dati recenti per la stazione di Chioggia.

Ambiente idrico

Qualità delle acque superficiali

Il Comune di Chioggia fa parte del bacino scolante della Laguna di Venezia, ovvero quella parte di territorio la cui rete idrica superficiale scarica, in condizioni di deflusso ordinario, nella laguna di Venezia e del Bacino Brenta-Bacchiglione.
La qualità dell'acqua viene definita in base a vari parametri, primi fra tutti il livello di inquinamento dei macrodescrittori (LIM).
Si tratta di un indice che considera l'ossigeno disciolto, l'inquinamento damateria organica (BOD5 e COD), i nutrienti (azoto e fosforo) e la presenza di *Escherichia Coli*. Ad ogni parametro vengono attribuiti punteggi specifici che ne quantificano la presenza.

Acque sotterranee

L'area in oggetto appartiene alla bassa pianura veneta. Il sottosuolo, prevalentemente a granulometria fine, presenta una notevole eterogeneità sia in senso verticale che laterale, con prevalenza di limi ed argille, ed una consistente componente organica (torbe), ma anche con diffusa presenza di livelli sabbiosi derivanti da paleoalvei localizzati.
Il sistema idrogeologico è caratterizzato da un insieme di deboli falde acquifere alloggiate in corpi sedimentari superficiali eterogenei ed interconnessi in modo variabile, sovrapposto ad un sistema di falde artesiane profonde alloggiate in rari e poco estesi livelli sabbiosi.
La falda acquifera superficiale, non verifica più alcun rapporto diretto con la falda freatica indifferenziata di alta pianura e risulta quindi praticamente scollegata dal punto di vista idraulico con il restante sistema idrogeologico; essa infatti non risente più dei fattori di ricarica del sistema (dispersioni in alveo dei fiumi), ma costituisce un corpo acquifero a se stante, confinato - rispetto alle sottostanti falde in pressione - da potenti banchi di materiali impermeabili. Tale acquifero è alimentato quasi esclusivamente da afflussi meteorici locali, è dotato di bassi valori di permeabilità ed impedito nel suo deflusso dalla vicinanza del mare, tanto che il gradiente idraulico risulta assai basso e la conseguente velocità di deflusso è tanto ridotta da renderne le acque quasi stagnanti; da qui la scadente qualità dal punto di vista della potabilità.
La prima falda risulta inoltre fortemente condizionata artificialmente dallo scolo meccanico operato da lungo tempo ed in modo continuativo.

Contaminazione salina

In generale, le zone che riscontrano i problemi più gravi sono tutte quelle in prossimità della gronda lagunare (in sinistra Brenta e tra il Brenta e il Bacchiglione), il bacino S. Pietro e il comune di Cona, soprattutto lungo il Canale dei Cuori.
Per le acque sotterranee sono state realizzate 3 campagne nelle estati dal 2000 al 2002 e 3 campagne sui nuovi piezometri nel settembre 2001, nel giugno 2002 e nel dicembre 2002; i punti di misura sono stati suddivisi in 9 classi di profondità. L'analisi della distribuzione della conducibilità nei primi due livelli di profondità (fino a 30 m) ha messo in evidenza l'estrema gravità e la grande diffusione del fenomeno della contaminazione salina che, nella parte meridionale, interessa aree poste a decine di km dalla costa, anche per la presenza di *"acque fossili"*.
Anche negli acquiferi più profondi sono stati talora riscontrati valori di conducibilità alquanto elevati, dimostrando che la propagazione del fenomeno interessa anche le falde oltre i 100 m.
A conclusione di queste indagini, sono state realizzate delle mappe del tetto e del letto del cuneo salino e sono state dunque individuate le aree critiche (acqua salata entro i primi 5 m), ad alto rischio (acqua salata entro 5-10 m), e a rischio decrescente.

Aree a rischio idraulico

Il territorio comunale di Chioggia non risulta essere area soggetta a frane ed erosioni, mentre per quanto riguarda il rischio idrogeologico ricade in due bacini, il Brenta – Bacchiglione, di rilievo Nazionale, e la Laguna di Venezia, di rilievo Regionale.
Il progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione, alla tavola 24 riporta la pericolosità idraulica di parte del territorio di Chioggia. Viene individuata un'area ad elevata pericolosità (P3) nel lembo di terra compreso tra i due fiumi principali, e diverse aree a media pericolosità (P2) nei tratti circostanti il Brenta, il Bacchiglione ed il canale Gorzone.

Componente rumore e vibrazioni

Il Comune di Chioggia dispone di un piano di zonizzazione acustica, datato giugno 2002, da cui si evince che le principali fonti di rumore ricadenti in classe III, IV e classe V sono le strade, la ferrovia, le aree produttive ed agricole.
Il territorio a sud-ovest ricade nelle classi III e IV, mentre la restante parte in classe II con alcune zone, tra cui il Bosco Nordio e quella limitrofa al fiume Brenta, in classe I.

Habitat, flora e fauna

Il territorio del comune di Chioggia comprende alcune aree protette individuate come siti comunitari (SIC e ZPS) quali:

- SIC IT3250030 – Laguna Media Inferiore di Venezia
- SIC/ZPS IT3250023 – Lido di Venezia – Biotopi litoranei
- SIC IT3250034 – Dune residue del Bacucco
- SIC/ZPS IT3250032 – Bosco Nordio
- SIC IT3270017 – Delta del Po: tratto terminale e delta veneto
- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia

ed altri come siti di rilevanza naturalistica quali Ca' Bianca, Ca' Pasqua, foce dell'Adige oppure come oasi protette quali "le *Tegnue*" o "*Ca' Roman*".
Nel territorio del Comune di Chioggia la Rete Ecologia Provinciale riconosce elementi importanti per il raggiungimento degli obiettivi che essa si pone, individuati nella tavola estratto dalla Carta della Rete Ecologica Provinciale.

Paesaggio

Chioggia sorge all'estremità meridionale della laguna di Venezia e il suo territorio è costituito dall'intersecarsi continuo di acque e di terre: circa 10˙000 ha di acque lagunari su un totale complessivo di 18˙500 ha, essendo di sua pertinenza tutta la parte meridionale della Laguna, da Malamocco in giù.
Gli elementi caratterizzanti il territorio comunale di Chioggia, da tutelare, valorizzare e salvaguardare sono numerosi. Tra questi:

- la laguna di Lusenzo, per la quale in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, è prevista la riqualificazione ambientale con particolare riguardo al ruolo di "piazza d'acqua" a collegamento dei centri urbani di Chioggia e Sottomarina;
- la foce dell'Adige e gli ambiti interessati dalla presenza di dune, consolidate, boscate e fossili;
- il Bosco Nordio e alcune aree di interesse paesistico – ambientale quali ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali;
- le reti idrauliche storiche del Brenta;
- il Parco degli Orti. In tale ambito interviene con apposito piano, finalizzato alla valorizzazione ed alla tutela del paesaggio agrario degli orti e delle strutture ad esso connesse, mediante la predisposizione di un'apposita disciplina sugli annessi rustici di servizio all'orticoltura tipici della zona e la previsione di percorsi ciclopedonali lungo i vecchi sentieri di servizio agli orti.

STIMA DEGLI IMPATTI

L'inquadramento ambientale sopra evidenziato ha consentito di caratterizzare le principali componenti ambientali del territorio oggetto di studio e di valutare gli impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi stessi e dalla loro successiva fase di esercizio. Quest'ultima valutazione è stata effettuata mediante matrici di confronto tra le azioni progettuali e le componenti ambientali sia nella fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio delle opere realizzate.

Sistema socio-economico

Gli impatti maggiormente significativi riguardano la navigazione da diporto, ed in particolare quella a vela, nel tratto terminale del fiume Brenta, per le limitazioni imposte all'attraversamento dello sbarramento soprattutto durante il estivo (indicativamente da maggio ad agosto) nel quale il manufatto risulta attivo.
Peraltro si ricorda la presenza nell'area del ponte sulla Romea, di un ponte ferroviario e di una passerella, tutte a quote inferiori a quella prevista per il nuovo ponte.
Tali impatti sono parzialmente mitigati dalla realizzazione di una conca di navigazione di opportune dimensioni in grado di garantire transito delle imbarcazioni da diporto nei periodi in cui lo sbarramento è attivo. Ulteriori mitigazioni degli impatti sul traffico da diporto saranno garantite da un'oculata gestione del manufatto, che preveda l'apertura temporanea di alcune luci dello sbarramento nei periodi di maggior traffico nel fiume.
Non essendo classificato navigabile il tratto terminale del Brenta ove è prevista la realizzazione dello sbarramento non è richiesto che l'opera risponda agli standard previsti per la navigazione di tipo commerciale.
Tale opera è ottimizzata per il traffico di piccole imbarcazioni da diporto, ad esclusione delle barche a vela che non sono comunque in condizioni di attraversare il manufatto per la presenza della struttura del ponte e dell'ingombro delle paratoie dello sbarramento ad essa fissate; la quota minima prevista dell'intradosso di tali strutture è, infatti, di +3.70 m s.l.m.m., corrispondente ad un franco minimo di 1.0 m sulla quota della piena centenaria. I rilievi disponibili evidenziano che la quota di sottotrave definita in questo modo non costituisce una ulteriore restrizione al transito di imbarcazioni, rispetto a quanto oggi consentito dalla presenza del ponte della SS309 Romea, del ponte ferroviario e della passerella esistenti (posti circa 700 m più a monte), aventi rispettivamente quota di sottotrave pari a +2.34 m s.l.m.m., +3.07 m s.l.m.m. e +3.67 m s.l.m.m..
Si evidenzia comunque che la navigazione da diporto può essere deviata, in alternativa, attraverso la laguna di Venezia, utilizzando la vicina conca di Brondolo, ancorché con un evidente appesantimento dei tempi necessari per il raggiungimento del mare.

Valutazioni specifiche

Lo sbarramento in esercizio può indurre anche un impatto negativo dovuto alla eventuale interruzione della continuità fluviale per la fauna ittica. A tal proposito si sottolinea comunque che la regolazione dei livelli a monte dello sbarramento al valore di progetto (+1.50 m s.l.m.m.) comporta che, in condizioni di esercizio ordinarie dello sbarramento, la paratoia di regolazione risulti completamente immersa assicurando la comunicazione idraulica tra l'alveo di fiume a monte dello sbarramento e quello a valle; in tal modo è potenzialmente garantito il passaggio della fauna ittica attraverso il manufatto anche nei periodi in cui lo sbarramento è attivo.

CONCLUSIONI

Lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in esame gli interventi di natura idraulica previsti per bloccare la risalita del cuneo salino lungo il corso del fiume Brenta, nonché le opere stradali relative alla viabilità di collegamento comprensiva delle strutture del ponte.

I risultati ottenuti nello Studio indicano come gli interventi, così come configurati nel progetto definitivo, abbiano un impatto complessivo positivo e le componenti che maggiormente beneficiano degli stessi sono quelle afferenti all'assetto infrastrutturale e socio-economico.
Si può concludere che la realizzazione delle opere previste dal progetto analizzato sul territorio di Chioggia potrà avere un effetto benefico per l'economia locale e per la gestione ottimale delle risorse territoriali e ambientali.

SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Lo screening della Valutazione di Incidenza, redatto in relazione ai possibili effetti indotti sia dalla realizzazione delle opere progettate che dalla loro gestione per i siti comunitari più prossimi all'area d'intervento, ha evidenziato come il progetto non comporti, all'interno dei confini dei siti Natura 2000 esaminati, incidenze significative sia sugli habitat che sulle specie di interesse comunitario.

OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Vengono di seguito riportate le osservazioni e le controdeduzioni puntuali alle osservazioni formulate dal proponente.

Entro i termini sono pervenute osservazioni e pareri, di cui agli artt. 24 e 25 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. formulate dai seguenti soggetti:

a) Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione – nota prot. 1549/B.5.1 del 20/10/2011 - pervenuta in data 20/10/2011 ed acquisita con prot. n. 500471/63.01.57 del 27/10/2011;
b) Assonautica Venezia ed altri sottoscrittori – osservazioni pervenute in data 25/10/2011 ed acquisite con prot. n. 572634/63.01.07 del 07/12/2011;

Fuori termine sono osservazioni e pareri, di cui agli artt. 24 e 25 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. formulate dai seguenti soggetti:

c) Provincia di Venezia – nota di trasmissione osservazioni prot. n. 97788/11 del 20/12/2011 - pervenuta in data 21/12/2011 ed acquisita con prot. n. 5929661/63.01.57 del 21/12/2011;
d) Comune di Chioggia – Settore Lavori Pubblici – nota prot. n. 2479/2012 del 17/01/2012 – pervenuta in data 20/01/2012 ed acquisita con prot. n. 31109/63.01.57 del 20/01/2012;
e) Consorzio di Bonifica Bacchiglione – nota prot. 1471 del 11/02/2012 - pervenuta in data 23/02/2012 ed acquisite con prot. n. 87415/63.01.07 del 23/02/2012.
f) Sistemi Territoriali – nota prot. n. 437 del 20/04/2012, acquisito con prot. n. 193049 del 02/05/2012 e controdedotta dal proponente con nota prot. n. 3747 del 04/05/2012, acquisita agli atti con prot. n. 205940 del 04/05/2012;

Nel corso della seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 09/05/2012 sono inoltre acquisite agli atti le osservazioni formulate dai seguenti soggetti:

- Provincia di Venezia – Osservazioni del 09/05/2012 a firma del Dirigente Settore Politiche Ambientali;
- Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione – nota prot. 1256 n. del 09/05/2012.

Vengono di seguito riassunti i contenuti principali delle osservazioni e le relative controdeduzioni puntuali formulate dal proponente nelle diverse fasi, anche in risposta alla richiesta integrazioni e chiarimenti formalizzata.

SOGGETTO	PROT. N.	DATA	Osservazioni	Controdeduzioni	Considerazioni Commissione V.I.A.
Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione	1549/B.5.1	20/10/2011	Conferma del parere positivo n. 1/2005già espresso sul progetto preliminare, con conferma delle raccomandazioni già espresse, relative principalmente a: – individuazione caratteristiche dimensionali dell'opera in funzione delle caratteristiche idrauliche ed idrodinamiche del tratto del corso d'acqua interessato; – accertamento della compatibilità tra usi agricoli e degrado qualitativo delle acque fluenti nel basso corso fiume Brenta.	– Nel progetto dello sbarramento è stato fatto riferimento alla portata di piena centenaria, che nel tratto in cui insistono le opere ammonta a circa 2600 m³/s; – la presenza dello sbarramento non comporta, a monte, alcuna variazione della concentrazione degli inquinanti nelle acque rispetto alla situazione attuale e la presenza della paratoia di regolazione assicura un buon ricambio idrico a monte dello sbarramento anche durante i periodi di magra. – sono state fornite informazioni relative alla qualità delle acque ad uso irriguo.	L'aspetto è stato valutato in sede di istruttoria. Le controdeduzioni risultano condivisibili. Andrà peraltro prescritta la continuazione delle indagini analitiche a monte del manufatto Vedi p.to 16 delle prescrizioni
	1256	09/05/2012	Risultano in corso le verifiche, sulle integrazioni progettuali depositate, relative all'interazione dell'intervento rispetto a quanto previsto dal Piano di Gestione del Distretto Idrografico delle Alpi	-	Accolta: Vedi p.to 19 delle prescrizioni

Assonautica Venezia ed altri	572634/63.01.07	25/10/2011	L'osservazione presenta una richiesta formulata in più punti: – revisione del progetto per permettere alle strutture ed attività esistenti di lavorare senza subire danni patrimoniali e reddituali; – calcolo dei danni ai terzi; – valutazione economica dell'opera alla luce dei possibili costi di indennizzo; – verifica del progetto in merito alla transitabilità continua delle imbarcazioni, senza utilizzo della conca da diporto (valutata assolutamente insufficiente); – considerazione nel SIA dell'impatto socio – economico; – introduzione di un secondo varco regolatore; – introduzione di modifiche progettuali per consentire il transito, con un franco d'acqua di almeno m 1-1,5, in almeno due varchi regolatori del livello di bacino e per rendere possibile il passaggio al di sotto del ponte (alzando le pile di 3 metri in corrispondenza di almeno uno dei due varchi), di barche dotate di "Fly", anche alla luce del futuro rialzo dei ponti a monte di quello in questione; – valutazione di un diverso posizionamento dello	– Il tratto interessato non è classificato navigabile; – dai dati a disposizione gran parte delle imbarcazioni transitanti sul tratto finale del ponte ha altezze dell'opera morta incompatibili con le quote di sottotrave dei ponti a monte dello sbarramento; – la quota minima dell'intradosso del ponte in progetto non costituisce un ulteriore ostacolo al transito delle imbarcazioni; – la conca di navigazione consente il passaggio di 120 imbarcazioni ora; – è stato effettuato un monitoraggio del traffico di imbarcazioni che ha riscontrato un picco orario massimo di traffico è risultato pari a 102 unità/ora osservato un solo giorno in tutto il periodo estivo monitorato. I rimanenti picchi di traffico osservati sono risultati inferiori a 60 unità/ora che risultano perfettamente compatibili con la capacità di transito della futura conca di navigazione; – la gestione del manufatto sarà di competenza del	Le controdeduzioni danno risposte che si ritengono condivisibili, tenuto conto dell'interesse pubblico evidente del manufatto, dei risultati dell'analisi costi/benefici che è stata prodotta a seguito della richiesta integrazioni effettuata, e della presenza di altri manufatti che incidono comunque sulle attività esistenti. Si evidenzia che nella seduta della Commissione Regionale V.i.A. del 21/12/2012 è stata audizione ad una rappresentanza dei soggetti firmatari delle osservazioni. Fermo restando l'obiettivo principale di contrasto alla penetrazione del cuneo salino, si ritiene comunque opportuno che vengano concordate con i soggetti titolari delle attività nautiche a monte del manufatto, opportune modalità di gestione del manufatto stesso, adottando sistemi automatici e quant'altro al

			sbarramento; – poter essere ascoltati dalla Commissione Regionale V.I.A..	gestore; – nello studio sul modello fisico idrodinamico verrà posta particolare attenzione al numero e posizionamento delle paratoie; – il sovralzorichiesto per consentire il passaggio delle imbarcazioni dotate di “Fly Bridge”, pur tecnicamente fattibile, comporterebbe la completa rivisitazione delle strutture e dell’assetto della viabilità con ripercussioni importanti sul costo dell’opera. Risulterebbe comunque incompatibile con le quote degli altri ponti presenti a monte e non giustificabile dal punto di vista economico; – l’opera è di interesse pubblico e presenta benefici ritenuti di primaria importanza per le amministrazioni coinvolte.	fine di limitare al minimo la sosta dei natanti in transito e di minimizzare, ove possibile, qualunque altro inconveniente alla navigazione ed allo stazionamento dei natanti, derivante dalla realizzazione del manufatto. (Vedi p.to 6 delle prescrizioni).
Provincia di Venezia	97788/11	20/12/2011	L’osservazione prevede l’approfondimento di diversi aspetti del progetto, tra cui: – modalità di gestione del manufatto nelle diverse condizioni; – esiti del modello fisico; – dimensionamento del manufatto; – esiti del monitoraggio effettuato sui piezometri;	Vengono forniti: – gli esiti del modello fisico realizzato; – esiti del monitoraggio effettuato sui piezometri – approfondimento in merito alla garanzia di sicurezza delle paratoie di sbarramento;	Le controdeduzioni e le integrazioni acquisite in sede di istruttoria chiariscono alcune delle problematiche sollevate. Si evidenzia inoltre che il proponente ha presentato un aggiornamento

			– nuova viabilità; – richiesta di un piano di gestione delle terre e rocce da scavo; – richiesta di un piano di monitoraggio; – compatibilità dell'opera con la realtà nautica del territorio; – impatti e misure di mitigazione previste per la fauna ittica e l'avifauna; – spostamento attraversamento ciclopedonale; – nuovi scenari di assetto della viabilità.	– modalità e tempi di apertura dello sbarramento; – modalità di gestione del livello idrometrico a monte dello sbarramento – individuazione posizionamento teleidrometri; – influenza della quota di invaso sui livelli del canale Gorzone; – linee guida per la redazione del protocollo di gestione; – considerazioni in merito alla tutela della fauna ittica; – descrizione delle mitigazioni previste in progetto	del progetto effettuato in adeguamento ai risultati del modello fisico realizzato. Tale aggiornamento prevede inoltre lo stralcio della viabilità di collegamento. In ogni caso, dato il carattere delle osservazioni stesse, (sia di quelle riferite al progetto originariamente depositato, sia di quelle formulate sulle integrazioni progettuali, acquisite in data 09/05/2012), si ritiene di condividerne i contenuti. Vedi p.ti 5, 8, 9, 11, 15 e 16 delle prescrizioni.
	-	09/05/2012	In relazione alle integrazioni progettuali presentate dal proponente vengono evidenziati i seguenti aspetti: – modalità di gestione dello sbarramento e quota massima di esercizio da prevedere in 20 cm sl.m.m.; – aggiornamento progetto sulla base dei risultati del modello fisico realizzato.		
Comune di Chioggia – Settore Lavori Pubblici	2479/2012	17/01/2012	L'osservazione riporta informazioni relative al depuratore di Chioggia, che scarica a monte dello sbarramento, inviate dal gestore dello stesso (VERITAS). L'impianto risulta regolarmente autorizzato con Autorizzazione Integrata Ambientale n.	Il proponente approfondisce l'analisi di eventuali effetti di accumulo sui corpi idrici di sostanze contenute nello scarico del depuratore di Chioggia, arrivando alle seguenti considerazioni:	L'aspetto è stato valutato in sede di istruttoria e le controdeduzioni danno risposte che si ritengono condivisibili. Viene in ogni caso prescritto il monitoraggio delle acque

			102 del 29/12/2012.	– la qualità delle acque dei corpi idrici interessati dallo sbarramento non subirà modifiche per effetto dell'immissione delle acque provenienti dall'impianto di depurazione; – la presenza dello sbarramento non comporta alcuna modifica nella concentrazione degli inquinanti a monte rispetto alla situazione attuale e la presenza della paratoia di regolazione assicura un buon ricambio idrico a monte dello sbarramento anche durante i periodi di magra.	superficiali. Vedi p.to 16 delle prescrizioni
Consorzio di Bonifica Bacchiglione	1471	11/02/2012	Valutare la possibilità di spostare la conca di navigazione in destra idraulica del fiume, in considerazione della presenza dello scarico dell'impianto idrovoro.	Lo scarico dell'idrovora è posto ad una distanza che presenta ampi margini di sicurezza nei confronti della navigazione in ingresso/uscita dalla futura conca di navigazione. In ogni modo, per motivi di sicurezza, l'area immediatamente a ridosso dello scarico verrà opportunamente segnalata e delimitata con briccole in legno in modo che le imbarcazioni in transito non vi possano accedere ne stazionare	Si prende atto di quanto dichiarato nelle controdeduzioni. Vedi p.to 7 delle prescrizioni.

Sistemi Territoriali	437	20/04/2012	Possibili effetti dell'innalzamento del livello previsto sul corretto funzionamento della conca di Brondolo e della conca di Cavanella.	A seguito di un incontro effettuato in data 24/02/12 con i soggetti interessati verranno previste opportune misure da adottare in sede di approvazione del progetto da porre a base di gara.	Si prende atto di quanto dichiarato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot 3747 del 4/05/2012. Vedi p.to 1 raccomandazioni.

VALUTAZIONI COMPLESSIVE

In corso di istruttoria, anche a seguito delle risultanze del sopralluogo e degli incontri tecnici effettuati, anche con la partecipazione del soggetto proponente, e tenuto conto anche delle osservazioni pervenute è stata formalizzata una richiesta di chiarimenti ed integrazioni, ai sensi dell'art. 23 e 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., comunicata al proponente con nota prot. 63502 del 8 febbraio.
Alla richiesta di integrazioni la ditta ha risposto con nota prot. n. 153084 del 30/03/2012.
Le integrazioni fornite hanno dato risposta puntuale alle singole richieste, come pure alle osservazioni pervenute, comportando conseguentemente alcune modifiche e/o integrazioni al Progetto a suo tempo presentato. Sono stati acquisite integrazioni ed approfondimenti relativi, in particolare, ai seguenti aspetti:

- sono state acquisite le controdeduzioni alle osservazioni presentate dai diversi soggetti (vedi paragrafo precedente);
- è stata eseguita la campagna di prospezioni subacquee richiesta dalla Sovrintendenza ai beni archeologici del Veneto con nota n. 9976 del 11/7/2011;
- sono stati acquisiti i risultati del modello fisico realizzato, con il conseguente adeguamento del Progetto, prevedendo in particolare il raddoppio della luce di regolazione dello sbarramento, il suo spostamento verso il centro dell'alveo, e l'ottimizzazione della vasca di dissipazione a valle ed il rinforzo della protezione del fondo in pietrame, a valle dello sbarramento in corrispondenza delle due luci di regolazione;
- sono stati acquisiti gli esiti del monitoraggio effettuato a partire da fine ottobre 2009 su piezometri posti a monte in sponda sinistra e destra dello sbarramento e presso alcuni siti campione distribuiti lungo i canali afferenti al fiume Brenta;
- sono state fornite risposte sulle caratteristiche, tempi e modalità di gestione delle paratoie, anche tenuto conto delle condizioni attuali degli argini a monte del futuro manufatto, con particolare attenzione alle problematiche del canale Gorzone;
- sono state date indicazioni sul Protocollo di gestione dello sbarramento, che dovrà essere concordato con il gestore dell'impianto, e che dovrà considerare le diverse condizioni idrauliche del fiume, con particolare riferimento alla stabilità degli argini, agli automatismi di apertura/chiusura delle paratoie, alla sicurezza generale delle strutture;
- sono stati acquisiti i dati sul monitoraggio relativo al traffico natanti ed alla presenza a monte del manufatto di attività nautiche collegate (in particolare: sono state acquisite informazioni relative agli spazi acquei rilasciati in concessione per le attività che insistono nell'area di interesse del progetto, è stata verificato l'impossibilità di attuare un innalzamento del ponte, senza variazioni sostanziali alla struttura dello stesso);
- è stata fornita l'analisi costi/benefici dell'intervento
- sono stati valutati gli eventuali effetti di accumulo sul corpo idrico di sostanze contenute nello scarico del depuratore di Chioggia e di scarichi di acque meteoriche e fornite informazioni sulla qualità della acque a monte dello sbarramento;
- sono state fornite le richieste informazioni relativamente alla gestione del cantiere (con particolare riferimento alla gestione delle terre di scavo);
- è stato risposto alla richiesta di informazioni relative alla tutela della fauna ittica e dell'avifauna e alle misure di mitigazione degli impatti previste.

Si prende atto preliminarmente di quanto dichiarato dal proponente con nota prot. n. 11102 del 19/12/2011, acquisita con prot. n. 592546/63.01.07 del 20/12/2011, in merito alla richiesta di ridefinizione dei limiti del progetto presentato, che prevede l'esclusione dalla valutazione della parte di progetto relativa al collegamento alla futura previsione di viabilità del Comune di Chioggia del manufatto di sbarramento mediante rotonda, in sinistra idraulica.

In riferimento a quanto sopra, si evidenzia inoltre che con nota prot. n. 60951 del 19/12/2011, acquisita agli atti con prot. n. 597005/63.01.07 del 22/12/2011, il Comune di Chioggia – Settore Lavori Pubblici – ha comunicato il proprio assenso alla ridefinizione dei limiti del progetto.

Si segnala inoltre, come già riportato, che in data 04/05/2012 con prot. n. 205963/63.01.07 il proponente ha presentato un aggiornamento al progetto presentato.

L'aggiornamento al progetto presentato riguarda complessivamente quanto di seguito riportato:

- stralcio della rotatoria a nord del fiume e relativa modifica della viabilità di progetto per permettere il collegamento alla viabilità locale attuale;
- raddoppio della luce di regolazione dello sbarramento, il suo spostamento verso il centro dell'alveo e la conseguente rimodulazione delle dimensioni delle paratoie dello sbarramento;
- ottimizzazione della vasca di dissipazione a valle delle luci di regolazione;
- rinforzo della protezione del fondo in pietrame a valle dello sbarramento in corrispondenza delle luci di regolazione con gabbioni metallici e pietrame di pezzatura maggiore.

Sono stati inoltre aggiornati tutti gli elaborati progettuali e riformulato il costo dell'opera.

Dall'esame della documentazione presentata, comprensiva delle successive integrazioni presentate, si evidenzia, conseguentemente, quanto sotto riportato.

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, lo S.I.A. esamina in modo sufficiente gli strumenti di pianificazione e di programmazione a livello regionale, provinciale e comunale, afferenti all'area.

Per quanto attiene al Quadro Progettuale si rileva che lo S.I.A., 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, lo S.I.A., ha sviluppato in modo esaustivo l'analisi delle componenti ambientali e dei potenziali impatti che l'opera potrebbe generare nei confronti dell'ambiente circostante, non riscontrando particolari problemi di influenza.

Con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza ambientale, si richiama la relazione istruttoria tecnica 114/2011, trasmessa dal Servizio Pianificazione Territoriale dell'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni in data 17/08/2011 con prot. n. 389322, con la quale si esprime parere favorevole alla relazione di screening Valutazione di Incidenza e si prende atto della dichiarazione dall'estensore della relazione sul fatto che"*con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000*".

In riferimento alla compatibilità paesaggistica dell'intervento, si evidenzia che in data 10/10/2011 con prot. n. 467895 è stato acquisito il parere n. 15590 del 30/08/2011 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto riportante esito favorevole.

Per quanto riguarda, in particolare, alla richiesta formulata dal Magistrato alle Acque di Venezia, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/1999, di approvazione ed autorizzazione, si evidenzia che il Progetto Definitivo, così come modificato ed integrato in corso di istruttoria, è stato redatto in conformità alle normative attualmente in vigore che regolano la materia, con riferimento all'art. 93 del D.Lgs. 163/2006 e ed in particolare all'art. 25 del D.P.R. 554/1999 e ss.ii.mm., per quanto attiene ai contenuti ed agli elaborati progettuali.

Infine, per le considerazioni e valutazioni fin qui esposte, i lavori in esame ed afferenti il progetto definitivo dello sbarramento antintrusione salina alla foce del fiume Brenta in Comune di Chioggia, risultano essere in linea per l'espressione di un parere favorevole finale per quanto attiene:

- **al giudizio di compatibilità ambientale** sull'opera da realizzare ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- **all'approvazione del Progetto Definitivo** così come aggiornato in corso di istruttoria, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/99;
- **al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica**, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

VALUTAZIONI CONCLUSIVE

CONSIDERATO che :

- lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in esame gli interventi di natura idraulica previsti per bloccare la risalita del cuneo salino lungo il corso del fiume Brenta, nonché le opere stradali relative alla viabilità di collegamento comprensiva delle strutture del ponte;
- l'opera presenta indubbiamente le caratteristiche di pubblico interesse, come dimostra la sottoscrizione del Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Magistrato alle Acque di Venezia, Comune di Chioggia e Consorzio di Bonifica Adige Bacchiglione, di cui alla DGR n. 1811 del 16 giugno 2009;
- le opere progettate risultano coerenti con i singoli strumenti di programmazione e di pianificazione così come è evidente che la regolazione dei livelli idrici nel Brenta ottempera anche alle finalità di mantenimento della qualità dell'ambiente lagunare stabilite nel Piano Generale degli interventi di cui alla legge n. 139 del 5 febbraio 1992 "*Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna*", attraverso il controllo e mantenimento degli apporti di acque dolci dal bacino scolante in laguna;
- in fase di esecuzione delle opere si dovrà comunque ottemperare agli artt. 3 e 4 delle disposizioni per la *"Disciplina di attività rumorose"*, approvate dal Consiglio comunale di Chioggia con delibera n. 132 del 22.12.2004.

VALUTATO che :

- l'intervento contribuisce indubbiamente a migliorare la viabilità comunale collegando, una volta che sarà realizzata l'intera viabilità prevista, la zona di Sottomarina con la località Ca' Lino e Isola Verde, evitando pericolosi attraversamenti sulla S.S. Romea. In questa fase però risulta opportuno limitare l'utilizzo del ponte alla sola utenza locale con lo stralcio, già comunicato dal proponente, della prevista rotonda sul lato nord del manufatto, in attesa del completamento viario di cui sopra;
- le modifiche volontarie apportate al progetto in sede di risposta alle osservazioni consentono di ritenere il progetto stesso approvabile con le prescrizioni più sotto riportate;
- si prende atto dei risultati del Modello fisico dello sbarramento antintrusione salina che hanno evidenziato l'opportunità di un aumento dei varchi di regolazione del deflusso ed il loro spostamento al centro del manufatto, così come il potenziamento elle soglie di fondo del tratto di fiume a monte dello sbarramento. Sempre tenuto conto dei risultati del Modello fisico sarà opportuno procedere ad un costante monitoraggio del fondo del tratto di fiume a monte dello sbarramento al fine di tenere sotto controllo la quota del fondo stesso;
- l'aumento dei varchi di regolazione del deflusso e il loro spostamento al centro del manufatto, così come il potenziamento delle soglie di fondo a monte e a valle dello sbarramento, possono essere quindi considerati quali miglioramenti progettuali individuati a seguito dell'acquisizione dei risultati del modello fisico realizzato;
- sarà comunque necessario assumere da parte del gestore, attraverso uno specifico Protocollo di intesa concordato con l'autorità competente, impegni precisi relativamente alle modalità di gestione del manufatto, sia rispetto all'efficienza degli impianti, sia con riferimento alle criticità di natura idraulica rilevate a monte. A tal proposito si ritiene opportuno individuare in cm +20 s.l.m.m. il dislivello di

norma da assicurare con la paratoia, fatte salve situazioni specifiche concordate con le autorità competenti e successive valutazioni a seguito di criticità riscontrate in fase di esercizio a monte dello sbarramento;

PRESO ATTO

- della impossibilità pratica di procedere ad una previsione di innalzamento del ponte come da richiesta contenuta nelle osservazioni pervenute da parte di "Assonautica e altri", non solo perché questo comporterebbe un rifacimento totale del progetto, ma soprattutto perché l'impianto previsto oggettivamente non costituirà una ulteriore insuperabile restrizione al traffico dei natanti rispetto a quanto oggi consentito dai ponti esistenti. Peraltro allo stato non risultano agli atti, presso gli Enti competenti, progetti di innalzamento di tali ponti. In sede di gestione della conca di navigazione si dovranno in ogni caso adottare criteri ottimali per limitare al minimo la sosta dei natanti da diporto in transito.

EVIDENZIATO infine che :

- i risultati ottenuti nello Studio indicano come gli interventi, così come configurati nel Progetto definitivo, tenuto conto delle modifiche volontarie apportate al progetto stesso, hanno un impatto complessivo positivo, così come evidenziato anche dall'analisi costi/benefici che si ritiene di condividere;
- lo screening della Valutazione di Incidenza, redatto in relazione ai possibili effetti indotti sia dalla realizzazione delle opere progettate che dalla loro gestione per i siti comunitari più prossimi all'area d'intervento, ha evidenziato che il progetto non comporta, all'interno dei confini dei siti Natura 2000 esaminati, incidenze negative significative sia sugli habitat sia sulle specie di interesse comunitario;

VISTI

- il D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 10/99 e ss.mm.ii.;
- la DGR n.1811 del 16/062009 inerente la "Realizzazione dello sbarramento antintrusione salina alle foci del fiume Brenta. Approvazione dello schema aggiornato del Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Magistrato alle Acque, Comune di Chioggia e Consorzio di Bonifica Adige Bacchiglione";
- la DGR n. 308 del 10/02/2009;
- la DGR n. 327 del 17/02/2009;
- i pareri prot. n 63621/2010 e prot. n. 60951/2011 del Dirigente del Settore Urbanistica del Comune di Chioggia;
- le osservazioni formulate dalla Provincia di Venezia, acquisite con prot. n. 97788/11 del 20/12/2011 e le ulteriori osservazioni acquisite agli atti in nel corso della seduta della Commissione V.I.A. del 09/05/2012;
- le note prot. n 1549/B.5.1 del 20/10/2011 e n. 1256 del 16/05/2012 dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione;
- il parere prot. n. 1471 del 11/2/2012 del Consorzio di Bonifica Bacchiglione;
- la nota prot. n. 437 del 20/04/2012 inviata da Sistemi Territoriali;
- il verbale della seduta della Commissione Regionale VIA tenutasi in data 21/12/2011 in cui, in riscontro alla richiesta formulata da parte di Assonautica e altri sottoscrittori delle osservazioni, è stata data audizione ad una rappresentanza dei soggetti interessati;

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti, ad eccezione del Dirigente Responsabile Tutela Ambientale della Provincia di Venezia, esprime all'unanimità

parere favorevole

al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto ed in ordine alla relazione di screening Valutazione di Incidenza, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate.

PRESCRIZIONI

1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
2. Il Progetto esecutivo dell'opera dovrà essere sottoposto a prove nel modello fisico già predisposto, apportando le modifiche introdotte nel passaggio da Definitivo ad Esecutivo; in particolare dovranno essere eseguite ulteriori prove su modello per quantificare puntualmente le problematiche individuate con il modello stesso.
3. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto un Piano di manutenzione del sistema di paratoie da concordare con il Genio Civile di Padova.
4. In fase di esecuzione delle opere si dovrà ottemperare agli artt. 3 e 4 delle disposizioni per la *"Disciplina di attività rumorose"*, approvate dal Consiglio comunale di Chioggia con delibera n. 132 del 22.12.2004.
5. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere concordato e sottoscritto un Protocollo di intesa con le autorità competenti contenente le modalità operative di gestione del manufatto antintrusione nelle diverse condizioni idrauliche del fiume, con particolare riguardo ai capisaldi di riferimento, alla stabilità degli argini, agli automatismi di chiusura/apertura delle paratoie e alla sicurezza generale degli impianti, avendo particolare riguardo alla sicurezza idraulica del sistema fluviale.
6. Fermo restando l'obiettivo principale di contrasto alla penetrazione del cuneo salino, prima dell'entrata in funzione del manufatto, dovranno essere concordate con i soggetti titolari delle attività nautiche a monte del manufatto, opportune modalità di gestione del manufatto stesso, adottando sistemi automatici e quant'altro al fine di limitare al minimo la sosta dei natanti in transito e di minimizzare, ove possibile, qualunque altro inconveniente alla navigazione ed allo stazionamento dei natanti, derivante dalla realizzazione del manufatto.
7. Dovrà essere opportunamente delimitata e segnalata con idonee strutture (briccole) l'area antistante lo scarico dell'idrovora a monte del manufatto, con divieto di ormeggio, a tutela delle imbarcazioni in fase di avvicinamento alla conca di navigazione.
8. Il dislivello monte/valle delle paratoie sarà di norma non superiore a +20 cm s.l.m.m., salvo situazioni specifiche determinate dal livello di marea e concordate con le autorità competenti.
9. Dovranno essere predisposti, in accordo con le autorità competenti, periodici controlli della quota di fondo del fiume a monte dello sbarramento stesso.
10. Con riferimento alla richiesta di ridefinizione dei limiti del progetto presentato, che prevede lo stralcio della rotonda prevista sul lato nord del manufatto, in attesa del completamento della viabilità complessiva a nord del manufatto stesso, dovrà essere limitato l'utilizzo del ponte alla sola viabilità locale attuale.

11. L'attraversamento ciclopedonale sul ponte dovrà essere opportunamente attrezzato e segnalato con segnaletica anche luminosa.
12. In caso di utilizzo di vegetazione, utilizzare specie autoctone non allergeniche, dando priorità all'utilizzo di essenze provenienti da vivai certificati dalla Regione, conformemente ai disposti di cui alla D.G.R. n. 3263 del 15/10/2004, avvalendosi del Servizio Forestale della Regione ed in accordo con ARPAV.
13. Dovrà essere previsto il riutilizzo dei materiali di scavo e di aggregati riciclati, in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R. n. 2424 del 08/08/2008 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni ed integrazioni.
14. Venga redatto un Piano di Sicurezza Generale ed un Piano di Intervento Specifico in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici e/o inquinanti, con particolare attenzione all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni, Province ed ARPAV.
15. Dovrà essere redatto un manuale di gestione ambientale dei cantieri, redatto conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal Sistema EMAS (Regolamento (CE) n. 761/2001) o da altri sistemi asseverati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio che preveda:
    a. la collocazione di tutte le aree logistiche e di gestionali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporanea del terreno scavato;
    b. la valutazione delle emissioni in atmosfera di inquinanti e polveri, l'analisi del rumore e delle vibrazioni prevedendo, ove necessario, adeguate misure per evitare il superamento dei limiti normativi,
    c. la definizione degli interventi previsti in caso di sversamento accidentale sul suolo o nelle acque sotterranee o superficiali;
    d. l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispettino la normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
    e. la predisposizione di un sistema che impedisca l'imbrattamento della viabilità comunale, all'uscita dei mezzi operativi dall'area di cantiere;
    f. la predisposizione di una efficace gestione dei rifiuti ai sensi della normativa vigente, specie per quanti attiene al materiale da riciclare e di quello da smaltire;
    g. il ripristino nello stato originario, al termine dei lavori, di tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dalle lavorazioni di progetto, con particolare attenzione alle aree di cantiere e/o di stoccaggio del materiale di scavo.
16. In sede di progettazione esecutiva venga concordato con ARPAV un progetto di monitoraggio ambientale (PMA), da predisporre secondo le modalità stabilite nelle linee guida della Commissione speciale VIA Nazionale, ed in particolare secondo le modalità di seguito riportate per ciascuna matrice ambientale:
    a. <u>acque sotterranee</u> – l'attuale monitoraggio dell'altezza della falda dovrà essere integrato con altri parametri sia chimici che fisici al fine di monitorare soprattutto in post operam l'effetto e l'efficacia dello sbarramento, con l'utilizzo dei piezometri già scavati;
    b. <u>acque superficiali</u> – il monitoraggio della qualità delle acque dovrà essere effettuato sia a monte che a valle dell'opera al fine di evidenziare eventuali criticità dovute all'impatto dell'opera stessa, soprattutto per i lavori in alveo collegati alla presenza di solidi sospesi o per eventi accidentali quali il rilascio di olii o di carburanti (anche a seguito del dilavamento delle aree di cantiere). Detto monitoraggio dovrà garantire un intervento tempestivo soprattutto nel periodo balneabile, data la situazione di fragilità ambientale dei litorali limitrofi.
    c. <u>rumore</u> – le criticità evidenziate dalla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico richiesta, dovranno essere monitorate al fine di meglio individuare i ricettori interessati dalla realizzazione dell'opera e poter così dimensionare in modo idoneo le corrispondenti misure di mitigazione

preventiva per le attività di cantiere particolarmente impattanti, secondo la D.D.G. ARPAV n. 3 del 29-01-08 (B.U.R. n. 92 del 7-11-08);

d. vibrazioni – qualora dovessero essere impiegate palancole, predisporre un piano di misura delle vibrazioni indotte durante la loro infissione, onde poter intervenire tempestivamente sulle criticità manifestatesi;
e. fauna – il monitoraggio, che dovrà essere stagionale, dovrà essere condotto sia sulla fauna ittica che su quella anfibia.

17. In riferimento al parere favorevole n. 15590 del 30/08/2011, formulato dalla Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

    a. Prescrizioni Sovrintendenza per i Beni Archeologici del Veneto: 1) dovrà essere avvisata con congruo anticipo (almeno 15 giorni) dalla data di inizio lavori. 2) Nella fase di esecuzione dei lavori le opere stradali previste, con particolare riferimento ai lavori che prevedono escavazioni e/o manomissioni del terreno, siano eseguite con l'assistenza di operatori archeologi professionisti. Eventuali ritrovamenti di beni archeologici o comunque di manufatti/strutture/relitti dovranno essere tempestivamente denunciati alla Sovrintendenza a norma dell'art. 90 del D.Lgs. 42/2004 e *"potranno condizionare la realizzabilità del progetto approvato";*
    b. Prescrizioni Sovrintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e laguna: 1) siano studiati e presentati, per l'approvazione, i particolari architettonici, i materiali e le finiture del ponte. 2) siano rivisti gli aspetti architettonici del centro controllo e della conca di navigazione prendendo spunto dalla architettura degli edifici storici di bonifica della pianura veneta. 3) sia rivalutata la viabilità al fine di riprendere, nel limite del possibile, gli assi viari e ridurre gli impatti sul territorio.

18. In riferimento al parere favorevole sullo screening della relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, di cui alla relazione istruttoria tecnica 114/2011 redatta dal Servizio Pianificazione Ambientale Regionale, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

    a. dovrà essere redatto e adottato un regolamento di Cantiere per l'adozione sistematica di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni acustiche ed atmosferiche e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro: 1) contenimento delle polveri tramite innaffiamento, 2) protezione delle recinzioni e/o barriere; 3) scotico, accumulo, conservazione e riuso del terreno vegetale; 4) contenimento del dilavamento e prevenzione dell'intorbidamento dell'acqua del fiume Brenta; 5) prevenzione delle dispersioni in falda di residui di idrocarburi e di sostanze chimiche in genere utilizzate provenienti dalle macchine di lavorazione e dal dilavamento dei piazzali di sosta.
    b. le aree destinate allo stoccaggio anche momentaneo dei materiali siano bagnate o in alternativa coperte al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
    c. in riferimento alle operazioni di dragaggio dell'alveo del fiume, per i fanghi prelevati dal fondo dovranno essere previste apposite analisi di caratterizzazione degli stessi e, in rapporto all'esito delle stesse, potranno essere riutilizzati per la massicciata stradale, ovvero conferiti ad apposita discarica;
    d. tutti i rifiuti prodotti dovranno essere adeguatamente smaltiti secondo la normativa vigente;
    e. allo scopo di contenere l'illuminazione notturna, l'impianto luce limiterà l'illuminazione alle superfici limitando dispersioni laterali e verticali, agendo opportunamente nella progettazione e realizzazione degli impianti;
    f. in caso di sversamenti accidentali di quantità anche modeste di idrocarburi o altro nelle aree di lavoro o lungo i percorsi viari verrà predisposta immediata bonifica delle acque e/o dei terreni contaminati a termini di legge.

19. L'approvazione dell'intervento è subordinata all'esito positivo delle verifiche relative all'interazione dell'intervento rispetto a quanto previsto dal Piano di Gestione del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali, di competenza dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione ed alle eventuali prescrizioni che saranno da questa indicate.

RACCOMANDAZIONI

1. Nel protocollo di intesa di cui al punto 5) delle prescrizioni, che definirà le procedure cui l'Ente gestore dello sbarramento dovrà attenersi, si preveda di raccogliere anche le indicazioni di ordine tecnico del gestore delle opere di navigazione interna.

La medesima Commissione Regionale V.I.A., integrata ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 della L.R. 10/99 dal delegato dal Sindaco del Comune di Chioggia, dal Dirigente della Direzione Regionale Infrastrutture, dal rappresentante della Direzione Regionale Mobilità, e dal rappresentante dell'Unità di Progetto Regionale Genio Civile di Padova, assenti il Presidente della Provincia di Venezia, il Dirigente Regionale della Direzione Urbanistica e Paesaggio, il Dirigente Regionale dell'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale ed il Dirigente Regionale dell'Unità di Progetto Genio Civile di Venezia, tenuto conto del parere favorevole al rilascio del giudizio di compatibilità ambientale precedentemente reso ed esaminati gli elaborati sotto il profilo tecnico ed economico per una spesa complessiva di 22.800.000,00 euro ed il cronoprogramma degli interventi allegato al progetto, facendo salva l'eventuale necessità di acquisire pareri, nullaosta, assensi di ulteriori enti e/o amministrazioni competenti, esprime altresì, all'unanimità

parere favorevole

all'approvazione del progetto e autorizzazione alla realizzazione dell'intervento, ed ad rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni precedentemente indicate.

Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Dott.ssa Ilaria Zoda

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

Il Dirigente
Unità Complessa V.I.A.
Dott.ssa Gisella Penna

Il Vicepresidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Alessandro Benassi

Vanno vistati n. 114 elaborati