



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il Decreto del Ministro dell'Ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

PRESO ATTO che la Società Interporto di Venezia S.p.A. aveva già presentato la richiesta di compatibilità ambientale e che non era stato possibile avviare la procedura di compatibilità ambientale in quanto la documentazione presentata risultava carente;

PRESO ATTO che la Regione Veneto si era espressa in data 15 luglio 1998 e che nel seguito non ha fornito ulteriori considerazioni in merito;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto "Interporto di Venezia" da realizzarsi nel Comune di Venezia - Porto Marghera, presentata dalla Società Interporto di Venezia S.p.A. (ex Centro Intermodale Adriatico S.p.A.), con sede in Porto Marghera (Ve), in Via dell'Elettricità n. 21, in data 27 novembre 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa in data 27 gennaio 1999;

VISTA la legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

VISTO il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

VISTA la nota n. 6536/311.22 della Regione Veneto del 15 luglio 1998, pervenuta il 30 luglio 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

mw
GRB
FR

VISTA la nota n. ST/413/8086/98 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 7 aprile 1999, pervenuta in data 9 aprile 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 294, formulato in data 25 febbraio 1999, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto di Venezia S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che:

- l'interporto è già oggi operativo sull'area ex Alucentro; il progetto presentato prevede da un lato l'ampliamento delle attività interportuali ad altre aree industriali dismesse e, dall'altro, una complessiva ristrutturazione dell'intero complesso, completando la demolizione dei volumi industriali dismessi attualmente impiegati;
- l'area interessata dall'intervento è situata nell'ambito industriale di Porto Marghera (Comune di Venezia), fra via F.lli Bandiera ed il Canale Industriale Ovest; il progetto si sviluppa interamente su aree industriali dismesse;

osservato che:

quadro di riferimento programmatico:

- il Piano di Recupero dell'area, presentato dalla S.p.A. Centro Intermodale Adriatico è stato approvato nel 1993, e che tale piano prevede la destinazione dell'area ex Alucentro ad attività interportuale secondo il progetto presentato in istruttoria;
- gli strumenti di pianificazione territoriale di area vasta (in particolare Piano Territoriale di Coordinamento del Veneto e Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana) convergono nell'individuare il polo di Marghera come zona industriale di rilievo regionale;
- il vigente PRG del Comune di Venezia destina l'area interessata dal progetto di interporto a "zona industriale" dove sono consentiti, oltre agli insediamenti produttivi, anche quelli di carattere portuale e per servizi di trasporto;
- la variante al PRG per la Zona Industriale di Porto Marghera adottata dal Comune di Venezia nel 1995, recepisce il Piano di Recupero per l'area dove è ubicato l'intervento in oggetto, approvato come si è detto nel febbraio 1995;
- l'area di localizzazione dell'intervento non è soggetta ad alcun vincolo ambientale;

quadro di riferimento progettuale:

- le attività del Centro Intermodale Adriatico comprendono servizi di assistenza alla nave, espletamento di formalità doganali, carico e scarico di merci, stoccaggio (anche a temperatura controllata), aree ed edifici per la sosta e/o la manutenzione dei mezzi meccanici;
- è inoltre prevista la realizzazione di un Centro Servizi dove saranno situati gli uffici e i servizi alla persona e ai mezzi;
- l'interporto è parzialmente funzionante fin dal 1993, essendo operative già diverse attività fra quelle previste dal Piano di Recupero;

quadro di riferimento ambientale:

- l'impianto è situato all'interno di un'area industriale, e la sua realizzazione comporterà esclusivamente la ristrutturazione e il riuso di aree industriali dismesse;



Il Ministro dell'Ambiente

- secondo le analisi documentate nello studio di impatto ambientale possono essere esclusi impatti significativi sulle risorse idriche, sul suolo, sulle componenti naturalistiche ed ecologiche, sulla salute umana e sul paesaggio;
- gli impatti individuati nello studio di impatto ambientale riguardano l'ambiente atmosferico (variazione delle emissioni inquinanti prevalentemente ad opera del traffico da e per l'impianto) ed il rumore (operazioni interne all'impianto e traffico);
- tali impatti assumono, nelle stime prodotte, una dimensione compatibile con le caratteristiche del sito e comunque trascurabile nel confronto fra evoluzione tendenziale delle variabili indagate nella situazione di riferimento con e senza impianto interportuale;

valutato che:

Ambiente Idrico:

- il progetto non prevede alcuna interferenza e/o modifica del regime idraulico dei corpi idrici superficiali e delle falde sotterranee; non sono previsti sversamenti di sostanze inquinanti nè in fase di costruzione nè in fase di esercizio, essendo comunque escluse fra le sostanze movimentate quelle pericolose (come da comunicazione del proponente prot. n. 14301/VIA/A.O.4 del 31 dicembre 1998). Il progetto comprende comunque la realizzazione di una rete di collettamento delle acque di deflusso delle superfici coperte ed asfaltate, che attualmente vengono scaricate, senza alcun trattamento, nel canale industriale ovest;

Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi:

- in considerazione delle caratteristiche dell'ambiente coinvolto non sono ipotizzabili impatti significativi sulle componenti naturalistiche ed ecologiche; il progetto prevede la realizzazione di aree a verde nel rispetto degli standard urbanistici;

Salute pubblica:

- la già citata assenza di sostanze pericolose fra le merci manipolate all'interno dell'impianto consente, secondo lo studio di impatto ambientale presentato, di escludere rischi rilevanti per la salute pubblica. Anche le variazioni attese nei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico sono tali da non determinare significativi effetti di carattere sanitario;

Paesaggio:

- l'intervento si localizza in aree industriali dismesse, attualmente caratterizzate dalla presenza di numerosi edifici e manufatti fatiscenti e inutilizzati. In questo senso la realizzazione del progetto, a prescindere da qualsiasi considerazione di ordine estetico ed architettonico circa le scelte effettuate (comunque vincolate a precise necessità funzionali), consente di ipotizzare, nella riorganizzazione del sito, una sostanziale riqualificazione dell'insediamento, che pure continuerà ad insistere in un ambito caratterizzato da un paesaggio industriale e totalmente antropizzato;

Suolo:

- da un punto di vista fisico, l'impatto del progetto sulla componente suolo è riconducibile all'occupazione di superfici ad opera di edifici e piazzali. In considerazione del recupero delle aree attualmente occupate da manufatti dismessi, l'impatto viene comunque considerato di valenza positiva;

Ambiente atmosferico:

- i potenziali effetti indotti dal progetto sulla qualità dell'aria sono ricondotti alla dispersione di polveri ad opera delle attività di movimentazione e lavorazione delle merci ed al traffico di automezzi pesanti generato dall'impianto.

MMW
CB AP

Per quanto riguarda la polverosità, gli stoccaggi di merci polverulente avvengono in silos o magazzini coperti; l'attività potenzialmente più impattante da questo punto di vista è riconducibile allo scarico di merci da navi in banchina. In ogni caso il progetto prevede la realizzazione di sistemi di abbattimento e contenimento delle polveri per le attività a rischio di emissione, mentre attualmente viene considerata come eventuale la realizzazione, in futuro, di un sistema pneumatico per la movimentazione della merce rinfusa. Considerata la distanza che intercorre fra area di impianto e insediamenti abitativi, l'impatto in oggetto viene comunque considerato trascurabile.

Per quanto concerne le emissioni inquinanti atmosferiche ad opera dei mezzi pesanti in entrata e uscita dall'interporto, lo Studio di Impatto Ambientale propone una stima delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) e di monossido di carbonio (CO), assunti quali indicatori dell'insieme delle sostanze inquinanti immesse in atmosfera dal traffico pesante.

La stima è articolata in scenari con e senza progetto. In particolare sono state stimate le emissioni riferite:

- alla situazione attuale (emissioni inquinanti rilasciate dal traffico attualmente interessante il grafo stradale dell'area di progetto);
- allo scenario di operatività del centro intermodale, dove le emissioni sono stimate con riferimento all'anno 2000;
- allo scenario all'anno 2000 in assenza del centro intermodale (dove interviene solamente l'incremento dei flussi di traffico urbano);
- lo scenario di progetto all'anno 2000 (traffico urbano + traffico interportuale) quantifica un incremento delle emissioni complessive compreso fra il 4 ed il 10% rispetto alla stima attuale (1995), a seconda dell'arco stradale considerato. L'incremento differenziale determinato dalla presenza dell'interporto, stimato sulla base del confronto fra scenari all'anno 2000 "con" e "senza" interporto, è compreso fra il 3 e l'8%;

Rumore e vibrazioni:

- le attività considerate, in quanto potenzialmente critiche in ordine alle emissioni sonore, comprendono in generale le attività ed il funzionamento degli impianti, il transito di convogli merci ed il traffico di veicoli pesanti sulla rete stradale afferente l'area interportuale.

Per quanto riguarda le emissioni sonore derivanti dalle attività degli impianti, l'impatto è ritenuto trascurabile in considerazione della caratterizzazione esclusivamente industriale dell'area di progetto; gli impianti saranno in ogni caso dotati di sistemi di protezione dal rumore a norma di legge.

Per quanto riguarda il rumore ferroviario, il ramo di collegamento attraversa aree esclusivamente industriali e non è dunque contiguo ad insediamenti residenziali e/o sensibili; attualmente la linea è interessata da un traffico medio quantificabile in nove convogli giornalieri, laddove il traffico incrementale generato dall'interporto può essere stimato in un massimo di 1 - 1,5 convogli / giorno.

Per quanto riguarda il rumore generato dal traffico di automezzi pesanti, lo Studio di Impatto Ambientale ha stimato le variazioni attese nel Livello sonoro equivalente orario nella situazione di progetto rispetto alla situazione senza traffico generato dall'interporto. La simulazione è stata effettuata in corrispondenza di cinque punti significativi, individuati lungo il grafo stradale direttamente interessato dai flussi di traffico afferenti all'interporto, evidenziando, fra i due scenari considerati, differenze di livello sonoro equivalente orario di gran lunga inferiori all'unità e, dunque, trascurabili per quanto ai possibili effetti di disturbo;



Il Ministro dell'Ambiente

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

CONSIDERATA la nota della Regione Veneto del 15 luglio 1998, pervenuta il 30 luglio 1998, con cui si esprime parere positivo con la seguente prescrizione:
- *l'intervento nell'area ex Sava dovrà essere subordinato a ricerche di eventuali scorie inquinanti dovute a lavorazioni industriali e all'eventuale bonifica dell'area;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 7 aprile 1999, pervenuto in data 9 aprile 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni delle seguenti Soprintendenze:
per la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia:

- *constatato che nell'area interessata dall'intervento c'è la presenza di tre torri di evaporazione che costituivano parte del ciclo produttivo della S.A.V.A. fabbrica di alluminio non più esistente e che tali manufatti presentano caratteristiche costruttive di grande qualità, posseggono un rilevante valore documentario e si configurano come elementi caratterizzanti il paesaggio lagunare post-industriale. Visto inoltre che nel progetto di massima, le torri vengono conservate, ma un nuovo grande edificio (finora progettato solo allo stadio planovolumetrico) dovrebbe sorgere proprio a ridosso delle torri, al contrario sarebbe opportuno che il progetto prevedesse una valorizzazione di quelle significative testimonianze di un ciclo produttivo ormai scomparso ma che ha segnato così fortemente il paesaggio lagunare. Sarebbe inoltre opportuno che in questa prima trincea di lavori si prevedesse anche il restauro conservativo delle torri che versano in stato di abbandono.*

Visto che il progetto generale prevede la realizzazione di una serie di grandi contenitori a carattere di "capannone industriale" funzionali e indispensabili all'attività dell'Interporto. In considerazione del fatto che tale insediamento si colloca nella laguna di Venezia, dichiarata patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, si ritiene opportuno che tali manufatti siano il risultato di un design di qualità;

per la Soprintendenza Archeologica per il Veneto - Padova:

- *effettuazione preventiva di indagine a mezzo side-scan sonar della fascia di canale antistante l'attuale banchina in vista dell'approfondimento del canale stesso da 10 m. a 12 m.;*
- *trasmissione della documentazione dei carotaggi geologici effettuati;*
- *esecuzione di n°10 carotaggi continui indisturbati per una profondità non inferiore ml. 20 qualora i carotaggi di cui al punto precedente non fossero più disponibili, o lo fossero in modo incompleto ovvero non archeologicamente significativo anche sotto il profilo paleoambientale;*
- *assistenza specialistica nel caso di esecuzione di opere di scavo;*
- *trasmissione di documentazione fotografica dell'esistente, ivi comprese riprese di foto aeree con valutazione della risorsa geoarcheologica a mezzo di aerofointerpretazione.*

Le condizioni di cui sopra possono avere luogo in corso d'opera concordando modalità operative e calendario con la Soprintendenza Archeologica competente per territorio. Qualora i lavori rivestano carattere di urgenza, la Società Interporto potrà avvalersi di operatori archeologici di provata esperienza, con onere non a carico della Soprintendenza, a cui spetta invece la direzione scientifica dei lavori.

HW
G.B. A.A.

preso atto che ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, è pervenuta al Ministero dell'Ambiente la seguente osservazione che di seguito si sintetizza:

- l'Autorità Portuale di Venezia auspica che in sede di valutazione di compatibilità ambientale, siano oggetto di eventuali prescrizioni e modifiche per l'area di intervento, le infrastrutture di collegamento previste dal progetto con la viabilità e le infrastrutture pubbliche, data l'influenza del traffico (ferroviario, stradale e marittimo) sia nell'ambito portuale che urbano, e le contestuali opere pubbliche progettate e/o pianificate dal Comune di Venezia (VPRG - Porto Marghera) e dalla stessa Autorità Portuale. Il tutto potrebbe essere spunto per una auspicabile soluzione progettuale congiunta fra i soggetti interessati (Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia, Interporto di Venezia S.p.A. e/o Centro Intermodale Adriatico S.p.A.) e le Ferrovie dello Stato (Asa Rete).

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma 4° dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo a "Interporto di Venezia" da realizzarsi in Comune di Venezia - Zona Industriale di Porto Marghera, presentato dalla Società Interporto di Venezia S.p.A. (ex Centro Intermodale Adriatico S.p.A.) a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) in accordo con la locale Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (e con i competenti uffici regionali) si dovrà procedere, prima della entrata in funzione dell'impianto, ad un rilievo strumentale delle condizioni ambientali ante operam relativamente ai principali parametri di impatto fisico, ed in particolare:

- inquinamento atmosferico (Polveri totali sospese, PM_{10} , $PM_{2,5}$);

- inquinamento acustico (Livello sonoro equivalente notturno e diurno);

il rilievo dovrà essere effettuato in corrispondenza delle aree residenziali più vicine in linea d'aria all'impianto, e dovrà essere ripetuto ad impianto pienamente operativo allo scopo di verificare eventuali variazioni nella situazione post operam, in accordo con l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Veneto, prevedendo la caratterizzazione delle polveri da un punto di vista qualitativo, mantenendo la stessa granulometria di riferimento. Qualora le condizioni rilevate ante operam e/o post operam evidenzino per uno o più parametri situazioni di superamento delle vigenti soglie normative, in accordo con le autorità locali competenti e con la supervisione dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Veneto, il proponente dovrà adottare specifiche misure di riduzione degli impatti alla fonte (insonorizzazione degli impianti, sistemi di abbattimento delle polveri);

b) la progettazione del sistema di illuminazione degli spazi interportuali dovrà garantire l'assenza di livelli sensibili di inquinamento luminoso in corrispondenza delle aree abitate;

c) in accordo con quanto previsto dalla Regione Veneto, l'ampliamento dell'impianto sull'area ex SAVA dovrà essere preceduto dalla ricerca e, se del caso, dalla bonifica di eventuali depositi di scorie industriali;

d) all'interno dell'Interporto di Venezia non dovranno essere manipolate "merci pericolose";

e) dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni previste dalla Regione Veneto e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali se non ricomprese nelle precedenti;



Il Ministro dell'Ambiente

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto di Venezia S.p.A., al Ministero dei trasporti, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 16 GIU. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Roberto Neri

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

[Signature]

La presente copia fotostatica composta
di N. *A*..... fogli è conforme al
suo originale
Roma, li *17.06.1999*... *Angelli*



[Handwritten initials]