

Area Tecnica e Gestionale
U.O. Valutazioni, Grandi Opere, Ambiente e Salute

Prot. vedi file segnatura xml allegato

Spett. le
Ministero della Transizione Ecologica
Dipartimento Sviluppo Sostenibile
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
VA@PEC.mite.gov.it

Oggetto: [ID 7953] Procedimento di valutazione ambientale strategica del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo italiano – Area Marittima Adriatico - consultazione sul rapporto preliminare.
Trasmissione questionario.

Con riferimento alla richiesta in oggetto, prot. n. 0003716 del 07/02/2022 del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la Mobilità Sostenibile, si trasmettono le osservazioni in allegato.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Unità Organizzativa
Valutazioni, Grandi Opere,
Ambiente e Salute
Dott.ssa Simonetta Fuser

Allegato: OUT_20220308_QUESTIONARIO_SCA_ARPAV



Responsabile di procedimento: dott.ssa Simonetta Fuser

Responsabili di istruttoria: dott.ssa Sara Gasparini, dott.ssa Claudia Visentin,

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. Se stampato riproduce in copia l'originale informatico conservato negli archivi informatici ARPAV

*PIANO DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO
ITALIANO
QUESTIONARIO SCOPING*

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCOPING
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - VALUTAZIONE
DI INCIDENZA
(art.13 D.Lgs.152/2006)

CONSULTAZIONE PRELIMINARE DEI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE

1. ANAGRAFICA

SOGGETTO CONSULTATO	ARPA Veneto
SITO INTERNET	www.arpa.veneto.it
NOME/COGNOME DEL RAPPRESENTANTE LEGALE	Loris Tomiato
RUOLO DEL RAPPRESENTANTE LEGALE	Direttore Generale
TELEFONO	
FAX	
E-MAIL	scor@arpa.veneto.it
CONTATTI REFERENTE PROCEDURE VAS PDGSM	Simonetta Fuser

2. PROCEDURA E ELENCO SOGGETTI CONSULTATI

2.1 Si ritiene che l'elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale coinvolti in questa consultazione preliminare sia esaustivo? Se si ritiene di segnalare ulteriori Soggetti con competenze ambientali indicare i riferimenti:

-

2.2 La procedura di valutazione descritta nel capitolo 2 e i riferimenti normativi risultano chiari e esaustivi? Si ritiene utile segnalare aspetti procedurali o normativi da considerare per la fase di scoping e per le successive fasi di valutazione ambientale del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo?

-

3. INDIRIZZI STRATEGICI ED ELEMENTI CHIAVE

3.1 La descrizione della proposta di Piano riportata sinteticamente nel capitolo 1 coglie gli aspetti più significativi in termini di obiettivi, criticità ed opportunità?

SI NO x

In caso di risposta negativa, indicare i motivi e/o gli aspetti da considerare:

In relazione agli obiettivi:

- a) pur tenendo in considerazione la specificità dei territori e delle politiche in essere nelle varie regioni che partecipano al Piano, non si coglie un approccio comune nella gestione delle varie UP in relazione ai temi trasversali.

Sembrebbe opportuno che a fronte degli usi prevalenti si adottassero le medesime strategie verso comuni obiettivi di sostenibilità. Si attendono il *portfolio di misure di piano e di indirizzi per lo svolgimento delle attività e di eventuali raccomandazioni da attuare nel breve e/o nel medio e lungo periodo, la cui definizione è in corso*, citati nel RAP che potrebbero essere funzionali a risolvere quanto sopra riportato.

- b) In tabella 1.3 “Obiettivi specifici per la sub-area A/2” al punto 5 “Gestione delle coste e manutenzione dei Fondali”, negli obiettivi specifici sarà opportuno esplicitare nel RA quanto definito nell’obiettivo “OS 5.c Individuare, d’intesa con le categorie dei pescatori, aree a mare per il conferimento dei sedimenti derivanti dalle attività di dragaggio e di manutenzione dei fondali marini e delle vie navigabili lagunari e portuali” relativamente alle modalità di conferimento dei sedimenti in aree a mare.

- c) Parte della vision e degli obiettivi strategici generali di Piano presenti nel capitolo 1 sono indirizzati verso uno sviluppo sostenibile delle attività di trasporto marittimo, pesca, nautica e cantieristica in stretta connessione con lo sviluppo delle infrastrutture dei porti presenti nell’area costiera.

Lo sviluppo delle aree portuali e delle infrastrutture ad esse associate, funzionali alla realizzazione di tali obiettivi, non sembra essere trattato in modo unitario e si ritiene opportuno approfondirlo in quanto potrebbe determinare impatti negativi significativi, a livello locale, che devono essere attentamente valutati e mitigati, con particolare riguardo alla qualità dell’aria negli ambiti urbani in cui i porti sono inseriti.

In relazione agli elementi rilevanti per l’ambiente si evidenzia che:

- a) le ZTB indicate nella Mappa degli usi della SUB-Area A/2 sono anche Aree Natura 2000 ZSC IT3250047 “Tegnùe di Chioggia” e IT3250048 “Tegnue di Porto Falconera”. Si evidenzia pertanto, in tabella 1.4 “Unità di pianificazione e attribuzione tipologica per la sub-area A/2”, di integrare alla voce U.P. A2_01 nella colonna “Elementi rilevanti per l’ambiente, il paesaggio ed il patrimonio culturale” come di seguito: in corrispondenza delle aree Natura 2000 (**in particolare le Tegnùe di Porto Falconera in Caorle**) presenti vige anche il rispetto delle misure di conservazione previste e di eventuali loro modifiche ed integrazioni.”

- b) in tabella 1.4, alla voce U.P. A2_05 in merito a quanto citato nella colonna “Motivazioni per l’attribuzione tipologica”, si ritiene improprio l’utilizzo del termine balneazione in quanto tale U.P. non rientra nell’area di competenza della normativa sulle acque di balneazione (D.Lgs. 116/2008).

In relazione alle opportunità:

- a) si suggerisce di trattare il tema Energia in relazione alla possibilità di favorire l'uso di energia rinnovabile presso le infrastrutture portuali e le strutture turistiche anche favorendo la nascita di Comunità energetiche, per cogliere le possibili sinergie in un'ottica di sviluppo sostenibile.
- b) nel contesto territoriale regionale di più ampia scala, lo sviluppo del traffico marittimo in un'ottica di multi modalità, può rappresentare un'opportunità con il possibile spostamento di parte del trasporto merci da gomma a mare ed una riduzione delle emissioni di NOx e PM derivanti dal traffico stradale di mezzi commerciali. In quest'ottica si ritiene di grande interesse che il Piano sviluppi un'analisi di scenario di possibile evoluzione di questa modalità alternativa di trasporto delle merci.
- c) nella descrizione del Settore Ricerca ed Innovazione (par. 1.3.1.11), tra l'elenco dei nuovi usi del mare, è citata la "coltivazione o sfruttamento di biomasse" che non risulta chiaro se sia da intendersi in termini di impieghi energetici. Si chiede pertanto di esplicitare meglio.

3.2 Si ritiene che l'insieme delle componenti e degli obiettivi ambientali, richiamati nel Capitolo 3 e proposti per la valutazione ambientale del Piano, integrino in modo adeguato gli aspetti ambientali?

SI NO x

In caso di risposta negativa, indicare i motivi e/o eventuali obiettivi da considerare per la valutazione ambientale:

Nel quadro strategico di riferimento per la sostenibilità (paragrafo 3.1) considerare anche:

- a) Convenzione di Bonn (CMS) che ha l'obiettivo di tutelare le specie migratrici terrestri, marine ed aviarie in tutti i loro spostamenti. Le Parti della CMS si adoperano nella tutela rigorosa delle specie migratrici, nella salvaguardia e nel ripristino dei luoghi in cui vivono, nella mitigazione degli ostacoli alla migrazione e nel controllo di altri fattori di rischio.
- b) Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione.

Per quanto riguarda la selezione degli obiettivi ambientali (paragrafo 3.2) si osserva che:

- a) come esplicitato al paragrafo 3.1.1 del RAP, il quadro di riferimento generale per lo sviluppo sostenibile a livello internazionale è fornito dall'Agenda 2030 e dai relativi goals. La Strategia Marina essendo settoriale non permette la comprensione di tutti i fenomeni, economici e sociali, rischiando di tralasciare importanti contributi a cui il presente Piano di Gestione contribuisce come ad esempio in relazione ai goals 7 - Energia, 13 – Cambiamento climatico, 8 – Lavoro e crescita economica e che invece andrebbero valutati per assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. Si suggerisce pertanto di utilizzare gli obiettivi selezionati in tabella 3.1. a cui collegare non solo gli indicatori della Strategia Marina sicuramente pertinenti, ma anche indicatori afferenti ad altri campi di intervento (economici e sociali) anche in relazione al monitoraggio ambientale.
- b) in tabella 3.10 "Obiettivi di sostenibilità ambientale e relative componenti ambientali", all'obiettivo "Prevenire e ridurre l'inquinamento e conseguire il miglioramento dello stato delle acque" in colonna "Riferimento programmatico e/o normativo" si suggerisce di integrare con la

Direttiva 2000/60/CE.

c) nelle tabelle di valutazione “Obiettivi di sostenibilità ambientali e obiettivi strategici generali di Piano” (rif. tabelle 3.12 – 3.22) non sempre gli obiettivi del Piano sono esplicativi delle azioni sottese e pertanto in alcuni casi non risultano chiare le potenziali sinergie e incoerenze soprattutto in relazione ai target riportati per singolo specifico obiettivo di sostenibilità.

In riferimento alla tabella 3.12 rispetto al target “Gestire e proteggere in modo sostenibile gli ecosistemi marini e costieri per evitare impatti negativi significativi, anche rafforzando la loro capacità di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi” si evidenzia una potenziale sinergia con l’obiettivo di Piano “Sviluppare un’economia sostenibile del mare, moltiplicando le opportunità di crescita per i settori marini e marittimi”.

Per quanto attiene la componente Aria e Cambiamenti climatici, si ritiene possano esservi ulteriori sinergie o incoerenze rispetto ai seguenti Settori ed usi:

- Pesca: Promozione, sviluppo e gestione spaziale della piccola pesca costiera praticata con tecniche sostenibili. La sostenibilità dovrebbe estendersi all’impiego di mezzi a basso impatto in termini di emissioni in atmosfera.
- Trasporto marittimo: Contribuire ad aumentare la competitività dei porti Italiani, la condivisione di “best practices” e l’attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL). L’incremento del traffico navale in assenza di opportune mitigazioni (motori tecnologicamente avanzati, motori a GNL, presenza di infrastrutture portuali quali l’elettrificazione delle banchine...) potrebbe avere un impatto negativo sulla qualità dell’aria negli ambiti portuali locali e per le emissioni di CO₂ a livello globale. D’altra parte potrebbe rappresentare anche un’opportunità per lo spostamento modale del trasporto merci da gomma a mare, con conseguenti benefici ambientali sulla matrice aria.
- Trasporto marittimo : Promuovere l’integrazione e dialogo tra i sistemi di pianificazione vigenti in particolare riguardo l’integrazione della pianificazione strategica portuale, pianificazione terrestre e i piani del mare. Potrebbe esservi una sinergia con le politiche della qualità dell’aria, specie per il trasporto merci, come sopra evidenziato.
- Turismo: Promuovere forme sostenibili di turismo costiero e marittimo. La sostenibilità dovrebbe estendersi all’impiego di mezzi a basso impatto in termini di emissioni in atmosfera, con particolare riguardo alla specificità dell’ambiente lagunare veneziano.

Il dettaglio delle azioni permetterà di comprendere anche il “grado” di sinergia o incoerenza.

4. METODOLOGIE E STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

4.1 Nel Capitolo 4 si riporta una analisi del contesto ambientale. Ritiene utile segnalare ulteriori aspetti ambientali, elementi di contesto da approfondire e/o la disponibilità di ulteriori informazioni da considerare ai fini della procedura di valutazione ambientale?

SI x NO

In caso di risposta positiva, indicare le integrazioni:

a) Il tema dell’inquinamento luminoso è una minaccia significativa per le specie migratrici, causando disorientamento, disturbando i ritmi circadiani e interferendo con la capacità di intraprendere migrazioni di lunga distanza (Convenzione di Bonn). Anche il paesaggio notturno e la percezione del cielo stellato vengono coinvolti. Pertanto le scelte del piano che conducono a usi quali energia, turismo, trasporti dovrebbero trattare anche l’effetto di tale pressione che dovrebbe essere considerata ai fini della procedura di valutazione ambientale.

- b) Gli aspetti legati al trasporto solido operato dai corsi d'acqua costituiscono il naturale apporto di sedimenti alle aree costiere. Oltre alle forme di adattamento previste dal piano sarebbe utile, al fine di riequilibrare gli apporti, valutare tali contributi nelle interazioni terra-mare. Tale aspetto meriterebbe un approfondimento al paragrafo 4.4 poiché considerato tra le priorità del Piano (rif. 4.4.3).
- c) In relazione alle criticità il processo di subsidenza può comportare ulteriori pressioni indirette quali l'ingressione del cuneo salino con conseguente salinizzazione da cui deriva una perdita di fertilità agronomica e di qualità biologica del suolo, innalzamento della falda rispetto al piano di campagna con conseguenti limitazioni nella scelta delle colture agricole e riduzione delle rese.
- d) Il Piano esamina congiuntamente Aria e Cambiamenti climatici (rif. Paragrafo 4.6).
Un aspetto ambientale che si ritiene opportuno esaminare è l'impatto sulla qualità dell'aria delle emissioni derivanti dal trasporto navale, dalla pesca e dalla nautica, in termini non solo di concentrazioni di SO₂ ma anche di PM₁₀ ed NO₂, con particolare riguardo agli ambiti urbani ed urbanizzati che includono nel proprio territorio attività portuali.
In tale ambito sono disponibili per il Porto di Venezia studi ed approfondimenti condotti da ARPAV al sito web:
<https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/approfondimenti/inquinamento-atmosferico-in-ambito-portuale>
Per i Porti di Venezia e di Chioggia sono disponibili le stime di emissione dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera INEMAR Veneto 2017 (link <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/emissioni-di-inquinanti/inventario-emissioni>)
- e) Con riferimento alla Salute Umana, si segnala come l'inquinamento da PM₁₀ e PM_{2.5} sia un fenomeno di larga scala (il Bacino Padano). Questi inquinanti hanno una componente sia primaria sia secondaria e le fonti emissive che ne determinano i livelli di concentrazione rilevati in aria sono molteplici. Si suggerisce di mirare le valutazioni quantomeno sulle stazioni urbane in prossimità delle attività portuali, ampliando l'analisi alle concentrazioni di NO₂ che, dagli studi condotti a livello regionale, risulta essere l'inquinante con maggior impatto a scala locale in riferimento alle emissioni navali (v. bibliografia punto d).
- f) Per quanto riguarda le informazioni riportate al capitolo 4.5 – "Acque" si suggerisce un focus sulle acque oggetto di monitoraggio ai sensi della WFD. Si suggerisce inoltre di utilizzare nel RA dati più recenti (es. per la Marine Strategy) o dati emergenti da attività progettuali attuate sia in Veneto che in altre Regioni.

4.2 Nel Capitolo 4 si riporta un elenco di possibili indicatori utilizzabili per l'analisi di contesto ambientale. Quali si ritiene prioritari e maggiormente idonei a descrivere e a monitorare i fenomeni in atto nella area marittima?

Inserire eventuali integrazioni relative a indicatori proposti e segnalare le fonti.

- a) Matrice Aria: indicatori di contesto (rif. Paragrafo 4.9, Tabella 4.8), si segnala che le concentrazioni in aria di SO₂ sono monitorate da ARPAV solo nei contesti urbani (ad es. la stazione di monitoraggio della rete regionale della qualità dell'aria di Venezia-Sacca Fisola) dove tuttavia sono presenti anche altre fonti emissive urbane ed industriali. Oltre ad SO₂, si suggerisce comunque di utilizzare quali indicatori di contesto le concentrazioni di PM₁₀ ed NO₂ nelle stazioni ritenute più

significative rispetto agli obiettivi del Piano.

- b) Matrice Acque: per quanto riguarda l'Area A/2 Acque territoriali del Veneto, gli indicatori proposti per la matrice Acque sono ritenuti esaustivi.
- c) Nella sezione 4.4.3 si tratta dell'utilizzo di sabbie relitte finalizzato al ripascimento dei litorali. Nel caso della sub-area A/2, parte veneta, la questione più di rilievo è quella del monitoraggio ambientale finalizzato a verificare la salvaguardia di eventuali ambienti di pregio nelle vicinanze (es. Tegnùe).
- d) In riferimento al Paragrafo 4.9 - Tabella 4.8, integrare nel parametro da valutare della "Qualità delle acque di balneazione" gli inquinanti microbici: "Concentrazione di inquinanti **microbici** e di organismi nocivi (es. *Ostreopsis ovata*) per la salute umana"

4.3 Ritenete chiara ed esaustiva la descrizione della metodologia che si intende adottare per la valutazione ambientale del Piano illustrata nel Capitolo 5?

SI NO

In caso di risposta negativa, indicare i motivi per cui si ritiene non chiara ed esaustiva la metodologia illustrata e/o gli aspetti specifici da considerare:

4.4 Si ritiene che i Piani e Programmi proposti nel presente documento ai fini della verifica di coerenza siano pertinenti? Si ritiene utile segnalare eventuali altri Piani/Programmi da considerare ai fini della valutazione di coerenza descritta nel Capitolo 5?

a) In relazione alla valutazione di coerenza si segnalano alcuni documenti da considerare:

Strategia 2030 COM/2020/380

Strategia del Suolo per il 2030 (COM(2021) 699 final

Per la qualità dell'aria si segnalano:

- a livello europeo Zero Pollution Action Plan;
- a livello nazionale il recente Programma di Controllo Nazionale dell'Inquinamento Atmosferico;
- a livello regionale il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

In generale si suggerisce anche una verifica e raccordo con la pianificazione locale in ambito portuale (relativamente agli obiettivi di sviluppo e di sostenibilità, come ad es. iniziative di mitigazione quali il cold ironing).

b) In relazione all'approccio metodologico proposto per la valutazione ambientale strategica del piano al Capitolo 5, si indica che in questa sezione del Rapporto Preliminare Ambientale verrà fornita una descrizione della metodologia che sarà adottata per la valutazione degli effetti ambientali del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano – Area marittima "Ionio e Mediterraneo Centrale". Si suppone che tale valutazione sia adottata anche per le altre Aree marittime, in riferimento anche ai diversi Distretti Idrografici.

4.5 Si ritiene che l'elenco delle pressioni proposte in relazione agli usi e settori sia esaustivo rispetto alle potenziali azioni e obiettivi del Piano? Si ritiene utile segnalare aspetti da considerare per l'identificazione delle potenziali pressioni e dei potenziali impatti ambientali?

In riferimento al paragrafo 5.2.2 per quanto riguarda i contenuti della tabella 5.2 non risulta analizzato l'uso antropico relativo alla "Difesa costiera". Si ritiene abbia interazioni con i fattori: "Incremento della protezione di habitat e specie e di misure di gestione", "Prelievo di materiale utile al contrasto dell'erosione costiera", "Regolamentazione degli usi dello spazio marittimo", "Sigillatura del fondale, dragaggio", "Alterazione tassi sedimentari, cambiamento condizioni idrografiche", "Degradamento dell'habitat legato a cambiamenti climatici", "Ingestione di rifiuti e/o intrappolamento".

Inoltre le pressioni "Catture accidentali" e "Abrasioni fondali marine" vengono correlate con l'uso "Acquacoltura" piuttosto che con l'uso "Pesca" più pertinente e correttamente riportato nella tabella 5.3 successiva. Anche per altri aspetti si propone di verificare la coerenza tra usi e pressioni e in particolare quanto riportato nella tabella 5.2 e nella tabella 5.3.

Per la qualità dell'aria, in relazione alle ulteriori sinergie/incoerenze segnalate al punto 3.1, si chiede di integrare le tabelle 5.2 e 5.3.

4.6 Si ritiene utile segnalare aspetti e dati da considerare per la definizione delle carte di sensibilità ambientale?

In merito alle carte di sensibilità ambientale (rif. Paragrafo 5.2.3), si suggerisce di tenere conto anche di criteri di esposizione della popolazione alle emissioni inquinanti derivanti dalle attività di trasporto marittimo e nautica, conseguenti alle politiche del Piano, con particolare riguardo agli ambiti portuali locali.

4.7 Il documento riporta una metodologia finalizzata alla definizione dello Studio di Incidenza. Si ritiene adeguata la metodologia proposta? Si ritiene utile segnalare aspetti da considerare per la valutazione di incidenza?

4.8 Si ritiene utile segnalare ulteriori aspetti da considerare per la valutazione delle alternative e/o per le attività di valutazione ambientale in fase di attuazione (criteri di priorità e/o selezione, particolari condizioni tecniche-amministrative da rispettare, aspetti specifici da monitorare)?

a) Nelle valutazioni deve essere posta attenzione non solo ai volumi di traffico marittimo aggiuntivi che si potrebbero generare ma anche ai carburanti ed ai tipi di motori adottati, che a fini di mitigazione dovrebbero essere a basso impatto emissivo.

b) Adeguate mitigazioni andranno individuate per le fasi di cantierizzazione di eventuali opere infrastrutturali e verificato l'impatto del traffico stradale aggiuntivo eventualmente generato a livello locale. In tal senso, rispetto alle operazioni di carico/scarico delle navi, si suggerisce l'adozione di sistemi di trasporto meno impattanti rispetto al trasporto su gomma, come ad es., laddove possibile, quello su rotaia.

4.9 Si ritiene che l'indice del Rapporto Ambientale (Capitolo 7) proposto sia appropriato?

5. CONSULTAZIONE DEL PUBBLICO

5.1 La fase successiva di valutazione prevede la partecipazione del pubblico sulla proposta di Piano e sul relativo Rapporto Ambientale. Ritiene di suggerire strumenti e/o modalità di coinvolgimento più idonee ad assicurare una ampia partecipazione?

6. ULTERIORI INDICAZIONI, INTEGRAZIONI, SUGGERIMENTI, PROPOSTE, ETC

Sarebbe importante, per rendere più chiara la relazione, dare evidenza nel RA del rapporto tra gli obiettivi strategici a scala nazionale e gli obiettivi specifici individuati a scala di sub-area.

Per quanto riguarda tabella 6.1 si attende la definizione delle azioni di Piano al fine di valutare la relazione tra indicatori di contesto, processo e contributo.

Nel Capitolo 6 alla tabella 6.3 "Indicatori e informazioni relative al principio trasversale Sviluppo sostenibile", si ritiene che gli indicatori 1.7 "Numero corpi idrici con stato chimico "buono"" e 1.8 "Numero corpi idrici con stato ecologico "buono"" debbano essere indicati con Priorità P. Si ritiene importante sviluppare ulteriormente l'azione descritta dall'indicatore 1.34 N. di porti che hanno adibito punti di raccolta rifiuti da pesca delle imbarcazioni al momento dello sbarco, valutando un cambio a Prioritario.

Risulta infine necessario dare evidenza nel RA come il Piano potrà *stabilire una più razionale organizzazione dell'uso dello spazio marittimo e delle interazioni fra i suoi usi, per bilanciare la domanda di sviluppo con la necessità di proteggere gli ecosistemi marini, e di raggiungere obiettivi sociali ed economici*, in relazione con quanto definito nei Piani già approvati o in via di approvazione (ad esempio PiTESAI e FEAMPA).