



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 1/52

REGIONE DEL VENETO

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.

(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 430 del 31/07/2013

**Oggetto: Magistrato alle Acque di Venezia – Terminal plurimodale off-shore al largo della costa veneta - Comune di localizzazione: Venezia.
Procedura di VIA Statale (D.Lgs. 152/06. Legge Obiettivo n. 443/2001 – D.Lgs. 163/2006).**

PREMESSA

Con nota prot. n. 176/GAB del 03/05/2012, acquisita agli atti in data 08/05/2012 con prot. 210446, il Magistrato alle Acque, con sede legale presso il Palazzo X Savi, S. Polo, 19, Venezia, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto ad attivare la procedura di VIA relativa all'intervento in oggetto, ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii..

Contestualmente all'istanza, il Proponente ha, altresì, trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed all'Unità Complessa VIA della Regione Veneto la documentazione relativa al progetto preliminare ed il relativo Studio di Impatto Ambientale, successivamente integrata in data 13/09/2012 con nota prot. 333/GAB.

In data 01/09/2012, il Proponente ha provveduto, ai sensi del comma 2 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., alla pubblicazione sui quotidiani "Il Messaggero" ed "Il Gazzettino", dell'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso il citato Ministero, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia ed il Comune di Venezia.

Lo stesso Proponente, secondo quanto disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, ha provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 20/09/2012 presso la sede del Magistrato Alle Acque a Venezia, San Polo, 19.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 26/09/2012 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

In data 13/11/2012 ed in data 07/03/2013, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato dei sopralluoghi presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Il medesimo gruppo istruttorio in data 05/02/2013 ha provveduto ad effettuare un incontro con la partecipazione dei rappresentanti delle associazioni di categoria della pesca e dell'acquacoltura.

In data 29/04/2013 il Proponente, in riscontro alla richiesta formulata dall'Assessore Regionale all'Agricoltura, con competenza in materia di pesca ed acquacoltura, ha provveduto alla presentazione del progetto alle associazioni di categoria del settore.

Con nota prot. n. 105/GAB del 13/02/2013 acquisita dall'Unità Complessa VIA in data 15/02/2013 con prot. 70185, il Proponente ha trasmesso una nota di chiarimenti relativi ad alcuni aspetti progettuali.

Con nota prot. n. 138347 del 02/04/2013 gli uffici dell'Unità Complessa VIA della Regione Veneto hanno provveduto a trasmettere una nota di richiesta di chiarimenti ed integrazioni in riscontro delle risultanze della seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 13/03/2013.

Il Proponente, in riferimento alle richieste di integrazioni formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione Veneto, ha provveduto a trasmettere con nota con prot. n.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

pag. 2/52

4507 del 23/05/2013, acquisita agli atti in data 27/05/2013 con prot. 225715 del 28/05/2013, la documentazione integrativa richiesta.

In data 27/05/2013 il Proponente ha provveduto, ai sensi dell'art. 26 comma 3-bis del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. alla pubblicazione dell'avviso a mezzo stampa di cui al comma 2 dell'art. 24 del citato D.Lgs. 152/06, sul quotidiano "Il Gazzettino", dell'avvenuto deposito delle integrazioni e delle modifiche al progetto depositato.

In data 04/06/2013, presso la sede del Magistrato alle Acque a Venezia, lo stesso Proponente ha provveduto inoltre alla presentazione al pubblico dei contenuti delle integrazioni e delle modifiche al progetto depositato, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 10/99.

Il gruppo istruttorio incaricato ha provveduto, inoltre, ad effettuare incontri tecnici in data 07/05/2013, in data 20/06/2013, in data 16/07/2013 ed in data 29/07/2013, finalizzati all'approfondimento conoscitivo dell'intervento, con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Relativamente alla verifica della relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale:

- in data 02/07/2012 con prot. n. 304548 l'Unità Complessa V.I.A., ha trasmesso all'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, la relazione d'incidenza ambientale.
- in data 17/09/2012 con prot. n. 417545 l'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUV) – Servizio Pianificazione Ambientale ha trasmesso una nota richiesta integrazioni relativamente alla documentazione di cui sopra;
- in data 31/05/2013 con prot. n. 231782 l'Unità Complessa V.I.A., ha trasmesso all'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, la revisione della relazione di valutazione di incidenza ambientale (Rev. maggio 2013) trasmessa dal Proponente con prot. n. 4507 del 23/05/2013;
- in data 23/07/2013 con prot. n. 312990 l'Unità Complessa V.I.A., ha trasmesso all'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, l'ulteriore revisione della relazione di valutazione di incidenza ambientale (rev. giugno 2013) trasmessa dal Proponente con prot. n. 5723 del 28/06/2013 in riscontro alla nota prot. 248175 del 11/06/2013 formulata dall'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUV) – Servizio Pianificazione Ambientale;
- L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, con nota 30 luglio 2013 con prot. n. 323606, ha trasmesso la relazione istruttoria n. 176/2013, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., le seguenti osservazioni:

1. Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca (nota prot. n. 519007 del 15/11/2011);
2. Coordinamento associazioni ambientaliste del Lido (acquisite agli atti con prot. n. 538623 del 30/11/2013);
3. Provincia di Venezia – D.C.P. n. 93 del 18/12/2012 (acquisita con prot. n. 30614 del 22/01/2013);
4. Unità di Crisi per la Pesca (nota trasmessa dall'Unità di Progetto Caccia e Pesca con prot. n. 53166 del 05/02/2013 con allegata nota prot. n. 50646 del 04/02/2013 riportante in allegato le osservazioni delle Associazioni di Categoria);
5. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 52735 del 04/02/2013);
6. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 57727 del 07/02/2013);
7. ARPAV (nota prot. n. 27427 del 12/03/2013, acquisita con prot. n. 114911 del 15/03/2013);
8. Comune di Venezia – D.C.C. n. 33 del 22/04/2013 (acquisita con prot. n. 191856 del 07/05/2013);
9. Comune di Venezia – D.C.C. n. 33 del 22/04/2013 con emendamenti votati (acquisita con prot. n. 192624 del 08/05/2013);
10. Comune di Venezia – Nota a firma Assessore Gianfranco Bettin del 03/07/2013 (acquisita con prot. n. 284844 del 03/07/2013);
11. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 294719 del 10/07/2013);

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

pag. 3/52

12. Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca (nota prot. 304190 del 16/07/2013);

In data 30/07/2013 è stato stipulato un Protocollo d'Intesa, comprensivo di una sintesi del programma di ricomposizione ambientale, produttiva e socio-economica per il settore della pesca e acquacoltura, sottoscritto da Regione del Veneto, Autorità Portuale di Venezia ed Associazioni di categoria della pesca e dell'acquacoltura (Agci-Agrital, Lega Cooperative del Veneto-Pesca, Federcoopescas Veneto, Coldiretti Impresa Pesca e Federpesca Veneto), ad oggi non sottoscritto dal Magistrato alle Acque di Venezia.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto in esame riguarda la realizzazione al largo dei Lidi Veneziani di un Terminal Off-shore con funzione petrolifera, atto ad estromettere i traffici petroliferi dalla Laguna di Venezia, e con funzione commerciale.

All'atto della sua presentazione comprendeva le seguenti componenti funzionali:

- una diga foranea prevista a protezione delle funzioni petrolifere e container;
- il terminal petrolifero con le opere accessorie di convogliamento dei fluidi, una pipeline di circa 27 Km dalla piattaforma alla laguna di Venezia (Isola dei Serbatoi a Porto Marghera) e le infrastrutture di distribuzione, a partire dalla suddetta Isola dei Serbatoi, verso ciascuna delle destinazioni finali dei fluidi petroliferi;
- il terminal container;
- il terminal a terra presso l'area ex Montefibre – Syndial AS, ribattezzata MonteSyndial a Porto Marghera (Venezia);
- la piattaforma servizi comprensiva di edifici servizi e di impianti per la gestione del terminal petrolifero, con la predisposizione per gli impianti della banchina container.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

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

2.1 Quadro di Riferimento Programmatico

2.2 Quadro di Riferimento Progettuale

2.3 Quadro di Riferimento Ambientale

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) fornisce (ai sensi dell'articolo 3 del DPCM 27 dicembre 1988) gli elementi conoscitivi necessari all'individuazione delle possibili relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale. In base a quanto disposto dalla normativa di riferimento, gli atti di programmazione e di pianificazione di settore e di area considerati dal SIA sono: piani generali dei trasporti; piani regionali e provinciali dei trasporti; codice della navigazione e regolamentazione delle attività consentite nelle acque territoriali; piani regionali e di area vasta per la salvaguardia e il risanamento ambientale; piani d'area regionali per aree ad elevata concentrazione di attività industriali a rischio di incidente rilevante; piani territoriali e paesistici o piani urbanistico-territoriali, piani di bacino; piani per le attività industriali; strumenti urbanistici locali; eventuali altri strumenti di programmazione e finanziamento; aree naturali protette nazionali e regionali; siti di interesse comunitario; vincoli ai sensi del Decreto legislativo n.42 del 22/01/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio (Codice Urbani).

2.1.1 Leggi speciali per Venezia

In particolare nel SIA viene evidenziata ed analizzata la legislazione speciale per Venezia, che prevede espressamente l'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia, in particolare sono esaminati i contenuti delle principali Leggi Speciali emanate dallo Stato, di seguito elencate:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

- la Legge Speciale n. 171 del 16 aprile 1973: “Interventi per la Salvaguardia di Venezia”;
- la Legge Speciale n. 798 del 29 novembre 1984: “Nuovi Interventi per la Salvaguardia di Venezia”;
- la Legge Speciale n. 360 del 8 novembre 1991: “Interventi Urgenti per Venezia e Chioggia”;
- la Legge Speciale n. 139 del 5 febbraio 1992: “Interventi per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna”;
- il Piano Generale degli Interventi, in base al quale Magistrato alle Acque e il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova rispondono agli obiettivi di competenza dello Stato.

Con riferimento a quanto indicato dal complesso delle Leggi Speciali, l’allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia è espressamente previsto della Legislazione sopra riportata; in particolare l’opera in progetto risponde alle esigenze sottolineate dagli articoli: 3, lettera l della Legge 29 novembre 1984, n.798, 3, comma 4, e della lettera g della Legge 5 febbraio 1992, n. 139 e costituisce l’attuazione del “Progetto Operativo per l’Allontanamento del Traffico Petrolifero dalla laguna di Venezia”, che rientra negli interventi previsti dal Piano Generale ex Legge 798/84. Inoltre la realizzazione del Terminal petrolifero è previsto dall’art. 2 comma 5 del nuovo Disegno di legge speciale approvato dal Consiglio dei Ministri il 28 gennaio 2011.

2.1.2 Settore Trasporti

Il SIA in relazione al progetto, analizza i principali contenuti di:

- Pianificazione dei trasporti nell’Unione Europea

Il progetto di un terminal offshore al largo delle coste venete si integra perfettamente con lo schema di sviluppo della rete TEN-T in cui si evidenzia per l’Europa la necessità ambientale e la convenienza economica a riequilibrare verso il Mediterraneo, e orientare verso la centralità dell’Asia/Oceano Pacifico, la localizzazione delle sue “porte sul mondo”.

- Piano (Nazionale) Generale dei Trasporti e della Logistica

La realizzazione del progetto del terminal plurimodale off-shore è coerente con gli obiettivi del Piano in tema di sicurezza del trasporto marittimo e trasporto via mare delle merci pericolose e realizza gli obiettivi strategici del Piano sopra citati, in quanto: potrà favorire l’incremento del traffico marittimo; aumenterà la sicurezza del trasporto marittimo in laguna evitando l’ingresso delle navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi e riducendo il rischio di incidentalità; contestualmente permetterà di ottimizzare le funzioni e gli spazi portuali all’interno di Porto Marghera.

- Piano della Logistica

Il progetto contribuisce alla realizzazione di quanto previsto dalle linee d’attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica.

- Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto

L’analisi del Piano riguardo le potenzialità di sviluppo del Porto di Venezia evidenzia un graduale diverso ruolo per il porto veneziano: da nodo infrastrutturale adibito alla trasformazione industriale delle materie prime necessarie ad alimentare il sistema economico regionale, esso sta diventando sempre più un porta di accesso ai mercati esteri delle produzioni ad elevato valore aggiunto dell’hinterland regionale. Questa tendenza risulta ancora più accentuata se si considerano solo i traffici di contenitori e di navi Ro-Ro.

Inoltre, sempre secondo il Piano, il processo di avanzata deindustrializzazione di Porto Marghera apre una prospettiva di riconversione in piattaforma logistica marittima al servizio del sud-est europeo.

La realizzazione del progetto, come previsto dal PRT, contribuisce al recupero dell’efficienza del complesso portuale alla luce delle nuove prospettive e dei nuovi ruoli previsti nel contesto regionale ed internazionale.

- Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Venezia.

Il Piano in generale prevede una estesa serie di interventi riguardanti sia elementi infrastrutturali leggeri (per esempio ristrutturazione di incroci o tratte viarie) sia elementi di regolazione (sistemi



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 5/52

semaforici coordinati). Alcuni di tali interventi riguardano l'area centrale e maggiormente urbanizzata di Mestre; altri invece le aree periferiche, le frazioni e la viabilità esterna.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013****2.1.3 Settore navigazione e mobilità acquea lagunare**

Il Codice della Navigazione, approvato in via definitiva con Regio Decreto n. 327 del 30 marzo 1942, aggiornato alla legge 26 febbraio 2010, n. 25, unitamente alle relative leggi, norme e regolamenti, definisce il diritto in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea. Il Terminal Off-shore si trova all'interno delle 12 miglia dalla costa e pertanto in mare territoriale, soggetto alla sovranità dello Stato (articolo 2 del Codice). Il Terminal viene pertanto definito come una installazione fissa sulla piattaforma continentale dello Stato. Le attività di installazione del Terminal e l'operatività dello stesso sono soggette quindi a concessione demaniale.

Il "Regolamento per il Coordinamento della Navigazione Locale nella laguna di Venezia" (Deliberazioni del Consiglio Provinciale prot. n. 24772/I del 25 giugno 1998, prot. n. 17778/VIII del 29 aprile 1999 e prot. n. 62247/III del 29 ottobre 2001) coordina la circolazione dei natanti nelle acque della laguna di Venezia ispirandosi ai principi della sicurezza della navigazione, della salvaguardia delle città di Venezia e Chioggia e degli insediamenti insulari, della protezione dell'ambiente lagunare dall'inquinamento idrodinamico, acustico, delle acque e dell'aria, nonché del risparmio energetico e dell'equilibrio idraulico e morfologico. Si evidenzia che non sono soggetti al Regolamento, come riportato all'art. 3, i "percorsi effettuati da navi marittime esclusivamente all'interno dei canali e delle zone di competenza delle Autorità marittime e portuali, per necessità strettamente connesse all'esercizio del traffico marittimo da e per i porti lagunari, con origini o destinazioni esterne".

Tuttavia, in merito ai principi del Regolamento, il SIA ritiene opportuno evidenziare che la realizzazione del Terminal Off-shore contribuisce a migliorare la sicurezza della navigazione lagunare per quanto riguarda le merci pericolose e relativi aspetti connessi a questo specifico traffico, infatti la realizzazione dell'opera elimina il rischio connesso al mantenimento del traffico dei petroli in laguna garantendo, attraverso il terminal commerciale, il potenziamento delle attività commerciali e produttive.

2.1.4 Emergenza ambientale, disinquinamento e risanamento

Nel SIA vengono esaminati gli strumenti di pianificazione per quanto riguarda i rischi ambientali e il disinquinamento/risanamento della laguna di Venezia, provvedimenti per la Bonifica del sito Venezia-Porto Marghera e Piani Regionali per la salvaguardia e il risanamento ambientale, in particolare sono stati esaminati:

- Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera;
- Accordo di Programma ed Atto Integrativo sulla Chimica a Porto Marghera;
- Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera;
- Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe;
- Piano Direttore 2000;
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera;
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali.

Considerati i programmi per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe, ed in relazione all'ubicazione delle aree in cui è prevista, nel progetto, la realizzazione di interventi a terra, il SIA ricorda come alle attività di bonifica vada aggiunta l'imponente opera di confinamento strategico dei suoli e delle acque di falda contaminate previsti dal Master Plan di Porto Marghera. Gli interventi di confinamento strategico (o marginamento) saranno eseguiti e completati a cura del Magistrato alle Acque di Venezia, su progetti e programmi da questo definiti e approvati, sotto la sua esclusiva responsabilità. Detti interventi assicurano il confinamento fisico dei suoli contaminati dell'area oggetto d'intervento e della prima falda, impedendo qualsiasi eventuale migrazione di contaminati verso altre matrici ambientali attraverso l'erosione delle sponde lagunari o attraverso le acque di falda. Nella fase di più avanzata progettazione saranno concordate con le Autorità competenti modalità e oneri per procedere a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di bonifica e ripristino ambientale.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

pag. 7/52

Rispetto a quanto previsto dal Piano Direttore, la realizzazione del Terminal plurimodale Off-shore, del terminal commerciale a terra nell'area ex Montefibre – Syndial e delle relative condotte per lo scarico dei prodotti petroliferi a terra fino alla Stazione di Marghera non presentano elementi di contrasto. Il SIA evidenzia che è stato completato il Progetto Integrato Fusina (PIF) che rappresenta uno degli interventi chiave nella strategia del Piano Direttore 2000 per il raggiungimento degli obiettivi di qualità della laguna costituendo, per gli scarichi di Mestre e Marghera diretti in laguna, una sorta di “filtro artificiale e cordone di sicurezza”. Nell'ambito di tale progetto è stato realizzato uno scarico a mare che ha previsto la realizzazione di una condotta interrata che attraversa la laguna di Venezia.

Rispetto agli strumenti di pianificazione dei rischi ambientali e il disinquinamento/risanamento della laguna di Venezia e i Piani Regionali per la salvaguardia e il risanamento ambientale, l'intervento progettuale è coerente con gli obiettivi e relative misure di intervento.

2.1.5 Protezione del paesaggio ed aree vincolate

Il SIA ha esaminato le relazioni tra il progetto e le aree naturali protette e ai beni culturali e ambientali, in particolare:

- “Legge Quadro sulle Aree Naturali Protette”;
- Direttiva Comunitaria 92/43/CEE del 21 Maggio 1992 (Direttiva “Habitat”), recepita in Italia con Decreto del Presidente della Repubblica 8 Settembre 1997, n. 357, “Regolamento Recante Attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla Conservazione degli Habitat Naturali e Seminaturali, nonché della Flora e della Fauna Selvatiche”;
- Piano Faunistico Venatorio;
- aree vincolate ai sensi del Decreto Legislativo No. 490 del 29 Ottobre 1999 “Testo Unico delle Disposizioni Legislative in materia di Beni Culturali e Ambientali, a norma dell'Articolo 1 della legge 8 Ottobre 1999, No. 352” e Decreto legislativo 22/01/2004, n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio (Codice Urbani).

Per quanto riguarda il tracciato a mare, il progetto non interseca:

- Zone di Tutela Biologica (ZTB) delle acque marine situate al largo del porto di Chioggia, istituite con Decreto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali del 5 agosto 2002, recepito dalla L.R. n. 15 del 12 luglio 2007, al fine della salvaguardia, protezione e ripopolamento delle risorse ittiche;
- Sito SIC “IT3250047 - Tegnùe di Chioggia”, istituito con recente Delibera della Giunta Regionale n. 220 del 1 marzo 2011, costituito sulle base delle ZTB di cui al punto precedente, e corrispondente ad aree in cui sono presenti le cosiddette “Tegnùe”, ovvero substrati duri affioranti in un generale contesto uniforme sabbioso-limoso.
 - Aree di indagine dello studio “Le tegnùe dell'Alto Adriatico, valorizzazione della risorsa marina attraverso lo studio di aree di pregio ambientale”, 2010, ARPAV e Fondazione Musei Civici Venezia.
 - Aree destinate ad allevamenti a mare per la molluschicoltura ed interdette alla navigazione, così come individuate dalla carta nautica del Servizio Idrografico della Marina Militare.

Per quanto riguarda aree SIC e ZPS lagunari o litoranei, le aree più prossime allo sviluppo delle opere in progetto sono:

- SIC Laguna superiore di Venezia IT3250031
- SIC/ZPS Lido di Venezia: biotopi litoranei IT3250023
- SIC/ZPS Penisola del Cavallino: biotopi litoranei IT3250003
- ZPS Laguna di Venezia IT3250046
- SIC Laguna medio-inferiore di Venezia IT3250030

Le prime tre aree sopra elencate non sono attraversate dalle opere in progetto, per quanto riguarda la ZPS “Laguna di Venezia” (IT3250046) e il SIC “Laguna medio-inferiore di Venezia” (IT3250030), esse verranno attraversate per poco più di 6 km complessivamente dal tracciato del fascio tubiero citato che verrà realizzato mediante tecnologia teleguidata. Le possibili incidenze sono state, come prescritto dal DPR 357/1997, specificamente valutate nella Relazione di Valutazione di incidenza che accompagna il SIA.

2.1.7 Aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/2004

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

L'opera oggetto di studio non interessa direttamente alcun bene culturale compreso in quelli identificati dal D.Lgs. 42/2004. Il SIA rileva peraltro che, per quanto riguarda i beni paesaggistici e ambientali, l'opera interessa inevitabilmente alcune aree sottoposte a tutela. In particolare per la funzione petrolifera del Terminal Off-shore, il fascio tubiero interessa (solo in planimetria, in quanto dal punto di vista altimetrico l'opera è completamente sotterranea e viene realizzata con tecnologia teleguidata):

- per tutto il tracciato una bellezza panoramica vincolata ai sensi dall'Articolo 134 del citato D.Lvo 42/2004;
- per quasi tutto il tracciato, una zona umida vincolata ai sensi all'articolo 142, D.Lgs. 42/2004;
- per tutto il tracciato, una bellezza panoramica vincolata ai sensi dall'Articolo 134 del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto riguarda le aree di interesse archeologico, infine, nessuna di esse è direttamente interessata dalla realizzazione dell'opera (CVN, 2003b); in relazione alla funzionalità petrolifera, in fase di predisposizione del Progetto Preliminare, il tracciato del fascio tubiero è stato accuratamente studiato al fine di evitare l'attraversamento di aree di interesse archeologico a potenziale presenza di reperti.

2.1.8 Pianificazione paesistica e territoriale

Il SIA ha analizzato, con riferimento agli elementi di interesse, i principali contenuti dei seguenti piani:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

Il progetto si inserisce nel contesto di difesa attuale della laguna, della riqualificazione di Porto Marghera e delle auspicate nuove prospettive di sviluppo. La realizzazione del progetto in esame infatti risulta coerente con i contenuti del PRS in quanto l'impatto ambientale associato alla realizzazione del terminale a terra con le diverse funzionalità permette di eliminare la possibilità di sversamenti di prodotti petroliferi in laguna da navi in transito o in fase di carico/scarico e lo sviluppo produttivo e commerciale dell'area portuale.

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)

Il nuovo PTRC adottato, nella Relazione Illustrativa, afferma che il porto di Venezia deve puntare alla sua valorizzazione rispetto al suo bacino di influenza (Nordest d'Italia) in quanto nodo logistico che si pone in posizione intermedia tra un entroterra allargato, tra i più rilevanti e dinamici d'Europa sotto il profilo economico, e il bacino mediterraneo che sta acquisendo una crescente rilevanza nel traffico marittimo internazionale. Gli obiettivi e gli interventi individuati dal Piano riguardano i seguenti punti strategici: accesso nautico (ripristino quota di -12 nei canali navigabili lagunari entro 2010 e sfruttamento a fini portuali dell'asset costituito dalla profondità di -14 oggi esistente sull'asta che va dalla bocca di porto di Malamocco al porto di San Leonardo), accesso alla navigazione interna, nuove aree per le attività portuali all'interno dell'ambito di Porto Marghera (provvedere alla creazione di un polo logistico basato sull'interazione tra il porto e le zone logistiche interne), nuove aree per lo sviluppo della crocieristica. Inoltre il Piano ritiene strategico un accesso ferroviario (ridisegno del collegamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia con la rete retrostante), un accesso stradale (vanno completati gli interventi previsti dall'Accordo Moranzani). Gli interventi progettuali risultano coerenti con gli obiettivi del nuovo PTRC.

- Piano d'Area della laguna e dell'Area Veneziana (PALAV):

Per quanto riguarda la localizzazione della nuova Stazione Marghera, prevista nell'isola dei petroli in "zona industriale di interesse regionale", il PALAV (Art. 41) prescrive che è consentita la realizzazione di impianti produttivi e tecnologici, di opere edilizie e di infrastrutture inerenti ai processi produttivi nonché di manufatti destinati ad ogni altra funzione aziendale, quali edifici amministrativi, laboratori di prove, studi e ricerca, posti di sorveglianza e controllo, mense aziendali, posti di ristoro, ambulatori e simili.

Pure il Terminal merci a terra, ubicato nell'isola del nuovo petrolchimico, si trova in un'area che il PALAV indica come "zona industriale di interesse regionale" (art. 41) e pertanto anche per questo sito c'è la coerenza.

L'Articolo 40 delle Norme di Attuazione del PALAV, "Terminali e Installazioni Petrolifere", prevede che al fine di sostituire il traffico petrolifero in laguna gli enti responsabili devono predisporre un programma per la dismissione progressiva del Terminal petrolifero di San Leonardo

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

anche mediante interventi finalizzati alla conversione degli impianti esistenti, purché compatibili con la legislazione speciale per Venezia.

Per quanto riguarda il fascio tubiero, anche se, in considerazione delle modalità realizzative (tecnologia teleguidata) non è prevedibile alcuna interferenza con l'ambiente attraversato, si segnalano di seguito gli ambiti attraversati dal tracciato planimetrico del fascio (altimetricamente tali ambiti non sono interessati in quanto l'opera è completamente sotterranea, sviluppandosi ad una quota compresa tra i -20 e i -30 m slm):

a) per i primi 800 m, aree di interesse di interesse paesistico ambientale (Art. 21, lettera a), Titolo III delle Nda, Sistema Ambientale della Terraferma);

b) per quasi tutto il tracciato, laguna viva (Art. 5, Titolo II delle Nda, Sistema Ambientale lagunare e Litoraneo);

La realizzazione dell'opera nel suo complesso presenta molti aspetti di coerenza con le indicazioni e le previsioni del PALAV, non evidenziando elementi di particolare interferenza con le indicazioni e le previsioni dello strumento urbanistico, in considerazione degli accorgimenti progettuali adottati e delle misure di mitigazione e compensazione previste.

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP).

Per il sistema portuale, l'obiettivo del PTCP è quello del potenziamento del sistema integrato alto adriatico, incentrato sul "bi-polo" Venezia-Chioggia. Questa ipotesi viene sviluppata per garantire una "integrazione più potente del sistema portuale adriatico nei confronti dei traffici globali e rispetto ad altri forti sistemi europei, articolati su più nodi". Ulteriori vantaggi che secondo il PTCP questa ipotesi produrrebbe sono:

- "scaricare ulteriormente i traffici impropri nel sistema urbano e ambientale lagunare di Venezia";

- "dare spazio economico ad attività retro portuali di tipo quasi-manufattiero".

All'art 17 della normativa di attuazione del PTCP vengono inoltre definiti obiettivi, direttive, e prescrizioni per le aree in cui sono presenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante, quali quelli presenti nella zona industriale di Porto Marghera.

La laguna è indicata (art. 26) "zona umida" come da PTRC vigente e viene riconosciuta "segno ordinatore" (art. 25), ovvero "elemento complesso che deve essere considerato anche nella sua funzione di integrazione tra i sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale", per cui il piano indica come direttiva di tutelarne i caratteri ambientali.

All'Art 50, comma 2 individua Porto Marghera come "polo di rilievo metropolitano regionale" in quanto area per attività economiche afferente al Corridoio Europeo Mediterraneo. In particolare al comma 4 si cita "per porto Marghera, rilevante polo industriale, portuale e logistico, dovranno essere previsti adeguati collegamenti ferroviari, anche con connessione diretta al sistema dell'Alta Capacità". Gli interventi di progetto non interessano le reti ecologiche di area vasta o di livello provinciale definite dal piano e la cui tutela è disciplinata all'art. 28 delle normative di attuazione del Piano. Il SIA conclude che, tenuto conto che il PTCP è stato redatto in conformità alle direttive e prescrizioni del PTRC e del PALAV, non si prefigurano interferenze fra la realizzazione progettuale e le previsioni del Piano.

2.1.9 Piani urbanistici

Il SIA ha esaminato, con riferimento agli aspetti ritenuti di interesse per lo studio i principali contenuti dei seguenti strumenti:

- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Venezia e relative Varianti (VPRG)

La Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera classifica l'isola dei petroli come zona "D Speciale/V" normata dall'art. 28 bis "Attività petrolifere in esercizio con destinazione finale a verde urbano" della normativa di attuazione. L'articolo prevede che per le "attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della presente Variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale D speciale/V1 (ancor che ricadenti in ambiti di risanamento ambientale) possono permanere nell'attuale sede ed attuare gli interventi - di adeguamento e di riconversione - che risultino, di volta in volta, necessari alla permanenza in esercizio del singolo insediamento nonché gli interventi di ampliamento ove questi coincidano con il trasferimento - nell'insediamento da

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

ampliare - di impianti situati, alla data di adozione della Variante, su altri terreni che vengono - con l'occasione - liberati e destinati ad un'utilizzazione conforme al PRG. In tal caso l'attuazione è diretta tramite concessione edilizia. Qualora l'insediamento esistente venga dismesso in tutto o in parte dalle attività petrolifere in atto alla data di adozione della Variante, le aree interessate dalla suddetta dismissione dovranno essere sistemate a Verde urbano (Vu) secondo le prescrizioni di cui agli art. 33 e 35". Il SIA non prefigura particolari interferenze.

Per quanto riguarda il Terminal con funzioni commerciali localizzato nell'area ex Montefibre – Syndial AS all'interno dell'isola del nuovo petrolchimico, l'infrastruttura è localizzata in un'area indicata come D1.1a "Zona industriale portuale di completamento" (art. 25). Tale zona ha quali destinazioni principali, quelle di cui i punti 1.1 (industriale e industriale-portuale), 1.4 (industriale di produzione e di distribuzione di energia), 1.5 (industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione) e 1.7 (artigianale produttivo). Anche in questo caso il SIA non prefigura particolari interferenze.

- Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)

Riguardo il Piano di Assetto Territoriale (PAT), il tratto del fascio tubiero da Porto Marghera al Lido ricade nei seguenti Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) del PAT:

Porto Marghera (ATO 6);

Laguna di Venezia (ATO 7);

Isola del Lido (ATO 11).

In generale le previsioni del PAT e l'intervento progettuale sono coerenti. Altresì è opportuno evidenziare che le funzionalità del territorio e le destinazioni d'uso dello stesso verranno specificate dal successivo citato Piano degli Interventi (PI) come da normativa urbanistica regionale vigente.

- Piano Regolatore Portuale (PRP)

Il Piano Regolatore del porto di Venezia-Marghera fa ancora riferimento, allo stato attuale, ai progetti del 15 Luglio 1964 elaborati dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Venezia, per quel che riguarda la zona commerciale e quella industriale, ed ai progetti del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale datati 7 Luglio 1964 per la zona petroli. Il SIA non rileva interferenze fra il progetto e le previsioni del datato Piano.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.2.1 Inquadramento generale

Il progetto in esame riguarda la realizzazione al largo dei Lidi Veneziani di un Terminal Off-shore con funzione petrolifera, atto ad estromettere i traffici petroliferi dalla Laguna di Venezia, e con funzione commerciale.

Il terminal petroli è dimensionato per essere in grado di gestire un traffico annuo di circa 6,3 milioni di tonnellate di petrolio greggio e circa 770.000 tonnellate di benzina (comprensivo sia del carico che dello scarico del prodotto), di cui 650 tonnellate di solo scarico verso la terraferma. Per quanto riguarda il gasolio, infine, le infrastrutture del terminal sono in grado di gestire un flusso annuo di circa 2.3 milioni di tonnellate (valore comprensivo sia del carico che dello scarico del prodotto), di cui circa 2.2 milioni di tonnellate di scarico verso la terraferma.

Nel terminal è attualmente prevista la possibilità di tre ormeggi contemporanei che potranno caricare/scaricare direttamente alle raffinerie, attraverso una pipeline sottomarina.

Nel terminal troveranno ubicazione anche altre funzioni commerciali, in particolare saranno ospitate le funzioni afferenti alla movimentazione di container.

Al fine di garantire la possibilità di un attracco contemporaneo di due grandi navi porta container da 18000 TEU ciascuna, sono state sviluppate le dimensioni planimetriche della banchina di ormeggio a servizio delle navi container, prevedendo per essa una larghezza di circa 200 m ed una lunghezza complessiva di circa 1000 m.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

La suddetta banchina, ove avverrà direttamente lo scarico dei containers dalle navi-madre per essere successivamente imbarcati sulle flotte di distribuzione alla terraferma, sarà collegata alla porzione di banchina servizi ad essa accessoria. Quest'ultima, prevista in prolungamento della già progettata banchina a servizio della logistica del terminal petrolifero, sarà lunga complessivamente 920 m e larga, parimenti alla banchina che la precede, 120 m.

A supporto dell'operatività del terminal plurimodale saranno realizzati i servizi, gli impianti e le strutture comuni necessari per il funzionamento continuato ed in piena sicurezza delle attività previste, nonché per la manutenzione degli impianti stessi per quanto attiene la funzionalità del solo terminal petrolifero, mentre, per il terminal commerciale la progettazione preliminare si limita a quanto attiene gli aspetti civili escludendo gli aspetti funzionali-impiantistici dell'opera.

Del complessivo Terminal Plurimodale Off-Shore, il progetto preliminare in esame ha sviluppato le opere relative a:

- la diga foranea prevista a protezione delle funzioni petrolifere, containers e rinfuse;
- il terminal petrolifero, l'impiantistica necessaria al funzionamento del terminal e le opere accessorie di convogliamento dei fluidi attraverso il mare Adriatico prima e la laguna di Venezia poi, verso il punto di distribuzione in terraferma ubicato presso l'Isola dei Serbatoi a Porto Marghera (Venezia). Sono previste, inoltre, le infrastrutture di distribuzione, a partire dalla suddetta Isola dei Serbatoi, verso ciascuna delle destinazioni finali dei fluidi petroliferi;
- la piattaforma servizi comprensiva di edifici servizi e di impianti per la gestione del terminal petrolifero, con la predisposizione per gli impianti della banchina container.
- il terminal container, comprensivo del terminal a terra presso l'area Montesyndial a Porto Marghera (Venezia);

2.2.1.1 Diga foranea

La diga foranea ha lo scopo di contenere il terminal petrolifero ed il terminal container da realizzarsi in mare. Ad essa attraccheranno le navi (petroliere e container) e da essa partiranno una serie di fasci tuberi con destinazione l'isola dei petroli e navi di minor dimensione porta container con destinazione il terminal container "in-shore" in area ex MonteSyndial. Partiranno e arriveranno anche una serie di imbarcazioni di minor dimensione per il trasporto di materiali necessari e con il personale.

La diga foranea ha uno sviluppo complessivo di circa 4050 m (lunghezza determinata per contenere le opere necessarie a garantire la funzionalità petrolifera e commerciale) ed è orientata per proteggere il porto d'altura dalle onde provenienti dai settori di Nord-Est e Sud-Est. Ha una forma a "C" con tre assi di sviluppo uniti in maniera continuativa ed è collocata su un fondale avente, mediamente, 22 m di profondità che è quindi in grado di consentire l'approdo di navi fino a 20 m di pescaggio.

2.2.1.2 Terminal petrolifero e pipeline

Il terminal petrolifero previsto nel progetto avrà una dimensione tale da permettere il simultaneo ormeggio di tre navi tanker porta prodotti petroliferi:

- l'accosto n. 1 è adibito carico/scarico del gasolio e della benzina ed è formato da una piattaforma in c.a. su pali in c.a. Le dimensioni in pianta della soletta sono pari a 40x50 m.
- gli accosti n. 2 e 3, il primo adibito scarico/carico di greggio-benzina-gasolio ed il secondo adibito allo scarico di greggio, sono ubicati sui due lati opposti di un cassone pluricellulare prefabbricati in c.a. e sono collegati alla banchina servizi. Si ha quindi un piazzale con pavimentazione alla quota di +3.00 m s.l.m.m. di dimensioni pari a 60x60m.

Il pontile di collegamento con la banchina è lungo complessivamente 475 m e per la sua parte terminale, verso gli accosti, circa 200 m, risulta essere parallelo all'asse della attigua porzione di diga foranea,

La sua larghezza utile è pari a 8.20 m; di questi 4.20 m sono utilizzati per il transito dei mezzi da e per il terminal, mentre nei rimanenti 4.00 m sono previsti i rack a portale in carpenteria metallica per l'alloggiamento delle tubazioni dei prodotti petroliferi e delle tubazioni di servizio.

Le condotte di adduzione di prodotti petroliferi verso e dalla terraferma partono direttamente dal pontile di collegamento degli accosti n. 2 e n. 3 per raggiungere, mediante la pipeline composta da:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

- tubazione in acciaio diam. 24", spessore 12.7 mm per la benzina;
- tubazione in acciaio diam. 24", spessore 12.7 mm per il gasolio;
- tubazione in acciaio diam. 42" spessore 17.5 mm per il greggio);
- tubazione in PEAD DN 160 mm con spessore di 15 mm per alloggiamento cavo elettrico;
- tubazione in acciaio DN 6" di spessore 12.7 mm, con rivestimento di appesantimento in gunite, per adduzione acqua potabile; in aderenza al rivestimento si ubicheranno le linee per cavi dati.

Il percorso tra il Terminal off shore e l'Isola dei Serbatoi a Porto Marghera è lungo circa 26.9 Km, di cui circa 15.7 Km in mare e 11.2 Km in laguna.

Nel tratto a mare, che inizia dal terminal petrolifero e raggiunge la costa all'altezza dell'abitato di Malamocco, le pipelines saranno costituite da tubazioni in acciaio rivestito in gunite, con funzione di appesantimento, posate in trincea sul fondale marino ad una profondità tale che per ogni tubazione vi sia un ricoprimento minimo di 2.50 m.

In prossimità del terminal le tubazioni verranno posate dentro un manufatto scatolare in c.a., per un'estensione di circa 1400 m, per proteggerle da eventuali danneggiamenti procurati dalle navi in avvicinamento/allontanamento al terminal petrolifero che dovessero rilasciare l'ancora o da accidentali perdite di carico.

Il litorale di Malamocco verrà attraversato con l'impiego di trivellazioni orizzontali teleguidate (TOC) e, sempre con la medesima tecnologia di posa delle tubazioni, una volta entrati in laguna si realizzeranno gli oleodotti che raggiungeranno l'Isola dei Serbatoi ove vi sarà l'edificio di separazione e divisione dei prodotti petroliferi. Per il tratto lagunare le tubazioni saranno sempre in acciaio con i medesimi diametri del tratto marino e saranno protette da rivestimenti anticorrosivi termoplastici

La posa in laguna avverrà tramite la realizzazione di n.6 isole artificiali provvisorie, nelle quali verranno installati i cantieri provvisori per la realizzazione delle teleguidate che verranno rimosse al termine dei lavori.

Il profilo longitudinale di posa delle tubazioni prevede una profondità massima pari a -35.00 m s.l.m.m. Delle 6 isole complessivamente necessarie, 5 sono interne alla laguna e una esterna ad essa; infatti la prima isola verrà realizzata all'esterno del cordone litorale all'altezza dell'abitato di Malamocco. A partire poi dalla suddetta Isola dei Serbatoi si realizzano le linee di approvvigionamento che recapitano i diversi prodotti petroliferi fino alle rispettive destinazioni finali.

L'attraversamento con le tubazioni dei canali industriali verrà realizzato mediante impiego della tecnologia del microtunneling.

La stazione di arrivo dei prodotti è collocata a Porto Marghera presso l'Isola dei Serbatoi Petroliferi, e costituisce il punto di collegamento tra le pipeline provenienti dal terminal offshore in Adriatico e la rete di distribuzione interna di Porto Marghera. Essa comprende:

- unità di ricezione dei pig (manufatto per le operazioni di ispezione, pulizia, etc che "viaggia" all'interno delle condotte) per ciascun prodotto;
- stazioni di misura per benzina e gasolio, mentre il greggio verrà direttamente misurato presso i serbatoi della raffineria;
- collettori di distribuzione alle varie utenze, con relative valvole motorizzate di intercettazione e deviazione

2.2.1.3 Terminal container

La banchina container sarà lunga 1000 m. e larga 200 m per complessivi 200'000 mq. di estensione superficiale e sarà costituita da cassoni pluricellulari in cemento armato (dim. pari a 30x22 m e altezza di 23 m) ed avrà una quota +3.00 mslmm. Con i cassoni si realizzerà il perimetro della banchina mentre il volume da essi confinato, costituente gran parte del piano di banchina, sarà realizzato mediante il riempimento con idoneo materiale proveniente da dragaggi. Su tale struttura, a servizio delle navi che ormeggeranno, si prevede l'installazione, lungo tutto lo sviluppo del suo perimetro, di bitte resistenti ad un tiro di 150 t installate con interasse di 35 m.

Sulla banchina è prevista la realizzazione di un sistema di drenaggio delle acque di pioggia nonché di trattamento delle acque di prima pioggia. Tale sistema prevede la suddivisione della banchina container in 2 zone omogenee di larghezza pari a quelle della banchina, 200 m, e lunghezza pari a 500 m ciascuna

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

all'interno delle quali è prevista la posa di 4+4 tubazioni di collettamento che convogliano le acque captate dalla superficie verso un collettore centrale nel quale avverrà la separazione delle acque da mandare al trattamento da quelle di seconda pioggia per la quale è possibile lo scarico immediato

Sulla superficie della banchina servizi, che presenta un'estensione di circa 110.400 m², troveranno ubicazione le infrastrutture logistiche proprie della funzione container. Sono quindi previsti edifici per le ispezioni e per il controllo doganale, officine, magazzini. A fianco dell'eliporto, quest'ultimo già previsto nella stesura del progetto preliminare del terminal petrolifero, si realizzeranno gli edifici multipiano ospitanti gli uffici di gestione del terminal, la mensa e gli alloggi del personale

Per il trasferimento dei container a terra la soluzione indicata, tra le diverse alternative analizzate nel SIA, prevede l'utilizzo di chiatte di dimensione 26.5 x 58 m con un pescaggio medio di 3.75 m. Tali chiatte, trasportate a coppie dalla "mama vessel" sono in grado di trasportare ciascuna 216 TEU, permettendo quindi il trasferimento di 432 TEU a viaggio.

Le mama vessel, per il trasferimento da terminal d'altura a terminali di terra, avranno una lunghezza di circa 150 m * 31 m con un pescaggio in fase di navigazione di circa 7.5 m. Le valutazioni contenute nel SIA indicano che una mama vessel per compiere un intero ciclo (tempo medio per un giro completo andata e ritorno dal terminal off-shore al terminal di Montesyndial) impiegherà 15 ore e 30'.

Tale soluzione è stata scelta sia perché minimizza tempi di trasferimento e numero di attrezzature necessarie, sia per la flessibilità di utilizzo nei diversi contesti di terminali di terra. Tale nave "madre" può infatti trasportare, in alternativa alle chiatte sopraccitate, una coppia di chiatte fluviali di classe V, sarà quindi possibile sfruttare tale sistema di movimentazione anche per trasportare le chiatte fluviali fino alla foce dell'idrovia da dove potranno autonomamente proseguire nell'intera asta fluviale.

Nello scenario in esame, relativo ad una movimentazione di 800.000 TEU tra il terminal off-shore e il terminal a terra in area Montesyndial, sono state stimate necessarie 2 navi di trasferimento (mama vessel) e 6 chiatte di carico, che richiederanno 16 banchine di ormeggio e due gru a ponte (RTG) per la movimentazione dei container. In questa configurazione si prevede una movimentazione media di circa 2'200 TEU giornalieri.

Nel molo verranno realizzate delle strutture di gru a portale (RTG) in grado di trasportare i contenitori dal lato dedicato all'accosto delle navi oceaniche fino al lato opposto del molo, dedicato al caricamento diretto su chiatte di trasferimento. L'area centrale del molo, è inoltre in grado di ospitare, in caso di situazioni eccezionali, fino a 5'000 TEU per ciascuna banchina.

La componente a totale innovazione è costituita dalle gru a ponte che servono il carico/scarico chiatte.

Queste sono state progettate come moduli di 4 gru a ponte accorpate che servono la stessa chiatta. In tal modo è possibile caricare ogni chiatta in circa 270 minuti.

2.2.1.5 La piattaforma servizi

Parallelamente al lato della diga foranea disposta in direzione NE-SO, verrà realizzata la piattaforma servizi sulla quale troveranno ubicazione le infrastrutture impiantistiche e gli edifici destinati alla logistica afferente al terminal petrolifero e a quelle a servizio delle funzioni commerciali presenti nel terminal.

La banchina, lunga circa 430 m e larga circa 120 m, verrà realizzata mediante l'installazione di cassoni pluricellulari prefabbricati in c.a.. Con la posa di tali cassoni, attraverso il loro fronte si realizzerà l'allineamento della banchina verso il lato interno del terminal. Il volume compreso tra questi e la diga foranea verrà poi riempito con materiale di dragaggio idoneo e pavimentato fino al raggiungimento della quota di progetto, posta alla +3.00 m s.l.m.m..

La superficie della banchina, che presenta un'estensione di circa 51.600 m², è divisa in due parti: in prossimità dell'attiguo faro di segnalazione notturna troveranno ubicazione le infrastrutture impiantistiche proprie della funzione petrolifera, mentre nella rimanente parte di banchina si collocheranno gli edifici operativi e a servizio della logistica.

A fianco di questi ultimi si realizzerà la piazzola adibita ad eliporto.

In prossimità dei collegamenti tra la banchina servizi e gli accosti n°1, n°2 e n°3 troveranno ubicazione gli uffici doganali di controllo e gestione dei varchi.

Sulla banchina troveranno alloggio le strutture e gli impianti di servizio al terminal petrolifero in sintesi di seguito elencati:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

- strutture per il personale: mensa, alloggi, uffici, locali tecnici, ecc.;
- uffici per Autorità Portuale, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Guardia ai Fuochi;
- approdi in grado di ospitare traghetti per il trasferimento dei lavoratori;
- centro di emergenza medica;
- stazione dei Vigili del Fuoco con ormeggi per mezzi nautici antincendio;
- eliporto per i trasferimenti d'emergenza;
- ormeggi per rimorchiatori, Piloti, Capitaneria di Porto, ecc.;
- torre di controllo Piloti;
- depositi e magazzini per componenti di ricambio e ricoveri mezzi per le manutenzioni;
- officine;
- impianti per il trattamento delle acque reflue prodotte;
- impianto di rifornimento di carburanti (bunker) a mezzo bettolina da Porto Marghera e piccoli serbatoi per i mezzi dei terminal;
- banchine d'ormeggio per le bettoline di servizio

Per quanto riguarda i rifiuti, il terminal non sarà dotato di attrezzature per il ricevimento di acqua di zavorra non segregata e per lo svuotamento delle "slop" tank delle navi; tale servizio, se richiesto, potrà essere svolto da bettoline.

2.2.1.6 *Il terminal a terra*

Il terminal a terra dedicato alla movimentazione degli 800'000 TEU previsti dallo sviluppo del Terminal off-shore, è situato nell'area Montesyndial.

L'area nel suo complesso copre circa 82 ettari ed è limitata a sud da via della Chimica, a ovest da aree Syndial, a est dalla centrale Edison e da aree Vinyls, a nord si affaccia sul Canale industriale ovest che consente un pescaggio di 12 metri, e si collega tramite un bacino di evoluzione al canale Malamocco – Marghera ovvero la via di accesso nautico al mare.

Il terminal a terra avrà una zona di gestione dei container tradizionali che vengono scaricati direttamente a terra dalle grandi navi che attualmente entrano in Laguna e raggiungono i terminal merci operativi nella zona di Porto Marghera e una zona nuova dedicata al carico / scarico delle chiatte che trasportano i container provenienti dalla piattaforma off-shore.

La banchina dedicata alla gestione delle chiatte provenienti e dirette alla piattaforma off-shore, oggetto del presente progetto, ha una lunghezza di 800 m. lungo i quali saranno installate 6x4 gruppi di gru a portale appositamente progettate per la gestione del carico scarico dalle chiatte. I container saranno stoccati fino a 5 tiri nelle corsie retrostanti le gru. In quest'area sono previste aree specifiche destinate ai refrigerati, ai contenitori vuoti e a quelli fuori sagoma. Nel complesso l'area consentirà di gestire 800'000 TEU/anno.

Lungo il lato opposto rispetto alla banchina, sono posizionati un'area d'ispezione dei contenitori e un parco ferroviario a servizio dell'intera area. Il parco ferroviario sarà dotato di sei aste di 775 m serviti da 3 gru RMG per consentire la formazione e lo scarico dei convogli ferroviari. Ciascuna asta del terminal, in una situazione media di regime, è in grado di scaricare e ricaricare un treno shuttle nell'arco di 1 ora circa.

Inoltre a servizio del terminal container a terra, in prossimità del parco ferroviario, saranno collocati alcuni edifici adibiti ad: uffici, ispezione, manutenzione e una sottostazione per la fornitura dell'energia elettrica.

2.2.3 Fase di cantiere e Fase di esercizio

Il programma dei lavori per la realizzazione delle opere descritte prevede un arco temporale di circa 6 anni e mezzo dall'avvio effettivo delle opere. In tale periodo saranno completati gli interventi a terra dell'Isola dei petroli e Montesyndial, la posa delle condotte sottomarine ed il Porto rifugio in altura completo di tutte le sue parti. Per quanto riguarda la diga del terminal off shore, l'inizio delle attività è prevista solamente dopo l'entrata in produzione dell'area dei cassoni prefabbricati, mentre gli altri cantieri, quali il terminal on-shore di Montesyndial, potranno inserirsi nel quadro delle attività generali senza indurre prolungamenti del tempo necessario al completamento dell'opera.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

Nel SIA vengono analizzate per la fase di cantiere e di esercizio le “Interazioni con l’Ambiente”, includendo emissioni in atmosfera, prelievi e scarichi idrici, emissioni sonore, produzione di rifiuti, utilizzo di materie prime e risorse naturali e traffico generato. Analisi poi riprese e sviluppate nel quadro ambientale.

2.2.4 Analisi delle alternative

Nello SIA sono state sviluppate le analisi delle alternative condotte:

- dal Magistrato alle Acque, per quanto concerne l’estromissione del traffico petrolifero;
- dall’Autorità Portuale di Venezia, per quanto riguarda le soluzioni logistiche relative al traffico container.

Le alternative sviluppate ed analizzate in merito a diversi temi sono:

- soluzioni strategiche per l’estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia, a seguito della Legge Speciale 798/1984;
- alternative di posizione del terminal al largo dei Lidi di Venezia;
- alternative di forma del terminal;
- soluzioni progettuali ed ingegneristiche sulla tipologia di terminal;
- soluzioni per il collegamento tubiero dei prodotti petroliferi tra terminal e laguna, sia nel tratto marino che nel tratto lagunare;
- opzioni strategiche e commerciali rispetto alla scelta dei prodotti da estromettere dalla laguna;
- soluzioni logistiche per ottimizzare la funzione container del terminal (operatività e trasferimento nautico).

Per ognuna di tali alternative, l’analisi condotta ha portato alla scelta di quella ottimale che è stata poi utilizzata nella redazione del Progetto Preliminare.

Sicuramente la scelta principale è stata quella di localizzazione del Porto d’altura, dal quale poi si è sviluppato l’intero progetto.

In particolare su tale argomento si sono confrontate le seguenti ipotesi di ubicazione:

- di fronte alla Bocca di Porto di Malamocco, pressoché coincidente con la posizione del Terminal Petrolifero del Progetto Preliminare del Novembre 2002, e coincidente con la posizione del Terminal Plurimodale prevista dal Progetto Preliminare in esame;
- di fronte al litorale di Pellestrina;
- di fronte alle foci dei Fiumi Brenta ed Adige.

Nel corso della riunione tenuta l’11 gennaio 2011 presso la Capitaneria di Porto di Venezia, alla presenza delle Autorità Marittime competenti, Capitaneria di Porto, Autorità Portuale di Venezia e Corporazione Piloti Estuario Veneto, è stata indicata la prima come quella che meglio risponde alle caratteristiche tecniche necessarie per la realizzazione del progetto.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Le componenti esaminate dal Proponente nel Quadro di Riferimento Ambientale sono quelle di cui al DPCM 27 dicembre 1988.

2.2.1 Atmosfera

Il profilo climatico e il livello di inquinamento dell’aria nell’area dove è prevista l’infrastruttura sono tipici della pianura padana dove è presente un ambiente di spiccata uniformità climatica.

L’analisi della qualità dell’aria ante opera è stata effettuata prendendo i dati rilevati dalle centraline di monitoraggio ubicate in zona industriale (gestite dall’Ente Zona Industriale di Porto Marghera) e presso l’isola di Sacca Fisola (centralina ARPAV). Sono inoltre stati analizzati i dati sulla qualità dell’aria riferiti al litorale del Lido di Venezia oggetto di una campagna di monitoraggio con i mezzi mobili eseguita da ARPAV nel 2006-2007.

Gli ossidi di zolfo sono risultati entro la norma, i livelli dell’S_ox infatti risultano inferiori agli standard di qualità definiti dalla normativa vigente; per il biossido di zolfo (SO₂) anche per il 2010 la sua concentrazione in aria è rimasta significativamente inferiore ai valori limite. Per il monossido di carbonio

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

(CO) si sono rilevati valori sempre inferiori al valore limite normativo nell'area di interesse, risultando, come prevedibile, più elevato in alcune aree ad intenso traffico.

Per quanto riguarda l'ozono O₃ non sono stati rilevati superamenti di soglia anche se si registrano occasionali superamenti della soglia di informazione e frequenti superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana.

Le polveri inalabili (PM₁₀) e fini (PM_{2.5}) sono indicati come elementi di criticità per l'elevato numero di superamenti del valore limite giornaliero e per la caratteristica che hanno le polveri fini di veicolare altre specie chimiche, quali IPA e metalli pesanti.

Stima degli Impatti

Per la stima degli impatti dell'opera in esame sono state esaminate sia la fase di cantiere che quella di esercizio.

Per quanto riguarda la fase di cantiere sono state analizzate le varie tipologie di cantiere che vi saranno, individuando quello che presenta maggiori criticità e andando a stimare gli impatti generati da questo; è risultato come maggiormente critico il cantiere tra mare e laguna per la posa delle tubazioni, soprattutto in relazione alla sua maggiore vicinanza a recettori (aree abitate).

Per il cantiere individuato sono state stimate le emissioni in atmosfera sia relative ai mezzi di cantiere sia relativamente al potenziale risolleamento di polveri derivante dal passaggio di mezzi su aree sterrate. Per la valutazione dell'emissione di inquinanti con i gas combustibili è stata applicata la metodologia europea per la redazione dell'inventario delle emissioni, documentata in EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook terza edizione (EMEP/EEA, 2006). Il risolleamento di polveri è stato invece stimato seguendo la metodologia prevista nelle linee guida US-EPA per l'inventario delle emissioni, come riportate in Emission Factor Documentation for AP-42, Section 13.2.2, Unpaved Roads Final Report (settembre 1998).

Lo SIA afferma che essendo le emissioni in fase di cantiere concentrate in un periodo temporale limitato, l'entità dei valori stimati (riferiti all'intero periodo di costruzione) viene valutata come assolutamente accettabile.

A supporto della valutazione esposta lo SIA riporta, per quanto concerne le polveri e per gli ossidi di azoto, il confronto dei valori di emissione stimati con quelli relativi ad altri cantieri localizzati in area lagunare, a parità quindi di condizioni meteo climatiche. Nei casi di confronto le emissioni in fase di cantiere risultavano molto più elevate in termini quantitativi rispetto a quelle stimate per il cantiere in esame.

Per quanto riguarda la fase di esercizio sono state prese in considerazione la riduzione delle emissioni in atmosfera derivanti dall'estromissione del traffico petrolifero e le emissioni nell'area del Terminal (impianti e emissioni associate alle navi durante le fasi di manovra e stazionamento presso la struttura off-shore). Per il calcolo delle emissioni nell'area del terminal si afferma che non vi saranno emissioni molto diverse rispetto a quelle oggi registrate nell'ambito lagunare, solo che saranno concentrate, ma per contro la loro localizzazione sarà al largo e quindi lontano dai recettori sensibili.

L'analisi di queste componenti ha portato a concludere che per quanto riguarda questa componente l'impatto si può ritenere trascurabile.

2.2.2 Ambiente idrico superficiale

L'area di interesse è costituita per una parte di area lagunare e per una parte di area marina e marino-costiera. La porzione di laguna interessata è quella del bacino centrale della laguna di Venezia, interessato in particolare dai lavori di posa del fascio tubiero il cui percorso congiungerà il litorale di Malamocco all'isola dei Serbatovi a Porto Marghera. Per quanto concerne la parte marina e marino costiera comprende le acque del Mar Adriatico prospicienti la laguna di Venezia con estensione, verso sud, fino al delta del fiume Po.

Per l'analisi dell'ambiente idrico sono da considerare gli aspetti relativi alla qualità delle acque, all'idrologia e idrodinamica.

E' stata fatta un'analisi sullo stato di fatto delle 3 tipologie di aree: lagunare, marina e marino-costiera.

Per quanto concerne l'ambiente lagunare, la laguna di Venezia è un sistema a regime di ricambio naturale, dove l'interscambio di acqua con il mare avviene naturalmente per effetto delle maree attraverso le tre bocche di porto, scambi idrici con il mare determinano i livelli di marea in laguna di Venezia e sono essenziali nel controllare i processi di ricambio idrico. Ad oggi a seguito di anni di studi effettuati sugli

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

scambi mare-laguna, si sono resi disponibili strumenti in grado di effettuare misure in continuo della portata alle bocche di porto.

Lo stato della qualità delle acque lagunari viene descritto in relazione alla presenza di nutrienti (che concorrono alla definizione dello stato trofico della laguna) e alla presenza di microinquinanti (che concorrono alla definizione dello stato di contaminazione delle acque da sostanze inorganiche e organiche). La qualità delle acque del bacino lagunare dipende in buona misura dai carichi inquinanti che arrivano dal bacino scolante e dai contributi della zona industriale di Marghera oltre che dagli andamenti della circolazione interna delle acque lagunari, dalle condizioni meteorologiche, nonché dai cicli di ricambio delle maree.

La torbidità della colonna d'acqua è un parametro legato agli eventi risospensivi (di carattere naturale o antropico) che si succedono nelle varie aree della laguna. Si riscontrano valori più bassi nei pressi delle bocche di porto, mentre l'area compresa fra Venezia e Tesserà è caratterizzata da valori relativamente elevati. In particolare variazioni molto accentuate di torbidità sono state osservate nell'area lagunare antistante la zona industriale (sbocco del Canale Industriale Sud) nelle aree adiacenti al Canale dei Petroli, ad intenso traffico marittimo.

Per quanto concerne i nutrienti rispetto agli obiettivi di qualità per la laguna (D.M. 23.04.98) e con riferimento ai dati del monitoraggio MELa (2000-2008), le concentrazioni di nutrienti hanno evidenziato ancora diversi casi di superamento, in particolare per l'azoto totale disciolto (TDN) nelle aree maggiormente influenzate dalle sorgenti di carico.

Per quanto concerne i metalli lo SIA riporta che i livelli di contaminazione sono da ritenersi tutti accettabili se le concentrazioni medie lagunari sono comparate con gli standard di qualità indicati per i corpi idrici di transizione nel D.M. 56/09 (tabelle 1/A e 1/B del decreto) mentre si osservano diversi casi di superamento, particolarmente marcati per lo zinco, rispetto agli obiettivi di qualità stabiliti per la laguna (D.M. 23.04.98). Mentre per quanto riguarda i microinquinanti organici presenti in laguna (PCDD/F, PCB, IPA, HCB) sono generalmente più elevati nelle acque della laguna centrale rispetto a quelli della laguna nord e sud, con un gradiente più facilmente individuabile rispetto a quanto osservato per i metalli. Sono in particolare marcate le differenze tra i livelli di contaminazione dei canali industriali e i livelli di contaminazione delle acque della laguna, individuando i canali di Porto Marghera come la fonte di rilascio principale di tali composti.

Per quanto riguarda l'area marina siamo in presenza di una batimetria nella zona circostante il Terminal, in un raggio di 10 km che varia tra 17 e 21 metri.

Lo SIA in riferimento alle correnti marine indica che le correnti misurate nell'area circostante il previsto posizionamento del Terminal evidenziano una componente dominante verso sud, con intensità di corrente sotto costa mediamente più ridotte ma più variabili in relazione alla circolazione costiera e all'influenza della marea nelle aree più vicine alle bocche di porto. Inoltre il vento è il fattore principale nella generazione delle onde, la cui distribuzione statistica di intensità e direzione (misurati alla Piattaforma Oceanografica CNR a poca distanza dal sito ove è prevista la realizzazione del nuovo Terminal Off-shore) riflette l'intensità e la direzione dei venti dominanti (traversia di bora e di scirocco), con altezza d'onda significativa inferiore a 0.5 m per il 57% degli stati di moto ondoso.

Per quanto riguarda la fascia costiera a sud della Laguna di Venezia risulta essere l'area maggiormente eutrofica, in relazione agli sbocchi fluviali, mentre condizioni oligotrofiche prevalgono nella parte orientale del bacino. Per quel che riguarda la contaminazione da metalli e microinquinanti organici, i dati disponibili sia per la fascia costiera sia per l'area marina circostante il previsto posizionamento del Terminal, evidenziano la conformità con gli standard normativi delle acque marine costiere. Gli idrocarburi totali, come si evince dai dati della campagna di indagine condotta nel luglio 2003 nell'area del Terminal e lungo il tracciato delle condotte sottomarine, sono caratterizzati da concentrazioni inferiori al limite di rilevabilità.

Stima degli Impatti

E' stata effettuata la stima degli impatti attesi in conseguenza della realizzazione dell'opera sia in fase di costruzione che di esercizio relativamente alla qualità delle acque superficiali, lagunari marine e marino-costiere nell'area e all'idrodinamica dell'area marina interessata dal Terminal.

Per la valutazione sono stati utilizzati modelli tra i quali il modello idrodinamico tridimensionale Delft 3D per l'idrodinamica e fatte simulazioni modellistiche e sulla base dei risultati dell'Analisi di Rischio, gli effetti della potenziale diffusione degli idrocarburi, in seguito ad eventi accidentali.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

In fase di cantiere sono stati considerati di potenziale impatto:

- prelievi idrici per le necessità di cantiere;
- scarico di reflui da cantiere;
- spillamenti/spandimenti da mezzi e macchinari di cantiere;
- risospensione dei sedimenti;

In fase di esercizio sono stati considerati di potenziale impatto:

- prelievi idrici per usi civili e industriali;
- scarico di reflui di tipo civile, industriale e di acque meteoriche;
- scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo;
- scarichi provenienti dalle navi in accosto al Terminal,;
- diffusione di idrocarburi in mare in caso di incidente per collisione navale;
- fuoriuscita di prodotti durante le operazioni di carico e scarico;
- fuoriuscita di prodotti causata da apparecchiature e impianti di servizio al Terminal.;
- fuoriuscita di prodotti dalle tubazioni;
- sull'idrodinamica e circolazione delle acque marine in relazione all'ingombro della struttura;

Per tutte le componenti sono stati riscontrati degli impatti trascurabili ad esclusione degli effetti sulla qualità delle acque in riferimento allo scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo, che è stato valutato positivo in relazione alla diminuzione del traffico marittimo nell'area marina costiera che ne consegue alla realizzazione dell'opera.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013****2.2.3 Suolo e sottosuolo**

Per la componente Suolo e Sottosuolo sono stati analizzati i dati relativi alla morfologia, geologia ed idrogeologia.

Per quanto concerne l'ambito marino si è in presenza di una profondità media de fondo ridotta, mancanza di marcate irregolarità del fondo, che va progressivamente degradando verso Sud-Est e l'esistenza di un'ampia piattaforma continentale sulla quale sono ancora visibili tracce dei cordoni litoranei sommersi, di erosioni e particolari depositi legati a fasi di livello marino più basso dell'attuale.

La morfologia della Laguna di Venezia, riporta lo SIA *“è il risultato di processi continentali e marini occorsi in modo diacronico e con diversa intensità durante la sua storia geologica. Dal punto di vista dinamico la laguna è un ambiente soggetto a rapida evoluzione verso l'ambiente continentale, per sedimentazione dei corsi d'acqua, o verso l'ambiente marino, per erosione dei lidi e subsidenza”*

Nella Laguna ad oggi le maggiori problematiche dal punto di vista morfologico possono essere ricondotte alla perdita di sedimenti verso il mare e al progressivo approfondimento dei fondali lagunari alla riduzione delle superfici a barena e all'appiattimento della morfologia sommersa.

Per quanto concerne l'aspetto geologico siamo in presenza di un ambito in cui si sono susseguite profonde modificazioni *passando da un “ambiente di fondo marino” ad un “ambiente di zona emersa” per giungere, infine, circa 6000 anni fa, ad un “ambiente di laguna costiera”.* La struttura stratigrafica dei depositi sedimentari recenti è rappresentata da materiali sciolti a granulometria variabile (compresa tra le argille e le sabbie), di spessore non costante e spesso mescolati tra loro; essa è caratterizzata da livelli sovrapposti a permeabilità variabile che spesso si ritrovano in eteropia laterale.

Per quanto riguarda l'idrogeologia siamo in presenza di un sistema multi falda differenziato, costituito da sei acquiferi principali confinati da orizzonti argillosi, che è alimentato dal complesso indifferenziato ghiaioso-sabbioso della zona pedemontana veneta.

L'area rientra in parte nella Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera e la qualità dei sedimenti superficiali evidenzia una diffusa contaminazione nell'area delimitata dall'inviluppo del Sito stesso. La contaminazione risulta fortemente confinata con un forte diminuzione delle concentrazioni tra i canali industriali (e i rii di Venezia) e la laguna circostante.

In riferimento all'area di interesse in terraferma, ovvero l'isola dei Petroli, è stata evidenziata una contaminazione dei suoli caratterizzata in maniera predominante da metalli. Tale contaminazione è diffusa sia spazialmente sia in profondità. Tra i metalli il più diffuso è l'arsenico, seguito da zinco e mercurio. Nell'area Montesyndial, costituita dall'area Montefibre – Syndial AS (sponda meridionale del Canale Industriale Ovest), dalle caratterizzazioni ambientali è emersa una contaminazione nei terreni e nelle acque di falda. In particolare nell'area Montefibre si è rilevata la presenza diffusa di contaminazione da Metalli (Arsenico, Cadmio, Mercurio, Piombo, Rame e Zinco), inoltre in una circoscritta area centrale dello stabilimento, si è rilevata la presenza di elevate concentrazioni di composti Alifatici Clorurati e anche mercurio.

Nell'area Syndial sono state rilevate presenze di metalli pesanti (As, Cu e Hg), da organoalogenati, PCDD-PCDF, Idrocarburi e IPA presenti anche a profondità elevate.

E' da rilevare che attualmente nell'area Motesyndial sono in corso le opere di bonifica dei terreni.

Stima degli Impatti

Per la valutazione degli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera si è utilizzata una metodologia che ha preso in considerazione sia gli aspetti ambientali sia quelli antropici della componente in esame. E' stata fatta un'analisi delle condizioni di stato chimico delle matrici suolo, sottosuolo e acque sotterranee, le variazioni morfologiche, le interferenze con l'assetto idrogeologico e la tipologia di utilizzo del suolo da parte dell'uomo.

Anche in questo caso sono state considerate le due fasi :fase di cantiere e fase di esercizio.

Nella fase di costruzione sono state prefigurate le interferenze: contaminazione del suolo e dei fondali; interferenze con l'assetto idrogeologico e uso del suolo.

La contaminazione del suolo e dei fondali è potenzialmente riconducibile a: spillamenti/spandimenti da macchinari e mezzi; smaltimento smarino, terreni di scavo e sedimenti dragati; produzione di rifiuti. Tale impatto è valutato trascurabile con le dovute attenzioni dell'impresa costruttrice in fase di esecuzione.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

Per l'aspetto idrogeologico l'elemento analizzato è stato quello relativo alla realizzazione dei pontili del Terminal, con i loro pali di fondazione, e alla posa del fascio tubiero in zona lagunare.

Lo SIA indica che ad oggi le conoscenze geologiche acquisite su base bibliografica e con le indagini geofisiche, svolte nell'ambito del progetto, non permettono di definire chiaramente l'assetto idrogeologico del sito a mare e in corrispondenza del tracciato lagunare ma che comunque con i dati ad ora a disposizione si può affermare che considerando che le tecniche di costruzione dei pali e la posa del cavidotto saranno condotte nel rispetto delle caratteristiche dei materiali da attraversare e delle caratteristiche idrogeologiche locali, l'interferenza con le falde viene considerata trascurabile.

L'altro aspetto valutato in fase di cantiere è l'occupazione temporanea per le aree di cantiere a terra, in corrispondenza dell'Isola dei Serbatoi a Porto Marghera e in aree lagunari e costiere per la posa delle condotte, essendo l'area in un contesto industriale e avendo l'occupazione la caratteristica di temporaneità e reversibilità, l'impatto è giudicato trascurabile.

In fase di esercizio sono state individuate le interferenze: contaminazione del suolo e dei fondali; uso del suolo e variazione della morfologia dei fondali.

Per la contaminazione del suolo e dei fondali si è fatto riferimento alla produzione di rifiuti, scarico dei reflui dal traffico marittimo e a spandimenti accidentali durante le operazioni di carico/scarico dei prodotti petroliferi o per incidente. Entrambe sono state ritenute trascurabili.

2.2.4 Vegetazione, flora e fauna

Le componenti vegetazione, flora e fauna sono state analizzate distinguendo tre principali settori ambientali sui quali il progetto può incidere: l'area lagunare e siti della Rete Natura 2000, l'area marina e marino-costiera veneziana e siti marini della Rete Natura 2000 ed il tratto costiero terrestre comprendente i lidi veneziani, l'area del Delta del Po ed i relativi siti della rete Natura 2000. Non è stata presa in considerazione l'area dell'Isola dei Serbatoi in quanto sono assenti in quest'area specie ed ecosistemi di pregio.

Sono state considerate importanti le estese aree di prateria a fanerogame, in particolare a *Cymodocea nodosa*, *Zostera marina* e *Nanozostera noltii*, presenti soprattutto nelle aree più prossime alle bocche di porto e che caratterizzano gli habitat comunitari 1140 "Distese fangose e sabbiose emergenti durante la bassa marea" e 1150* "Laguna", habitat considerato prioritario. Si è rilevato che i bassi fondali nudi prossimi all'area industriale si caratterizzano per popolamenti bentonici estremamente poveri di specie ed organismi (MAG.ACQUE-SELC, 2005; Molin *et al.*, 2009a), mentre le zone di prateria vicine alle bocche di porto si caratterizzano per una elevata biodiversità e per la presenza di specie di elevato valore conservazionistico, tra cui *Paracentrotus lividus*, *Pinna nobilis*, *Pinna rudis* e *Pholas dactylus*.

E' stato inoltre evidenziato che la Laguna di Venezia risulta essere la zona umida italiana che ospita il maggior numero di uccelli acquatici, sia migratori sia nidificanti, tra cui numerose specie di limicoli, ardeidi e sternidi presenti negli allegati della Direttiva Uccelli 147/2009/CE.

L'area marina e marino costiera interessata dal progetto è caratterizzata dalla presenza di popolamenti biologici diversificati in relazione alla profondità ed alla tipologia del fondale.

Nello SIA si sottolinea come sia rilevante dal punto di vista conservazionistico, nonché per la loro funzione di zone di riproduzione della fauna ittica, la presenza a mare di due affioramenti rocciosi naturali (SIC IT3250047 "Tegnue di Chioggia" e SIC IT3250048 "Tegnue di Porto Falconera").

Il litorale dell'area marina infine è caratterizzato dalla presenza di alcuni biotopi di notevole pregio che rappresentano parte delle antiche successioni vegetazionali che caratterizzavano un tempo tutto il litorale tra il mare e le lagune costiere.

La vegetazione delle aree confinanti con la laguna è invece costituita da associazioni alofile pioniere quali i salicornieti dominati dai generi *Salicornia*, *Arthrocnemum* e dalle specie *Spartina maritima* o *Puccinellia palustris*, associate a *Limonium narbonense*, *Inula crithmoides*, *Aster tripolium* e *Halimione portulacoides*.

Per quanto riguarda la fauna si è in presenza di dall'avifauna che trova un ambiente idoneo alla riproduzione nelle aree dunali, per la presenza del verde arboreo e delle aree retrodunali.

Per la valutazione degli impatti sono state considerate anche in questo caso le 2 fasi: quella di cantiere e quella di esercizio per diversi fattori perturbativi.

Per entrambe le fasi sono stati considerati l'occupazione di spazio acqueo e di fondale (temporaneo e permanente), la produzione di rumori, gas, polveri, scarichi idrici e rifiuti. Per la sola fase di costruzione si è

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

tenuto conto dell'attività di scavo dei fondali e di posa del materiale lapideo necessaria per la realizzazione delle isole in laguna e in mare; per sola la fase di esercizio, invece, si sono considerate i possibili impatti prodotti da uno spandimento accidentale di idrocarburi a mare, dalle modifiche apportate al traffico navale marino e lagunare ed, infine, dall'inquinamento luminoso prodotto dalla nuova isola terminal.

E' stato valutato che le attività di cantiere in ambito lagunare, per quanto riguarda il fattore rumore su questa componente, genera degli impatti che si possono ritenere trascurabili.

Analogamente per le attività di cantiere in mare.

Per quanto riguarda la fase di esercizio il rumore dovuto agli accessi e alle partenze dal terminal delle navi, non sarà dissimile da quello che attualmente interessa l'areale del tratto marino e del tratto lagunare interessato dal passaggio delle navi. E' stato valutato anche in questo caso trascurabile l'impatto previsto per gli habitat e le specie di ambiente marino.

Per quanto concerne le emissioni di gas inquinanti, polveri e scarichi idrici in fase di cantiere gli impatti sono ritenuti trascurabili.

2.2.5 Rumore e vibrazioni

Il Comune di Venezia ha approvato con la delibera di Consiglio Comunale n.39 del 10.02.2005 il Piano di Zonizzazione.

L'area lagunare interessata dall'opera ricade in Classe I (Aree particolarmente protette), mentre il tratto di litorale interessato dall'attraversamento, in località Malamocco, rientra tra le zone classificate in Classe II (Aree prevalentemente residenziali). Per quanto riguarda invece la zona di emersione del fascio tubiero, nell'area di Poto Marghera, essa cade in Classe VI (Aree esclusivamente industriali), quindi non presenta criticità in termini di limiti di emissione ed immissione.

Anche per questa componente la valutazione degli impatti è stata effettuata in fase di cantiere e in fase di esercizio. La valutazione, per quanto riguarda la fase di cantiere, si è basata sull'analisi delle aree di cantiere previste dal progetto e sulla successiva identificazione di quelle maggiormente critiche in base alla vicinanza a recettori residenziali.

I cantieri più significativi sono risultati quelli relativi alla realizzazione delle isole artificiali 1 e 2 rispettivamente lato mare e lato laguna del litorale del Lido all'altezza dell'abitato di Malamocco.

Per la valutazione del clima acustico è stata effettuata una simulazione mediante l'impiego di un software ray-tracing dedicato (IMMI ver. 5.2).

Le simulazioni effettuate per le singole fasi di cantierizzazione indicano il possibile superamento dei valori indicati dal piano di classificazione acustica relativamente ad alcuni recettori residenziali maggiormente prossimi all'area di cantiere, con contributi e tempi differenti in relazione alle specifiche fasi lavorative e pertanto dovrà essere richiesta autorizzazione in deroga ai limiti previsti dalla vigente normativa per attività temporanea di cantiere.

Per quanto riguarda la fase di esercizio lo SIA riporta che *la valutazione dell'impatto acustico in fase di esercizio dell'opera questo va valutato solo in relazione alla piattaforma off-shore. In considerazione della distanza tra sorgente sonora (piattaforma) e recettori (circa 17 km), si ritiene che non sussistano i requisiti perché si possa generare un impatto presso le aree abitate lungo il litorale del Lido.*

2.2.6 Salute pubblica

L'area prevista interessata dalle opere di progetto non interessano centri abitati, fatta eccezione per l'attraversamento delle tubazioni nel Litorale del Lido, in Località Malamocco, è stata comunque fatta una valutazione dello stato di fatto della salute considerando *la presenza della popolazione nell'area dell'estuario e, considerando che l'ambiente idrico interessato comprende le acque del bacino centrale della laguna, la presenza della popolazione nel centro storico veneziano e nelle sue isole.*

Sono state prese in considerazione le principali cause di morte della popolazione a livello provinciale e regionale, che sono costituite in particolare dalle malattie del sistema circolatorio e dai tumori. Sono poi stati considerate, per l'area interessata dall'opera, *numerose e diverse forzanti antropiche che concorrono a determinare diversi stati di contaminazione delle diverse matrici ambientali. Sono state valutate quindi le possibili vie di esposizione della popolazione a tale contaminazione.*



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 22/52

L'analisi dei fattori che potrebbero generare degli impatti ovvero di :emissioni gassose ed emissioni sonore, risospensione di sedimenti per le attività di dragaggio, scarichi e rilasci in ambiente marino ha evidenziato l'assenza di impatti negativi sulla salute pubblica, non essendo state individuate modificazioni dell'ambiente tali da comportare impatti negativi sulle componenti ambientali correlate.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

pag. 23/52

2.2.7 Paesaggio

In fase di cantiere i potenziali impatti dell'opera si possono ricondurre alla presenza di mezzi meccanici per la costruzione dell'opera stessa e per gli stoccaggi del materiale.

In fase di esercizio i potenziali impatti si possono riferire alla presenza del terminal off-shore e alla presenza fisica delle nuove opere fuori terra a servizio della pipeline (Stazione all'Isola dei Serbatoi).

L'impatto paesaggistico dell'opera nel suo complesso può, in sintesi, essere considerato generalmente positivo per quanto riguarda l'area di Porto Marghera. Per l'area di Malamocco l'impatto sul paesaggio è considerato trascurabile in quanto dopo i lavori, l'area verrà ripristinata.

2.2.8 Sistema Socio-Economico

E' stata eseguita un'analisi dello stato di fatto per la componente socio-economica esaminando le principali attività economiche dislocate nel contesto territoriale della provincia di Venezia.

E' stata poi realizzata un'analisi sui 3 comparti che possono maggiormente essere influenzati dalla presenza del terminal off-shore, cioè il settore petrolifero nell'area di Porto Marghera, le attività legate alla pesca lungo le coste venete e il settore turistico nel comprensorio veneziano.

E' stata inoltre riportata l'attuale situazione infrastrutturale del reticolo stradale e ferroviario con i nodi di transito più critici, esponendo inoltre brevemente gli interventi di ammodernamento e ampliamento previsti per garantire che il flusso di traffico in ingresso/uscita dall'area di Porto Marghera non generi fenomeni di congestione con conseguenti ritardi e criticità dal punto di vista ambientale a livello locale.

Si sono riscontrati dei potenziali significativi benefici a livello socio-economico, derivanti dalle potenzialità generate dalla realizzazione del terminal off-shore e degli incrementi a livello occupazionale nel settore portuale derivante dall'incremento del traffico portuale

3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

I siti Natura 2000 (SIC e ZPS) più vicini all'area di studio sono:

| | |
|---|-----------------|
| ZPS IT3250046 Laguna di Venezia | Interno al sito |
| SIC IT3250030 Laguna medio-inferiore di Venezia | Interno al sito |
| SIC IT3250031 Laguna superiore di Venezia | Ca. 2.5 |
| SIC/ZPS IT3250023 Lido di Venezia: biotopi litoranei | Ca. 750 m |
| SIC IT3250047 Tegnet di Chioggia | Ca. 2.9 km |
| SIC IT3250048 Tegnet di Porto Falconera | Ca. 46 km |
| SIC/ZPS IT3250003 Penisola del Cavallino: biotopi litoranei | Ca. 9.4 |
| SIC IT3250034 Dune residue del Bacucco | Ca. 17.3 |
| SIC IT3270017 Delta del Po: tratto terminale e delta veneto | Ca. 18.2 |
| ZPS IT3270023 Delta del Po | Ca. 18.2 |

Per quanto concerne la verifica della Relazione della valutazione di incidenza ambientale si richiama la relazione istruttoria n. 176/2013 con la quale l'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, con espresso parere favorevole con prescrizioni.

4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., le seguenti osservazioni:

1. Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca (nota prot. n. 519007 del 15/11/2011);
2. Coordinamento associazioni ambientaliste del Lido (acquisite agli atti con prot. n. 538623 del 30/11/2013);



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

3. Provincia di Venezia – D.C.P. n. 93 del 18/12/2012 (acquisita con prot. n. 30614 del 22/01/2013);
4. Unità di Crisi per la Pesca (nota trasmessa dall’Unità di Progetto Caccia e Pesca con prot. n. 53166 del 05/02/2013 con allegata nota prot. n. 50646 del 04/02/2013 riportante in allegato le osservazioni delle Associazioni di Categoria);
5. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 52735 del 04/02/2013);
6. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 57727 del 07/02/2013);
7. ARPAV (nota prot. n. 27427 del 12/03/2013, acquisita con prot. n. 114911 del 15/03/2013);
8. Comune di Venezia – D.C.C. n. 33 del 22/04/2013 (acquisita con prot. n. 191856 del 07/05/2013);
9. Comune di Venezia – D.C.C. n. 33 del 22/04/2013 con emendamenti votati (acquisita con prot. n. 192624 del 08/05/2013);
10. Comune di Venezia – Nota a firma Assessore Gianfranco Bettin del 03/07/2013 (acquisita con prot. n. 284844 del 03/07/2013);
11. Direzione Regionale Progetto Venezia (nota prot. 294719 del 10/07/2013);
12. Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca (nota prot. 304190 del 16/07/2013);

In data 30/07/2013 è stato stipulato un Protocollo d’Intesa, comprensivo di una sintesi del programma di ricomposizione ambientale, produttiva e socio-economica per il settore della pesca e acquacoltura, sottoscritto da Regione del Veneto, Autorità Portuale di Venezia ed Associazioni di categoria della pesca e dell’acquacoltura (Agci-Agrital, Lega Cooperative del Veneto-Pesca, Federcoopescas Veneto, Coldiretti Impresa Pesca e Federpesca Veneto), ad oggi non sottoscritto dal Magistrato alle Acque di Venezia.

Vengono di seguito riportate le osservazioni e i pareri pervenuti in sede di istruttoria, che sono stati considerati ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle relative prescrizioni e raccomandazioni. Vengono inoltre riportate le controdeduzioni puntuali alle osservazioni formulate dal proponente e le relative considerazioni della Commissione V.I.A. Regionale.

OSSERVAZIONI E PARERI E CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE VIA

| Soggetto | Prot. | Data | Osservazioni | Controdeduzioni | Considerazioni Commissione V.I.A. |
|--|--------|------------|---|--|---|
| Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca | 519007 | 15/11/2012 | Gli impatti sulla pesca non possono essere considerati trascurabili. Carenza nella valutazione degli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio. | A seguito delle integrazioni richieste dal MATTM (domande 4/34/74/61/62) si ritiene che gli aspetti legati alla pesca siano stati approfonditi sia per quanto riguarda i possibili fattori di disturbo (in fase di esercizio e cantiere) sia per quanto riguarda la risospensione dei sedimenti/torbidità dell'acqua. Pur risultando dalle analisi effettuate che la maggior parte degli impatti sono trascurabili, nel Piano delle Mitigazioni e Compensazioni sono già state previste due azioni per il comparto pesca/molluschicoltura, nonché monitoraggi <i>ante-in-post operam</i> . È prevista la sottoscrizione di un Protocollo fra le associazioni di categoria della pesca, il Magistrato alle Acque e Autorità Portuale. | Superato da quanto previsto nel Protocollo tra MAV, APV, Regione ed Associazioni della pesca in data 30 luglio 2013 e dalle prescrizioni contenute nel presente parere. |



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| <p>Coordinamento associazioni ambientaliste del Lido</p> | | | <p>1. la piattaforma container non rientra nei dettami della Legge Speciale. Si ritiene insufficiente l'iter approvativo per la parte che riguarda il molo containers;</p> | <p>1. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 1 e MATTM 3; con la messa in funzione del Mose, in caso di chiusura delle paratoie, il traffico marittimo diretto al porto di Venezia subirà delle restrizioni. per questo motivo il porto di Venezia, in collaborazione con il Magistrato alle Acque di Venezia, ha proposto, quale opera compensativa alla realizzazione della diga mobile alle bocche di porto, la realizzazione di una piattaforma d'altura atta a ricevere le navi petroliere (come previsto dalla Legge Speciale per Venezia del 1983) e le portacontainer transoceaniche, che fungerà anche da porto rifugio in caso di temporanea chiusura del porto. L'investimento minimo per la messa in opera del sistema è stimato in due miliardi di euro.</p> <p>Il terminal offshore è già stato riconosciuto quale infrastruttura strategica nazionale ex Legge 413/2001 dagli organismi dello stato, secondo questo iter autorizzativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il 5 Maggio 2011 il CIPE ha deliberato l'avvio della progettazione del Terminal d'altura anche al fine dell'estromissione dei petroli dalla Laguna di Venezia. - Il 19 Giugno 2011 è stata firmata l'Intesa Stato/Regione Veneto per le opere in legge Obiettivo 443/2001 che riconosce il Terminal d'altura e le sue connessioni a Marghera come Infra-struttura Strategica Nazionale. - Il 21 Luglio 2011 la delibera del "Comitatone" ex l. 794/84 21/07/2011 ha individuato la conca di navigazione a Malamocco e il Terminal d'altura come strutture combinate di accesso permanente al porto di Venezia. - Il 27 Ottobre e il 24 novembre 2011 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare della diga foranea e del terminal petrolifero offshore. - Il 29 marzo 2012 il | <p>1 –Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'iter approvativo che non è di competenza della Commissione Regionale VIA</p> |
|--|--|--|--|--|---|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>2. non sono valutate nel progetto le alternative rispetto la soluzione proposta in un'ottica di convenienza a livello nazionale;</p> <p>3. con mare mosso le chiatte possono garantire i tempi di recapito? in caso di congestione del traffico nell'entroterra è possibile garantire la puntualità? c'è un'analisi di traffico stradale? Sono sufficienti le navi esistenti? con il MOSE attivo che tipo di ritardi si generano? quali saranno i ritardi dovuti al maggior traffico visto che vengono estromesse solo le petroliere e in previsione aumenteranno tutte le altre navi? nel caso di uso della conca di quanto aumenteranno i tempi di percorrenza e i costi per gli armatori? è stata fatta un'analisi della reale convenienza per gli armatori considerando anche la possibilità della concomitanza di più fattori negativi?</p> <p>4. dato che si prevede l'avvio della costruzione del terminal a partire dalla fine del MOSE, sulla cui data pesano peraltro molti dubbi e che i lavori avranno una durata di 6 anni, quanti saranno a lavori ultimati i terminal già operativi da anni con una clientela ben consolidata?</p> <p>5. è stata valutata la reale</p> | <p>Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare relativo al terminal plurimodale offshore al largo della costa di Venezia comprensivo della diga foranea, terminal petrolifero e terminal container.</p> <p>La realizzazione della piattaforma d'altura, oltre ad essere una necessità per la salvaguardia ambientale (grazie all'estromissione dei petroli), sociale ed economica di Venezia e delle attività portuali, rappresenta quindi una grande opportunità per il potenziamento del porto di Venezia, ma soprattutto per il rilancio di porto Marghera, sia in termini di riconversione delle aree a terra sia in termini occupazionali. La realizzazione della nuova infrastruttura si propone quindi come elemento di valorizzazione dell'asset portuale-industriale di Porto Marghera.</p> <p>2. Come sopra</p> <p>3. Le caratteristiche e i fattori di rischio per la movimentazione dei container attraverso le mama vessel sono riportati nelle risposte alle osservazioni MATTM 10-19-20. Le analisi relative ai traffici generati (marittimi, stradali e ferroviari), nonché ai relativi impatti (su atmosfera e rumore) sono riportate nelle risposte alle osservazioni MATTM 14- 18-20 e 45. L'analisi del traffico stradale è riportata nei documenti: - Il sistema dell'accessibilità terrestre. Studio svolto in collaborazione con l'Università di Padova, dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale 2012; - 1.5 Relazione sulla accessibilità PIATTAFORMA D'ALTURA AL PORTO DI VENEZIA – Terminal Container</p> | <p>2- non riguarda la procedura in argomento;</p> <p>3- Il problema è stato correttamente affrontato nella risposta alle integrazioni richieste e sarà oggetto di approfondimento nel Progetto Definitivo; talune considerazioni non appaiono pertinenti</p> <p>4 – non pertinente alla procedura in corso</p> <p>5- La tematica è stata affrontata come riportato dal Proponente anche con le integrazioni prodotte</p> |
|--|--|--|--|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>economicità rispetto ai costi di trasporto a terra via strada, via fluviale e via ferrovia, visto che l'Italia è meno competitiva rispetto agli altri paesi europei?</p> <p>6. non vengono valutate soluzioni alternative alla diga foranea per il porto petroli. Perché non è possibile utilizzare un sistema "a boa" come a Genova (anche se poi questa è stata messa fuori uso da una mareggiata...ma le condizioni meteorologiche dell'Adriatico sono diverse dal Tirreno)?</p> <p>7. se nessun finanziatore si proponesse rimarrebbe un'opera inutilmente impattante a totale carico dello Stato (per quanto riguarda la progettazione e la realizzazione delle opere marittime e delle tubazioni) con grave danno ambientale e per l'ambiente. La legge Merloni prevede per i lavori pubblici il completo finanziamento dell'opera. L'opera è finanziata per intero?</p> <p>8. Manutenzioni ordinarie e straordinarie. Considerando la durata di 100 anni e l'ubicazione che espone l'opera a mareggiate con onde di altezza importante ed erosione. Sono stati valutati i costi? È stata considerata la ripartizione delle competenze fra pubblico e privato?</p> <p>9. le opere di mitigazione potrebbero essere esse stesse fonte di impatti. Si ritiene che gli interventi debbano essere oggetto di specifica progettazione e di successiva valutazione;</p> <p>10. l'opera è considerata</p> | <p>“Montesyndial” Progetto preliminare (2013). Le interferenze con il sistema MoSE sono state analizzate nella risposta all'osservazione MATTM 23.</p> <p>Le altre questioni (costi per armatori, puntualità, etc.) si ritengono non pertinenti ad una valutazione di impatto ambientale.</p> <p>4. L'osservazione si ritiene non pertinente ad una valutazione di impatto ambientale.</p> <p>5. Sì, le valutazioni in termini di vantaggi economici sono state effettuate da parte del gruppo CLASS (analisi riportata nella risposta MATTM 11) e studi MDS Limited “NAPA: Market study on the potential cargo capacity of the North Adriatic ports system in the container sector” – Gennaio 2012 e S.E. Newton, Y. Kawabata, R. Smith, PANTEIA/NEA “The Balance of Container Traffic amongst European Ports”, Zoetermeer, Netherlands, October 2011.</p> <p>6. La soluzione individuata da Genova non garantisce le caratteristiche tecniche e di sicurezza ambientale richieste dall'opera in oggetto. Infatti la diga foranea aggiunge un fattore di sicurezza e protezione delle petroliere ormeggiate.</p> <p>7. Si veda la risposta all'osservazione MATTM 13.</p> <p>8. Si veda la risposta all'osservazione MATTM 13. Maggiori dettagli circa i costi di</p> | <p>6- Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento.</p> <p>7- non pertinente alla procedura in corso</p> <p>8 - La tematica è stata affrontata anche con le integrazioni presentate e sarà ulteriormente sviluppata nelle successive fasi di progetto.</p> <p>9 - L'argomento è stato affrontato in fase d'istruttoria ed è oggetto di prescrizioni</p> <p>10- Il progetto prevede le opere di mitigazione che, secondo prescrizione del presente parere di compatibilità ambientale, saranno implementate con la verifica post – operam</p> |
|--|--|---|--|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| | | <p>abbastanza lontana dalle "tegnue" di Chioggia, ma ciò non sembra sufficiente per affermare che non ci saranno impatti;</p> <p>11.in fase di cantiere sono previsti 1.440 addetti, come raggiungeranno terra e con che frequenza? ci sarà un aumento del traffico navale in fase di cantiere per lo spostamento del personale? quante persone saranno presenti in fase di esercizio e come saranno collegate a terra? che tipologia di rifiuti produrranno e come verranno smaltiti?</p> <p>12.sono previste delle piattaforme provvisorie, come raggiungeranno terra gli addetti? quante persone e con che mezzi? quali saranno le modalità operative dei natanti di cantiere nel basso fondale? e quali ulteriori impatti sugli habitat lagunari?</p> <p>13.si ritiene che ci saranno impatti negativi sull'area protetta delle tegnue di Chioggia. Non è valutato l'impatto sulla qualità delle acque di balneazione. Non è valutato l'impatto sulle mitiliculture.</p> <p>14.definire la superficie interessata dal divieto di pesca;</p> <p>15.non è valutata l'interferenza con il traffico esistente in mare. E' compatibile il traffico generato con le potenzialità del Canale Malamocco-Marghera?</p> <p>16.sono stati presi in considerazione gli spandimenti in caso di incidente? e la possibilità di inquinamento dei sedimenti marini?</p> | <p>manutenzione saranno oggetto della progettazione definitiva.</p> <p>9.Certamente, i singoli progetti saranno sottoposti alle procedure previste dalla legge.</p> <p>10.Si veda quanto riportato nelle risposte alle osservazioni MATTM 61, MATTM 73, MATTM 83, MATTM 84, RVE_VIA-2) c.II ed inoltre nel Piano di Monitoraggio</p> <p>11.Il progetto preliminare prevede che il personale sia organizzato per squadre con turni di lavoro di due settimane, quindi il traffico legato al trasferimento degli addetti sarà trascurabile. Le mama vessel potranno essere utilizzate senza problemi per gli spostamenti dalla piattaforma al terminal offshore. Per quanto riguarda il numero di addetti e i rifiuti si rimanda alla risposta all'osservazione MATTM 25.</p> <p>12.i natanti che verranno utilizzati per i cantieri delle isole artificiali sono idonei ad operare nei bassi fondali. Il trasferimento degli addetti avverrà come nel caso di qualsiasi altro lavoro eseguito in laguna.</p> <p>13.Per le Tegnue di Chioggia si veda quanto riportato al precedente Punto 10. Per le acque di balneazione, per la fase di costruzione si faccia riferimento alle risposte alle osservazioni MATTM 61 e MATTM 62. Nessun impatto è comunque previsto nella fase di esercizio.</p> | <p>del rispetto dei limiti normativi</p> <p>11 – Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento.</p> <p>12 – idem</p> <p>13 - Inserita nel Protocollo tra MAV, APV, Regione ed Associazioni della pesca in data 30 luglio 2013.</p> <p>14 - Inserita nel Protocollo tra MAV, APV, Regione ed Associazioni della pesca in data 30 luglio 2013.</p> <p>15 - Oggetto di valutazione e di prescrizione nel presente parere.</p> <p>16 - Oggetto di valutazione e di prescrizione nel presente parere</p> <p>17 - Oggetto di valutazione e di</p> |
|--|--|---|---|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| | | <p>17. si presuppone che il corpo della diga interferisca con il trasporto naturale dei sedimenti, sono stati valutati gli effetti sui litorali?</p> <p>18. non viene presa in considerazione la riduzione della profondità del Canale Malamocco-Marghera e nemmeno opere di compensazione che finora non sono mai state definitive perchè tamponano temporaneamente gli effetti.</p> <p>19. si dichiara che gli impatti sulle fanerogame sono trascurabili perché le superfici sono esigue, sembra essere un tentativo di minimizzare i danni procurati;</p> <p>20. c'è compatibilità con gli strumenti pianificatori esistenti, ricordando che APV ha fatto osservazioni al PAT, piano non ancora approvato?</p> <p>21. altri quesiti relativi agli aspetti economici</p> <p>22. che impatto avranno i pozzetti in laguna sulla pesca? quale sarà l'impatto visivo? è possibile un rendering da terra e di notte? qual è la convenienza per la città di Venezia in relazione ai costi di contenimento, mitigazione e compensazione degli impatti? quali saranno gli impatti sulla terraferma? si renderanno necessarie nuove strutture al Lido e a Pellestrina? è stata fatta una simulazione degli inquinanti lungo la rete stradale? è previsto spostamento delle tratte ferroviarie a Porto Marghera. Sono stati</p> | <p>Per le mitilcolture, si veda quanto riportato nella risposta all'osservazione MATTM 34.</p> <p>14. Si veda quanto riportato nella risposta all'osservazione MATTM 34.</p> <p>15. l'ubicazione del terminal è stata concordata sin dall'inizio dal MAV con la Capitaneria di porto e la Corporazione dei Piloti. Si veda la risposta all'Osservazione MATTM 14.</p> <p>16. La realizzazione del terminal, come scopo specifico del progetto, riduce drasticamente il rischio di spandimenti dovuti ad incidenti navali sia all'interno della laguna che nel tratto marino compreso tra il terminal offshore e la bocca di Malamocco. Per quanto riguarda i rischi da spandimenti legati alla gestione del terminal, si veda l'Analisi di Rischio_rev_02 predisposta per integrazioni;</p> <p>17. Il Terminal Offshore è situato ben al di fuori della fascia costiera interessata dal trasporto dei sedimenti, pertanto la sua realizzazione non interferisce in alcun modo sulle dinamiche dei litorali</p> <p>18. Non si prevede una riduzione della profondità del Canale Malamocco Marghera</p> <p>19. Il progetto non interessa nessuna area con presenza di fanerogame, né in fase di costruzione né di esercizio. Si veda la risposta alle osservazioni MATTM 44 e RVE_VIA-2) c.IV</p> <p>20. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 1 e 3.</p> | <p>prescrizione nel presente parere 18 – Non pertinente</p> <p>19 - Le scelte progettuali e le integrazioni richieste evitano impatti sulle fanerogame.</p> <p>20 - l'approvazione del progetto potrà comportare una variazione delle destinazioni urbanistiche stabilite dalla Variante a PRG per Porto Marghera .</p> <p>22 - Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento. Le componenti sono state oggetto di valutazione, di integrazioni e di prescrizione nel presente parere.</p> |
|--|--|---|---|---|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| | | <p>valutati gli impatti? come si concilia la realizzazione dell'opera con il concetto di salvaguardia se il traffico aumenta? sono state valutate le emissioni in mare? Che impatti potrebbero avere eventuali incidenti in mare? non si prende in considerazione la rottura delle tubazioni nel tratto lagunare? gli studi si riferiscono al tracciato del fascio tubiero agli Alberoni, ma ora che è stato modificato il tracciato come può esservi la certezza che la situazione sia eguale in mancanza di studi specifici? come viene fatto il calcolo di emissioni da nave? perchè non vengono analizzate anche le emissioni di diossine, furani, IPA, metalli? che impatti ci saranno sulla salute a causa delle emissioni rilevanti?</p> <p>23.che attinenza ha il terminal container con la salvaguardia di Venezia? Come cambierà la movimentazione dei sedimenti sulla fascia costiera e in laguna? non servirebbe un piano da sottoporre a VIA, VAS, AIA, Vinca, ecc? Come si considera l'olio di palma? Va con le navi o nelle</p> | <p>21. Quesiti non pertinenti.</p> <p>22. In laguna saranno realizzati due pozzetti di ispezione delle condotte nell'area interessata dall'isola provvisoria n. 2, al di fuori delle aree di pesca. I pozzetti sono realizzati sul fondo della laguna e interessano complessivamente un'area di alcune decine di metri quadrati. Non comporteranno nessun impatto sulle attività di pesca né alcun impatto visivo. La domanda sulla convenienza per la città di Venezia non è chiara, così come “gli impatti sulla terraferma” non si capisce se siano economici o ambientali (quest'ultimi sono stati ampiamente trattati in varie risposte alle osservazioni MATTM)</p> <p>Sono state effettuate simulazioni con modelli emissivi per il traffico generato a terra lungo la rete stradale (si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 25 e 45). Non è previsto nessun “spostamento delle tratte ferroviarie” a Porto Marghera. Per quanto riguarda eventuali incidenti in mare, si veda la risposta 16. Si ricorda al riguardo che la realizzazione del progetto riduce drasticamente, come scopo specifico, il rischio di spandimenti da incidenti navali sia all'interno della laguna che nel tratto marino compreso tra il terminal offshore e la bocca di Malamocco. Per quanto riguarda il rischio legato alla rottura delle tubazioni, sia nel tratto marino che lagunare, come risulta dall'Analisi di rischio_rev02, questo rientra sempre ampiamente nel campo di accettabilità. Per quanto riguarda le emissioni marine è stato valutato tutto il traffico marittimo che dalla piattaforma d'altura si dirige verso i terminal a terra (si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 18 e 20). Ulteriori approfondimenti di tipo geotecnico sul tracciato del fascio tubiero verranno necessariamente</p> | <p>23 – Le questioni poste risultano in gran parte non pertinenti e/o soddisfatte da precedenti risposte.</p> |
|--|--|--|---|---|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | | | <p>tubazioni? come si inseriscono le centrali a biomasse del Progetto Medio Piave nel progetto? Se la chimica usa ancora petrolio, come arriva dal terminal a terra alle aree industriali? come si inserisce il progetto nella ridefinizione del polo industriale di Marghera? è stato valutato il consumo energetico in fase di esercizio e di cantiere? Nelle rotte disegnate si prevedono arrivi anche da Gibilterra, perchè dovrebbero venire a Venezia? il Corridoio Baltico altro non è che l'attuale ferrovia del Tarvisio. Verrà potenziata in funzione di un incremento di merci? Con che costi e impatti?</p> | <p>effettuati in fase di redazione del progetto definitivo. Il calcolo delle emissioni da nave è stato effettuato secondo metodi consolidati e riconosciuti a livello internazionale (metodologia CORINAIR riportata nell'ultima versione dell'Emission Inventory Guidebook, aggiornata al mese di marzo 2011). Si rimanda comunque ai contenuti delle risposte alle osservazioni MATMM 18 e 20. Le sostanze indagate sono quelle richieste dalle norme applicabili e specifiche delle tipologie delle fonti emmissive. Il Piano di Monitoraggio sarà concordato con gli enti di controllo competenti. Si ritiene che l'aumento delle emissioni legato alla realizzazione del progetto sia poco significativo rispetto allo Stato di fatto. Si rimanda comunque ai contenuti delle risposte alle osservazioni MATMM 18 e 45.</p> <p>23. Riguardo la salvaguardia di Venezia si rimanda all'Analisi di rischio_rev02 e alla risposta all'osservazione MATMM 01. Riguardo alla movimentazione dei sedimenti, si veda la risposta riportata al Punto 17. Per quanto riguarda la compatibilità urbanistica e la relativa valutazione di Impatto Ambientale si rimanda all'art. 165 del D.lgs. 163/2006. La valutazione di impatto si riferisce alle opere in oggetto e non a progetti non ancora approvati e che interessano altri terminal portuali. I prodotti petroliferi non sono destinati all'industria chimica. Per la contestualizzazione del progetto si rimanda alle risposte alle osservazioni MATMM 1 e 3) Sono stati valutati tutti gli impatti in termini di emissioni in fase di esercizio e di cantiere. Le rotte fanno riferimento ai percorsi effettuati dalle navi transoceaniche che effettuano varie chiamate durante i propri viaggi. Le domande sulla ferrovia del Tarvisio non sono pertinenti.</p> | |
|--|--|--|---|---|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|---|-------|------------|--|--|---|
| | | | | | |
| Provincia di Venezia (D.C.P. n. 93/2012) | 30614 | 22/01/2013 | <p>1. verifica del dimensionamento del terminal petrolifero alla luce della conversione della Raffineria ENI;</p> <p>2. non è definito lo scavo del canale di collegamento tra le diverse isole artificiali necessarie per le operazioni di microtunneling (si precisa che il tracciato dovrà essere in aree prive di fanerogame);</p> <p>3. bilancio tra volumi scavati e volumi necessari per la costruzione del terminal;</p> <p>4. superamenti acustici in fase di cantiere a Malamocco - misure di contenimento;</p> <p>5. impatto del traffico terrestre a scala locale: valutazione complessiva delle emissioni;</p> <p>6. verifica sismica;</p> <p>7. sicurezza delle opere rispetto ai fattori di sicurezza calcolati per i cassoni;</p> <p>8. tipologia di merci pericolose trasportate e del connesso rischio ambientale;</p> <p>PRESCRIZIONI</p> <p>9. barriera filtrante continua antitorbidità e monitoraggio della torbidità;</p> <p>10. ripristino post microtunneling;</p> <p>11. invio a PIF delle acque reflue domestiche;</p> <p>12. bonifica aree inquinate presso l'isola dei petroli;</p> <p>13. affioramenti rocciosi in mare: verifica degli affioramenti e monitoraggio dei popolamenti;</p> <p>14. stock di risorse ittiche sottratti all'attività di pesca per individuare misure di compensazione;</p> <p>15. impatto sul traffico</p> | <p>1. gli scenari futuri relativi al dimensionamento del terminal petrolifero sono oggetto della risposta MATTM 24. La flessibilità della soluzione tecnica proposta permette l'adattamento agli scenari prevedibili di riconversione del settore nell'area veneziana.</p> <p>2. si vedano al riguardo le risposte MATTM 44 e RVE_VIA-2) c.IV. Si precisa che le operazioni di microtunneling non prevedono lo scavo di canali permanenti di collegamento delle isole artificiali ai canali lagunari e che le attività vengono svolte in aree prive di fanerogame;</p> <p>3. si veda la risposta MATTM 30</p> <p>4. si veda la risposta MATTM 58: L'analisi modellistica sviluppata non ha evidenziato superamenti acustici in fase di cantiere</p> <p>5. valutazione complessiva effettuata considerando anche il traffico previsto per il Terminal Ro-Ro di Fusina. L'incremento delle emissioni è poco significativo (ripartizione modale 30% treno e 70% via gomma);</p> <p>6. Le indagini di approfondimento necessarie per valutare la risposta sismica locale (rilievo sismico ad alta risoluzione, sondaggi geognostici, profili sismici e rilievi sismici ecc.) verranno effettuate nell'ambito delle successive fasi di progettazione. Su questa base verrà prodotto quanto previsto dalla normativa regionale vigente.</p> <p>7. Le verifiche di stabilità globale sono state condotte secondo quanto previsto nel cap. 6 del DM 14.01.2008, in particolare secondo l'Approccio 1, Combinazione 2, tenendo conto dei coefficienti parziali previsti per le azioni e per i parametri geotecnici. La stabilità è quindi verificata. Inoltre, come previsto dalle Istruzioni Tecniche per la progettazione delle Dighe</p> | <p>La maggior parte delle osservazioni trova risposta nelle integrazioni richieste dalle Comm. VIA nazionale e regionale.</p> <p>1 - Oggetto di valutazione e di prescrizione nel presente parere.</p> <p>2 - Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento.</p> <p>3 - idem</p> <p>4- Oggetto di valutazione e di prescrizione nel presente parere.</p> <p>5 - Oggetto di valutazione e di prescrizione nel presente parere.</p> <p>6 - 7 Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento.</p> <p>8 - Oggetto di valutazione e di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> <p>9- Accolta</p> <p>10 – Accolta</p> <p>11 – Non accoglibile</p> <p>12 – Oggetto di altro progetto</p> <p>13 – Accolta</p> <p>14 – Vedi Protocollo tra MAV, APV, Regione e Associazioni della pesca.</p> <p>15 – Oggetto di prescrizione.</p> <p>16 - Accolta</p> |



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|-------------------|
| | | | <p>terrestre aggiornamento in fase di progetto esecutivo delle opere infrastrutturali affettivamente realizzate per valutare la quantità di traffico sostenibile della rete;</p> <p>16. si tengono in considerazione vari progetti futuri non tutti in fase di progettazione definitiva o esecutiva;</p> <p>17. potenziamento a 4 corsie della SP81 non si ritiene fattibile per vincoli strutturali.</p> | <p>Marittime del Consiglio Superiore del Min. Lavori Pubblici per le strutture rigide, nella definizione del tempo di ritorno delle azioni di marea e moto ondoso è stata presa in considerazione l'ipotesi di distruzione totale (cfr. cap. 5 Relazione tecnica opere civili)</p> <p>8. vedi Analisi di rischio_rev02;</p> <p>9. monitoraggio della torbidità previsto nel Piano di Monitoraggio, per la barriera filtrante si veda il Piano delle misure di Mitigazione</p> <p>10. il ripristino dello status ante cantiere è già previsto, vedi risposta MATTM 44;</p> <p>11. si veda risposta RVE_VIA-1)-III; le acque reflue verranno trattate secondo quanto prescritto dalla vigente normativa;</p> <p>12. si veda risposta RVE_VIA-3)-II;</p> <p>13. si vedano al riguardo le risposte MATTM 73, MATTM 84; RVE_VIA-2) c.II e Piano di Monitoraggio</p> <p>14. vedi risposte MATMM 4/34/47/61/62 e Piano delle Mitigazioni e Compensazioni;</p> <p>15. le infrastrutture ad oggi realizzate, o in avanzata fase di progettazione, sono sufficienti a sostenere i carichi previsti;</p> <p>16. idem c.s.</p> <p>17. la revisione 2013 del Piano Urbano della Mobilità prevede un collegamento di tipo autostradale tra il Porto e l'A27 (in alternativa all'A4) risolvendo il problema del potenziamento della SP81</p> | 17 – Presa d'atto |
|--|--|--|---|---|-------------------|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--------|------------|---|---|--|
| Unità di Progetto Regionale Caccia e Pesca | 53166 | 05/02/2013 | 1. manca un documento con le caratteristiche del fondo dei sedimenti marini e lagunari ante operam, dei molluschi e della fauna ittica; 2. manca l'indicazione delle banche dati. | 1. vedi risposte MATMM 4/34/47/61/62 e Piano delle Mitigazioni e Compensazioni; 2. idem c.s. | Superata da quanto previsto nel Protocollo tra MAV, APV, Regione ed Associazioni della pesca in data 30 luglio 2013 e dalle prescrizioni contenute nel presente parere |
| Direzione Regionale Progetto Venezia | 52735 | 04/02/2013 | 1. interferenze del fascio tubiero con la condotta PIF (scarico a mare a 10 km dal Lido - as built); | 1. eventuali possibili interferenze con i sottoservizi verranno studiate nel progetto definitivo (APV non è in possesso del cd allegato alla delibera); | Accoglibile nelle successive fasi di Progettazione |
| Direzione Regionale Progetto Venezia | 57727 | 07/02/2013 | 1. idem c.s. | 1. idem c.s. | |
| ARPAV | 114911 | 15/03/2013 | SICUREZZA AMBIENTALE 1. precisare la posizione dell'attività ai sensi del D.Lgs. 334/99 art.4 e i sistemi di sicurezza previsti; 2. dettagli tecnici sulle tubazioni e posa in opera; 3. analisi di rischio dei container movimentati; 4. integrare documentazione per le vasche di raccolta dei residui di idrocarburi e valutare i rischi di possibile affondamento di imbarcazioni nell'area marina percorsa dal fascio; 5. studio dello scenario di fessurazione del fascio anche in area lagunare; INQUINAMENTO LUMINOSO 6. progetto preliminare illuminotecnico; | SICUREZZA AMBIENTALE 1. Si veda Analisi di Rischio_rev_02 predisposta per integrazioni; 2. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 28 e MATTM 44 3. Si veda risposta all'osservazione MATTM-10, (nella quale sono ricomprese anche le risposte alle osservazioni RVE_VIA-1) II,RVE_VIA-2) e.III. Si veda anche l'allegato RISP (rapporto Integrato di Sicurezza Portuale). 4. Si veda la risposta alle osservazioni RVE_VIA-2) e.I e RVE_VIA-2) e.II; si veda inoltre Analisi di Rischio_rev.02 5. Si veda la risposta alle osservazioni RVE_VIA-2) e.I | Tutte le osservazioni sono state attentamente valutate ed inserite nel quadro prescrittorio al quale ARPAV ha fattivamente collaborato |



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>MATRICE ACQUA 7. l'isola 2 è in un'area a fanerogame: si valuti la possibilità di spostarla; 8. impatto della risospensione dei sedimenti ai fini degli inquinanti; 9. fenomeno della subsidenza delle tubazioni nel tratto lagunare; 10. prendere a riferimento sondaggi più recenti e valutare possibili impatti in relazione alla qualità ecologica; 11. vedi punto 16.</p> <p>MARE 12. fornire un maggior dettaglio della modalità di attuazione del piano di esercizio dello scarico a mare PIF; 13. acquisire dati aggiornati sulla qualità dei sedimenti marini; 14. estendere per il fascio la valutazione degli impatti relativi alla possibile dispersione di microinquinanti presenti nel sedimento; 15. valutazione del bioaccumulo in organismi quali <i>Mytilus Galloprovincialis</i>, organismi bivalvi etc.; 16. valutare scenari di erosione a mare rispetto alla posa del fascio a -2.5 m dal fondale; 17. Necessaria una verifica di dettaglio della presenza di affioramenti rocciosi di particolare interesse ecologico-ambientale attraverso la realizzazione di rilievi Side Scan Sonar dell'area soggetta ai lavori e nelle aree limitrofe, al fine di una maggiore tutela della comunità bentoniche di substrato duro.</p> <p>ACQUE SOTTERRANEE 18. maggiore valutazione dello stato <i>ante operam</i> con indicazioni sulle caratteristiche (qualitative e quantitative) di sistema di falde interne laguna.</p> <p>TERRE E ROCCE DA SCAVO</p> | <p>si veda inoltre Analisi di Rischio_rev.02</p> <p>INQUINAMENTO LUMINOSO</p> <p>6. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione RVE_VIA-2) F.I</p> <p>MATRICE ACQUA 7. L'isola 2 che peraltro non interessava aree coperte da fanerogame è stata comunque spostata si veda MATTM 44 e RVE_VIA- 2) c.IV; 8. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione MATTM 62 MATTM 61 e il Piano di monitoraggio; 9. La subsidenza media in laguna è di 0,5 mm/anno. Non si prevedono effetti sulle tubazioni in ambito lagunare 10. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione RVE_VIA- 2) c.I 11. Si veda punto 16;</p> <p>MARE 12. Non si prevedono interferenze tra il Terminal e lo scarico a mare del PIF 13. Si veda MATTM 62 RVE_VIA-2)c.I e Piano di Monitoraggio 14. Si veda MATTM 61, MATTM 62 (par. 6.2.3)</p> <p>15. Non sono previste interferenze con aree di mitilicoltura e venericoltura. MATTM 34 e MATTM 62</p> <p>16. Si faccia riferimento alla risposta all'osservazione MATTM 34, cap. 3.1.5. E' previsto di effettuare con cadenza semestrale verifica del livello di ricoprimento delle condotte mediante pig strumentati ovvero rilievi mediante Side Scan Sonar</p> | |
|--|--|--|--|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | <p>19. Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ex art. 5, co 1 del DM 161/2012</p> <p>ARIA</p> <p>20. Inserire negli scenari di valutazione, il progetto nella sua massima espressione, includendo tutte le opere previste e considerando anche i relativi traffici.</p> <p>21. Estendere l'analisi degli impatti conseguenti all'aumento del traffico ferroviario e veicolare, fornendo una stima quantitativa delle emissioni e delle ricadute, sia a scala locale che a scala macroregionale.</p> <p>22. Attualizzare l'alternativa 0, valutata nel SIA allo scenario di realizzazione del progetto (2020) e considerare lo sviluppo previsto a quella data del complesso delle attività portuali.</p> <p>RUMORE</p> <p>23. Fornire una valutazione dell'impatto acustico riferita alla ristrutturazione della viabilità ferroviaria e stradale necessaria con riferimento ai carichi massimi ammissibili sia nella fase di cantiere che di esercizio.</p> <p>24. specificare se l'area del terminal commerciale e l'isola dei serbatoi subiranno trasformazioni e, nel caso, si dovrà valutare l'impatto acustico dell'esercizio della nuova configurazione e in corso d'opera.</p> <p>25. Specificazione dei dati di emissione acustica delle "mama vessel"</p> <p>26. Misure di mitigazione per tutelare i ricettori più esposti in fase di costruzione delle isole artificiali</p> <p>27. Fornire chiarimenti in merito ai percorsi utilizzati per il trasporto dei materiali impiegati per la costruzione del terminal offshore e delle isole</p> | <p>17. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione RVE_VIA-2) c. II e nel Piano di Monitoraggio Ambientale;</p> <p>ACQUE SOTTERRANEE</p> <p>18. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione RVE_VIA-2) c. III;</p> <p>TERRE E ROCCE DA SCAVO</p> <p>19. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione MATTM 43</p> <p>ARIA</p> <p>20. Si vedano le Premesse generali alla Nota di Risposte, cap. IV, e le risposte alle osservazioni MATTM 18 e MATTM 20, MATTM45 e MATT67;</p> <p>21. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM45 e MATT67;</p> <p>22. ;_Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 10 e MATTM 11</p> <p>RUMORE</p> <p>23. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 45</p> | |
|--|--|--|---|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>artificiali, nel caso in cui di utilizzino percorsi lagunare, si dovrà valutare l'impatto acustico.</p> <p>28. Valutare l'eventuale impatto delle vibrazioni in fase di scavo del tratto tubiero, in particolare nel tratto sotto Malamocco, fra le isole artificiali 1 e 2.</p> <p>29. specificare se sarà prevista la presenza di impianti radio emittenti e/o radar.</p> <p>30. Emissioni acustiche in ambiente subacqueo</p> | <p>24. Si veda il Progetto Preliminare del Terminal Montesyndial e la risposta all'osservazione MATTM 45. Per quanto riguarda l'Isola dei serbatoi, non si ritiene che le trasformazioni previste possano indurre impatti acustici</p> <p>25. Si veda quanto riportato nella nota di risposta alla osservazione MATTM 18</p> <p>26. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 31, MATTM 58, MATTM 67 (aria) e RVE_VIA- 2 d).I</p> <p>27. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 37, MATTM 58, MATTM 72</p> <p>28. La stessa tecnologia è stata recentemente utilizzata anche nel centro storico di Venezia per la realizzazione della rete antincendio, senza alcun inconveniente per l'edificio. Non si ritiene che l'operazione possa comportare impatti sull'abitato di Malamocco.</p> <p>29. Sul terminal offshore, ancorché non esplicitamente previsti nella attuale fase progettuale, saranno presenti impianti radio e radar "short range" integrati alle reti e ai sistemi di monitoraggio (VTS, SIMNAV, STIM) già esistenti. Gli impianti, nel cui intorno non presenti bersagli, saranno realizzati nel rispetto della normativa vigente</p> <p>30. Si veda la risposta all'osservazione MATTM 55.</p> | |
|--|--|---|--|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|---|---------------|-------------------|--|---|---|
| <p>Comune di Venezia (D.C.C. n. 33/2013)</p> | <p>191856</p> | <p>07/05/2013</p> | <p>SI VEDA TESTO EMENDATO E RELATIVE OSSERVAZIONI RIPORTATE AL PUNTO SEGUENTE</p> | | |
| <p>Comune di Venezia (D.C.C. n. 33/2013 + emendamenti votati)</p> | <p>192624</p> | <p>08/05/2013</p> | <p>ASPETTI URBANISTICI: 1. agli elaborati non appare chiaro se per il nuovo terminal si preveda di mantenere l'attuale destinazione d'uso D1.1a a carattere industriale o si auspichi la modifica a F12 porto commerciale. Si chiede di definire con maggiore dettaglio l'attività che si intende realizzare rispetto alle destinazioni urbanistiche previste.</p> <p>MOBILITA'/SISTEMA TRASPORTISTICO Le considerazioni circa il traffico terrestre, su gomma e rotaia, sono supportate da indagini per lo più qualitative. Inoltre non è chiaro se i numeri forniti circa i flussi di traffico previsti sulla rete includano anche le previsioni riferite al terminal RO-RO. Nella documentazione si afferma che sull'autostrada, con prevalenza della direzione OVEST, si dirigerà la maggior parte dei flussi: la progettazione definitiva deve fornire analisi più approfondite sul sistema viabilistico locale/regionale Vallone Moranzani – Tangenziale e dell'intero quadrante OVEST di Mestre valutando anche l'ipotesi di realizzare la cosiddetta "strada dei bivi" in linea con quanto previsto dal PAT.</p> <p>MOBILITA'/SISTEMA FERROVIARIO Il tracciato di collegamento della linea dei Bivi dovrà essere attentamente valutato.</p> | <p>ASPETTI URBANISTICI: 1. Si vedano gli approfondimenti relativi agli aspetti urbanistici riportati nelle note di risposte alle osservazioni MATTM 1, MATTM 2 e MATTM 3.</p> <p>MOBILITA'/SISTEMA TRASPORTISTICO Gli approfondimenti richiesti circa le stime relative al traffico generato sono riportate nelle risposte alle osservazioni MATTM 1, MATTM 2 e MATTM 12, oltre che la relazione 1.5 RELAZIONE SULLA ACCESSIBILITA' del Progetto Preliminare del Terminal Montesyndial. Nei documenti sono valutati anche le previsioni di traffico riferite al terminal RO-RO.</p> <p>MOBILITA'/SISTEMA FERROVIARIO Il progetto prevede l'utilizzo delle infrastrutture esistenti; non è quindi attualmente prevista la realizzazione del collegamento con la linea dei Bivi. Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 1, MATTM 2 e MATTM 12, oltre che la relazione 1.5 RELAZIONE SULLA ACCESSIBILITA' del Progetto Preliminare del Terminal Montesyndial</p> | <p>1 - l'approvazione del progetto da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare può comportare una variazione delle destinazioni urbanistiche stabilite dalla Variante a PRG per Porto Marghera nell'ambito interessato dal Terminal on-shore</p> <p>Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> <p>Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> |



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| | | | <p>SCENARI FUTURI LEGATI ALLA MODIFICA DELLA RAFFINERIA ENI DI VENEZIA</p> <p>ENI ha presentato il progetto di avvio alla produzione di bio-carburanti presso la raffineria di Venezia. IES attualmente a Porto San Leonardo, dovrebbe essere collegato con oleodotto Isola dei Petroli. È necessario valutare se le ipotesi progettuali sono coerenti con i nuovi orientamenti industriali.</p> | <p>SCENARI FUTURI LEGATI ALLA MODIFICA DELLA RAFFINERIA ENI DI VENEZIA</p> <p>Gli scenari futuri relativi al dimensionamento del terminal petrolifero, inclusa la conversione della raffineria ENI di Venezia, sono oggetto della risposta all'osservazione MATTM 24. La flessibilità della soluzione tecnica proposta permette l'adattamento del progetto agli scenari prevedibili di riconversione del settore nell'area veneziana.</p> | <p>Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> |
| | | | <p>EFFETTI LEGATI ALLA REALIZZAZIONE DELL'ISOLA ARTIFICIALE A RIDOSSO DELL'ABITATO DI MALAMOCCO</p> <p>Da progetto è prevista la realizzazione di una isola artificiale temporanea, in prossimità di Malamocco. Si chiede che il complessivo periodo di utilizzo dell'Isola avvenga tra i mesi di ottobre e maggio al fine di non sovrapporsi con il periodo estivo. Per quanto concerne la realizzazione, uso e dismissione di tutte le isole artificiali si raccomanda l'uso di materiali idonei con l'adozione di tutte le tecnologie possibili al fine di evitare torbidità della colonna d'acqua e lo spargimento di sedimenti e sostanze non idonee.</p> | <p>EFFETTI LEGATI ALLA REALIZZAZIONE DELL'ISOLA ARTIFICIALE A RIDOSSO DELL'ABITATO DI MALAMOCCO</p> <p>Si veda la risposta all'osservazione MATTM 44, 61 e 62</p> | <p>Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> |
| | | | <p>VALUTAZIONE INQUINAMENTO ACUSTICO</p> <p>resa d'atto della Misure di mitigazione per il rumore generato durante la fase di costruzione delle isole artificiali 1 e 2;</p> <p>ase di esercizio si chiedono</p> | <p>VALUTAZIONE INQUINAMENTO ACUSTICO</p> <p>- Si veda la risposta alla osservazione MATTM 58. L'analisi svolta non ha rilevato superamenti acustici nella fase di costruzione delle isole artificiali 1 e 2; si veda inoltre il Piano di Monitoraggio;</p> <p>- Si veda quanto riportato in</p> | <p>Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere.</p> |



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | <p>solo sfruttando canali esistenti o recentemente interrati ed evitando pertanto la creazione di nuovi canali.</p> <p>-</p> <p>ncidenze sulla morfologia lagunare durante la fase di esercizio che valuti gli effetti cumulativi dei progetti in corso di realizzazione</p> <p>UTILIZZO DEL TERMINAL ANCHE PER ALTRI UTILIZZI Dovrebbero essere valutate ipotesi di riutilizzo della struttura offshore per altre tipologie di traffici (cereali, rinfuse, crocieristico).</p> <p>OSSERVAZIONI GENERALI</p> <p>-</p> <p>elativamente all'intervento di microtunneling si ritiene debba essere approfondito l'aspetto geologico ed idrogeologico del sito.</p> <p>-</p> <p>elativamente al rischio di cross contamination della falda si chiede di mettere in atto tutte le precauzioni per impedire questo accadimento;</p> <p>-</p> <p>on viene affrontata la problematica dell'innalzamento del livello medio mare e la logistica in relazione alla chiusura delle bocche di porto.</p> <p>-</p> <p>pecificare: 1. i punti di stoccaggio a terra dei materiali necessari per la realizzazione della diga foranea 2. la tempistica dei cantieri temporanei a terra necessari per lo stoccaggio dei materiali; 3. le rotte che saranno seguite per il trasporto</p> | <p>MORFOLOGIA LAGUNARE/EROSIONE Si veda quanto riportato nella risposta alle osservazioni RVE_VIA-2) c.IV e MATTM 44. E' stato effettuato lo spostamento dell'isola n.2 per evitare la necessità di canali di accesso permanenti. Non è prevista quindi la realizzazione di canali di accesso permanenti. Le attività per la realizzazione del microtunneling non interessano aree con presenza di fanerogame.</p> <p>- Si veda quanto riportato nella risposta alla osservazione MATTM 78 e nel Piano delle Mitigazioni e Compensazioni.</p> <p>UTILIZZO DEL TERMINAL ANCHE PER ALTRI UTILIZZI Non è pensabile delocalizzare il traffico crocieristico in un terminal offshore per questioni di logistica relativi sia ai passeggeri, sia alle forniture che devono comunque essere garantite per questa tipologia di traffico. Si fa presente, inoltre, che, allo stato attuale, i canali portuali hanno una quota pari a quella prevista da Piano Regolatore Portuale e, in alcuni casi, inferiore.</p> <p>OSSERVAZIONI GENERALI</p> <p>- Si veda la risposta all'osservazione RVE_VIA-2) c.III</p> <p>- Si veda la risposta all'osservazione RVE_VIA-2) c.III</p> <p>- Si veda la risposta alla osservazione MATTM 23.</p> | <p>Non pertinente</p> <p>Le controdeduzioni del Proponente illustrano esaurientemente l'argomento.</p> |
|--|--|--|---|--|



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

| | | | | | |
|--|--------|------------|---|--|---|
| | | | dei materiali; 4. la destinazione che avranno i sedimenti che verranno dragati dal fondo per la preparazione dell'area che ospiterà il terminal; 5. i materiali provenienti dai dragaggi che si intendono utilizzare come riempimento dei cassoni necessari. | - Si vedano le risposte alle osservazioni MATTM 37, MATTM 38, MATTM 39, MATTM 44 e RVE_VIA-2) c. V | |
| Comune di Venezia – Nota a firma Assessore Gianfranco Bettin | | 03/07/2013 | Mobilità a terra e collegamenti con le reti stradali e ferroviarie, che pur essendo inseriti nel AdP Moranzani devono ancora essere realizzate. Si ritiene necessario che venga realizzato il collegamento ferroviario diretto con la linea AV/AC | Allo stato attuale della progettazione è stata dimostrata una capacità delle infrastrutture stradali e ferroviarie sufficiente a sostenere i traffici previsti. Si veda la Relazione sull'accessibilità 1.5 del progetto preliminare | Accolta ed oggetto di prescrizione / raccomandazione nel presente parere |
| Direzione Regionale Progetto Venezia | 294719 | 10/07/2013 | Prevedere per il terminal Montesyndial il collegamento alla rete PIF | Si veda risposta RVE_VIA-1)-III; le acque reflue verranno trattate secondo quanto prescritto dalla vigente normativa | Non accoglibile |
| Unità di Progetto Caccia e Pesca | 304190 | 16/07/2013 | 1.manca una valutazione concreta delle risorse biologiche presenti; 2.manca un programma di monitoraggio delle risorse di interesse commerciale; 3.manca una valutazione cumulativa degli effetti dei diversi progetti che insistono sul litorale e in laguna nei confronti dello stato delle risorse ittiche; 4.il piano delle compensazioni previsto dal MAV prevede soluzioni di intervento di dubbia efficacia; 5.il MAV ritiene che il protocollo possa essere definito in tutti i suoi aspetti solo una volta acquisito il parere VIA del MATTM | 1. Si veda risposta all'osservazione MATTM 34 e si faccia riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale e al Protocollo d'Intesa 2. c.s. 3. c.s. 4. in fase di redazione della progettazione definitiva saranno forniti ulteriori dettagli sulle misure compensative proposte e sulla loro efficacia. 5. in data 30/07/2013 è stato firmato da APV, Regione Veneto e rappresentati delle categorie della Pesca il Protocollo d'intesa. | Superata da quanto previsto nel Protocollo tra MAV, APV, Regione ed Associazioni della pesca in data 30 luglio 2013 e dalle prescrizioni contenute nel presente parere. |

5. VALUTAZIONI SUL PROGETTO E SUL SIA

Le numerose integrazioni richieste dalla Commissione VIA nazionale e regionale hanno portato ad un aggiornamento dei tre quadri di riferimento dello SIA ed alla pubblicazione dell'avviso a mezzo stampa del deposito delle integrazioni relative al Progetto relativo al terminal a terra di Montesyndial. In generale il



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

documento finale risulta di difficile lettura e, conseguentemente, sarebbe opportuno, in fase di progettazione definitiva, venisse prodotto un SIA integrato e coordinato.

Quadro Programmatico.

Lo S.I.A. esamina gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale ed evidenzia la sostanziale coerenza del progetto proposto con tali strumenti. In particolare:

- attua quanto espressamente previsto dalla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della laguna e quanto espressamente richiesto dall'Autorità Portuale di Venezia;
- realizza quanto espressamente previsto dalla pianificazione nazionale in merito alle politiche dei trasporti e della logistica;
- permette l'inserimento del Porto di Venezia nel sistema dei trasporti europeo in particolare nelle Reti TransEuropee di Trasporto TEN-T che costituiscono il nodo focale della politica dei trasporti dell'Unione Europea. Inoltre, la valorizzazione del trasporto marittimo mira ad ottenere benefici sia in termini ambientali, con la riduzione complessiva delle emissioni, sia in termini di prevenzione dell'incidentalità e di riduzione della congestione stradale;
- permette la riduzione considerevole del rischio legato al trasporto in laguna dei prodotti petroliferi e dei loro derivati e contribuisce al riordino del traffico marittimo in laguna;
- persegue gli obiettivi indicati dal Piano Generale degli Interventi, dal Piano Direttore 2000, dal Piano Tutela delle Acque per quel che riguarda la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque, riducendo sensibilmente il rischio di incidente rilevante a tutela della laguna e del suo ecosistema. Inoltre attua parte delle misure di intervento previste dal Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali;
- in generale è congruente con le indicazioni degli strumenti di pianificazione e normativi, a livello nazionale, a livello regionale e a livello locale anche in merito allo sviluppo logistico e portuale dell'area di Porto Marghera;
- in merito al rispetto dei beni paesaggistici dell'area lagunare, l'attraversamento di tale area per quanto riguarda la funzione petrolifera del Terminal (bellezza panoramica vincolata ai sensi dall'Articolo 134 del citato D.Lgs. 42/2004) sarà sotterraneo e realizzato con tecnologia teleguidata;
- le modalità di attraversamento dell'area lagunare e le tecnologie realizzative previste per entrambe le funzioni commerciali e petrolifere del Terminal, consentiranno la tutela dei siti della Rete Natura 2000 interessati, cioè la ZPS "Laguna di Venezia" (IT3250046) e il SIC "Laguna medio-inferiore di Venezia" (IT3250030), come trattato in dettaglio nella Valutazione di Incidenza Ambientale allegata al progetto, e in generale la tutela della laguna di Venezia, zona umida vincolata ai sensi all'articolo 142, D.Lgs. 42/2004.

Quadro Progettuale

Per quanto attiene al Quadro Progettuale, lo S.I.A. che è stato redatto nel rispetto delle normative in materia attualmente in vigore 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. In fase di progettazione definitiva dovrà approfondire gli aspetti legati alla funzionalità generale dell'opera progettata.

In particolare:

- il traffico stradale generato dal nuovo terminal di Montesyndial, pari a 1.470 veicoli/giorno in ingresso, andrà a gravare in primis sul sistema di innesto a doppia rotatoria del nodo Malcontenta. Si tratta di due rotatorie più scavalco della viabilità di Malcontenta, per collegare alla Statale Romea via della Chimica (Montesyndial), via della Meccanica (Ro-Ro) e via dell'Elettronica. (Stralcio dell'accordo di programma "Moranzani". Scenario 2015, attuazione APV). Il traffico pesante proveniente dal Terminal di Montesyndial, che si può ipotizzare composto prevalentemente da

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

autoarticolati, viene dichiarato dal Proponente pari a 150 veic/h nell'ora di punta, corrispondente da un minimo di 450 fino ad un massimo di 675 veic. Equiv/h. Tale traffico equivalente è della stessa grandezza d'ordine del traffico attuale nell'ora di punta. La previsione al 2020 del progetto definitivo del Nodo di Malcontenta dovrà tener conto dell'incremento nel dimensionamento dei raccordi d'ingresso e delle corsie in rotatoria. Oltre a ciò, dovrà essere attentamente valutata con congruo anticipo la situazione generale delle infrastrutture, molte delle quali pianificate da lungo tempo, per poter mettere in atto soluzioni alternative che consentano la distribuzione dei mezzi sulla rete stessa.

- Il traffico ferroviario, con origine/destinazione Montebelluna, è stato stimato in 70 coppie di treni/settimana che devono percorrere il raccordo urbano con attraversamenti a raso tra il terminal on-shore e la stazione di Mestre. Il rientro del treno allestito nello scalo di Marghera, in attesa di essere avviato alla rete nazionale, comporterebbe l'esecuzione di manovre nell'area della stazione di Mestre con aggravio dei tempi e delle difficoltà operative. Il transito nel tratto urbano, senza sostanziali ammodernamenti della linea, dilata i tempi di percorrenza e riduce, conseguentemente, la capacità della linea stessa. La presenza del collo di bottiglia, rappresentato dall'unico binario di collegamento allo scalo di Mestre, impone criteri di efficientamento e di scelta di orari notturni che limitano ulteriormente i già stretti spazi di manovra per la crescita del traffico ferroviario. La potenzialità dichiarata di 174 coppie/settimana sembrerebbe, pertanto, rappresentare più un limite teorico che non una reale capacità del sistema nella situazione attuale. Sarebbe pertanto opportuno considerare il collegamento diretto del terminal alla zona ai "bivi", per rendere indipendente il traffico ferroviario commerciale da quello dei passeggeri transitante per lo scalo di Mestre.
- Per quanto riguarda l'idrodinamica, le simulazioni effettuate con i modelli proposti Delft3D, si ritiene che sia necessario vengano sviluppate maggiormente: in particolare la loro applicazione dovrà essere effettuata prendendo in considerazione non solo la componente vento ma anche le condizioni marine, le correnti ed i contributi idrografici. Questo per meglio rappresentare la dispersione di materiali fini derivanti dalle operazioni di cantiere e degli idrocarburi in caso di rottura accidentale. Per tale importante e delicato aspetto di sicurezza, il tempo di intervento dei soccorsi dichiarato dal Proponente è di una ora dal rilevamento della rottura. Dovrà, quindi, essere verificato il propagarsi del fenomeno anche nel caso di persistenza del moto ondoso sopra la soglia di dispiegamento delle panne ed individuate le opportune contromisure.

Quadro Ambientale

Il Quadro Ambientale dello S.I.A. ha sviluppato sufficientemente l'analisi delle componenti ambientali e dei potenziali impatti che l'opera potrebbe generare nei confronti dell'ambiente circostante, individuando le misure di mitigazione. Da un'analisi più dettagliata, alcune delle misure proposte sembrerebbero risultare non del tutto idonee, anzi sembrerebbero creare problematiche diverse nel comparto della pesca.

- La costruzione delle barene lungo il canale San Leonardo, poste tra le opere mitigative, possono provocare i seguenti effetti indesiderati:
 - ✓ Cambiamento delle condizioni idro-dinamiche e sedimentologiche nelle attuali aree naturali - nursery - di *Tapes philippinarum* (vongola filippina) ai margini del canale San Leonardo – Dighette e Fusina – che costituiscono il principale bacino di approvvigionamento di esemplari giovanili per tutte le Concessioni lagunari di allevamento di vongole. L'area è attualmente in concessione al G.R.A.L.
 - ✓ Sottrazione degli areali lagunari di "pesca gestita" di *Tapes philippinarum* (vongola filippina) alle imprese di pesca lagunari. La pesca gestita viene effettuata sotto il controllo della Provincia di Venezia e dell'Ente gestore GRAL nelle aree denominate "Marotta e Melison".
- La posa di strutture per la dissipazione del moto ondoso ed il ripopolamento ittico in prossimità della confluenza fra il canale Fisolo ed il Malamocco-Marghera, potrebbe creare condizioni sfavorevoli alla pesca con nasse e reoni delle seppie lungo i bordi del canale Melison, oltre che interferire con l'area di pesca gestita precedentemente citata. L'intervento ricalca le tipologie usate nell'impianto sperimentale

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

del Canale Bastia, i cui risultati sul ripopolamento delle specie ittiche commerciali e sull'efficacia della protezione dei fondali dall'erosione potranno essere utili per la valutazione dell'opportunità di utilizzare questa tipologia di mitigazione.

- Le tre aree ecologiche in mare, definite “nicchie ecologiche” nel piano delle mitigazioni, per il ripristino della fauna ittica e della biocenosi, appaiono di dimensioni molto limitate per l'obiettivo che si pongono e ricadono: due entro la l'area delle tre miglia interdette alla pesca a strascico e l'ultima in prossimità del Terminal off-shore nell'area ATBA (Area To Be Avoided) interdetta alla pesca. Tale area, di interdizione alla pesca attorno al Terminal off-shore perché di manovra delle navi, diventerà per tale peculiarità una zona di protezione e ripopolamento per alcune specie ittiche bentoniche. L'area ATBA è stata stimata essere circa un settimo dell'attuale zona disponibile alla pesca dei fasolari sulla duna fossile sulla quale si andrà a collocare la struttura portuale. Stime delle Associazioni dei pescatori quantificano in 1200 ton. il prodotto che dovrà essere rimosso prima dell'inizio dei lavori, per un valore di circa 6 milioni di euro.
- Per quanto attiene i sedimenti marini, si fa riferimento a campagne realizzate a luglio 2007 (nell'ambito del Piano di monitoraggio ante operam dello scarico a mare PIF). Stante la particolarità della zona nord adriatica per quanto riguarda la costituzione dei fondali (fenomeni di sedimentazione ed erosione dei sedimenti marini in funzione dell'idrodinamismo, della batimetria e degli apporti terrigeni fluviali), sarebbe opportuna l'acquisizione di informazioni più aggiornate. In particolare attraverso una valutazione completa della fase di bianco sarebbe necessario dimostrare, in relazione alle attività di monitoraggio ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, che l'opera non produrrà un peggioramento nello stato di qualità dei corpi idrici interessati sia nella fase di realizzazione che in quella di esercizio, come previsto dalla citata Direttiva. I dati di sedimento, infine, è opportuno vengano valutati anche singolarmente e non solo in termini di valore medio.
- Le stime emissive relative alle diverse tipologie di traffico (navi Ro-Ro, petroliere, mama vessel, ecc.), utilizzate anche come input per il calcolo delle ricadute tramite modello, in alcuni casi non sono aggiornate ai documenti più recenti.
- Per quanto attiene i monitoraggi ante, in e post operam, dalla documentazione consegnata sia in fase di presentazione che quella integrativa, risulta che il piano di monitoraggio dovrà essere implementato per quanto riguarda l'ambiente idrico, suolo e sottosuolo e per quanto concerne gli aspetti naturalistici.
- Per quanto concerne l'utilizzo di materiali proveniente da fuori cantiere recenti esperienze su lavori analoghi hanno portato alla ribalta la necessità di un attento controllo sull'origine e la qualità dei materiali utilizzati. In alcuni casi si sono riscontrate problematiche relative a rilasci di inquinanti sull'ambiente pertanto si ritiene necessario che per i materiali provenienti da cave vengano effettuate le analisi per accertare che non siano rilasciate in mare sostanze che ne alterino l'equilibrio.
- Per quanto attiene alla Sicurezza, il trasporto di sostanze pericolose in condotta, comprese le stazioni di pompaggio, al di fuori degli stabilimenti di cui all'articolo 2, comma 1 D.Lgs. 334/99, può essere considerato escluso dal campo di applicabilità del citato decreto. Al tempo stesso è necessario ricordare che il medesimo D.Lgs. 334/99 all'art. 4 co 3. recita “3. *Nei porti industriali, petroliferi e commerciali, in cui sono presenti sostanze pericolose di cui all'articolo 2, comma 1, si applica la normativa del presente decreto con gli adattamenti richiesti dalla peculiarità delle attività portuali, definiti in un regolamento interministeriale da adottarsi di concerto tra il Ministro dell'ambiente, quello dei trasporti e della navigazione, e quelli della sanità e dell'interno, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Il regolamento dovrà garantire livelli di sicurezza equivalenti a quelli stabiliti, in particolare specificando le modalità del rapporto di sicurezza, del piano di emergenza e dei sistemi di controllo [...]*”. Il D.M. 293/2001 “Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose” definisce “*porto industriale e petrolifero: le aree demaniali marittime a terra e le altre infrastrutture portuali individuate nel Piano regolatore portuale, o delimitate con provvedimento dell'autorità competente nelle quali si effettuano, con la presenza in quantitativi*



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 46/52

non inferiori a quelli della colonna 2 dell'allegato I al citato decreto legislativo n. 334 del 1999, attività di carico, scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose, destinate a stabilimenti industriali, impianti produttivi o depositi, ovvero dagli stessi inviate al porto per l'imbarco".

Con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza ambientale, si richiama la relazione istruttoria tecnica 176/2013, trasmessa dal Servizio Pianificazione Territoriale dell'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni in data 30 luglio 2013 con prot. n. 323606, con la quale esprime parere istruttorio favorevole alla relazione di selezione preliminare per la Valutazione di Incidenza riguardante il progetto preliminare relativo al terminal plurimodale off-shore al largo della costa di Venezia, con le prescrizioni sotto riportate.

6. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale V.I.A., presenti tutti i suoi componenti, ad eccezione dell'Ing. Giampietro Gavagnin, componente esperto, esprime all'unanimità

parere favorevole

al rilascio del giudizio favorevole di compatibilità ambientale sul progetto del e sul relativo studio per la Valutazione di Incidenza, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate:

PRESCRIZIONI V.I.A.

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. *In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà:*
 - a. Porre in atto una verifica della capacità delle infrastrutture stradali realizzate, in corso di realizzazione o in progetto, rispetto ai flussi attesi ed eventualmente individuare gli interventi strutturali idonei a soddisfare il nuovo traffico veicolare indotto dal sistema plurimodale dei terminal insistenti nell'area.
 - b. Verificare la capacità del collegamento ferroviario Montesyndial – Mestre alla luce delle limitazioni imposte dalla situazione promiscua attuale e, all'occorrenza, individuare un collegamento di bypass della stazione di Mestre tra l'area del nuovo Terminal on-shore e la rete ferroviaria Alta Capacità dei Bivi.
 - c. Venga verificato, in considerazione dell'evoluzione del Progetto Terminal in esame ed alla luce degli altri progetti in corso ed in itinere, citati agli atti, l'effettiva capacità di assorbimento del traffico marittimo e lagunare complessivo, prendendo in considerazione l'effettiva navigabilità media annua con particolare riferimento all'ambito lagunare ed a quello relativo ai canali di approdo del terminal on-shore.
 - d. Venga verificato il dimensionamento del terminal petrolifero e delle relative pipeline dedicate, alla luce della conversione della Raffineria ENI di Porto Marghera, in cui è prevista la cessazione dell'attività di raffinazione del greggio e la trasformazione in green refinery.
 - e. Venga valutata l'opportunità di adottare sistemi di depurazione in altura diversi da quello a biodischi previsto per i reflui di origine umana, o in alternativa si consideri l'allacciamento all'impianto di depurazione di Malamocco.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

- f. Venga predisposto un Piano di utilizzo del materiale di scavo secondo le modalità previste dalla normativa vigente. In tale Piano dovranno essere considerati anche i materiali provenienti da cave, verificando che detti materiali non rilascino in mare sostanze che ne alterino l'equilibrio.
 - g. Dovrà essere approfondito lo studio dell'idrodinamica della circolazione marina dell'area critica per il raggiungimento di un alto grado di definizione della previsione della dispersione dei solidi sospesi in fase di cantiere e di idrocarburi in situazioni accidentali (estendendo l'area di interesse anche alla laguna ed in particolare nelle vicinanze della bocca di Malamocco), considerando non solo la componente vento ma anche altre quali: condizioni marine, correnti, contributi del reticolo idrografico. Il modello idrodinamico utilizzato dovrà, inoltre, essere verificato scegliendo eventi meteorici ed oceanografici critici. I dati inseriti nel modello siano validati da Ente competente.
 - h. Vengano studiati sistemi alternativi per la dissipazione dell'energia del moto ondoso generato dal traffico navale, di cui si prevede un significativo incremento, compatibili con l'ambiente, con la situazione morfologica in essere e con il mantenimento dei livelli di utilizzo attuali da parte del comparto della pesca.
 - i. Venga riconsiderata l'opportunità della costruzione delle "nicchie ecologiche" in mare previste tra le opere mitigative.
3. Venga previsto nel crono programma dei lavori relativi alla posa delle tubazioni a mare la sospensione delle lavorazioni nel periodo di controllo della qualità delle acque per la balneazione, effettuato tra i mesi di maggio e settembre di ogni anno.
 4. terminate le operazioni di posa delle pipelines i siti dovranno essere ripristinati e riportati alle condizioni di partenza mediante sbancamento delle isole e ricreazione della morfologia lagunare prevedendo interventi di trapianto di prateria di fanerogame, laddove fossero state presenti prima degli scavi, per favorire il ripristino delle condizioni iniziali.
 5. Al fine di limitare la diffusione della torbidità nelle acque marine e lagunari dovute alle attività di scavo, sia confinato con una barriera filtrante continua l'intero cantiere relativo alla posa delle tubazioni.
 6. *Valutazione di Incidenza Ambientale – si prescrive:*
 - a. di sottoporre i successivi livelli di progettazione soggetti ad autorizzazione al rispetto della procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i. in caso di variazioni progettuali, tecniche, realizzative ed operative rispetto al progetto preliminare in argomento;
 - b. di vietare gli interventi di cui al "Piano delle mitigazioni e compensazioni" che derivino dall'applicazione degli obblighi previsti dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
 - c. di vietare gli interventi di cui al "Piano delle mitigazioni e compensazioni" per i quali a seguito di adeguata valutazione di incidenza risultano necessarie ulteriori mitigazioni o compensazioni nei confronti degli habitat e delle specie dei siti della rete Natura 2000, direttamente o indirettamente coinvolti, ovvero qualsiasi intervento, anche ulteriore, della medesima natura per il quale non è stata acquisita una positiva Valutazione di Incidenza;
 - d. di provvedere precedentemente alla cantierizzazione delle isole artificiali lagunari, e strutture annesse, al recupero delle specie (flora e fauna) di rilevanza conservazionistica non vagili, eventualmente presenti, e al loro ricollocamento in aree contermini idonee, in accordo con gli uffici regionali competenti per la valutazione di incidenza;
 - e. di aggiornare il piano di monitoraggio (in particolare del cap. 6 – Aspetti naturalistici) rispetto ai seguenti contenuti, trasmettendolo agli uffici regionali competenti per la valutazione di incidenza entro 180 gg. dall'autorizzazione del progetto preliminare in argomento, per le opportune e imprescindibili valutazioni:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

- i. il responsabile del monitoraggio, indicando anche tutti coloro che effettuano i rilievi;
 - ii. gli obiettivi, ossia la definizione degli habitat, delle specie e dei fattori di pressione e minaccia da verificare, individuando il grado di conservazione di riferimento e i valori attesi per habitat e specie, influenza e intensità di ciascun fattore di pressione e minaccia in atto e i valori attesi;
 - iii. i metodi e tecniche di monitoraggio utilizzate, fornendo le adeguate istruzioni per la raccolta dei dati e le eventuali schede di raccolta dati sul campo e definendo i criteri per l'individuazione dei valori soglia e per l'attivazione di eventuali interventi correttivi;
 - iv. il disegno sperimentale, stabilendo i tempi, le frequenze, i luoghi e il cronoprogramma dei monitoraggi;
 - v. i metodi e le tecniche di analisi dei dati, fissando chiaramente come saranno espressi i risultati del monitoraggio, compresi eventuali risultati intermedi attesi;
 - vi. i metodi utilizzati per la determinazione degli errori e per gestire le incertezze;
 - vii. i criteri di redazione delle relazioni sugli esiti del monitoraggio, le tempistiche di presentazione dei dati bruti e delle elaborazioni;
 - viii. i metodi di valutazione della conformità dei monitoraggi;
 - ix. le schede di monitoraggio per tutti gli habitat, le specie e per tutti i fattori di pressione e minaccia da verificare;
 - x. le ulteriori informazioni rilevanti ai fini del monitoraggio;
 - xi. i database georiferiti per l'archiviazione dei dati, comprensivi della localizzazione delle aree monitorate.
- f. di attuare il monitoraggio (ante operam, in corso d'opera, post operam) sotto la responsabilità di un soggetto o ente terzo rispetto a quello coinvolto direttamente o indirettamente nell'attuazione degli interventi e rispetto all'estensore dello studio per la valutazione di incidenza;
- g. di documentare mediante idoneo rapporto, nell'ambito e contestualmente ai succitati monitoraggi, la corretta attuazione ed efficacia delle misure progettuali di attenuazione (sia in fase di realizzazione che di esercizio);
- h. di comunicare tempestivamente alle Autorità competenti ogni difformità riscontrata nella corretta attuazione degli interventi e ogni situazione che possa causare la possibilità di incidenze significative negative sugli elementi dei siti della rete Natura 2000 oggetto di valutazione nello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato.

7. Monitoraggi in ambiente marino e lagunare

- a. Definire, sulla base di uno specifico documento di valutazione del Rischio Sanitario, all'interno del Piano di monitoraggio ante, in e post operam, una sezione "integrata" per il monitoraggio dell'impatto dell'opera sulla salute umana, con particolare riferimento alla Sorveglianza sanitaria per gli inquinanti chimici, microbiologici, fisici e tossicologici in relazione, in particolare, ai molluschi, gasteropodi ed altre specie ittiche destinate al consumo umano, nonché agli impatti sanitari relativi ai litorali destinati alla balneazione coinvolti ed indicati nei modelli.
- b. Venga preventivamente valutata la distanza dei cantieri dalle stazioni di monitoraggio ARPAV e MAV (si considerino non solo le stazioni ARPAV per l'idoneità dell'acqua alla vita dei molluschi ma anche quelle relative al monitoraggio ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE) per non inficiare i dati raccolti. In caso di interferenza dovrà essere valutata tra i soggetti interessati la soluzione ottimale.
- c. Sottoporre con la progettazione definitiva all'Autorità competente un piano di monitoraggio ante, in e post operam, sia lato mare che laguna, aggiornando i dati sui sedimenti marini, acque biota, sia per gli aspetti biologici che chimici, nonché le matrici previste nell'all. 2 D. Lgs 152/06, in

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013**

modo che metodi, frequenze e criteri vengano condivisi, predisponendo una valutazione completa della fase di bianco in relazione alle attività di monitoraggio ai sensi della Direttiva 2000/60/CE.

- d. Nella fase in operam si dovranno approfondire le indagini sulla risospensione di inquinanti, in relazione a possibili implicazioni di bioaccumulo, per quanto concerne le popolazioni naturali di molluschi bivalvi o gasteropodi presenti sui fondali, funzionale anche alle zone adibite a mitilicoltura e/o pesca libera.
- e. In fase di esercizio dovrà essere mantenere un periodico controllo della qualità dei sedimenti in alcune stazioni tra quelle esistenti, da scegliere in accordo con le Autorità Competenti. Oltre alle indagini relative alla fauna acquatica e agli affioramenti rocciosi, si dovrà introdurre, soprattutto nell'ante operam e nella fase di cantiere, lo studio dei popolamenti bentonici di fondi molli, al fine della valutazione dei possibili impatti della risospensione, con controlli nella fase di esercizio al fine di valutare il ripristino delle popolazioni.
- f. Sia attuato un sistema di monitoraggio della torbidità indotta dagli scavi nei pressi dell'area di cantiere in relazione all'andamento della corrente; nelle situazioni in cui si superi il limite di torbidità di 40 mg/l con una persistenza di circa 6 ore in ambiente lagunare, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi e potranno essere ripresi solo al ripristino dei valori di torbidità normali.
- g. Le stazioni turbidimetriche di monitoraggio vengano corredate anche di sensori per la misura della velocità e direzione della corrente.
- h. Considerare nel progetto di monitoraggio anche le acque marine oltre l'area costiera, come stabilito dalla Direttiva 2008/56/CE "Marine strategy" (recepito in Italia con D.Lgs. 190/2010).

8. Pesca ed acquacoltura

- a. Venga effettuato l'aggiornamento del quadro conoscitivo e condiviso con le Associazioni della pesca un programma di monitoraggio *ante operam* sullo stato delle risorse alieutiche e della consistenza delle attività di pesca e acquacoltura, che dovrà contenere:
 - la raccolta bibliografica e definizione stato delle conoscenze relative ai settori interessati dall'opera;
 - l'analisi delle interferenze spaziali delle opere relative al Progetto del Terminal plurimodale e delle mitigazioni proposte, la verifica puntuale degli effetti ed impatti sul sistema della pesca e acquacoltura;
 - un quadro aggiornato dei dati disponibili sullo stato delle risorse e sulla consistenza dello sforzo di pesca esercitato nell'area di progetto;
 - gli esiti delle attività di monitoraggio in campo e la consistenza dello sforzo di pesca sia in ambiente marino che lagunare.
- b. Vengano parimenti condivise una serie di misure per favorire la ricomposizione ambientale e produttiva attraverso attività di campo, attività di misura, analisi e classificazione in laboratorio, raccolta d'informazioni sulle attività di pesca, confronto con le Associazioni del settore, elaborazione ed interpretazione dei dati relativi a:
 - avviare nella fase di esecuzione dell'opera e mantenere aggiornata la fase conoscitiva sulle attività della pressione di pesca, la presenza di morie, lo stato delle risorse, ecc.;
 - valutare lo stato dei banchi naturali di molluschi bivalvi dell'area nel periodo ante-opera e per almeno un quinquennio successivamente agli interventi;
 - raccogliere tutto il prodotto commerciale e sub-commerciale presente nelle aree di intervento e in quelle immediatamente limitrofe, influenzabili dalla risospensione di sedimento, al fine di limitare l'impatto diretto sulle risorse commerciali;
 - verificare i parametri chimico-fisici dei sedimenti, che condizionano l'insediamento e lo sviluppo della specie commerciali target;



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 50/52

- verificare la presenza di organismi epi ed endo bentonici associati ai banchi naturali di molluschi bivalvi in quanto indicatori dello stato dell'habitat specifico per la produzione delle specie di interesse commerciale;
 - avviare delle attività di semina e riattivazione produttiva nei vari areali interessati e limitrofi alla zona interdotta (fasolari, Chamelea gallina) , al fine di favorire il fenomeno di ripopolamento ed accelerando il ripristino alla pesca di questi areali;
 - verificare l'effettiva ripresa biologica della risorsa seminata.
- c. Venga predisposto un programma di ricomposizione socio-economica mirato a riarmonizzare lo sforzo di pesca nei diversi comparti.

9. Rumore e vibrazioni

- a. Venga valutato, oltre che i ricettori sensibili/residenziali presenti lungo l'area costiera già considerati, anche il litorale, che si trova in classe I, come recettore finale dell'impatto acustico dei cantieri della costruzione delle isole artificiali ed eventualmente, in caso di superamento dei limiti di zona, vengano proposte idonee misure mitigative.
- b. Valutare l'eventuale impatto delle vibrazioni nella fase di costruzione delle isole artificiali – infissione delle palancole – e nella posa del fascio tubiero nell'area di Malamocco,
- c. Valutare l'impatto acustico in fase di cantiere ed in fase di esercizio della nuova configurazione dell'area del terminal Motesyndial e dell'isola dei serbatoi che subiranno importanti trasformazioni con il concretizzarsi del Progetto.
- d. Fornire una valutazione dell'impatto acustico riferita alla viabilità ferroviaria necessaria per l'indirizzamento della merci allo scalo di Mestre con riferimento all'incremento di traffico definito dal documento MATTM 12.
- e. Fornire una valutazione dell'impatto acustico riferita alla viabilità stradale necessaria per l'indirizzamento della merci alla rete infrastrutturale principale con riferimento all'incremento di traffico definito dal documento MATTM 12.

10. Atmosfera

- a. Dovrà essere condotto, in fase di progettazione definitiva, un opportuno studio modellistico volto a stimare gli impatti di cantiere e di esercizio sull'atmosfera del terminal on-shore (ambito lagunare) sulla base del cronoprogramma degli interventi e delle caratteristiche dei macchinari utilizzati.
- b. Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio inerente l'atmosfera, ante, in e post operam condiviso con l'Autorità Competente in modo che stazioni, metodi, frequenze e criteri vengano concertati ai sensi del D.Lgs. 155/2010.
- c. Venga fatta una stima del benzopirene (in unità di misura di massa) relativo al traffico dei mezzi pesanti indotti dall'esercizio dell'opera e valutando l'eventuale incidenza rispetto alle attuali concentrazioni già critiche.

11. Sicurezza

- a. Le aziende concessionarie sia del terminal petrolifero sia del terminal container off-shore sia del terminal container Montesyndial dovranno dotarsi di un sistema di gestione della sicurezza strutturato in modo tale da garantire livelli di sicurezza equivalenti rispetto a quelli previsti dal D.M. 09/08/2000 "Linee guida per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza".
- b. Nell'ambito dei contenuti del Sistema di Gestione della Sicurezza, il Piano di Emergenza Interno dovrà essere integrato con il Piano di Emergenza Portuale e/o con le Ordinanze in materia dell'Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto di Venezia e, considerando il collegamento con



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

pag. 51/52

della piattaforma off-shore con il petrolchimico, con il Piano di Emergenza Esterno relativo ai rischi industriali di Marghera.

- c. Adottare idonee misure di prevenzione atte a ridurre il rischio da Flash-fire per “Rottura braccio di carico” con una dimensione del foro da 50 mm. e per “Rottura apparecchi ed impianti” e comunque prevedere idonee misure protettive.
- d. Eseguire analisi del rischio per lo scarico/carico di merci pericolose in container (frequenze e magnitudo) movimentati nell’area terminal container off-shore e Montesyndial e conseguenti approntamenti tecnico/gestionali per ridurre i rischi.
- e. Vengano forniti i dettagli tecnici, i percorsi e le caratteristiche di posa delle tubazioni di adduzione dei prodotti petroliferi dall’isola dei petroli alle aziende utilizzatrici, quali in particolare i depositi costieri attualmente presenti.

RACCOMANDAZIONI

1. Venga editato per il Progetto Definitivo uno SIA coordinato, in modo da integrare in un unico documento tutte le precisazioni ed i chiarimenti introdotti con le risposte alla richiesta di integrazione della Commissione VIA nazionale e regionale.
2. Considerato il sistema di rilevamento delle dispersioni accidentali proposte, si raccomanda di adottare le metodologie più idonee e più cautelative esistenti.

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

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



ALLEGATO A alla Dgr n. 2262 del 10 dicembre 2013

Vanno visti n. 117 elaborati