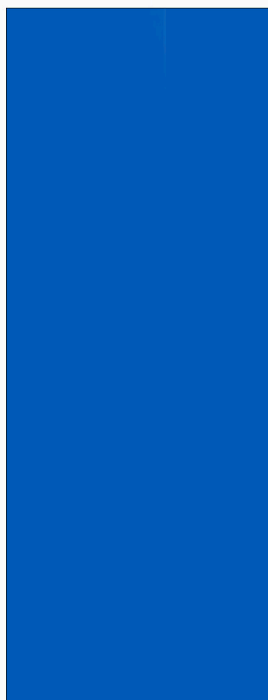




Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MAGISTRATO ALLE ACQUE di VENEZIA



**PROGETTAZIONE
 AMBIENTALE**



Ing. P. Rossetto

Nuovi Interventi per la Salvaguardia di Venezia

Legge 798 del 29-11-1984
 Convenzione rep. n.7191 del 4-10-1991
 Atto Attuativo rep. n. 8513 del 27-07-2011 (Progettazione Preliminare)

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE
 AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA**

PROGETTO PRELIMINARE

CUP: D73B11000150001

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
 QUADRO DI RIFERIMENTO
 PROGRAMMATICO**

Cod.Elab.

11-REL-001
 rev. 01

elaborato

controllato

approvato

Coordinamento alla
 Progettazione



Consorzio
 Venezia
 Nuova

Ing. M. Brotto

Maggio 2012

revisione	descrizione	elab.	contr.	appr.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	I1-REL-001	Rev.01

**TERMINAL PLURIMODALE OFF – SHORE
al largo della COSTA VENETA**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

INDICE

1	INTRODUZIONE	7
1.1	INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO	7
1.1.1	Gli elementi costituenti il progetto in esame	7
1.1.2	Inquadramento geografico del progetto	8
2	SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO	11
3	LEGISLAZIONE SPECIALE PER VENEZIA	14
3.1	LEGGI SPECIALI	15
3.1.1	Legge Speciale n. 171 del 16 aprile 1973	15
3.1.2	Legge Speciale n. 798 del 29 novembre 1984	15
3.1.3	Legge Speciale n. 360 del 8 novembre 1991	16
3.1.4	Legge Speciale n. 139 del 5 febbraio 1992.....	16
3.1.5	Bozza Disegno di Legge Speciale per Venezia e la sua laguna (2011)	17
3.2	IL PIANO GENERALE DEGLI INTERVENTI	18
3.2.1	Contenuti del piano.....	18
3.2.2	Progetto Operativo per l'Allontanamento del Traffico Petrolifero dalla laguna di Venezia.....	19
3.3	RELAZIONI CON IL PROGETTO	20
4	SETTORE TRASPORTI.....	21
4.1	LA PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI NELL'UNIONE EUROPEA.....	21
4.2	PIANO GENERALE (NAZIONALE) DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	23
4.2.1	Contenuti del Piano.....	24
4.2.2	Relazione con il progetto	26
4.3	PIANO PER LA LOGISTICA.....	27
4.3.1	Contenuti del Piano.....	27
4.3.2	Relazione con il progetto	29
4.4	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	29

4.4.1	Contenuti del Piano.....	29
4.4.2	Relazione con il progetto	30
4.5	PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO E PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ	30
4.5.1	Contenuti del Piano.....	31
4.5.2	Relazione con il progetto	32
5	SETTORE NAVIGAZIONE E MOBILITÀ ACQUEA LAGUNARE.....	33
5.1	CODICE DELLA NAVIGAZIONE	33
5.1.1	Contenuti del Codice	33
5.1.2	Relazione con il progetto	34
5.2	REGOLAMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE LOCALE NELLA LAGUNA DI VENEZIA.....	34
5.2.1	Contenuti	34
5.2.2	Relazione con il progetto	34
5.3	ATTI VARI RIGUARDANTI IL TRASPORTO VIA MARE DI MERCI PERICOLOSE.....	35
5.3.1	Regolamento di Sicurezza per le Operazioni di Carico, Scarico e Trasbordo delle Navi adibite al Trasporto di Merci Pericolose.....	35
5.3.2	Direttiva del Ministero dell’Ambiente del 13 febbraio 2001 sui requisiti per accesso e transito in laguna di merci pericolose	36
5.3.3	Accordo volontario tra Ministero dell’Ambiente e Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 1 giugno 2001 sul trasporto via mare delle merci pericolose.....	37
5.3.4	Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 aprile 2003.....	40
5.3.5	Relazione con il progetto	40
6	EMERGENZA AMBIENTALE, DISINQUINAMENTO E RISANAMENTO.....	41
6.1	PROVVEDIMENTI PER LA BONIFICA DEL SITO VENEZIA-PORTO MARGHERA.....	41
6.1.1	Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera e Programma Nazionale per la Bonifica ed il Ripristino Ambientale delle Aree Inquinatae	42
6.1.2	Accordo di Programma sulla Chimica a Porto Marghera	42
6.1.3	Contenuti dell’Atto Integrativo all’Accordo di Programma sulla Chimica a Marghera del 15 Dicembre 2000	45
6.1.4	Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera	46

6.1.5	Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe del 16 aprile 2012.....	49
6.2	PIANI REGIONALI PER LA SALVAGUARDIA E IL RISANAMENTO AMBIENTALE	51
6.2.1	Piano Direttore 2000.....	51
6.2.2	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell' Atmosfera e ulteriori provvedimenti e accordi nel campo delle emissioni in atmosfera.....	53
6.2.3	Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali.....	56
6.2.4	Piano di Tutela delle Acque.....	59
7	PROTEZIONE DEL PAESAGGIO E AREE VINCOLATE.....	61
7.1	SISTEMA DELLE AREE NATURALI PROTETTE	61
7.1.1	Classificazione delle Aree Protette	61
7.1.2	Parchi, Riserve ed altre Aree Protette	63
7.1.3	I Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) in Veneto.....	63
7.1.4	Piano Faunistico Venatorio e Oasi di Protezione Faunistica	63
7.1.5	Relazioni con il progetto.....	66
7.2	AREE VINCOLATE AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 42/2004	67
7.2.1	Beni Culturali	67
7.2.2	Beni Paesaggistici e Ambientali	70
7.2.3	Relazione con il Progetto.....	71
8	PIANIFICAZIONE PAESISTICA E TERRITORIALE	72
8.1	PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO	72
8.1.1	Contenuti del Programma	72
8.1.2	Relazione con il Progetto.....	73
8.2	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO	73
8.2.1	Contenuti	73
8.2.2	Relazione con il Progetto.....	74
8.3	PIANO D' AREA DELLA LAGUNA E DELL' AREA VENEZIANA (PALAV)	75
8.3.1	Contenuti	75
8.3.2	Relazione con il Progetto.....	77

8.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA	78
8.4.1	Contenuti del Piano.....	78
8.4.2	Relazione con il Progetto.....	79
9	PIANI URBANISTICI.....	81
9.1	PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI VENEZIA E SUE VARIANTI	81
9.1.1	Variante al PRG della laguna e delle isole minori	82
9.1.2	Variante al PRG per Porto Marghera.....	83
9.1.3	Variante al PRG per l'Isola del Lido	86
9.1.4	Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT).....	90
9.2	PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)	92
9.2.1	Contenuti del Piano Regolatore Portuale.....	93
9.2.2	Relazione con il progetto	94
10	CONCLUSIONI	95
11	BIBLIOGRAFIA.....	96

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	I1-REL-001	Rev.01

ALLEGATO: TAVOLE

- C6-DIS-1821 Corografia intervento
- C6-DIS-220 Destinazione finale prodotti petroliferi
- I3-DIS-102 Zone SIC e ZPS più prossime all'intervento progettuale
- I3-DIS-103 Regione Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007-2012, Estratto della Tavola Allegato B – Cartografia
- I3-DIS-104a Regione Veneto, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, Estratto delle Tavole di progetto n. 33 (Venezia Ovest) e n. 40 (Malamocco)
- I3-DIS-104b Regione Veneto, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, Estratto delle Tavole di progetto n. 33 (Venezia Ovest) e n. 40 (Malamocco) - Legenda
- I3-DIS-105 Provincia di Venezia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Estratto della Tavola 3.2 "Sistema ambientale"

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il “Quadro di Riferimento Programmatico” dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) riguardante la realizzazione al largo dei Lidi Veneziani di un Terminal Plurimodale Off-shore, atto a consentire l’estromissione dei traffici petroliferi dalla Laguna di Venezia e a permettere lo sviluppo delle attività del Porto di Venezia.

1.1 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO

Nel presente paragrafo vengono riportati alcuni elementi di inquadramento generale necessari alla comprensione del progetto in esame.

In particolare verranno riportati:

- gli elementi costituenti il progetto in esame;
- l’inquadramento geografico del progetto.

1.1.1 Gli elementi costituenti il progetto in esame

Il progetto del Terminal Plurimodale Off-Shore in esame ricomprende, sinteticamente, le seguenti componenti funzionali:

- la diga foranea prevista a protezione delle funzioni petrolifere e container;
- il terminal petrolifero con 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;
- il terminal container, comprensivo del terminal a terra presso l’area 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.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

1.1.2 Inquadramento geografico del progetto

Il Terminal Off-shore si posiziona al largo dei lidi veneziani, in corrispondenza della Bocca di Malamocco, a circa 16 km dalla costa, su fondali di 22 m. Le coordinate di riferimento del Terminal sono: 5.018.385,288N - 2.324.840,191E (Lat. 45°17,3'Long. 12°30,4'); l'ubicazione del Terminal nell'Alto Adriatico è rappresentata nella Tavola di progetto C6-DIS-1821 in Allegato.

Il fascio tubiero che connette il Terminal petrolifero all'isola dei Serbatoi di Porto Marghera (cfr. Tavole di progetto C6-DIS-180 e C6-DIS-181 in Allegato) si snoda per un tratto a mare di 15.700 metri e dopo l'attraversamento dell'isola del Lido in località Malamocco, percorre la laguna di Venezia per un tratto di 11.200 metri (cfr. Tavola di progetto C6-DIS-1821). L'isola del Lido ed il tratto lagunare interessato ricadono interamente nel Comune di Venezia.

Il terminal a terra relativo alla funzione commerciale è ubicato nella zona portuale industriale di Porto Marghera, nell'area ex Montefibre – Syndial AS, ribattezzata Montesyndial (cfr. Tavola di progetto C6-DIS-1821), che si affaccia sul Canale Industriale Ovest e si collega tramite un bacino di evoluzione al canale Malamocco-Marghera, via d'accesso nautico al mare.

Il terminal è ubicato in una posizione strategica rispetto ai percorsi marittimi dell'Alto Adriatico, ad una distanza di circa 55 miglia dai porti di Trieste e Monfalcone, 18 miglia da Porto Marghera, 12 miglia dal porto di Chioggia e 23.5 miglia dall'area portuale di Porto Viro - Ca' Cappello.

I percorsi stradali di maggiore interesse sono rappresentati dall'autostrada A4 Torino - Trieste, l'autostrada A13 Padova - Bologna e l'autostrada A23 che da Palmanova, attraverso Tarvisio, garantisce il collegamento con l'Austria ed il Nord Europa. Il fiume Po ed il Canal Bianco rappresentano importanti collegamenti fluviali con Ferrara, Milano e Mantova. Parallelamente al sistema viario fluviale e su gomma, Porto Marghera è servita dai collegamenti ferroviari (cfr. figure successive).



Figura 1.1-1 Percorsi marittimi da e per il Terminal.



Figura 1.1-2 Percorsi ferroviari nell'area vasta afferente il Terminal.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Quadro di riferimento programmatico

Maggio 2012

II-REL-001

Rev.01



Figura 1.1-3 Percorsi stradali e fluviali nell'area vasta afferente il Terminal.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

2 SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO

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. Esso quindi persegue i seguenti obiettivi:

- esaminare gli strumenti pianificatori di settore e territoriali, nei quali l'opera proposta è inquadrabile;
- analizzare gli eventuali rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi degli stessi strumenti pianificatori di settore e territoriali;
- fornire l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari;
- descrivere attualità del progetto ed eventuali disarmonie di previsione contenute in distinti strumenti programmatori.

In base a quanto disposto dalla normativa di riferimento, gli atti di programmazione e di pianificazione di settore e di area da considerare 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;
- eventuali vincoli ai sensi del Decreto legislativo n.42 del 22/01/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio (Codice Urbani).

In particolare, viene evidenziata ed analizzata la legislazione speciale per Venezia, che prevede espressamente l'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia, e i regolamenti comunitari attinenti alle principali politiche europee in merito alla razionalizzazione dei trasporti e dei traffici merci.

Sempre nella presente sezione del SIA vengono poi sintetizzati i contenuti e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione di interesse, selezionati tra quelli sopra elencati, con particolare riferimento a quelli che, per la tipologia, l'ubicazione e le caratteristiche dell'impianto proposto, risultano poter avere maggior pertinenza con il progetto. A tale proposito si sottolinea come, nell'ottica di voler fornire al decisore tutti gli elementi conoscitivi necessari ad un'organica analisi delle interazioni tra progetto e stato attuale di programmazione territoriale, sono comunque presentati anche alcuni strumenti dalla cui analisi, sebbene prevista dalla normativa, non sono emersi particolari elementi di relazione con l'opera.

Si è proceduto quindi all'esame della legislazione speciale per la tutela della laguna di Venezia (Capitolo 3) e successivamente dei regolamenti comunitari attinenti le politiche dei trasporti e dei principali documenti di carattere nazionale, regionale e locale con riferimento ai settori indicati nel seguito:

- Trasporti (Capitolo 4):
 - Pianificazione dei trasporti nell'Unione Europea
 - Piano (Nazionale) Generale dei Trasporti e della mobilità
 - Piano per la Logistica
 - Piano Regionale dei Trasporti
 - Piano Generale del Traffico Urbano di Venezia
- Navigazione e mobilità acquea lagunare (Capitolo 6):
 - Codice della Navigazione
 - Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna di Venezia
 - atti vari riguardanti il trasporto via mare di merci pericolose

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- **Emergenza ambientale, inquinamento e risanamento (Capitolo 6):**
 - Programma Nazionale per la bonifica e il ripristino ambientale delle aree inquinate e Sito di Interesse Nazionale di Venezia Marghera (DM del 23 Febbraio 2000)
 - 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 del 16 aprile 2012
 - Piano Direttore 2000
 - Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell' Atmosfera
 - Piano di Tutela delle Acque
 - Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali
- **Sistema delle aree naturali protette e vincolate (Capitolo 7):**
 - Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone a Protezione Speciale (ZPS)
 - Piano Faunistico Venatorio della Regione Veneto
 - Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia
 - aree vincolate ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004
- **Pianificazione paesistica e territoriale (Capitolo 8):**
 - Programma Regionale di Sviluppo
 - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto
 - Piano d' Area della laguna e dell' Area Veneziana
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia
- **Piani Urbanistici (Capitolo 9):**
 - Piano Regolatore Generale del Comune (PRG) di Venezia e sue Varianti (VPRG)
 - Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Venezia
 - Piano Regolatore Portuale (PRP)

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

3 LEGISLAZIONE SPECIALE PER VENEZIA

La Legislazione Speciale per Venezia ha come obiettivo la salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica di Venezia e della sua laguna. A tal fine essa assegna compiti diversi alle Amministrazioni in funzione delle specifiche competenze:

- allo Stato spettano le azioni volte alla salvaguardia fisica;
- alla Regione del Veneto sono sostanzialmente demandati i compiti relativi al disinquinamento;
- la Provincia di Venezia cura la regolamentazione della pesca;
- ai Comuni di Venezia e Chioggia spettano le azioni volte alla rivitalizzazione socio-economica dell'area.

Nel presente capitolo sono esaminati i contenuti delle principali Leggi Speciali emanate dallo Stato, come di seguito elencate:

- 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 m. 139 del 5 febbraio 1992: “Interventi per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna”,

e i principali contenuti del 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.

Per quanto concerne le recenti vicende in materia, è opportuno segnalare che il Governo italiano aveva delegato al precedente Ministro per la Pubblica Amministrazione e l’Innovazione Renato Brunetta con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 maggio 2010 le “funzioni di impulso, promozione e coordinamento delle iniziative legislative dirette a modificare la normativa vigente in materia di salvaguardia di Venezia e della sua laguna”. A più di 25 anni dall’approvazione della legge n. 798 del 1984, l’ultima di una serie di interventi legislativi (se si esclude la legge n. 139 del 1992) contrassegnati dalla straordinarietà in favore della salvaguardia di Venezia, il Governo italiano con la nuova legge si era dato l’obiettivo di passare da un sistema basato esclusivamente sulla salvaguardia fisica a un intervento che inseriva elementi necessari per un rilancio economico, sociale, culturale della città e definiva gli interventi per il completo risanamento ambientale.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

In data 28 gennaio 2011 è stato posto all'esame del Consiglio dei Ministri una bozza di Disegno di legge speciale per Venezia e la sua laguna come risultante dall'attività istruttoria di consultazione degli enti territoriali e delle istituzioni locali avvenuta negli ultimi mesi del 2010. La bozza è stata approvata e dovrà iniziare il suo iter parlamentare.

3.1 LEGGI SPECIALI

3.1.1 Legge Speciale n. 171 del 16 aprile 1973

La Prima Legge Speciale per Venezia individua la salvaguardia di Venezia e della laguna come obiettivo di preminente interesse nazionale; a tale scopo la Legge n. 171/73 prevede:

- la salvaguardia dell'ambiente (paesistico, storico, archeologico, artistico);
- la tutela dell'equilibrio idraulico e idrogeologico;
- l'esecuzione di opere di difesa dei litorali;
- la realizzazione di interventi di difesa dall'inquinamento;
- la sistemazione di corsi d'acqua, naturali e artificiali, sversanti in laguna;
- l'apertura delle valli da pesca alle espansioni di marea;
- l'esclusione di ulteriori opere di interrimento della laguna;
- la riduzione e in fase successiva la regolazione dei livelli di marea.

3.1.2 Legge Speciale n. 798 del 29 novembre 1984

La Seconda Legge Speciale, n. 798/84, impegna lo Stato alla progettazione, sperimentazione e realizzazione di opere volte:

- al riequilibrio idrogeologico della laguna;
- all'arresto ed inversione del processo di degrado;
- alla difesa delle insulae;
- alla difesa degli insediamenti urbani dalle acque alte eccezionali;
- all'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Viene istituita una nuova struttura alla quale sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. Questo nuovo organo denominato "Comitato Interministeriale per Venezia" poi semplicemente "Comitatone" è formato da Enti locali e rappresentanti dei Ministeri competenti per la laguna. Il Magistrato alle Acque, in ordine alle competenze stabilite dalla legge 366/63 (Norme relative alla laguna di Venezia e Marano e Grado), assolveva funzioni di Segreteria del Comitato.

La Legge autorizza il Ministero dei Lavori Pubblici ad individuare un Concessionario unico a garanzia dell'unitarietà degli interventi di salvaguardia in laguna. Tale concessionario unico è stato individuato nel Consorzio Venezia Nuova.

3.1.3 Legge Speciale n. 360 del 8 novembre 1991

La Legge Speciale n. 360/91 è costituita da otto articoli e fornisce indicazioni in merito a:

- stanziamenti a favore di Venezia e Chioggia, per la realizzazione di interventi urgenti finalizzati alla salvaguardia ed al recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico, connessi ai programmi previsti dalla Legge n. 798 del 29 novembre 1984;
- ripartizione degli stanziamenti di cui al punto precedente;
- facilitazione per l'acquisizione degli immobili;
- integrazione della commissione per la salvaguardia di Venezia;
- aree e fabbricati demaniali;
- norme finanziarie.

3.1.4 Legge Speciale n. 139 del 5 febbraio 1992

La Legge Speciale n. 139/92 definisce il seguente elenco di interventi da realizzare per la salvaguardia di Venezia e della laguna:

- adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari;
- difesa locale dalle acque alte degli abitati insulari;
- ripristino della morfologia lagunare;
- arresto del processo di degrado della laguna;
- difesa dei litorali;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
- apertura delle valli da pesca alle espansioni di marea.

Inoltre nella legge è stato richiamato il Piano Generale degli Interventi, descritto in seguito, come riferimento per lo sviluppo e il finanziamento degli interventi programmati, realizzati e tuttora in corso.

3.1.5 Bozza Disegno di Legge Speciale per Venezia e la sua laguna (2011)

La proposta “Disegno di legge speciale per Venezia e la sua laguna” è composta da 16 articoli. Per quanto riguarda la salvaguardia fisica e ambientale della laguna di Venezia la bozza prevede che lo Stato attraverso il Magistrato alle Acque provveda:

- al completamento e alla gestione delle opere di regolazione delle maree;
- alla difesa dalle maree dei centri abitati anche attraverso interventi localizzati per insulae;
- alla difesa dei litorali, alla tutela dei canali, delle barene e delle terre emerse; alla ricomposizione morfologica dell’area lagunare, attraverso interventi preordinati al riequilibrio idrogeologico, all’arresto e all’inversione del processo di degrado fisico e morfologico dell’ambiente lagunare;
- alla tutela dell’equilibrio idraulico, al mantenimento dei fondali e al completamento dei marginamenti dei canali lagunari di sua competenza.

L’Autorità portuale provvede fra l’altro:

- al dragaggio dei canali portuali di grande navigazione;
- all’escavazione dei canali di grande navigazione;
- alla progettazione e alla realizzazione, d’intesa con il Magistrato alle Acque di Venezia, secondo le modalità di cui all’Accordo di Programma del 4 agosto 2010, di una struttura portuale d’altura, al fine di realizzare la progressiva estromissione del traffico petrolifero e delle navi porta-contenitori dalla laguna di Venezia.

La Regione del Veneto provvede alla programmazione e alla realizzazione di tutti gli interventi attinenti alla salvaguardia ambientale della laguna di Venezia e al suo disinquinamento e risanamento e i Comuni alla realizzazione e alla manutenzione del sistema fognario delle isole e dei centri storici.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

3.2 IL PIANO GENERALE DEGLI INTERVENTI

3.2.1 Contenuti del piano

Per rispondere agli obiettivi di competenza dello Stato previsti dalla legislazione speciale per Venezia, Magistrato alle Acque di Venezia e Consorzio Venezia Nuova agiscono in base a un Piano Generale degli Interventi (1991).

Il Piano generale degli interventi di competenza dello Stato è stato formulato sugli indirizzi emessi dal Comitato di coordinamento, indirizzo e controllo ex art. 4 legge speciale 798/84 ed è l'esito di confronti, studi e progettazioni generali con cui sono state esaminate alternative diverse ed è stata valutata la fattibilità delle opere con riguardo alla loro compatibilità ambientale. Il Piano è stato approvato dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, dallo stesso Comitato ex art. 4 nel 1991 e dal Parlamento che lo ha richiamato, nella legge speciale 139/92, come riferimento per lo sviluppo e il finanziamento degli interventi programmati, realizzati e tuttora in corso.

Il Piano Generale degli Interventi è articolato secondo linee di azione distinte ma in reciproca relazione:

- la difesa dalle acque alte;
- la difesa dalle mareggiate;
- il recupero della morfologia lagunare;
- il riequilibrio ambientale.

Inoltre sono in corso o previsti lungo la gronda lagunare dove sorge l'insediamento industriale di Porto Marghera, gli interventi per la riapertura delle valli da pesca e il progetto operativo per l'allontanamento del rischio rappresentato dalla presenza in laguna del traffico di prodotti petroliferi e chimici.

In particolare al Piano fanno riferimento otto specifici progetti generali:

- progetto generale per la difesa locale delle "Insulae" dalle acque medio alte;
- progetto delle "Opere Mobili";
- progetto generale per il rinforzo del litorale veneziano;
- progetto generale per il rinforzo dei moli foranei alle bocche di porto;
- progetto generale degli interventi per il recupero morfologico della laguna;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- progetto generale per l'arresto e l'inversione del processo di degrado ambientale della laguna;
- progetto di fattibilità per la riapertura delle valli da pesca all'espansione della marea;
- progetto operativo per l'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia.

L'azione di salvaguardia di competenza dello Stato è avvenuta negli anni, e avviene tuttora, attraverso la definizione dei singoli interventi mediante progetti esecutivi che vengono a loro volta approvati da tutti gli Enti competenti, che discendono dalle linee d'azione fissate nel citato Piano generale degli interventi.

3.2.2 Progetto Operativo per l'Allontanamento del Traffico Petrolifero dalla laguna di Venezia

Nella laguna di Venezia transitano, ogni anno mediamente, 12 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi e chimici liquidi. Oltre 1200 navi di diverso tonnellaggio sono interessate da questo traffico. Per la sua struttura morfologica, la laguna non è in grado di tollerare alcun consistente sversamento di sostanze inquinate che immediatamente si diffonderebbero nel fitto tessuto delle barene e nei bassi fondali ove è impossibile l'azione dei mezzi di soccorso. Venezia e gli altri centri abitati lagunari subirebbero danni irreversibili.

E' stato calcolato che lo spandimento in laguna di una quantità di greggio pari a un terzo di quella trasportata da una grande petroliera (circa 90,000 tonnellate) nell'arco di uno o due giorni sconvolgerebbe l'ecosistema e, fuoriuscendo dalle bocche di porto, investirebbe anche le spiagge adriatiche con gravi danni per l'ambiente costiero e per gli insediamenti turistici. Per ridurre i rischi di inquinamento e di catastrofe ecologica dovuti in particolare al transito delle grandi petroliere, il legislatore ha impartito direttive per studiare la fattibilità di opere necessarie ad evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati (L. 798/84 Art. 3, lettera l).

A partire dal 1992 sono state considerate diverse alternative progettuali:

- sostituzione del traffico petrolifero relativo alla laguna di Venezia, intervento studiato nel 1993, che prevedeva:
 - trasferimento del petrolio greggio, delle benzine e dei gasoli a Trieste;
 - realizzazione di un oleodotto fino a Porto Marghera prolungando il tratto esistente Trieste-Portogruaro;
 - trasferimento virgin nafta e prodotti chimico-liquidi a Ravenna;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- costruzione di un collegamento da Ravenna all'oleodotto che alimenta la raffineria di Mantova;
- il divieto di accesso in laguna per le navi non pienamente rispondenti alle norme internazionali di sicurezza;
- estromissione parziale del traffico petrolifero dalla laguna, intervento studiato nel 1998, che prevedeva:
 - trasferimento a Genova del petrolio greggio;
 - utilizzo, in sostituzione, dell'oleodotto Genova-Cremona, da prolungare fino a Mantova (86 km);
 - riorganizzazione della produzione e della movimentazione dei prodotti petroliferi nelle regioni Adriatiche, in modo da ridurre il più possibile l'incidenza su Marghera.
- Realizzazione di un Terminal Petrolifero Off-Shore al largo dei lidi veneziani, oggetto dello Studio di Impatto Ambientale predisposto nel 2002.
- Terminal Plurimodale Off-Shore, oggetto del presente SIA.

Le soluzioni sopra menzionate, sviluppate a partire dal 1992, hanno permesso al proponente di individuare nella realizzazione di un Terminal plurimodale off-shore la tipologia di soluzione valutata come più adeguata. Nell'ambito di tale soluzione, le diverse alternative progettuali relative a localizzazione, forma e tipologia di prodotti petroliferi, sono analizzate nel Quadro di Riferimento Progettuale del presente Studio.

3.3 RELAZIONI CON IL PROGETTO

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.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

4 SETTORE TRASPORTI

Nel presente capitolo vengono analizzati i principali contenuti, in relazione al progetto oggetto del presente SIA, di:

- Pianificazione dei trasporti nell'Unione Europea
- Piano (Nazionale) Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Piano della Logistica;
- Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto;
- Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Venezia.

4.1 LA PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI NELL'UNIONE EUROPEA

Lo sviluppo commerciale del Porto di Venezia attraverso una infrastrutturazione off-shore permette di inserire lo stesso nelle reti europee transfrontaliere che costituiscono un punto focale della politica dei trasporti dell'Unione Europea.

Le Reti Trans Europee di Trasporto TEN-T sono finalizzate all'obiettivo del Trattato UE che è quello di realizzare il mercato interno e di assicurare la libera circolazione di persone e merci sul territorio comunitario. Attraverso questo strumento l'Unione Europea intende perseguire l'ulteriore importante obiettivo di promuovere la coesione territoriale a livello regionale, garantendo una maggiore accessibilità alle aree periferiche dell'Unione.

La Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce la "Connecting Europe Facility" [COM(2011) 665/3] presentata dalla Commissione Europea il 19 ottobre 2011, si pone un ulteriore obiettivo che è quello della crescita dell'Europa, anche collegando meglio il vecchio continente con il resto del mondo, in particolare con i mercati emergenti (BRICS). La consapevolezza dell'apertura al mondo per integrare l'economia europea in quella mondiale tramite i porti e gli aeroporti, la presa d'atto dello spostamento del baricentro dell'economia e della società europea verso est, sono i tratti distintivi della rilettura dell'assetto territoriale e produttivo europeo implicita nello sviluppo proposto della rete TEN-T essenziale (TEN-T core network) così come presentata ad ottobre 2011.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

La proposta della Commissione, non solo conferma per Venezia quanto era già stato definito a Bruxelles nel 2003 con l'identificazione dei 30 progetti prioritari (la quick start list) dove Venezia era interessata direttamente ed indirettamente da 3 corridoi, ovvero:

- PP1: asse ferroviario Berlino-Parlamento;
- PP6: asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Trieste-Budapest;
- PP21: Autostrade del Mare,

ma aggiunge ulteriori indicazioni che riconoscono il valore del porto di Venezia, insieme agli altri porti del Nord Adriatico, nel sistema dei trasporti europeo.

Molte sono le novità favorevoli al porto di Venezia presentate il 19 ottobre 2011:

- il definitivo riconoscimento tra i 10 corridoi superprioritari del corridoio Adriatico-Baltico che congiungerà i porti polacchi e dell'estremo nord Europa con i porti del nord Adriatico, passando per i paesi dell'Europa centro-orientale. Un corridoio che così come rappresentato nella proposta prevede espressamente che i porti di *Trieste, Venezia, Ravenna* provvedano a garantire *interconnessioni tra i porti e sviluppo di (ulteriori) piattaforme multimodali* con un riferimento implicito al progetto del porto offshore di Venezia;
- il riconoscimento del porto di Venezia come uno degli 11 porti italiani definiti "core ports";
- il riconoscimento del fiume Po e dei canali di navigazione interna da Venezia a Cremona con prosecuzione per Milano come la sola idrovia appartenente alla core networka sud delle Alpi, nell'ambito della realizzazione del Corridoio Mediterraneo (che sostituisce il PP6) dove la sezione di navigazione interna *Milano-Mantova-Venezia prevede studi, ammodernamenti, lavori.*

La proposta della Commissione oggi in discussione presso il Consiglio ed il Parlamento e che dovrà essere adottata entro il 2013 per garantire la programmazione europea 2014-2020 si aggiunge a due ulteriori atti normativi europei rilevanti per il porto di Venezia:

- il Regolamento UE "Una rete europea per il trasporto merci competitivo" (COM 931/2010) che inserisce Venezia quale nodo di due corridoi ferroviari merci;
- la Decisione (DEC 172/2012) che inserisce Porto Marghera quale nodo del sistema di interoperabilità ferroviaria europea - ERTMS da adeguare entro il 2020 e che permetterà ad ogni società ferroviaria di servirsi del porto di Venezia, garantendo la massima sicurezza ed efficienza dei convogli merci in arrivo e partenza dallo scalo.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Pertanto 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".

La creazione di un porto di altura capace di movimentare da 1 a 3 milioni di TEU oltre a prodotti petroliferi raffinati permetterà infatti di integrare ancor più gli scali del nord Adriatico con la core network TEN-T e con il resto del mondo. Un nodo logistico portuale come quello progettato dall'Autorità Portuale di Venezia ha la capacità infatti di contribuire al riequilibrio dei flussi di merci da e per il continente, grazie anche all'hinterland naturale del porto di Venezia, ancora tra i più ricchi d'Europa. Certamente, la piena funzionalità del terminal d'alto mare è subordinata alla completa integrazione operativa di questa struttura ai porti ai quali sarà collegato e, verso terra, da un'efficiente rete di collegamenti ferroviari ed idroviari, lungo i corridoi europei. La vicinanza del porto di Venezia ai corridoi stessi rende questo collegamento terra-mare più facilmente realizzabile, permettendo l'inoltro e l'arrivo delle merci da tutti i mercati Europei.

Infatti, data l'attuale conformazione del network di trasporto europeo, i porti NAPA sono in grado di ricevere e movimentare solo una parte (ridotta) delle merci prodotte e destinate ai loro mercati. Di questa situazione di squilibrio infrastrutturale si avvantaggiano attualmente i porti del nord Europa che, grazie alla loro rete di collegamenti intermodali completa ed efficiente, sono in grado di movimentare cargo non destinati ai loro hinterland naturali. Lo sbilanciamento del sistema di trasporto Europeo verso i porti del nord porta con sé delle grosse diseconomie, se si considerano gli impatti sociali ed ambientali. Come è stato dimostrato da uno studio condotto all'interno delle attività del progetto Europeo "SONORA", per le merci provenienti da oltre Suez e dirette ai mercati del centro Europa, la rotta adriatica garantisce un enorme risparmio in termini di emissioni, oltre ad un minor *transit time*. Risulta pertanto evidente che il terminal offshore e il suo posizionamento strategico nei confronti dei grandi corridoi europei citati in precedenza, allargherà la capacità logistica dei porti nord adriatici.

4.2 PIANO GENERALE (NAZIONALE) DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica è stato redatto nel Gennaio 2001 ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 2 marzo 2001, e con DPR del 14 marzo 2001.

Nel seguito del paragrafo sono riassunti i principali contenuti del nuovo Piano Generale e le relazioni con il progetto.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

4.2.1 Contenuti del Piano

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) individua le attuali problematiche del settore, indica gli obiettivi da raggiungere e le strategie adottate per raggiungerli.

Le carenze del settore trasporti, oltre ad una inadeguata qualità del servizio offerto, sono di tipo infrastrutturale, gestionale ed organizzativo e possono essere così sintetizzate:

- forte squilibrio verso il trasporto su strada;
- congestione su alcune direttrici;
- effetti negativi sull'incidentalità e sugli impatti ambientali a causa della crescita del traffico, in particolare su strada;
- congestione ed inquinamento nelle aree urbane e metropolitane;
- vincoli di natura organizzativa e gestionale.

Il nuovo Piano è diretto a definire le linee prioritarie di intervento nel settore dei trasporti per raggiungere i seguenti obiettivi strategici:

- risposta alla domanda di trasporto a livelli di qualità di servizio adeguati;
- risposta alla domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile;
- innalzamento degli standard di sicurezza;
- efficiente utilizzo delle risorse pubbliche per la fornitura di servizi e la realizzazione di infrastrutture di trasporto;
- progressivo riequilibrio modale del sistema e sua sostenibilità ambientale;
- miglioramento della mobilità nelle grandi aree urbane e modernizzazione del sistema, anche attraverso l'uso delle nuove tecnologie;
- integrazione con l'Europa e il Mediterraneo.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Gli argomenti trattati sono così riassumibili:

- sviluppo sostenibile: strategie ambientali per l'abbattimento degli attuali livelli di inquinamento con particolare riguardo alle emissioni oggetto dell'accordo di Kyoto;
- regolazione:
 - accesso ai mercati e alla libera concorrenza: introduzione all'interno del comparto dei trasporti di elementi di competizione in grado di garantire efficienza ed economicità dei servizi;
 - regole e costo del lavoro nei trasporti in Italia: introduzione di nuove regole per la composizione dei conflitti e di regole per la tutela e la flessibilità del lavoro;
- ottimizzazione dei servizi di trasporto:
 - logistica e intermodalità per le merci: azioni per il miglioramento della qualità dei servizi e lo sviluppo delle catene logistiche;
 - il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza: strategie per lo sviluppo dei sistemi intermodali e promozione dell'uso dei mezzi a minore impatto ambientale, a più elevata sicurezza incentivando l'impiego di soluzioni tecnologiche innovative, tutelando l'utenza e favorendo il complessivo miglioramento della qualità dei servizi offerti;
- Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT): ossia l'individuazione dell'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale, per delineare competenze e responsabilità dei vari livelli di governo e per definire un primo insieme di interventi infrastrutturali prioritari ed i criteri per la valutazione delle altre priorità;
- trasporto locale e pianificazione a scala regionale:
 - trasporto pubblico locale e mobilità urbana: finanziamenti non più per opere ma per obiettivi;
 - linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti: indicazioni metodologiche per garantire il perseguimento di obiettivi condivisi e la coerenza con la pianificazione nazionale;
- sicurezza: rafforzamento del ruolo dello Stato quale garante della sicurezza degli utenti anche attraverso la creazione di un organismo unitario, articolato per settori, preposto al controllo della sicurezza e totalmente autonomo da chi produce o esercita il trasporto;
- innovazione tecnologica: promozione dell'innovazione tecnologica come strumento per migliorare il sistema dei trasporti sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza e della economicità;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- ricerca e formazione:
 - necessità di promuovere un centro di ricerca nazionale sui trasporti ed individuazione dei principali temi di ricerca connessi con la pianificazione dei trasporti;
 - individuazione dei fabbisogni e dei destinatari degli interventi in materia di formazione.

4.2.2 Relazione con il progetto

In tema di sicurezza nel trasporto marittimo, il PGT propone il miglioramento della qualificazione professionale degli equipaggi, l'individuazione di nuovi sistemi o apparati che incrementino la sicurezza a bordo delle navi, il miglioramento dell'attività di controllo sull'attuazione delle norme ed il rispetto della normativa internazionale. Il Piano sottolinea inoltre la necessità di realizzare un sistema nazionale di controllo del traffico VTS (Vessel Traffic Services), volto a fornire ausili alla navigazione, alla vigilanza e al soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare, alla prevenzione degli incidenti che producono impatti sull'ambiente marino.

A tal proposito, il Sistema SIMNAV (Sistema Informativo e di Monitoraggio della NAVigazione per la laguna di Venezia), che si inserisce nel contesto delle barriere mobili che regoleranno i livelli di marea nella laguna di Venezia, è finalizzato a garantire il monitoraggio del traffico navale nelle aree direttamente interessate dalle barriere nella fase di costruzione e lungo i canali lagunari durante la gestione delle stesse.

Per quel che riguarda il trasporto via mare delle merci pericolose vengono avanzate alcune proposte operative di breve, di medio e lungo periodo:

- nel breve periodo è in fase di studio un provvedimento legislativo per la sicurezza del trasporto di merci pericolose sia su strada che su altre modalità di trasporto;
- nel medio e lungo periodo saranno necessari:
 - studi per acquisire adeguate informazioni sulle quantità delle merci pericolose in circolazione ed individuarne i percorsi;
 - l'incremento del traffico marittimo (cabotaggio) delle merci pericolose;
 - l'ottimizzazione della gestione degli spazi portuali;
 - l'introduzione di tecnologie avanzate per il monitoraggio delle percorrenze effettuate dai mezzi che trasportano merci pericolose;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- la costituzione di una struttura che, mediante l’emanazione di direttive, presieda alla sicurezza della movimentazione delle merci pericolose, in sinergia o quale sottosettore del citato organismo unitario preposto al controllo della sicurezza.

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.

4.3 PIANO PER LA LOGISTICA

4.3.1 Contenuti del Piano

Con delibera Cipe n. 44/06, il Piano per la Logistica, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è diventato documento ufficiale di programmazione strategica.

Il Piano, nei vari capitoli, analizza il contesto europeo e le politiche per il trasporto merci e la logistica attraverso:

- un’analisi della politica delle infrastrutture dopo Maastricht e quindi le reti transeuropee;
- l’offerta di trasporti e competitività;
- nuove infrastrutture per un contributo essenziale all’allargamento della Comunità Europea;
- i punti essenziali del Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti dell’Unione Europea;
- i fabbisogni della logistica, passando da quella tradizionale alla logistica di filiera;
- la logistica pubblica come risorsa del Paese.

Successivamente il Piano affronta la specificità italiana sempre nel contesto europeo affrontando:

- le problematiche del transito alpino;
- le previsioni del traffico alpino per il 2010;

- il contesto internazionale del localismo;
- dalle reti ai nodi e dallo “spazio” al “tempo”;
- dall’equilibrio modale a quello territoriale.

Si analizzano poi le questioni legate ai trasporti e territorio in rapporto alle accessibilità locali, ai sistemi infrastrutturali e all’offerta di trasporto. In particolare:

- le dinamiche dello sviluppo del territorio;
- lo sviluppo e le accessibilità;
- le criticità dell’attuale assetto del territorio e le politiche di sistema: corridoi e nodi;
- previsioni di traffico secondo diverse ipotesi di scenario.

Il Piano analizza poi il trasporto e logistica, la domanda e l’offerta, il valore dell’offerta dei servizi di trasporto, e alcune sintesi operative quali:

- la rete portante del sistema di trasporto combinato a supporto delle macro-aree logistiche;
- progetti pilota per la logistica di filiera;
- progetto di rete portante di supporto.

Il Piano successivamente entra nel merito dei singoli comparti evidenziando la situazione generale del settore, il programma degli interventi, le priorità e risorse. I comparti risultano essere:

- l’autotrasporto merci italiano;
- il combinato terrestre;
- il combinato marittimo;
- il trasporto aereo;
- la logistica urbana delle merci.

Nelle conclusioni si analizzano le diverse misure di policy per la crescita dimensionale delle imprese, per riequilibrare la competitività delle aziende italiane di autotrasporto rispetto alle straniere, per l’efficiente allocazione del traffico, per il rinnovo del parco veicoli e de-regolamentazione e delegificazione.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

E' opportuno evidenziare inoltre che il 2 dicembre 2010, la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica ha approvato le linee politiche d'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica. Esso comprende dieci linee strategiche ed un memorandum di 51 azioni. La prima verrà attuata in breve tempo e riguarda l'apertura dello Sportello Unico Doganale.

In merito al nuovo Piano, si evidenzia la realizzazione prevista di una Piattaforma telematica per il trasporto merci, logistica e ambiente. In merito UIRNet, Società per azioni soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sta realizzando un sistema federale di piattaforme telematiche per migliorare l'efficienza e la sicurezza del Sistema logistico italiano. Fra gli obiettivi dei servizi della Piattaforma rientra il controllo delle merci pericolose.

4.3.2 Relazione con il progetto

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

4.4 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

4.4.1 Contenuti del Piano

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è stato adottato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005. Il PRT non è stato ancora approvato definitivamente dal Consiglio Regionale.

Il Piano è finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio della mobilità di persone e merci.

Il Piano è composto da un quadro generale di sintesi che analizza la situazione nel Veneto negli anni 2000 e individua gli scenari innovativi, il rapporto fra infrastrutture e territorio, mobilità ed insediamenti e prevede un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale.

Il Piano comprende un Rapporto Finale nel quale la Regione del Veneto individua gli indirizzi e le azioni per organizzare un sistema diffuso quale quello Veneto, analizzare le tendenze e gli scenari avendo chiaro il quadro europeo e le domande di mobilità passeggeri e di trasporto merci; il Rapporto inoltre affronta le problematiche inerenti la logistica regionale e il trasporto pubblico locale e analizza il quadro infrastrutturale generale del Veneto.

Il Piano infine affronta le problematiche inerenti l'inquinamento atmosferico e acustico.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

4.4.2 Relazione con il progetto

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.

4.5 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO E PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

Con delibera di Consiglio Comunale n. 92 del 22 maggio 2002 il Comune di Venezia ha adottato in maniera definitiva il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), redatto ai sensi del Nuovo Codice della Strada - CdS (Decreto legislativo n. 285/1992) e delle successive Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico del 24.06.1995.

In generale, relativamente agli scopi del Piano Urbano del Traffico la normativa in particolare recita (CdS art. 36 comma 4): "i piani del traffico sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi". La fase attuativa del PGTU è generalmente costituita da interventi di modesto onere economico volti a mitigare le criticità della circolazione, ottimizzando l'esistente. Per far questo la gamma di provvedimenti che un PGTU può incorporare va dal ridisegno puntuale di nodi, alla classificazione e regolazione della viabilità, dalla definizione di aree pedonali, zone a traffico limitato e rete ciclabile a sistemi di preferenziamento del trasporto pubblico, da modalità di riorganizzazione fisica del sistema della sosta a politiche tariffarie.

Il PGTU affronta le questioni del traffico relative al solo territorio di terraferma, lasciando a un livello superiore di pianificazione l'approccio complessivo e integrato alle problematiche della mobilità e del trasporto a scala comunale. A tale successivo livello sono in particolare demandate le specifiche

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

questioni legate alla futura rete autostradale, alla mobilità di interscambio Terraferma - Centro Storico e al governo del traffico merci.

Successivamente la Giunta comunale di Venezia ha approvato il Piano urbano della mobilità (PUM) nella seduta del 5 agosto 2008, con la delibera n. 504. Con questo Piano si intendeva dare risposte operative all'amministrazione comunale che nella Relazione Previsionale Programmatica 2007-2009 aveva indicato una serie di finalità da conseguire nel settore della viabilità, dei trasporti e della mobilità di Venezia e di Mestre in sintonia con quanto previsto anche dal citato PGU.

4.5.1 Contenuti del Piano

In linea generale, il Piano assume gli obiettivi posti dalla vigente normativa in materia:

- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;
- il rispetto dei valori ambientali;
- il risparmio energetico;
- l'accordo con gli strumenti urbanistici e i Piani dei trasporti vigenti.

Il Piano assume questi obiettivi generali riferendoli alle condizioni specifiche di mobilità oggi registrabili in terraferma, che si caratterizzano per livelli di criticità assai diversi. L'insieme delle azioni previste dal PGU potrà spingere quote di automobilisti attuali a utilizzare il trasporto pubblico, con particolare riferimento ai pendolari, sia perché un'azione di controllo della sosta può influire su questo tipo di utenza data soprattutto la durata del parcheggio, sia perché i movimenti pendolari, per la loro regolarità, per la possibilità di godere di tariffe preferenziali per il trasporto pubblico e per l'incidenza del tempo di viaggio sul tempo di permanenza sul luogo di destinazione, sono quelli più facilmente trasferibili al trasporto pubblico, anche attraverso operazioni di interscambio modale.

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 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.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Per quanto riguarda il Piano della Mobilità del 2008, esso ha fra i suoi principali obiettivi:

- la riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- la riduzione del consumo energetico;
- la riduzione dell'inquinamento acustico;
- la riduzione del traffico;
- la sicurezza stradale;
- l'affermazione del trasporto pubblico in particolare del Tram e SFMR;
- l'incentivazione della mobilità ciclabile;
- la valutazione della possibilità di sviluppare la mobilità via acqua in Terraferma, valorizzando i canali esistenti ed integrandoli al fine di rendere possibile un'estensione del servizio di trasporto pubblico via acqua della Città Antica.

4.5.2 Relazione con il progetto

Non si prefigurano particolari interferenze in quanto l'opera in progetto prevedrà una adeguata e dedicata infrastrutturazione logistica rispetto alle previsioni di traffico.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

5 SETTORE NAVIGAZIONE E MOBILITÀ ACQUEA LAGUNARE

Nel presente capitolo sono analizzati i contenuti delle principali norme e regolamenti che disciplinano la navigazione in ambito lagunare, con particolare riferimento al trasporto delle merci pericolose. In particolare i documenti esaminati sono:

- Codice della Navigazione;
- il Regolamento per il Coordinamento della Navigazione Locale nella laguna di Venezia;
- atti vari riguardanti il trasporto via mare di merci pericolose:
 - Regolamento di Sicurezza per le Operazioni di Carico, Scarico e Trasbordo delle Navi adibite al Trasporto di Merci Pericolose.
 - Direttiva del Ministero dell’Ambiente del 13 febbraio 2001 sui Requisiti per Accesso e Transito in laguna di Merci Pericolose.
 - Accordo Volontario tra il Ministero dell’Ambiente ed il Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 1 giugno 2001 sul Trasporto via Mare delle Merci Pericolose.
 - Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 aprile 2003.

5.1 CODICE DELLA NAVIGAZIONE

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.

5.1.1 Contenuti del Codice

Il Codice della Navigazione, unitamente ai relativi provvedimenti attuativi, comprende:

- le norme che riguardano la navigazione marittima ed interna con i rispettivi regolamenti e le norme complementari;
- le norme riguardanti la navigazione aerea con il relativo regolamento e le leggi complementari;
- le norme penali, transitorie e finali riguardanti la navigazione marittima, la navigazione interna e la navigazione aerea;
- le norme sulla navigazione da diporto consistenti in norme fondamentali e Decreti Ministeriali;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- norme in merito alla polizia della navigazione;
- disposizioni speciali per la pesca marittima, il cabotaggio e il servizio marittimo.

5.1.2 Relazione con il progetto

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 citato). 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.

5.2 REGOLAMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE LOCALE NELLA LAGUNA DI VENEZIA

5.2.1 Contenuti

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.

5.2.2 Relazione con il progetto

Si evidenzia che non sono soggetti al presente 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 sopra citati, si 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. Inoltre, la movimentazione merci così come prevista dal progetto, sarà compatibile con quanto previsto dal presente Regolamento.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

5.3 ATTI VARI RIGUARDANTI IL TRASPORTO VIA MARE DI MERCI PERICOLOSE

5.3.1 Regolamento di Sicurezza per le Operazioni di Carico, Scarico e Trasbordo delle Navi adibite al Trasporto di Merci Pericolose

Con l'Ordinanza n. 87 del 15 dicembre 1988 del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Venezia viene rielaborato il "*Regolamento di Sicurezza per le Operazioni di Carico, Scarico e Trasbordo nonché per la Sosta ed il Movimento delle Navi adibite al Trasporto alla Rinfusa di Merci Pericolose allo Stato Liquido e Gassoso nel Porto di Venezia e Marghera e in Rada*".

Le norme del regolamento si applicano nel Circondario Marittimo di Venezia e disciplinano le operazioni di carico, scarico e trasbordo, nonché la sosta in porto o in rada o presso pontili, terminali di liquidotti e gasdotti, isole galleggianti e simili sistemazioni portuali, delle navi e galleggianti battenti bandiera italiana e straniera che trasportino o abbiano trasportato alla rinfusa le seguenti merci pericolose:

- liquidi infiammabili;
- liquidi combustibili;
- gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
- liquidi velenosi;
- liquidi corrosivi.

Non sono oggetto del regolamento le operazioni relative:

- alle navi che trasportino o abbiano trasportato merci pericolose in colli;
- alle navi indicate nel primo comma che, essendo scariche, abbiano subito la degassificazione e bonifica degli spazi adibiti al carico, dei locali connessi, delle pompe e delle tubolature e siano munite del certificato di non pericolosità.

Più precisamente il regolamento è finalizzato alla disciplina di:

- approdo e domanda di approdo (artt. 4÷6);
- ormeggio, disormeggio e manovre (art. 7);
- posti di attracco, operazioni di carico e scarico, misure di sicurezza (artt. 8÷21);

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- lavori a bordo, consulenti chimici del porto, operazioni di lavaggio, degassificazione e bonifica (artt. 22÷30);
- natanti adibiti al servizio di bunkeraggio (art. 31);
- prevenzione degli inquinamenti agli accosti (artt. 32÷34).

5.3.2 Direttiva del Ministero dell’Ambiente del 13 febbraio 2001 sui requisiti per accesso e transito in laguna di merci pericolose

La Direttiva “Venezia”, emanata dal Ministro dell’Ambiente ex art. 7 della Legge n. 239 del 1998 con nota n. GAB/2001/1719/B01 in data 13 febbraio 2001 ed integrata con nota n. GAB/2001/2991/B01 in data 9 marzo 2001, ha disposto una specifica regolamentazione degli accessi nella laguna di Venezia delle navi trasportanti prodotti pericolosi.

La Direttiva stabilisce che:

- il trasporto di greggio da e per il Porto di San Leonardo può avvenire solo con navi dotate di doppio scafo conformi alla regola 13F della MARPOL 73/781 o a altre regole sostanzialmente equivalenti;
- le navi chimichiere, senza distinzione di stazza o di portata, nella laguna di Venezia non possono trasportare carico nei doppi fondi né prodotti di cat. A, B e C, come definiti nell’Appendice I dell’Annesso II della MARPOL 73/78, nelle cisterne laterali esterne prive di intercapedine, purché vi sia disponibilità di naviglio idoneo per assicurare i rifornimenti in questione;
- il trasporto di prodotti petroliferi nella laguna di Venezia a far data dal 31 dicembre 2003 non potrà più avvenire con navi di categoria 1 (pre-MARPOL), purché vi sia disponibilità di naviglio idoneo per assicurare i rifornimenti in questione;
- al fine di verificare il costante rispetto dei più alti standard di sicurezza ambientale stabiliti dalla normativa vigente da parte delle navi trasportanti sostanze pericolose, fatte salve le navi già sottoposte a controllo periodico nei sei mesi precedenti, occorre effettuare apposite e preliminari visite ispettive negli altri porti comunitari e nazionali posti lungo la rotta delle navi trasportanti sostanze pericolose e dirette a Venezia, sulla base dei relativi piani di navigazione;

¹ La MARPOL 73/78 è la Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell’Inquinamento da parte delle navi. Entrata in vigore nell’ottobre del 1983, è una delle più importanti convenzioni emesse dall’IMO (International Maritime Organization), l’agenzia dell’ONU che regola il trasporto marittimo. La MARPOL 73/78 è stata concepita per minimizzare l’inquinamento dell’ecosistema marino (acqua ed aria), e copre le possibili cause di inquinamenti navali: i rifiuti solidi urbani e non, i combustibili, le emissioni gassose e le sostanze tossiche trasportate. In Italia tale norma è stata ratificata dalle leggi 462/80 e 438/82.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- le unità minori specificatamente adibite al servizio di bunkeraggio e/o di trasferimento di prodotti combustibili, possono operare all'interno della laguna di Venezia soltanto se in possesso dei seguenti requisiti:
 - essere state costruite dal 1960, ovvero, con età equiparata al 1960, per quelle di età superiore, se assoggettate a importanti lavori di riparazione e manutenzione;
 - essere munite di dispositivi idonei ad evitare ogni possibile spandimento accidentale causato da sovrariempimenti delle cisterne del carico e, se del caso, di attrezzature, sistemazioni o impianti utili a contenere efficacemente tali spandimenti accidentali;
 - utilizzare per il trasferimento del carico unicamente manichette il cui stato di efficienza d'uso sia stato verificato almeno una volta nei sei mesi precedenti.

5.3.3 Accordo volontario tra Ministero dell'Ambiente e Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 1 giugno 2001 sul trasporto via mare delle merci pericolose

L'Accordo volontario tra il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Confindustria, l'Assoporti, il WWF Italia, la Legambiente, gli Amici della Terra, Italia Nostra e Marevivo, la CGIL, la CISL, la UIL e la UGL, è finalizzato all'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose.

L'accordo nasce dalla volontà di dare impulso al trasporto marittimo; occorre quindi fornire concrete risposte in termini di prevenzione rispetto alle costanti minacce all'ecosistema marino e costiero della penisola derivante dal trasporto di idrocarburi, sia in via diretta, a causa di rilasci deliberati o colposi, sia in via indiretta, a seguito di sinistri in mare; inoltre nel corso di specifici incontri tra le autorità competenti ed i rappresentanti delle Confederazioni industriali tenuti il 23 e 24 aprile 2001 è emerso un comune intento ai fini del raggiungimento di una efficace prevenzione del grave rischio cui sono sottoposte le coste, mediante il coordinato coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali, economici ed operazionali, interessati dalle problematiche del trasporto via mare di sostanze pericolose.

L'accordo stabilisce, riassumendo sinteticamente i singoli articoli, quanto segue:

- Art. 1 (Finalità dell'Accordo): le parti interessate alla luce della particolare situazione in cui versa il bacino del Mediterraneo, per la straordinaria concentrazione di traffici marittimi di sostanze pericolose, per la peculiarità ecologica di un bacino a scarsissimo ricambio, concordano sulla opportunità di avviare congiuntamente un programma di interventi concreti per prevenire i rischi connessi al trasporto marittimo di sostanze pericolose e mitigarne gli impatti.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- Art. 2 (Anticipazione delle date per il non utilizzo e la dismissione delle navi petroliere di categoria 1): pur in presenza dei più gradualisti calendari di dismissione stabiliti a livello comunitario ed IMO, Confindustria e i settori industriali interessati assumono l'impegno di una più rapida messa al bando delle navi petroliere di categoria 1 (pre-MARPOL), che verranno comunque non più utilizzate e dismesse dalle aziende ed imprese associate a Confindustria entro il 31 dicembre 2003 per il trasporto di petrolio greggio. Lo stesso impegno è assunto entro il 31 dicembre 2005 per le navi che trasportano prodotti finiti, purché in presenza di un effettivo ampliamento del mercato del cabotaggio cisterniero e quindi del mercato di riferimento con maggiore disponibilità di naviglio, realizzati mediante le necessarie modifiche normative in tema di cabotaggio, e con la conferma e il completamento degli attuali strumenti incentivanti la demolizione del naviglio obsoleto.
- Art. 3 (Prevenzione degli inquinamenti operazionali): allo scopo di combattere l'inquinamento legato a sversamenti di acque di lavaggio delle cisterne o di acque di zavorra sporche (Slops) nel mar Mediterraneo è di fondamentale importanza che ogni porto e terminal petrolifero sia dotato di stazioni di ricezione a terra.

Al fine di eliminare gli sversamenti sopra menzionati, Confindustria unitamente ai settori industriali interessati, ciascuno per il proprio ambito, assumono l'impegno di addivenire con la massima tempestività ad accordi volontari per l'adozione ed utilizzo delle "reception-facilities" nei porti e nei terminali petroliferi.

Nel pieno rispetto della direttiva 2000/59/CE², il Governo si impegna ad agevolare, anche sotto il profilo normativo, il conferimento delle acque di lavaggio delle cisterne delle navi anche presso i depositi costieri, al fine di prevenire lo sversamento in mare.

- Art. 4 (Lotta alle navi sub-standard): Confindustria e i settori industriali interessati, nel sostenere l'efficacia di meccanismi volti a controllare sempre di più chi si comporta peggio e a premiare con minori controlli chi risponde ai migliori standard, assumono l'impegno a promuovere l'adozione di attività di controllo in linea con i criteri di prevenzione e sicurezza sempre più elevati ed aggiornati.

Il Governo conferma l'impegno di promuovere una revisione del regime concernente le tasse portuali con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di mezzi navali rispondenti ai più elevati standard di sicurezza ambientale, che, senza gravare su altri operatori, assicuri la salvaguardia del principio dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

² Recepita in Italia attraverso il Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- Art. 5 (Convenzione “Bunker Oil”): in data 23 Marzo 2001 è stato approvato a Londra il testo della Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile e sul risarcimento dei danni derivanti da inquinamenti determinati dal carburante delle navi, oggi non coperti da alcuna forma assicurativa obbligatoria, denominata “Bunker Oil”.

Detta Convenzione prevede l’obbligo per il proprietario della nave di stipulare adeguata copertura assicurativa ed entrerà in vigore un anno dopo l’avvenuta ratifica di almeno 18 stati, di cui cinque abbiano iscritti nei propri registri navali non meno di un milione di tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile ciascuno.

Il Governo assume l’impegno di dare corso con la massima rapidità alle procedure di ratifica della Convenzione “Bunker Oil”, così da contribuire ad una auspicabile, tempestiva sua entrata in vigore a livello internazionale.

- Art. 6 (Transito nelle Bocche di Bonifacio) “...omissis...”
- Art. 7 (Venezia): tenuto conto dei contenuti di salvaguardia ambientale che caratterizzano l’Accordo, Confindustria e i settori industriali interessati, si impegnano ad applicarlo con particolare attenzione al traffico che interessa il porto di Venezia, con le specificità e le integrazioni di cui alla Direttiva del Ministero dell’Ambiente del 13 febbraio 2001 (si veda il paragrafo precedente).

Le parti firmatarie dell’Accordo rilevano concordemente la necessità di adottare specifiche e più elevate misure di sicurezza ambientale per i trasporti marittimi di sostanze pericolose nella laguna di Venezia.

Il Governo definirà idonee misure in favore degli operatori e del Porto di Venezia per favorire l’applicazione delle misure stabilite dall’allegato accordo specifico su Venezia, tenendo in particolare considerazione le attività economiche e industriali maggiormente condizionate ivi comprese le misure relative alle unità minori.

- Art. 8 (Comitato di monitoraggio): le parti dell’Accordo istituiscono un Comitato di monitoraggio, che ha sede presso il Ministero dell’Ambiente, per il rispetto delle finalità e degli impegni stabiliti, composto da rappresentanti delle parti firmatarie.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

5.3.4 Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 aprile 2003

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 aprile 2003 riporta disposizioni recanti il divieto di accesso di alcune navi nei porti nazionali per la salvaguardia della sicurezza della navigazione.

Il Decreto stabilisce che:

- fino all'entrata in vigore di norme dell'Unione Europea di analogo effetto, è vietato l'accesso ai porti, ai Terminal Off-shore ed alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo di qualsiasi nazionalità, non dotate di tecnologie equivalenti al doppio scafo, di età superiore ai quindici anni e di portata lorda superiore alle 5'000 tonnellate che trasportano prodotti petroliferi pesanti;
- per prodotti petroliferi pesanti si intendono:
 - petroli greggi con una densità a 15°C superiore a 900 kg/m³;
 - oli combustibili con una densità a 15°C superiore a 900 kg/m³ o una viscosità cinematica a 50°C superiore a 180 mm²/s;
 - bitume e catrame e relative emulsioni.

5.3.5 Relazione con il progetto

Gli scopi e gli obiettivi del progetto in esame **risultano conformi** agli indirizzi degli atti normativi e degli accordi esaminati in precedenza, in particolare con quanto previsto all'art. 7 del citato Accordo volontario (par.5.3.3), relativo all'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose; infatti la realizzazione dell'opera in esame **elimina il rischio connesso al mantenimento del traffico dei petroli in laguna garantendo, attraverso il terminal commerciale, il potenziamento delle attività commerciali e produttive.**

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

6 EMERGENZA AMBIENTALE, DISINQUINAMENTO E RISANAMENTO

In questo capitolo vengono esaminati gli strumenti di pianificazione per quanto riguarda i rischi ambientali e il disinquinamento/risanamento della laguna di Venezia, in particolare:

- provvedimenti per la Bonifica del sito Venezia-Porto Marghera (trattati al paragrafo 6.1):
 - 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;
- Piani Regionali per la salvaguardia e il risanamento ambientale (trattati al paragrafo 6.2);
 - 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.

6.1 PROVVEDIMENTI PER LA BONIFICA DEL SITO VENEZIA-PORTO MARGHERA

Al primo posto nella lista dei siti da bonificare, di cui alla Legge 426/98, è posizionato Porto Marghera, la cui perimetrazione è stata definita con il DM 23 febbraio 2000.

L'area perimetrata, al cui interno è prevista la localizzazione della Stazione "Isola dei Petroli", si estende per 3595 ha di cui 479 ha rappresentati da canali e 3116 ha da suoli: in tali aree è prevista la bonifica ed il ripristino ambientale dell'area industriale, dei sedimenti lagunari nonché di altre aree inquinate (Cassa di colmata, isola Sacca Fisola, discarica di S. Giuliano). Inoltre i siti da bonificare comprendono anche le aree interessate da smaltimento abusivo dei rifiuti industriali (discariche) e quelle comunque interessate dalla diffusione dei contaminanti.

Al fine di contenere la diffusione dell'inquinamento ed avviare l'azione di risanamento, il Ministro dell'Ambiente fin dal 1996, con Ordinanza del 1 ottobre, dispose che venissero avviati gli interventi di

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

escavo dei canali industriali, la conterminazione/banchinamento delle sponde di detti canali e la messa in sicurezza e bonifica delle discariche abusive.

Di notevole importanza è stata, inoltre, l'approvazione, da parte di Ministeri, Enti Locali, Associazioni Industriali e Organizzazioni Sindacali, dell' *"Accordo di Programma sulla Chimica a Porto Marghera"*, con il quale le aziende firmatarie si sono impegnate a procedere alla caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica delle aree, ivi comprese quelle dismesse e/o in via di dismissione.

In questo paragrafo sono quindi analizzati l'insieme dei provvedimenti legislativi finalizzati alla bonifica ambientale del sito di Venezia-Porto Marghera, di seguito elencati:

- Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera e Programma Nazionale per la Bonifica ed il Ripristino Ambientale delle Aree Inquinare;
- 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 del 16 aprile 2012.

6.1.1 Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera e Programma Nazionale per la Bonifica ed il Ripristino Ambientale delle Aree Inquinare

Con il DM 23 febbraio 2000 è stata definita la perimetrazione, ai fini della bonifica e del ripristino ambientale, del sito di Venezia-Porto Marghera, al primo posto nella lista dei siti da bonificare di cui alla Legge 426/98.

L'area perimetrata è riportata nella citata Tavola C6-DIS-220 degli Elaborati grafici, in cui ad una fotografia aerea sono stati sovrapposti:

- la perimetrazione del DM 23 febbraio 2000;
- la prevista localizzazione della Stazione Isola dei Petroli.

6.1.2 Accordo di Programma sulla Chimica a Porto Marghera

In data 9 Marzo 1998 è stato firmato, presso la Regione Veneto, tra tutti gli Enti Territoriali e le parti sociali locali, un protocollo d'intesa per il risanamento, il disinquinamento ed il rilancio di Porto Marghera, che delinea un progetto compiuto di interventi per l'area; in seguito, il 21 ottobre 1998, è stato sottoscritto a Roma l' *"Accordo di Programma sulla Chimica a Porto Marghera"*.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Successivamente, in data 15 Dicembre 2000, è stato predisposto un atto integrativo a tale accordo.

Ambito di Riferimento

Porto Marghera è costituito da oltre 2000 ettari tra insediamenti industriali e canali portuali, segnati da situazioni di degrado urbanistico, dalla presenza di vaste aree dismesse o sotto utilizzate, dall'obsolescenza di molte infrastrutture primarie e da fenomeni di inquinamento.

Tuttavia quest'area rappresenta un perno essenziale all'interno del sistema economico del Nord-Est, e sul suo rilancio, come zona produttiva e portuale, si intende puntare per la rinnovata promozione dell'intero sistema economico locale.

L'Accordo di programma interessa tutte le imprese chimiche, petrolifere e dell'energia dell'area, in coerenza alle finalità dello strumento urbanistico, che ha imposto la definizione di obiettivi specifici e l'attivazione di azioni di carattere economico, amministrativo, organizzativo e promozionale, in grado di supportare e realizzare le azioni programmate, con effetti verificabili in tempo reale.

Obiettivi

Obiettivo dell'accordo è costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente, sviluppo e trasformazione produttiva nel settore chimico, cercando di orientare l'evoluzione e lo sviluppo del settore chimico verso scenari globali ed ecosostenibili, nella consapevolezza che la chimica di Marghera rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, patrimonio da qualificare e orientare verso linee rigorose e innovative, nel rispetto dell'ambiente.

Sono stati individuati i seguenti obiettivi intermedi, entrambi necessari:

- risanare e tutelare l'ambiente attraverso azioni di disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, di riduzione delle emissioni in atmosfera e delle emissioni in laguna e di prevenzione dei rischi di incidente rilevante;
- indurre adeguati investimenti industriali, per dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e di processo e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l'economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell'occupazione.

A tali obiettivi è rivolto il quadro di azioni descritte che prevede:

- Scavo canali: alla bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al canale Vittorio Emanuele, provvederanno il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia, che hanno effettuato gli accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei fondali, concludendo le operazioni di scavo entro il 2005. Gli stessi soggetti provvederanno alle

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento.

- Smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti: alle operazioni di smantellamento, messa in sicurezza, in vista di successiva bonifica, già in corso in diverse aree, si affiancheranno analoghi interventi, a carico degli attuali proprietari, a partire dalle aree del petrolchimico uno (circa 50 ha) e dalle altre aree che si renderanno disponibili, in attuazione del presente accordo, mediante rilocalizzazione dei depositi di prodotti petroliferi (circa 26 ha).
- Fissazione di limiti per gli scarichi in laguna: gli scarichi in laguna, relativamente alle acque reflue di processo e prima pioggia pretrattate, e alle acque di raffreddamento, sono sottoposti alle prescrizioni del decreto Ronchi-Costa e del Piano Direttore della Regione Veneto; si è registrato l'impegno di tutte le imprese a far confluire tutti gli scarichi di processo e prima pioggia, pretrattati, al nuovo previsto impianto finitore di Fusina.
- Linee guida per la definizione del piano di sicurezza negli ambiti portuali: sono fornite le linee-guida cui dovrà uniformarsi l'Autorità Portuale, in sede di predisposizione del Piano di Sicurezza, in conformità alle Direttive che saranno emanate dai Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti.
- Riduzione dei rischi nella movimentazione merci: oltre agli interventi di riduzione dei rischi nella movimentazione dei prodotti petrolchimici, connessi agli investimenti aziendali contemplati nel presente Accordo, sono ritenuti indispensabili i seguenti interventi: nuova viabilità dedicata al traffico industriale; razionalizzazione del sistema di movimentazione merci su ferro; razionalizzazione e potenziamento dello scavo ff.ss. in ambito portuale.
- Controllo a distanza della movimentazione: al fine di assicurare il controllo a distanza della movimentazione delle merci pericolose, le imprese che utilizzano sostanze pericolose e l'Autorità Portuale dovranno assicurare che tutti i mezzi che trasportano merci pericolose destinate alle attività industriali di Porto Marghera o movimentate nell'area portuale di Venezia, siano equipaggiati con un rilevatore GPS; un sistema di comunicazione mobile terrestre e satellitare; un'interfaccia utente-display e tastiera.
- Accordo volontario per la certificazione ambientale delle industrie chimiche: le imprese firmatarie del presente accordo, sono impegnate volontariamente a costruire sistemi di gestione interni più favorevoli all'ambiente e a predisporre ed offrire al pubblico informazioni periodiche sullo stato di attuazione dei programmi e delle politiche interne di gestione. Ciascuna impresa, in particolare, si impegna ad elaborare un bilancio ambientale d'azienda, che l'ARPAV utilizzerà per l'elaborazione di un bilancio annuale ambientale d'area.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- Sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze: il Centro Comune di Ricerca di ISPRA, in cooperazione con il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia e il Comune di Venezia provvederà alla progettazione esecutiva del sistema integrato SIMAGE per il monitoraggio dello stato ambientale, il rilievo tempestivo di incidenti industriali e da trasporto di sostanze tossiche o pericolose, il controllo e la gestione delle emergenze ambientali e incidentali, il controllo stesso dell'efficacia degli interventi di risanamento per l'area di Marghera.

6.1.3 Contenuti dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma sulla Chimica a Marghera del 15 Dicembre 2000

Ambito di Applicazione

L'Accordo integrativo si applica alle aree in disponibilità delle aziende firmatarie dell'Accordo per la chimica e di quelle eventualmente subentranti, nonché alle aree in disponibilità di altre aziende comprese nel perimetro dei siti di interesse nazionale che intendano aderirvi.

Master Plan

Al fine di orientare la redazione di progetti, coerenti a un programma di riqualificazione ambientale dell'intera area interessata dall'Accordo, che abbia caratteri di generalità e coerenza e garantisca l'approntamento delle soluzioni più adeguate e tempestive, in ragione della specificità dei luoghi, il Comitato di Sorveglianza dell'Accordo provvede, entro diciotto mesi dall'approvazione del presente Accordo integrativo, ad adottare un "*Master Plan*" che individuerà:

- le tipologie degli interventi di risanamento ritenute tecnicamente ed economicamente praticabili applicando le migliori tecniche disponibili, garantendo comunque il mantenimento delle produzioni industriali e privilegiando gli interventi che favoriscono il trattamento nel sito e il riutilizzo del suolo, del sottosuolo e dei materiali di riporto sottoposti a bonifica;
- le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio il trattamento e lo smaltimento dei materiali che dovranno essere sottoposti a bonifica;
- la temporalizzazione degli interventi;
- la valutazione di massima dei costi;
- i criteri per il monitoraggio dell'attuazione del "*Master Plan*".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Nelle more della predisposizione del Master Plan i soggetti pubblici e privati interessati procederanno comunque agli interventi necessari a evitare la diffusione degli inquinanti in laguna tramite:

- la diaframmatatura delle sponde;
- il completamento delle opere idrauliche periferiche finalizzate alla captazione delle acque;
- la realizzazione di un sistema di avvio alla depurazione delle acque raccolte e/o altre misure di messa in sicurezza d'emergenza, ritenute necessarie in relazione alla specificità delle situazioni.

Inoltre, i soggetti che intendano effettuare interventi edilizi o urbanistici sulle aree oggetto dell'Accordo devono procedere alla bonifica e ripristino ambientale delle aree medesime; sono esclusi da tale obbligo gli interventi di manutenzione ordinaria. Sono inoltre esclusi da tale obbligo gli interventi di manutenzione straordinaria che non comportino scavi o comunque ulteriore utilizzo del territorio nonché tutte le opere, ivi comprese quelle di urbanizzazione primaria, che, sulla base dell'istruttoria effettuata dalla Segreteria Tecnica della Conferenza dei Servizi, non pregiudichino la successiva bonifica.

Al fine di individuare e sviluppare le migliori tecnologie di bonifica applicabili a Porto Marghera, potranno essere attivati, su richiesta di ciascuno dei firmatari del presente accordo o di Enti di ricerca di rilevanza nazionale e/o internazionale, dei programmi di "ricerca applicata" per Porto Marghera.

6.1.4 Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera

Il Master Plan per la bonifica delle aree contaminate di Porto Marghera è stato redatto ai sensi dell'Atto Integrativo dell'Accordo di programma per la chimica di Porto Marghera (DPCM 15 novembre 2001) e approvato dalla Conferenza di Servizi dell'Accordo del 22 aprile 2004.

Il principale obiettivo del Master Plan è l'individuazione degli interventi di risanamento ambientale delle aree e degli interventi di trattamento dei materiali da sottoporre a bonifica con il vincolo delle esigenze di mantenimento e sviluppo delle attività produttive e di tutela ambientale e sanitaria.

Il Piano individua, per il confinamento complessivo dei suoli e delle acque di falda contaminate, un sistema di 15 macroisole denominando "dei serbatoi" la macroisola ove è individuata la stazione di recapito dei prodotti scaricati dalle navi nel Terminal off-shore. In questa macroisola sono previsti interventi di marginamento delle sponde, già in fase di esecuzione, come riportato nella Figura 6.1-1.

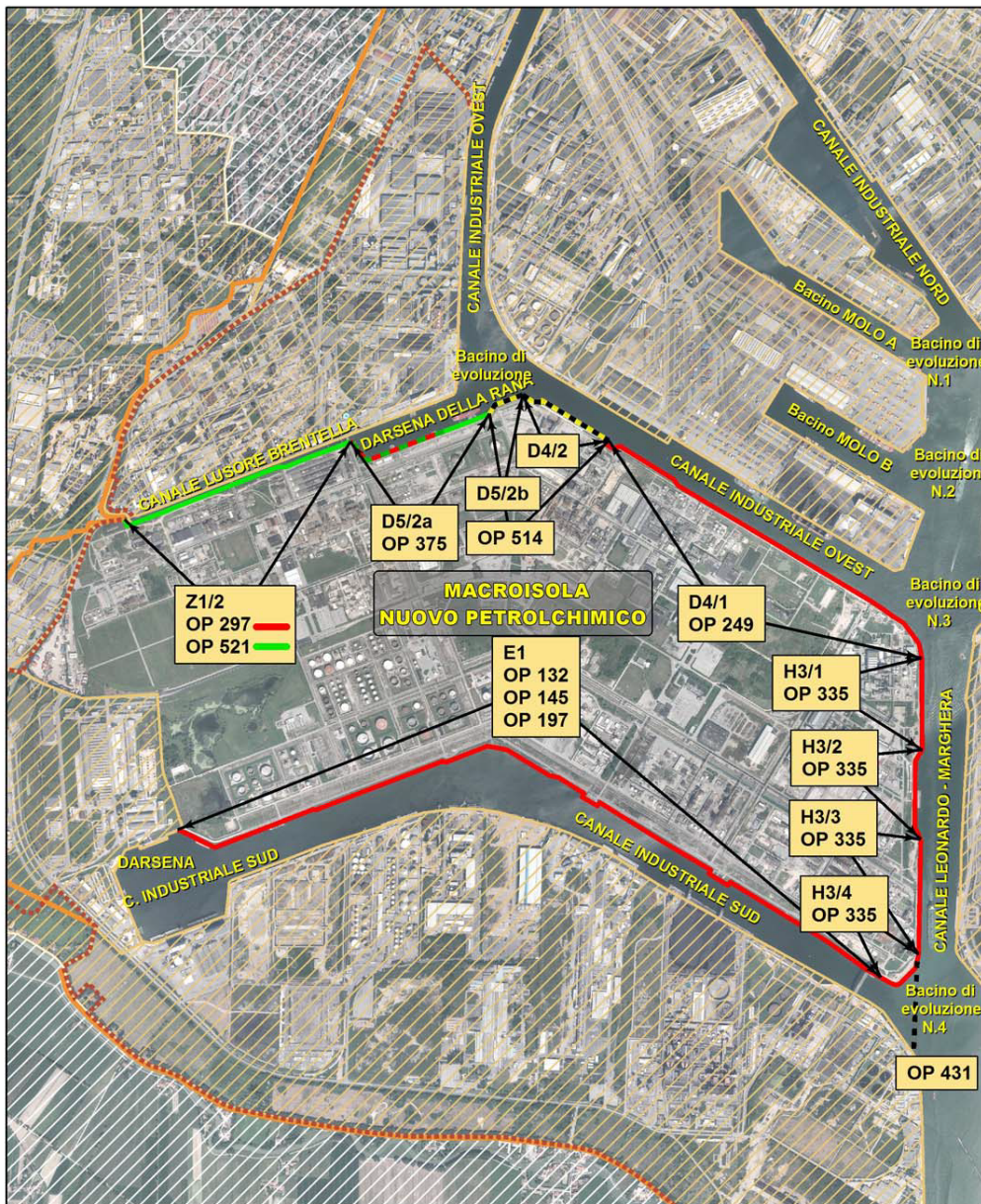
Nella macroisola "Nuovo Petrolchimico" è invece individuata l'area del terminal commerciale a terra. Pure in questa macroisola sono in atto interventi di conterminazione come riportato nella Figura 6.1-2.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

L'intervento progettuale non prefigura interferenze con le finalità del Master Plan ma dovrà tenere conto degli interventi previsti in suddette macroisole.



Figura 6.1-1 Avanzamento degli interventi di conterminazione della macroisola dei serbatoi al 31 dicembre 2011 (Fonte: MAG.ACQUE, 2011).



AVANZAMENTO AL 31.12.2011 DEGLI INTERVENTI DI CONTERMINAZIONE

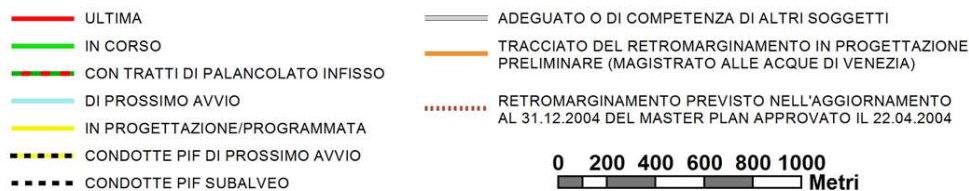


Figura 6.1-2 Avanzamento degli interventi di conterminazione della macroisola del nuovo petrolchimico al 31 dicembre 2011 (Fonte: MAG.ACQUE, 2011).

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

6.1.5 Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe del 16 aprile 2012

Ambito di applicazione

L'accordo interessa il Sito di interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera e aree limitrofe e le parti contraenti risultano essere: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture (Magistrato alle Acque), Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia.

Contenuti principali

In particolare, l'Accordo:

- la disciplina le iniziative di bonifica, anche in vista della reindustrializzazione garantendone l'efficacia e la tempestività e consentendo l'attività integrata e coordinata del Ministero dell'Ambiente, della Regione del Veneto, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati, favorendo la confluenza delle risorse finanziarie e l'armonizzazione dei procedimenti amministrativi;
- regola le modalità di esecuzione degli interventi da parte di ciascuna Amministrazione firmataria, il controllo dell'attuazione di essi, la verifica del rispetto delle condizioni fissate, l'individuazione di eventuali ritardi o inadempienze;
- prevede lo sviluppo di azioni finalizzate all'accelerazione e semplificazione delle procedure di bonifica e riqualificazione ambientale;
- prevede agevolazioni di programmi di investimenti e sviluppo produttivo che consentano in via prioritaria il riuso dei siti produttivi e l'assorbimento dei lavoratori interessati da programmi di sostegno al reddito.

Relazioni con il progetto

L'opera è coerente con l'Accordo di Programma sulla chimica a Marghera in quanto mira a potenziare e rilanciare le attività produttive di Porto Marghera. Inoltre, gli interventi progettuali sono coerenti con i provvedimenti legislativi sulle bonifiche e il recente Accordo di programma finalizzato alla bonifica e riqualificazione ambientale del sito di Venezia-Porto Marghera. Il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera individua un insieme integrato di interventi che si devono sviluppare nel tempo, anche compatibilmente con il progressivo reperimento delle risorse necessarie, ed il cui risultato è in un primo momento l'eliminazione della dispersione della contaminazione e la riduzione dei rischi ambientali e per la salute umana e successivamente il risanamento progressivo e completo dell'intero Sito di Interesse Nazionale.

Gli interventi ambientali che interessano il comparto suolo e sottosuolo sono di seguito elencati:

- caratterizzazione dei suoli e delle acque sotterranee;
- confinamento strategico e altri interventi di messa in sicurezza di emergenza;
- interventi di bonifica, bonifica con misure di sicurezza e messa in sicurezza permanente.

Tra le aree oggetto degli interventi previsti dall'Accordo ricadono evidentemente anche quelle zone in cui si prevede di realizzare le opere a terra previste dal presente progetto.

Si riporta di seguito (Figura 6.1-3) lo stato di avanzamento delle attività di bonifica nel SIN (Comune di Venezia, 2012).

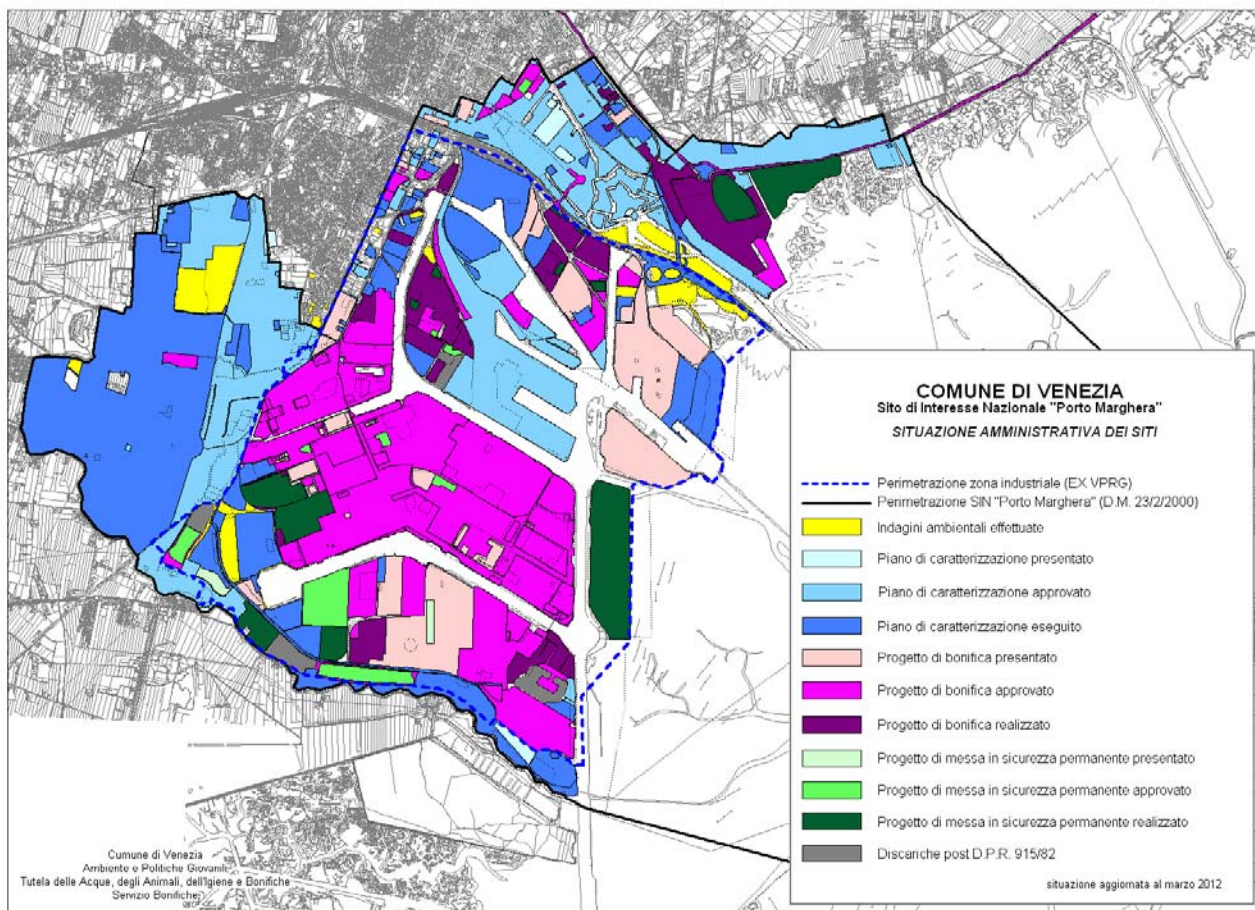


Figura 6.1-3 Stato di avanzamento delle attività di bonifica nel SIN di Porto Marghera (Fonte: Comune di Venezia, 2012).

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Sempre in relazione all'ubicazione delle aree in cui è prevista, nel presente progetto, la realizzazione di interventi a terra, va ricordato 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) sono 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.

In considerazione di quanto sopra esposto, in 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.**

Non sono quindi evidenziabili elementi di contrasto con quanto previsto dalla normativa e dalla pianificazione vigente.

6.2 PIANI REGIONALI PER LA SALVAGUARDIA E IL RISANAMENTO AMBIENTALE

6.2.1 Piano Direttore 2000

Il Piano Direttore 2000, "Piano per la Prevenzione dell'Inquinamento e il Risanamento delle Acque del Bacino Idrografico immediatamente Sversante nella laguna di Venezia", è stato predisposto dalla Direzione Tutela dell'Ambiente della Regione del Veneto.

Il Piano Direttore 2000 è stato approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento No. 24 dell' 1 Marzo 2000.

Il Piano Direttore 2000:

- riferisce le proprie azioni allo stato di qualità della laguna identificato dai più recenti piani e programmi prodotti dalle Amministrazioni competenti in tema di salvaguardia lagunare;
- riconosce che la continua evoluzione dei carichi e delle conoscenze impone di tenere sotto controllo le dinamiche del sistema ambientale e le interrelazioni esistenti, anche ai fini della valutazione degli effetti degli interventi avviati, e che per tale motivo è necessario un adeguamento dinamico del Piano;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- identifica specifiche tematiche sulle quali sviluppare accordi di programma per il coordinamento delle attività di competenza regionale con quelle di competenza delle altre Amministrazioni;
- integra le proprie azioni nel contesto di quelle di competenza delle altre Amministrazioni, che vengono presentate in appendice alla sezione C all'interno del Piano stesso.

Il Piano Direttore 2000 si articola in cinque sezioni:

- La prima sezione, “*Obiettivi e Indirizzi di Piano*”, presenta l'inquadramento normativo e programmatico. Delinea quindi gli obiettivi di qualità delle componenti ambientali con riferimento alle più recenti conoscenze sullo stato attuale della laguna e delle indicazioni dei recenti decreti ministeriali 1998-1999. Identifica infine i criteri generali e le linee guida operative per l'abbattimento dei carichi di inquinanti recapitati in laguna e per la gestione futura del Piano Direttore 2000.
- La seconda sezione, “*Lo Stato dell'Ambiente*”, riferisce sull'attuale stato di qualità dei corsi d'acqua del Bacino Scolante e della laguna ed analizza le condizioni delle principali reti di fognatura e degli impianti di depurazione esistenti nel Bacino Scolante. Presenta inoltre lo stato di fatto dei carichi inquinanti sul Bacino Scolante, basato sulle più recenti conoscenze rese disponibili da Amministrazioni, Enti ed Istituti Scientifici e sull'elaborazione dei dati prodotti dai monitoraggi ambientali eseguiti dalle strutture della Regione del Veneto e dagli Enti Locali.
- La terza sezione, “*Linee Guida Operative*”, descrive gli indirizzi per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del Bacino Scolante, individuando i singoli settori di intervento e indicando le principali strategie e le principali azioni da intraprendere in relazione agli obiettivi da conseguire. La sezione presenta inoltre le linee guida per il monitoraggio dei corsi d'acqua scolanti in laguna, elemento essenziale per misurare gli effetti degli interventi realizzati e per verificare il raggiungimento degli obiettivi di qualità.
- La quarta sezione, “*Fabbisogno Finanziario e Priorità degli Interventi*”, fornisce una stima del fabbisogno finanziario per la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento degli obiettivi del Piano Direttore 2000 ed una indicazione degli interventi prioritari da avviare con le risorse già disponibili.
- La quinta sezione, “*Linee Guida per le Normative di Attuazione*”, fornisce infine le prime indicazioni operative necessarie all'attuazione delle azioni di prevenzione previste dal Piano.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Relazioni con il progetto

La realizzazione del Terminal plurimodale Off-shore, del terminal commerciale a terra nell'area ex Montefibre – Syndial AS e delle relative condotte per lo scarico dei prodotti petroliferi a terra fino alla Stazione di Marghera **non presentano elementi di contrasto** con quanto previsto dal Piano Direttore.

E' opportuno inoltre evidenziare 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.

6.2.2 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e ulteriori provvedimenti e accordi nel campo delle emissioni in atmosfera

Con l'adozione del seguente Piano, attraverso la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, la Regione del Veneto ha l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione attuale e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria nei prossimi anni. Inoltre, la Regione del Veneto con questo strumento fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento. E' opportuno in merito alle emissioni in atmosfera, ricordare il Decreto Legislativo 9 novembre 2007 n. 205 "Attuazione della direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo".

Inoltre va menzionato "l'Accordo volontario per Venezia" del 27 marzo 2007, reiterato il 23 maggio 2008, fra l'Amministrazione comunale di Venezia, Capitaneria di Porto di Venezia, Autorità portuale di Venezia e 31 compagnie di navigazione, sulla qualità dei carburanti e relative procedure operative.

Contenuti del Piano e degli altri provvedimenti

Il Piano ha previsto una provvisoria suddivisione del territorio (zonizzazione) basata sulla valutazione dei livelli degli inquinanti ed in particolare degli ossidi di zolfo (SO₂), di azoto (NO₂) e di carbonio (CO), nonché dell'ozono (O₃), delle polveri (PM₁₀), del benzene e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). Tale suddivisione è stata effettuata sulla base dei dati resi disponibili dalla Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001, come indicato dal DM 02.04.2002 n. 60 ai sensi del D.Lvo n. 351 n. 04.08.1999.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Pertanto risultavano in:

“zone A” i Comuni:

- ove i livelli di uno o più inquinanti eccedono determinati valori limite aumentati del margine di tolleranza;
- quelli capoluogo di Provincia;
- quelli con più di 20'000 abitanti;
- quelli con densità abitativa maggiore di 1000 ab/km², contermini ai Comuni individuati ai precedenti punti 2 e 3;

“zone B” i Comuni:

- ove i livelli di uno o più inquinanti risultano compresi tra il valore limite aumentato del margine di tolleranza;
- quelli capoluogo di Provincia;
- quelli con più di 20'000 abitanti;
- quelli con densità abitativa maggiore di 1000 ab/km² contermini ai Comuni individuati ai precedenti punti 2 e 3;

“zone C” i Comuni:

- ove i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi e quindi tutti quelli non ricompresi nei casi precedenti.

Il Comune di Venezia è risultato classificato come:

- Zona A (critica) per le polveri fini PM₁₀, il biossido di azoto (NO₂) ed il benzo(a)pirene, uno degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA);
- Zona B (di risanamento) per gli inquinanti benzene (C₆H₆) ed ozono (O₃);
- Zona C (di mantenimento) per gli inquinanti biossido di zolfo (SO₂) e monossido di carbonio (CO).

Si segnala che successivamente con DGR n. 3195 del 17 ottobre 2006, il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, organismo istituito dal Piano, ha approvato l'aggiornamento della zonizzazione del territorio regionale.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

La nuova classificazione del territorio regionale basata sulla densità emissiva di ciascun Comune, indica come “A1 Agglomerato”, i Comuni con densità emissiva superiore a 20 t/anno/km², come “A1 Provincia” quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/anno/km² e 20 t/anno/km² e infine come “A2 Provincia” i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/anno/km². Vengono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell’aria) i Comuni situati ad un’altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell’inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti.

Il Comune di Venezia viene indicato come “A1 Agglomerato”.

Con Deliberazione, sempre della Giunta Regionale, n. 1408 del 16 maggio 2006, è stato approvato il Piano Progressivo di Rientro relativo alle polveri PM₁₀.

Riguardo al citato Decreto Legislativo 205/2007, il provvedimento afferma che a decorrere dal 1 gennaio 2010 è vietato l’utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0.1% in massa su navi all’ormeggio e, per le navi passeggeri battenti bandiera italiana, le quali effettuano un servizio di linea proveniente da o diretto ad un porto di un Paese dell’Unione europea, è vietato, nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, appartenenti all’Italia, l’utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all’1.5% in massa. Tale divieto si applica anche alle navi non battenti bandiera italiana che si trovano in un porto italiano.

Riguardo invece l’Accordo volontario di Venezia, in seguito a quanto sottoscritto fra le parti, riguardo la qualità dei carburanti c’è l’impegno a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con gasolio o olio combustibile con tenore di zolfo non superiore al 2.5 % in massa, con una tolleranza occasionale del 0.5%. Con il nuovo accordo del 2008 per le navi passeggeri non di linea (navi da crociere) che usano olio combustibile, questo dovrà avere un tenore di zolfo non superiore al 2% in massa. Durante la sosta in porto qualora la nave impegni per la generazione di corrente olio combustibile, questo dovrà essere BTZ (1.5 % di zolfo).

Relazione con il progetto

Per quel che riguarda l’area di Venezia, il Piano e gli altri provvedimenti citati stabiliscono una serie di azioni, generali e mirate, tramite le quali si prefigge di raggiungere risultati concreti e quantificabili.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

La valorizzazione del trasporto marittimo, particolarmente rilevante in Italia per la sua conformazione geografica e che rientra a pieno titolo nelle strategie europee in tema di mobilità (cfr. Autostrade del Mare³), va in questa direzione dal momento che consente di 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.

6.2.3 Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali

Il distretto idrografico, in base alla Direttiva 2000/60/CE, dovrà costituire l'unità territoriale di riferimento per la gestione integrata del sistema delle acque superficiali e sotterranee. Rispetto ad esso e per il conseguimento degli obiettivi posti dalla Direttiva, è predisposto ed attuato il Piano di Gestione; attraverso il Piano di Gestione si concretizza quindi, a livello europeo, una visione comune riguardo alla identificazione dei corpi idrici, alla loro designazione, al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale e più in generale alle tematiche connesse alla tutela quali-quantitativa delle acque.

Il distretto delle Alpi Orientali è costituito dal bacino di rilievo nazionale dell'Adige ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; dai bacini di rilievo nazionale di Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione (Alto Adriatico) ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; i bacini interregionali del Lemene e del Fissero-Tartaro-Canalbianco ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; i bacini regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; il bacino scolante nella laguna di Venezia ex lege 29 novembre 1984 n.798, i cui confini sono stati approvati con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 23 del 7 maggio 2003 compresa la laguna di Venezia; dal tratto di mare dell'alto Adriatico antistante i citati bacini fino a 1 miglio nautico dalla linea di base per la determinazione del limite delle acque territoriali.

³ Decisione 884/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (che modifica 1692/96) Articolo 12 bis

La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea L 167

Lo sviluppo dei collegamenti marittimi può ridurre le strozzature e i colli di bottiglia presenti sulla rete viaria, può collegare le zone periferiche e le isole e rappresenta, in molti casi, una vera alternativa alla via stradale.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

In relazione alla specificità territoriale, ambientale, normativa e strategica del territorio della laguna di Venezia e del suo bacino scolante si sviluppa per tale territorio uno specifico Piano di Gestione delle acque ai sensi della Direttiva 2000/60, nell'ambito del Piano di Gestione dei bacini Idrografici delle Alpi Orientali. Ciò in conformità con quanto stabilito dalla Direttiva Acque e dal D.Lgs.152/06, secondo cui i Piani di Gestione dei Distretti Idrografici possono essere integrati, redatti ed approvati per sottobacini.

In tal senso il territorio che comprende la laguna di Venezia, il suo bacino scolante e l'area marina antistante viene individuato come "Sub-Unità Idrografica della laguna di Venezia, del suo Bacino Scolante e del Mare antistante" appartenente al Distretto delle Alpi Orientali.

Contenuti del Piano

Il Piano di Gestione a norma di quanto previsto dalla Direttiva 2000/60 /CE e dalla corrispondente legge italiana di recepimento (D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152) contiene i seguenti elementi:

1. Descrizione generale delle caratteristiche dei bacini idrografici:
2. Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese:
 - stime sull'inquinamento da fonti puntuali;
 - stime sull'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
 - stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
 - analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque;
3. Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette.
4. Mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette.
5. Elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
6. Sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico.
7. Sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque.
8. Repertorio di eventuali programmi o piani di gestione più dettagliati adottati per il distretto idrografico e relativi a determinati sottobacini, settori, tematiche o tipi di acque.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

9. Sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati e eventuali conseguenti modifiche del piano.
10. Elenco delle autorità competenti.
11. Referenti e procedure per ottenere la documentazione e le informazioni di base, in particolare dettagli sulle misure di controllo adottate e sui dati del monitoraggio.

In sintesi, sulla base dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), gli obiettivi che il Piano di prefigge sono:

al 2015

- per il bacino scolante: stato ecologico buono di 2 corpi idrici (stato sufficiente negli altri 82);
- per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico naturale PNC1 (Marghera) e del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia);
- per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.

al 2021

- per il bacino scolante: stato ecologico buono di tutti i corpi idrici;
- per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia) che migliora da cattivo a sufficiente;
- per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.

Relazioni con il progetto

Il Piano prevede tutta una serie di Misure per il raggiungimento di suddetti obiettivi e, in relazione all'intervento progettuale proposto, è opportuno evidenziare la Misura 6.11 "Sintesi delle misure adottate per prevenire o ridurre l'impatto degli episodi di inquinamento accidentale" dove si ricorda che "per ridurre i rischi connessi ad eventuali sversamenti in laguna di sostanze pericolose, il traffico marittimo legato ai petroli attualmente presente in laguna è stato più volte oggetto di studi e di progetti operativi per il suo allontanamento dalla laguna, richiesti dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo ex art. 4 L 798/1984". Inoltre si afferma che "verrà perseguita nell'ambito del programma di misure del presente Piano di Gestione l'individuazione di una proposta progettuale che affronti e risolva questa criticità". **Pertanto l'intervento progettuale è coerente con gli obiettivi e relative misure di intervento del Piano di Gestione.**

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

6.2.4 Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Il PTA contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. La Regione ha approvato il PTA con deliberazione del Consiglio regionale n.107 del 5 novembre 2009. Successivamente sono state pubblicate le Linee Guida applicative del Piano di tutela delle acque, approvate con DGR n. 80 del 27/1/11.

Contenuti del Piano

Il PTA comprende i seguenti tre documenti:

- Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico.
- Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale.
- Norme Tecniche di Attuazione: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni.
- Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi.
- Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici.
- Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico.
- Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

Relazione con il progetto

In particolare per la laguna di Venezia, l'art. 2 (Efficacia del Piano) della normativa di attuazione del PTA afferma che "per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal "Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive modifiche e integrazioni. Per quanto non previsto dalla suddetta disciplina, si applica quanto disposto dal presente Piano".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

L'art. 12, fra le aree sensibili, individua la laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata con il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 23 del 7 maggio 2003.

Considerata la tipologia dell'intervento proposto, che non modifica in alcun modo né l'uso né la qualità dei corpi idrici (rete idrografica, laguna, acque costiere), l'intervento che garantisce una sensibile riduzione del rischio di incidente rilevante è **coerente con i contenuti e le strategie del PTA.**

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

7 PROTEZIONE DEL PAESAGGIO E AREE VINCOLATE

In questo capitolo sono esaminati i principali aspetti istituzionali relativi alle aree naturali protette e ai beni culturali e ambientali, in particolare:

- sistema delle aree protette come regolamentate da:
 - Decreto Ministeriale 6 Dicembre 1991, No. 394, “*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).

7.1 SISTEMA DELLE AREE NATURALI PROTETTE

La Legge 394/91 definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l'elenco ufficiale delle aree protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

7.1.1 Classificazione delle Aree Protette

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue:

- Parchi Nazionali, costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future;
- Parchi Naturali Regionali e Interregionali, costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;

- Riserve Naturali, costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati;
- Zone Umide di Interesse Internazionale, costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar;
- Altre Aree Naturali Protette, aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti;
- Zone di Protezione Speciale (ZPS), designate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, costituite da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'Allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici;
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC), designati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, costituiti da aree naturali, geograficamente definite e con superficie delimitata, che:
 - contengono zone terrestri o acquatiche che si distinguono grazie alle loro caratteristiche geografiche, abiotiche e biotiche, naturali o seminaturali (habitat naturali) e che contribuiscono in modo significativo a conservare, o ripristinare, un tipo di habitat naturale o una specie della flora e della fauna selvatiche di cui all'allegato I e II della direttiva 92/43/Cee, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche in uno stato soddisfacente a tutelare la diversità biologica nella regione paleartica mediante la protezione degli ambienti alpino, appenninico e mediterraneo.
 - sono designati dallo Stato mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale e nelle quali siano applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui l'area naturale è designata.

Tali aree dopo 6 anni dalla loro individuazione sono designate Zone Speciali di Conservazione (ZSC);

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- Aree di Reperimento Terrestri e Marine indicate dalle Leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

7.1.2 Parchi, Riserve ed altre Aree Protette

All'interno dell'area provinciale di Venezia rientrano le seguenti aree protette:

- Parco Naturale del Fiume Sile, Parco Naturale Regionale che copre 4.159 ettari ed è stato istituito nel 1991 con la Legge n. 8 del 28 gennaio;
- Riserva Naturale Integrale di Bosco Nordio, Riserva Naturale Regionale istituita nel 1971 con il DM del 26 luglio e di estensione pari a 113.54 ettari.

Tali aree sono comunque notevolmente distanti dal sito di progetto.

Altresì è opportuno evidenziare che la Regione Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2555 del 2 novembre 2010 ha approvato il Piano Regolatore Generale - Variante per la laguna e le Isole minori in adeguamento al PALAV.

Tale Variante include il perimetro del parco di interesse locale della laguna Nord di Venezia proposto dal Comune di Venezia. Tale parco è individuato anche dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato dal Consiglio Comunale di Venezia il 30 gennaio 2012 e ora in fase di recepimento delle osservazioni come da normativa regionale vigente.

7.1.3 I Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) in Veneto

Nella Tavola I3-DIS-102 degli Elaborati grafici si riportano le zone SIC e ZPS più prossime all'area di intervento progettuale.

7.1.4 Piano Faunistico Venatorio e Oasi di Protezione Faunistica

La Regione del Veneto, recependo la normativa nazionale e direttive europee vigenti in materia di tutela della fauna selvatica, ha emesso la Legge Regionale 9 Dicembre 1993, No. 50, "*Norme per la Protezione della Fauna Selvatica e per il Prelievo Venatorio*", avente finalità di tutela della fauna selvatica e di disciplina del prelievo venatorio. In particolare ha adottato le misure necessarie al mantenimento ed all'adeguamento della popolazioni di fauna selvatica in rapporto alla conservazione degli equilibri naturali ed alle esigenze produttive agricole. La pianificazione faunistica-venatoria viene attuata a livello regionale e provinciale con appositi Piani.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

I piani faunistici sono strutturati in aree provinciali destinate ad oasi, al ripopolamento e alla cattura; vengono inoltre individuati centri pubblici e privati di riproduzione della fauna selvatica. In tali aree è vietata l'attività venatoria e pertanto esse assumono un valore più elevato dal punto di vista faunistico.

Il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2007 – 2012) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 51 del 12.06.2003 e modificato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 2007/00079 di verb. del 22.11.2007". Il Piano, come previsto all'art. 8 della legge regionale n. 50/93, ha ripartito il territorio in Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) e specificatamente, per quanto riguarda l'intervento oggetto della presente analisi, essi interessano l'ATC "ve5" lagunare.

Contenuti

In base all'Art. 10, comma VIII della Legge 157/92, che fissa norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio, il piano faunistico-venatorio deve comprendere:

- le oasi di protezione destinate al rifugio, alla riproduzione e alla sosta della fauna selvatica;
- le zone di ripopolamento e cattura, destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale ed alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio in tempi e condizioni utili all'ambiente fino alla ricostituzione e alla stabilizzazione della densità faunistica ottimale per il territorio;
- i centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, ai fini di ricostituzione delle popolazioni autoctone;
- i centri privati di riproduzione di fauna selvatica allo stato naturale, organizzati in forma di azienda agricola singola consortile o cooperativa ove è vietato l'esercizio dell'attività venatoria ed è consentito il prelievo di animali allevati appartenenti a specie cacciabili da parte del titolare dell'impresa agricola, di dipendenti della stessa e di persone nominativamente indicati;
- le zone e i periodi per l'addestramento, l'allenamento e le gare di cani anche con fauna selvatica naturale o con l'abbattimento di fauna di allevamento appartenente a specie cacciabili la cui gestione può essere affidata ad associazioni venatorie, cinofile ovvero ad imprenditori agricoli singoli o associati;
- i criteri per la determinazione del risarcimento in favore dei conduttori dei fondi rustici per i danni arrecati dalla fauna selvatica alle produzioni agricole e alle opere approntate su fondi vincolati per gli scopi di cui ai primi tre punti;

- i criteri per la corresponsione degli incentivi in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici, singoli o associati, che si impegnino alla tutela ed al ripristino degli habitat naturali e all'incremento della fauna selvatica nelle zone di cui ai primi due punti;
- l'identificazione delle zone in cui sono collocabili gli appostamenti fissi.

Le Oasi di Protezione

Con legge regionale n. 1 del 5 gennaio 2007 è stato approvato il nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007/2012, avente validità quinquennale (dal 1° febbraio 2007 al 31 gennaio 2012). Successivamente, il Piano è stato modificato con la Delibera della Giunta Regionale n. 2653 del 11 settembre 2007. Si evidenzia che il Piano faunistico venatorio regionale, come previsto dall'art. 8 comma 2 della citata LR n. 50/93, attua la pianificazione faunistico-venatoria mediante il coordinamento nonché, ove necessario, l'adeguamento ai fini della tutela degli interessi ambientali e di ogni altro interesse regionale, dei piani faunistici provinciali.

Il Piano Faunistico Venatorio Regionale individua una serie di aree da sottoporre a tutela e da destinare al rifugio, alla riproduzione e alla sosta della fauna selvatica.

Come evidenziato nella Tavola I3-DIS-103 degli Elaborati grafici, estratto dell'Allegato B-Cartografia del Piano Faunistico Venatorio Regionale (2007-2012), le seguenti oasi di protezione sono relativamente vicine alle aree interessate dalla realizzazione del progetto:

- Dune degli Alberoni: area Privata/demaniale estesa per 115 ettari, costituisce un complesso d'ambiente di duna litoranea che costituisce un raro esempio di discreta conservazione di tale ambiente. La dotazione vegetale comprende formazioni erbacee di tipo psammofilo, arbusteti xerofili e formazioni arboree tipiche dei litorali altoadriatici.
- Isolotto Petrolchimico e laguna Viva: di proprietà demaniale e superficie 980 ettari, è un complesso d'ambiente formato dalle superfici emerse ottenute dalle preesistenti barene mediante colmata. I materiali del substrato provengono dai fondali lagunari circostanti (Canale dei Petroli). Ad oltre due decenni dalla colmata l'area risulta variamente colonizzata da vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea, annoverando altresì superfici nude e depressioni stagionalmente allagate.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

7.1.5 Relazioni con il progetto

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.
- In particolare per quanto riguarda la funzione petrolifera del Terminal off-shore, il tracciato del fascio tubiero corre lungo l'oasi "Isolotto Petrolchimico e laguna Viva", ma non interessa le aree di superficie.
- Per quanto riguarda aree SIC e ZPS lagunari o litoranei, le aree più prossime allo sviluppo delle opere in progetto sono:

SITI	CODICE
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.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Premesso che una dettagliata identificazione e quantificazione dei possibili impatti su tali aree è riportata nel Quadro di Riferimento Ambientale del SIA, le possibili incidenze sono, come prescritto dal DPR 357/1997, inoltre specificamente valutate nella Relazione di Valutazione di incidenza che accompagna il SIA.

7.2 AREE VINCOLATE AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 42/2004

Nel presente paragrafo sono esaminati gli aspetti normativi inerenti la protezione dei beni culturali e i beni paesaggistici ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Sono beni culturali le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11 del D.Lvo 42/2004, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.

Sono beni paesaggistici gli immobili e le aree indicati all'art. 134 del D.Lvo 42/2004, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.

7.2.1 Beni Culturali

In base a quanto disposto dall'Articolo 10 comma 1 e 2 del D.Lvo 42/2004 sono tutelati i seguenti beni culturali:

- le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico;
- le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie e altri luoghi espositivi dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- gli archivi e i singoli documenti dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- le raccolte librerie delle biblioteche dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente e istituto pubblico, ad eccezione delle raccolte che assolvono alle funzioni delle biblioteche indicate all'articolo 47, comma 2, del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

In base a quanto disposto dall'Articolo 10 comma 3 del D.Lvo 42/2004 sono tutelati i seguenti beni culturali:

- le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante, appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al comma 1 del D.Lvo 42/2004;
- gli archivi e i singoli documenti, appartenenti a privati, che rivestono interesse storico particolarmente importante;
- le raccolte librerie, appartenenti a privati, di eccezionale interesse culturale;
- le cose immobili e mobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte, della scienza, della tecnica, dell'industria e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
- le collezioni o serie di oggetti, a chiunque appartenenti, che non siano ricomprese fra quelle indicate al comma 2 del D.Lvo 42/2004 e che, per tradizione, fama e particolari caratteristiche ambientali, ovvero per rilevanza artistica, storica, archeologica, numismatica o etnoantropologica, rivestano come complesso un eccezionale interesse.

In base all'Articolo 10 comma 4 del D.Lvo 42/2004 sono tutelati i seguenti beni culturali:

- le cose che interessano la paleontologia, la preistoria e le primitive civiltà;
- le cose di interesse numismatico che, in rapporto all'epoca, alle tecniche e ai materiali di produzione, nonché al contesto di riferimento, abbiano carattere di rarità o di pregio;
- i manoscritti, gli autografi, i carteggi, gli incunaboli, nonché i libri, le stampe e le incisioni, con relative matrici, aventi carattere di rarità e di pregio;
- le carte geografiche e gli spartiti musicali aventi carattere di rarità e di pregio;
- le fotografie, con relativi negativi e matrici, le pellicole cinematografiche ed i supporti audiovisivi in genere, aventi carattere di rarità e di pregio;
- le ville, i parchi e i giardini che abbiano interesse artistico o storico;
- le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico;
- i siti minerari di interesse storico od etnoantropologico;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- le navi e i galleggianti aventi interesse artistico, storico od etnoantropologico;
- le architetture rurali aventi interesse storico od etnoantropologico quali testimonianze dell'economia rurale tradizionale.

In base all'articolo 11 comma 1 del D.Lvo 42/2004 sono tutelati i seguenti beni culturali:

- gli affreschi, gli stemmi, i graffiti, le lapidi, le iscrizioni, i tabernacoli ed altri elementi decorativi di edifici, esposti o non alla pubblica vista, di cui all'articolo 50, comma 1 del D.Lvo 42/2004;
- gli studi d'artista, di cui all'articolo 51 del D.Lvo 42/2004;
- le aree pubbliche di cui all'articolo 52 del D.Lvo 42/2004;
- le opere di pittura, di scultura, di grafica e qualsiasi oggetto d'arte di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre cinquanta anni, a termini degli articoli 64 e 65 del D.Lvo 42/2004;
- le opere dell'architettura contemporanea di particolare valore artistico, a termini dell'articolo 37 del D.Lvo 42/2004;
- le fotografie, con relativi negativi e matrici, gli esemplari di opere cinematografiche, audiovisive o di sequenze di immagini in movimento, le documentazioni di manifestazioni, sonore o verbali, comunque realizzate, la cui produzione risalga ad oltre venticinque anni, a termini dell'articolo 65, comma 3, lettera c) del D.Lvo 42/2004;
- i mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni, a termini degli articoli 65, comma 3, lettera c), e 67, comma 2 del D.Lvo 42/2004;
- i beni e gli strumenti di interesse per la storia della scienza e della tecnica aventi più di cinquanta anni, a termini dell'articolo 65, comma 3, lettera c) del D.Lvo 42/2004;
- le vestigia individuate dalla vigente normativa in materia di tutela del patrimonio storico della Prima guerra mondiale, di cui all'articolo 50, comma 2 del D.Lvo 42/2004.

Il Decreto fissa precise norme in merito all'individuazione dei beni, al procedimento di notifica e alla loro conservazione, sia diretta che indiretta.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

7.2.2 Beni Paesaggistici e Ambientali

In base a quanto disposto dall'Articolo 134 del D.Lvo 42/2004 sono beni paesaggistici:

- gli immobili e le aree di cui all'articolo 136 del D.Lvo 42/2004, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141 del D.Lvo 42/2004 tra cui:
 - le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
 - le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
 - i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;
 - le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.
- le aree di cui all'articolo 142 del D.Lvo 42/2004 tra cui:
 - i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
 - i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
 - i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
 - le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
 - i ghiacciai e i circhi glaciali;
 - i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
 - i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
 - le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;
- i vulcani;
- le zone di interesse archeologico;
- gli ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'articolo 136 del D.Lvo 42/2004 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.Lvo 42/2004.

7.2.3 Relazione con il Progetto

L'opera oggetto di studio non interessa direttamente alcun bene culturale compreso in quelli identificati dal D.Lvo 42/2004. Si rileva peraltro che, per quanto riguarda i beni paesaggistici e ambientali, l'opera interessa inevitabilmente alcune aree sottoposte a tutela (si noti che alcune di esse interessano l'intero ambito lagunare, per cui è assolutamente impossibile evitare il loro attraversamento). In particolare per la funzione petrolifera del Terminal Off-shore, il fascio tubiero interessa:

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

Per quanto riguarda la funzione commerciale del Terminal, la scelta della soluzione "mama vessel" e precisamente l'accoppiamento chiatte – mama vessel per la movimentazione dei contenitori fra il sito d'altura e il terminale di terra, consente di usufruire di un sistema altamente flessibile, che garantisce una sicura e veloce navigabilità in mare e nei canali lagunari minimizzando le unità di carico.

Per quanto riguarda infine 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.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

8 PIANIFICAZIONE PAESISTICA E TERRITORIALE

Nel presente capitolo sono analizzati, con riferimento agli elementi di interesse, i principali contenuti dei seguenti piani:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC);
- Piano d'Area della laguna e dell'Area Veneziana (PALAV);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP).

8.1 PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) previsto dall'art. 8 della L.R. n. 35/2001 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione Veneto e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale. Il Programma Regionale di Sviluppo è stato approvato con la Legge Regionale n. 5 del 9 marzo 2007.

8.1.1 Contenuti del Programma

Si tratta di un documento strategico e complesso che richiede di essere specificato attraverso i Piani di settore. Il documento interessa macroargomenti che riguardano la centralità della persona e della famiglia nella società veneta, la risorsa ambientale e territoriale, i fattori propulsivi dell'economia veneta, le innovazioni istituzionali ed organizzative.

In particolare, nell'ambito delle politiche di settore, per l'industria il documento, fra l'altro, promuove i distretti produttivi, l'innovazione tecnologica, la ricerca e lo sviluppo (Porto Marghera), l'internazionalizzazione del sistema industriale veneto, l'incentivazione delle eccellenze strategiche sul territorio.

Per quanto riguarda l'ambiente, l'obiettivo generale della politica ambientale della Regione del Veneto è quello di definire strategie e strumenti per il raggiungimento dello sviluppo regionale sostenibile, interessando temi quali la qualità dell'aria, industrie e grandi rischi, beni ambientali e del paesaggio, tutela delle acque e servizio idrico integrato, difesa del suolo, demanio idrico e gestione idraulica.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

8.1.2 Relazione con il Progetto

Il Piano prevede un progetto specifico per Venezia come strumento per una crescita equilibrata e innovativa del capoluogo veneto. Il progetto si compone di varie azioni complesse delle quali il “Piano Quadrifoglio” costituisce la prima di tali azioni ed è diretta ad affrontare le seguenti tematiche più urgenti:

- salvaguardia fisica e difesa ambientale;
- riqualificazione di Porto Marghera e prospettive di sviluppo;
- sistema infrastrutturale e della mobilità intorno al nodo di Marghera e del suo entroterra;
- rivitalizzazione economica e sociale di Venezia e della sua terraferma.

L'intervento progettuale non interferisce con gli indirizzi di programmazione espressi dal presente Programma regionale.

In particolare, è opportuno evidenziare che lo stesso si inserisce nel contesto di difesa attuale della laguna, della riqualificazione di Porto Marghera e delle auspiccate 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.

8.2 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO

Il vecchio Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC) è stato adottato dalla Giunta Regionale del Veneto con Deliberazione No. 7090 in data 23 Dicembre 1986. Il nuovo e aggiornato Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) è stato adottato con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009, ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (artt. 4 e 25).

8.2.1 Contenuti

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riportato nella delibera regionale di adozione, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Il nuovo PTRC è costituito da:

- Relazione illustrativa con i fondamenti del buon governo;
- Elaborati grafici;
- Rapporto Ambientale;
- Quadro conoscitivo;
- Ambiti del paesaggio-Atlante ricognitivo;
- Norme Tecniche.

8.2.2 Relazione con il Progetto

In particolare per quanto riguarda il nuovo PTRC adottato, nella Relazione Illustrativa si 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.

Il PTRC approvato nel 1992, ancora vigente seppur datato, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla L.R. 61/1985, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente. Come indicato in dettaglio nel seguente Paragrafo, il PALAV, redatto in attuazione del vecchio PTRC, ne approfondisce i contenuti e, essendo più puntuale e approfondito, è anche prevalente nei confronti dello strumento regionale.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

8.3 PIANO D'AREA DELLA LAGUNA E DELL'AREA VENEZIANA (PALAV)

Il Piano di Area della laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), redatto dall'amministrazione regionale del Veneto per incarico della Legge 171/1973 "Salvaguardia di Venezia", è stato adottato dalla Regione il 23 Dicembre 1991 con Deliberazione della Giunta No. 7529 in base al combinato disposto dell'articolo 4 della L.R. 61/1985, così come modificato dalla L.R. 9/1986 che prevede i contenuti e gli elaborati dei diversi piani, affinché soddisfino ai requisiti richiesti per avere valenza paesistica. Il Piano realizza un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, tra i quali il Comune di Venezia entro il quale si attuano gli interventi in esame.

Vista la particolare natura del territorio interessato, che comprende aree vincolate ai fini della conservazione dei caratteri panoramici, il PALAV associa alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico-territoriale quelle della valenza paesistica.

L'obiettivo che questo strumento persegue consiste nella salvaguardia di parti di territorio significative, nelle sue componenti naturalistiche-fluviali, paesistico-ambientali, storico-culturali e agrarie; è dunque un piano territoriale che, oltre alla materia dell'assetto urbanistico, tratta la conservazione ambientale, il restauro monumentale e lo sviluppo sociale, economico e culturale.

8.3.1 Contenuti

Il PALAV, ha una giurisdizione limitata alla tutela e valorizzazione dell'ambiente e delle risorse dell'ambito veneziano, comprendente la laguna, il sistema dei litorali, le risorse naturalistiche dell'entroterra, i beni culturali di valore artistico e ambientale; inoltre è redatto in attuazione del PTRC, ne approfondisce i contenuti per l'area di specifico interesse ed è prevalente, essendo più puntuale e approfondito, anche sullo strumento di livello superiore.

In analogia con il PTRC i contenuti del PALAV sono articolati in:

- sistema ambientale lagunare e litoraneo;
- sistema ambientale della terra ferma;
- sistema dei beni storico-culturali;
- unità del paesaggio agrario;
- sistema insediativo-produttivo;
- sistema relazionale;
- sistema dei corridoi afferenti la Strada Statale 309 "Romea" e la Strada Statale 14 "Triestina";
- norme comuni, transitorie e finali.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Il sistema ambientale comprende il complesso degli aspetti naturalistico - ambientali anche esterni alla conterminazione lagunare, i beni di interesse storico-culturale, i sistemi di area di interesse paesistico-ambientale, le risorse idriche, il paesaggio agrario, il parco della laguna, gli indirizzi per la tutela ed il ripristino dei sistemi ambientali. Inoltre il sistema paesistico ambientale determina rilevanti connessioni con il territorio comunale e con la previgente normativa urbanistico-edilizia; in particolare l'attenzione si concentra sulle aree di interesse paesistico/ambientale, sulle cave senili, sulle aree a rischio idraulico ed sui corsi d'acqua di interesse naturalistico con precisi richiami ad ambiti fluviali da riqualificare. Per quanto concerne la laguna veneta propone una serie di norme e prescrizioni per il ripristino e la conservazione della morfologia acqua e degli equilibri biologici; propone inoltre la ricostruzione delle barene e delle velme soggette all'effetto delle maree ed il ripristino del paesaggio storico, ove esso sia stato alterato. Esso provvede a regolamentare Venezia e Chioggia e ad individuare i centri storici siti nelle isole della laguna e nell'entroterra. Per l'intera laguna è proposta la creazione di un parco naturale caratterizzato da normativa ed attrezzatura variabile.

Il sistema dei beni storico-culturali comprende:

- ville, parchi e giardini storici o di non comune bellezza;
- manufatti costituenti documenti della civiltà industriale;
- manufatti idraulici di interesse storico;
- edifici di carattere religioso di interesse storico.

Per quel che riguarda l'unità del paesaggio agrario, particolare cura è posta al fine di tutelare il paesaggio agrario dell'entroterra, caratterizzato da una trama di origine romana (centuriazione) e dalla presenza di numerosi corsi d'acqua caratterizzanti verde agricolo di pregio paesaggistico, anche per la presenza di ville venete e di altri monumenti diffusi.

Il sistema insediativo-produttivo comprende una approfondita analisi delle problematiche proprie dell'area veneziana; il PALAV non aggiunge molto agli approfondimenti sul sistema produttivo già contenuti nella Relazione al PTRC, ad eccezione dell'analisi del mercato del lavoro e dell'area considerata (peraltro diversa da quella delimitata dal PALAV), della sua articolazione in sub-sistemi e dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro insistenti nell'area.

Per quanto riguarda la riorganizzazione del sistema dei trasporti è in programma di attribuire alla ferrovia un ruolo di privilegio, mentre l'accesso al centro storico, ora possibile solo attraverso il ponte lagunare, verrà integrato con tre nuovi Terminal acquei dell'Aeroporto, di Fusina e di Punta Sabbioni.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

8.3.2 Relazione con il Progetto

Il Palav, nel trattare la compatibilità ambientale regionale e la Valutazione di Impatto Ambientale (art. 54 della normativa di attuazione) definisce “l’intera laguna di Venezia compresa all’interno della conterminazione lagunare” come “zona ad alta suscettibilità ambientale e ad alto rischio ecologico”.

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 [omissis].*

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 valgono le prescrizioni sopra citate.

Si segnala infine che l’Articolo 40 delle Norme di Attuazione del PALAV, “Terminali e Installazioni Petrolifere”, prevede che *[omissis] 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 anche mediante interventi finalizzati alla conversione degli impianti esistenti, purché compatibili con la legislazione speciale per Venezia.*

I sistemi interessati dalla realizzazione dei Terminali sono evidenziati in Tavola I3-DIS-104 (a e b) degli Elaborati grafici, in cui è riportato uno stralcio delle Tavole di progetto n. 33 (Venezia Ovest) e n. 40 (Malamocco) del PALAV.

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**):

- per i primi 800 m, aree di interesse di interesse paesistico ambientale (Art. 21, lettera a), Titolo III delle NdA, Sistema Ambientale della Terraferma);
- per quasi tutto il tracciato, laguna viva (Art. 5, Titolo II delle NdA, Sistema Ambientale lagunare e Litoraneo);

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- la dismissione del Terminal petrolifero di San Leonardo è coerente con quanto previsto dal PALAV (Articolo 40) relativamente a “Terminali e Installazioni Petrolifere”.

Alla luce di quanto sopra esposto, **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.**

8.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è stato approvato dalla Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

8.4.1 Contenuti del Piano

Il PTCP è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell’assetto del territorio provinciale, assume i contenuti previsti dall’art. 22 della LR n. 11/2004, nonché dalle ulteriori norme di legge statale e regionale che attribuiscono compiti alla pianificazione provinciale. Il PTCP si coordina con gli altri livelli di pianificazione nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza.

In analogia con i precedenti piani sovraordinati i contenuti del PTCP sono articolati in:

- Relazione Illustrativa;
- Relazione Tecnica;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica;
- VInCA – Relazione Illustrativa;
- NTA -Recepimento parere VAS n. 27 del 15-07-2010;
- Elaborati grafici.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

8.4.2 Relazione con il Progetto

Nella Relazione Illustrativa, il Piano evidenzia, analizzando specificamente la questione di Marghera, come “la stessa questione delle bonifiche potrebbe essere impostata strategicamente come il nucleo di una filiera di industrie ecologico/ambientali, in cui il know-how acquisito sul campo sia start-up di attività permanenti ad alto contenuto di innovazione. In tale quadro il progetto Vallone Moranzani⁴, indica una modalità che può determinare sinergie per la riqualificazione ambientale e territoriale”.

Nella Relazione Tecnica del PTCP, rispetto Porto Marghera, si conferma la funzionalità portuale e industriale manifattiera. Rispetto la funzione portuale, per il Piano risulta fondamentale la questione connettiva all’interno dell’area con le autostrade del mare e il terminal di Fusina e con l’intorno locale, regionale ed extraregionale. Nell’ambito dell’ipotesi nazionale di piattaforma logistica dell’alto Adriatico, si colloca pertanto uno dei possibili sviluppi di Marghera. Il Piano prevede inoltre la possibile localizzazione crocieristica nelle isole portuali di Marghera.

A livello strategico per il sistema portuale, l’obiettivo che il PTCP si pone 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 del traffici globali e rispetto ad altri forti sistemi europei, articolati su più nodi (es. Antwerp)”. 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-manfattiero”.

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 30 vengono dati gli indirizzi per la gestione delle risorse idriche, esplicitando che “per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal Piano per la Prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”.

⁴ Si ricorda che la Provincia di Venezia è uno degli Enti firmatari dell’Accordo di Programma Moranzani.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

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.

Alla Tavola I3-DIS-105 degli Elaborati grafici si riporta l’estratto della Tavola 3.2 Sistema ambientale del PTCP.

E’ opportuno evidenziare che nella normativa di attuazione del Piano, all’art. 58 “Infrastrutture e attrezzature nelle lagune sulle gronde lagunari”, il Piano indica ai Comuni le modalità per rilevare, fra l’altro, punti e aree di immissione e accesso delle imbarcazioni alla laguna, distinguendoli in ragione della loro tipologia (foce di fiume, di canale, bacino di darsena, scivolo di varo-alaggio, altro) e dell’ambiente in cui si collocano nonché il fondale massimo degli specchi d’acqua nel punto di varo-alaggio e minimo dei canali di collegamento alla laguna. I Comuni con i loro strumenti urbanistici potranno, fra le varie cose, individuare, fatte salve le direttive e le prescrizioni delle competenti autorità, i punti e le aree idonei per la riorganizzazione delle strutture di attracco e stazionamento; e indicare i requisiti minimi per la infrastrutturazione (parcheggi, area verde, servizi igienici, presidio sanitario, isola ecologica, attrezzature antincendio, attrezzature di presidio ambientale, etc.) di ciascuna struttura, da realizzarsi preferibilmente con il recupero di edifici esistenti o con strutture e materiali compatibili con l’ambiente.

In conclusione, tenuto conto che il PTCP è stato redatto in conformità alle direttive e prescrizioni del PTRC e del PALAV, valgono le considerazioni esposte nei precedenti paragrafi per cui non si prefigurano interferenze fra la realizzazione progettuale e le previsioni del Piano.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

9 PIANI URBANISTICI

Nel presente capitolo sono esaminati, 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);
- Piano Regolatore Portuale (PRP).

9.1 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI VENEZIA E SUE VARIANTI

Il vigente PRG di Venezia è stato redatto alla fine degli anni cinquanta ed è stato approvato nel 1962 con DPR del 17 Dicembre 1962 (GU No. 51 del 22 Febbraio 1963). Il quadro urbanistico di riferimento, attraverso diverse varianti, è stato successivamente modificato in modo piuttosto evidente; tali varianti non interessano l'intero territorio comunale e, nella maggior parte dei casi, trattano solo un aspetto settoriale.

Per il presente studio, sono state analizzate le seguenti varianti:

- Variante al PRG della laguna e delle isole minori, approvata dalla Giunta Regionale del Veneto con Deliberazione n. 2555 del 2 novembre 2010.
- Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto No. 350 del 9 Febbraio 1999.
- Variante al Piano Regolatore Generale per l'Isola del Lido, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto No. 1848 del 23 Giugno 2000, così come modificata dalle successiva variante normativa parziale, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto No. 2366 del 9 Agosto 2002.
- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT) adottato dal Consiglio Comunale il 30/31 gennaio 2012 e in fase ora di recepimento delle osservazioni ai sensi della L. R. 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

9.1.1 Variante al PRG della laguna e delle isole minori

Approvata dalla Giunta Regionale del Veneto con Deliberazione n. 2555 del 2 novembre 2010, la Variante evidenzia che il fascio tubiero per il tratto che va dal litorale lidense a Marghera, attraversa alcuni ambiti lagunari considerati elemento costitutivo della laguna aperta dall'art. 5 delle Norme tecniche di Attuazione del Piano. Gli ambiti interessati risultano essere il n. 12 "Canale di Fusina", il n. 13 "Lido" e il n. 14 "Malamocco-Alberoni". Per quanto riguarda gli indirizzi normativi dell'ambito n. 12, dalle schede della laguna Aperta allegate alle tavole, si comprende che "sono soggetti a controllo e regolamentazione gli usi antropici incompatibili con gli obiettivi di tutela, soprattutto quelli legati al traffico acqueo e alla pesca con mezzi meccanici che ha effetti erosivi sui fondali. Sono auspicati gli interventi necessari all'isolamento delle aree inquinate e alla depurazione dei reflui civili e industriali, ed interventi di riequilibrio idrodinamico per contenere gli effetti del canale dei petroli riducendo le correnti trasversali ed aumentando la stabilità dei fondali e delle sponde". Per quanto riguarda gli ambiti n. 13 e 14 la normativa riprende sostanzialmente quanto riportato per l'ambito 12 con l'attenzione posta agli interventi volti al riequilibrio idrodinamico e morfologico del sistema dei bassifondi e alla regolamentazione degli usi antropici incompatibili. Riguardo tale normativa, il progetto non prefigura particolari interferenze. Il medesimo articolo 5 afferma al comma 5.4 che i progetti degli interventi sulla laguna aperta devono essere corredati da uno studio di incidenza ambientale esteso anche alla fase di cantiere nonché da analisi conoscitive riferite allo specifico ambito di intervento, concernenti gli aspetti storici, archeologici ed ambientali. Al comma 5.6 si afferma che nella laguna aperta è consentito l'uso di materiali non tradizionali solo per interventi reversibili. Al comma 5.8 il Piano indica la necessità di un preventivo parere favorevole della Soprintendenza ai Beni Archeologici per tutti gli interventi in laguna aperta che comportino movimento di terra. Viste le caratteristiche tecniche dell'intervento progettuale, non si prefigurano interferenze fra l'opera e le previsioni della Variante.

Il PRG è quindi articolato in diverse parti: la prima, di carattere generale, è costituita dagli elaborati grafici (illustrativi e prescrittivi) comuni all'intero PRG; la seconda, speciale, è costituita dalle sezioni relative ai diversi ambiti definiti in relazione ai rispettivi caratteri fisici, territoriali, storici, ambientali e, in genere, urbanistici (città antica, Porto Marghera, Terraferma, Penisola del Cavallino, Isole di Murano, Lido, ecc..).

Ciascuna delle singole sezioni è, a sua volta, costituita dalla relazione, dagli elaborati di analisi e di progetto, dalle Norme Tecniche Speciali di Attuazione (NTSA), nonché da ulteriori elaborati. Si noti che gli elaborati delle singole sezioni, in caso di difformità o contrasti, sono prevalenti rispetto agli elaborati generali e/o le Norme Tecniche Generali di Attuazione (NTGA).

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

9.1.2 Variante al PRG per Porto Marghera

La Variante del PRG (VPRG) per Porto Marghera si propone di affrontare le tematiche seguenti:

- tutela dell'ambiente;
- governo delle urbanistiche;
- politica industriale.

In particolare la VPRG per Porto Marghera è volta a favorire:

- l'integrazione del polo nel tessuto urbano comunale;
- il riordino spaziale del polo industriale;
- l'insediamento di nuove iniziative imprenditoriali;
- la riorganizzazione delle reti di servizio interne all'area;
- la bonifica delle aree dismesse;
- la valorizzazione delle specificità locali.

Il campo di applicazione della VPRG, in ottemperanza a quanto stabilito dal PALAV e dal PTP, è quella parte del territorio comunale definita come I^a e II^a Zona Industriale ed individuata dagli strumenti di pianificazione territoriale vigenti come Zona Industriale di Interesse Regionale e Area di possibile Trasformazione Industriale.

In questa porzione di territorio la VPRG si sviluppa secondo le seguenti linee:

- uso strategico delle risorse disponibili;
- promozione di Protocolli d'Intesa tra gli enti che governano il territorio o i soggetti portatori di interessi nella zona;
- definizione di interventi di carattere infrastrutturale di rilevanza territoriale;
- zonizzazione delle aree del polo industriale funzionale alla valorizzazione delle potenzialità specifiche di Porto Marghera;
- definizione delle modalità d'uso delle aree nell'ottica della flessibilità e della riqualificazione.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

9.1.2.1 Relazione con il progetto

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 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". **Non si prefigurano particolari interferenze.**

Nella Figura 9.1-1 si riporta la previsione della VPRG per l'area classificata "Isola dei petroli".

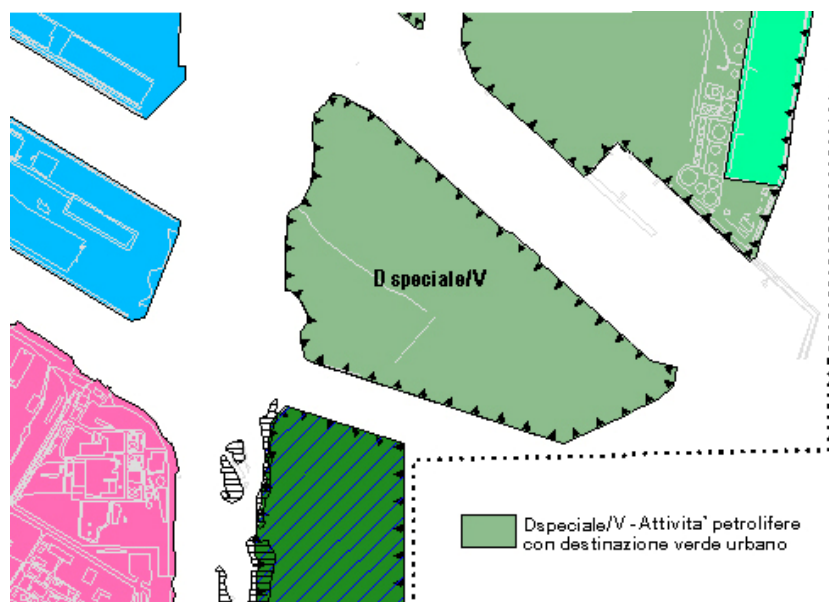


Figura 9.1-1 Previsione della VPRG per Porto Marghera per "l'isola dei petroli".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

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) dell'art. 14 sempre della normativa di attuazione della Variante. Tale zona ha invece come destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 2.1 (commerciale (attività di vendita all'ingrosso ed al minuto nonché di somministrazione di alimenti e bevande), 2.2 (direzionale e attività di produzione di servizi; attività bancarie, finanziarie ed assicurative; attività professionali), 2.5 (ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria), 2.6 (artigianale di servizio), 3.2 (residenziale di servizio (alloggio integrato, fisicamente e funzionalmente, in un complesso edilizio unitario e costituente pertinenza dello stesso; l'alloggio non può avere Sp eccedenti i 150 mq; per ciascun complesso edilizio è consentita una sola residenza di servizio) e 4 destinazione a servizi pubblici e/o privati esclusi punti 4.3 (terminal passeggeri) e 4.4 (porto commerciale pubblico). Sono escluse le industrie insalubri di prima classe ai sensi dell' art. 216 del testo unico delle leggi sanitarie e tutte le attività basate sulla produzione, lavorazione e stoccaggio di sostanze cancerogene. In ogni caso, afferma l'articolo 25, non sono compresi in tale esclusione gli interventi per la realizzazione di nuovi impianti utili all'ammodernamento e al miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti nell'ambito di Porto Marghera, né le trasformazioni ed adeguamenti funzionali e tecnologici di questi ultimi, a condizione che rispettino le prescrizioni relative alla sicurezza degli impianti stessi. Infine sempre il medesimo articolo indica diversi indici edilizi a cui gli interventi di infrastrutturazione devono attenersi. Anche in questo caso come in precedenza, **non si prefigurano particolari interferenze.**

Nella Figura 9.1-2 si riporta la previsione della VPRG per l'area classificata “Isola del nuovo petrolchimico”.

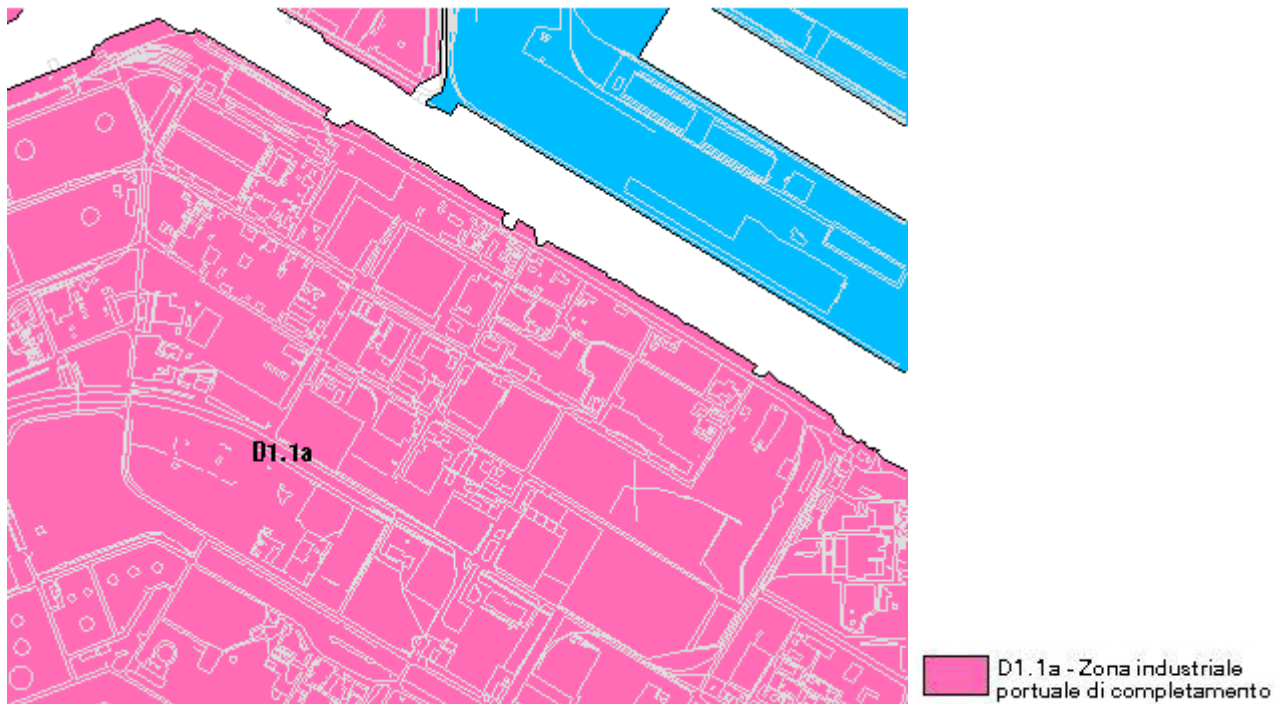


Figura 9.1-2 Previsione della VPRG per Porto Marghera per “l’isola del nuovo petrolchimico”.

9.1.3 Variante al PRG per l’Isola del Lido

La Variante al PRG per l’isola del Lido è costituita da elaborati illustrativi e/o ricognitivi e da elaborati prescrittivi.

La relazione generale, con i relativi allegati (B9/1 e B9/2), è di carattere illustrativo, mentre sono ricognitivi i seguenti elaborati:

- elaborati grafici, riferiti alla sola isola del Lido;
- elaborati grafici comuni a tutto il PRG.

Sono prescrittivi, solo per quanto riguarda gli elementi esplicitamente richiamati nelle NTSA e con le eccezioni da esse indicate, i seguenti elaborati:

- elaborati grafici:
 - A1.2, ambiti amministrativi comunali e perimetrazione dell’area di validità del piano;
 - B1, zone territoriali omogenee;
 - B2, beni ambientali e architettonici;
 - B3, destinazioni d’uso;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

- B4 e B5, trasformazioni fisiche ammissibili ed utilizzazioni compatibili delle unità edilizie e di spazio di pregio esterne (B4) e comprese (B5) ai/nei centri storici;
- B6, aree a standard urbanistico, strutture ricettive alberghiere;
- B7, viabilità e mobilità;
- B8, reti tecnologiche;
- elaborati illustrativi.

Le NTSA sono composte da:

- Titolo I: “Ambito di applicazione e validità”.
- Titolo II: “Zone A ed unità di spazio sottoposte a particolare tutela”, il cui contenuto si applica nei centri storici e nelle unità edilizie e di spazio di pregio, individuate nelle Tavole B4 e B5.
- Titolo III: “Altre parti dell’isola”, il cui contenuto si applica al di fuori dei centri storici e delle unità edilizie e di spazio normale dal Titolo II.
- Titolo IV: “Beni ambientali”, il cui contenuto si applica, in tutta l’isola, a particolari zone individuate dalla Tavola B2.

9.1.3.1 Relazione con il progetto

Per quanto riguarda la funzione prettamente petrolifera, rispetto la localizzazione della stazione intermedia posta a Malamocco in prossimità degli impianti di depurazione in gestione alla azienda Veritas, si evidenzia quanto segue:

- L’area prospiciente l’impianto di depurazione, oggetto dell’intervento, è individuata dalla VPRG come “zona di riserva speciale 3.1.2 – incolti con elementi del paesaggio originario” e normata dall’art. 79 “Zone D di riserva Speciale” delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano. In tali zone l’articolo prevede, fra l’altro, al comma 3.4 che vadano “definiti e forniti gli elementi della progettualità paesaggistica nelle aree di raccordo, con particolare riferimento alla schermatura visiva di elementi anomali quali depuratore, cimitero, costruzioni estranee al paesaggio”.
- L’area del depuratore è individuata dall’art. 60 “Zona per attrezzature ed impianti di interesse generale” delle Norme Tecniche di Attuazione, come “zona F” che comprende parti del territorio destinate alla realizzazione di attrezzature ed impianti di interesse generale pubblico locale, urbano o territoriale. Sempre il medesimo articolo al comma 4 specifica che la “zona F” comprende, fra le varie destinazioni, gli impianti speciali: cimiteri, deposito AMAV, depuratore. L’art. 61 “Impianti speciali” al comma 3.1 afferma che “entro la fascia di rispetto degli impianti di depurazione, la cui ampiezza è definita dalle presenti N.T.S.A. in m. 100 dal confine dell’area, è consentita la sistemazione a verde e l’utilizzo ad orti. Al fine di mitigare l’impatto visivo del depuratore

esistente a sud di Malamocco è da provvedere una schermatura dell'impianto in tutti quattro lati con una barriera visiva di sempreverdi tradizionali all'interno e di essenze originarie all'esterno". L'intervento progettuale non prefigura particolari interferenze con le previsioni del Piano. L'intervento e la fase di cantiere potrà, temporaneamente, interferire con la presenza degli orti coltivati dagli anziani dell'isola nella zona circostante l'impianto di depurazione nelle modalità previste dall'art. 79 della Variante stessa.

Nella Figura 9.1-3 si riporta estratto della tavola "B1-Zone territoriali omogenee" interessante l'area oggetto dell'intervento progettuale mentre nella Figura 9.1-4 si riporta l'estratto della tavola B2 – "Beni ambientali e architettonici".

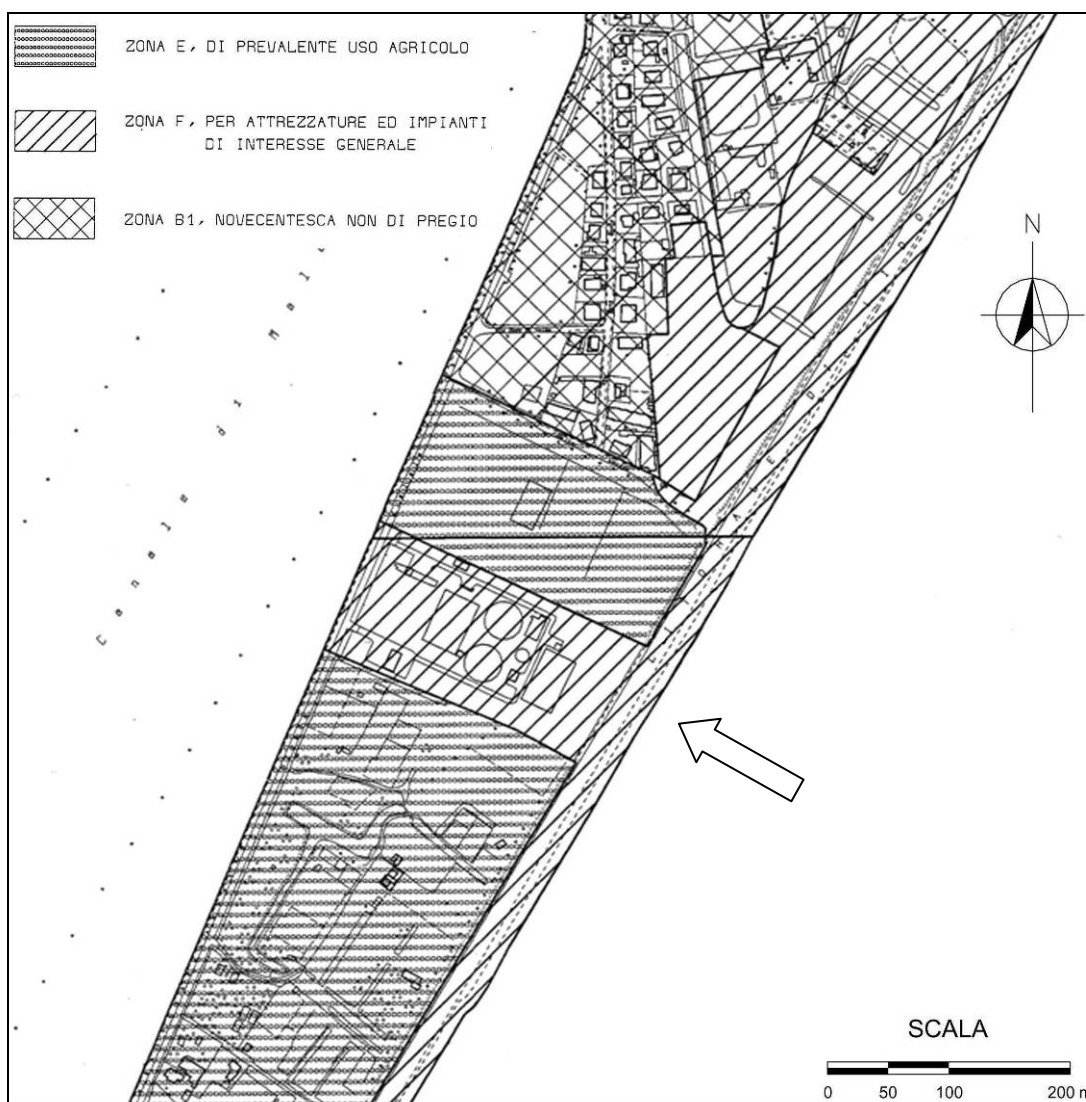


Figura 9.1-3 Previsioni della VPRG del Lido riguardo l'area indicativa di interesse progettuale.

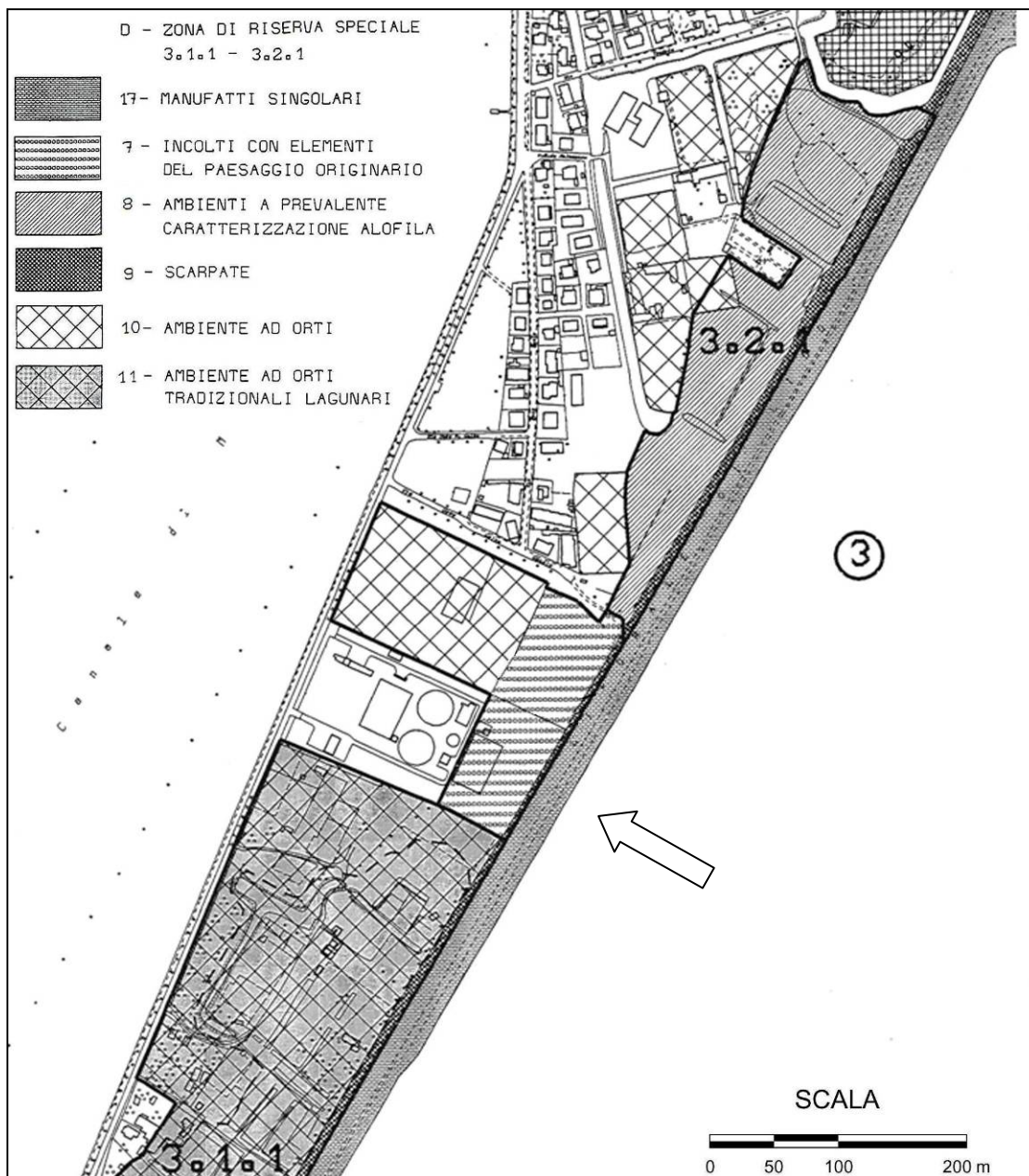


Figura 9.1-4 Previsioni della VPRG del Lido riguardo i beni ambientali e architettonici in riferimento all'area indicativa di intervento progettuale.

Non si prefigurano particolari interferenze nella stazione intermedia di Malamocco con le previsioni pianificatorie della Variante e relativa normativa.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

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

Così come previsto dalla citata Legge Regionale 11/2004, il Piano di Assetto del Territorio:

- Definisce le linee strategiche dello sviluppo territoriale;
- Individua le invarianti di carattere ambientale paesaggistico e storico testimoniale;
- Determina per Ambiti Territoriale Omogenei (A.T.O.) parametri dimensionali e i limiti.

Il tutto mediante una procedura concertata. Si fa presente che il PAT è stato approvato dal Consiglio Comunale di Venezia con Deliberazione n. 5 del 30-31 gennaio 2012 e ora l'iter prevede il recepimento da parte del Comune delle osservazioni come da normativa regionale vigente.

9.1.4.1 Relazione con il progetto

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).

L'allegato A "Ambiti Territoriali Omogenei" delle norme di attuazione del PAT individua per ciascun ATO le principali invarianti e valori, i principali elementi di criticità e di degrado, gli obiettivi specifici, le funzioni prevalenti, le direttive per il Piano degli Interventi (PI), il dimensionamento e le misure di salvaguardia che nell'insieme costituiranno gli indirizzi e le strategie da perseguire per ciascun ATO.

Rispetto all'ATO 6 "Porto Marghera" il PAT evidenzia i problemi congiunturali ed ambientali del settore produttivo legato alla chimica di base, e la necessità di una profonda riqualificazione degli insediamenti corrispondente. Tutta l'ATO è ricompresa nel sito inquinato di interesse nazionale (SIN) ed il Rischio di Incidente Rilevante data dalla presenza di produzioni potenzialmente pericolose è riportato quale elemento di criticità e di degrado.

Gli obiettivi specifici dell'ATO sono riferiti all'incentivazione degli interventi di riqualificazione ambientale attraverso la semplificazione delle procedure e dell'iter approvativo dei progetti di bonifica, la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Porto Marghera.

Si evidenzia in particolare che nella fase di concertazione prima dell'adozione da parte del Consiglio Comunale del presente strumento urbanistico, l'Autorità Portuale di Venezia ha inviato i propri

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

contributi e ciò ha permesso di inserire nei documenti adottati il collegamento tra Porto Marghera e la rete AC/AV e i progetti che riguardano la viabilità stradale tra il Porto e le reti principali viarie.

Il Piano degli interventi, come definito dalle direttive del PAT, definirà le modalità attuative e dimensionamenti e le destinazioni d'uso degli insediamenti.

Come prescrizioni e misure di salvaguardia, a specificazione di quanto disposto dagli articoli della normativa di attuazione e fino all'entrata in vigore del PI, il PAT definisce che relativamente agli ambiti assoggettati a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) e i relativi limiti all'edificazione, valgono le prescrizioni del PRG precedente con particolare riferimento alla specifica Variante che disciplina la materia.

La normativa di attuazione specifica inoltre all'articolo 35bis che il PAT "assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e con il contesto lagunare. A tale fine, l'amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo PI. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, ULSS 12), istituzioni scientifiche studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi".

L'ATO 7 "Laguna di Venezia" è definito dal PAT ambiente unico e irripetibile, fortemente storicizzato, nel quale l'ambiente naturale è stato costantemente modificato dall'uomo, mantenendo per secoli proprie connotazioni naturalistiche riconoscibili nella loro identità, riproducibilità e per gli equilibri dinamici.

Nella definizione dell'importanza ambientale ed identitaria della laguna il Piano riporta l'inserimento nella Rete Natura 2000 ed i provvedimenti a seguito delle Leggi Speciali per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ed esplicita che gli interventi di arresto del degrado, di riequilibrio morfologico, di allontanamento del traffico dei petroli, di mitigazione degli effetti del canale dei petroli, sono interventi strettamente connaturati alla realizzazione delle opere alle bocche di porto e agli effetti da esse prodotte.

Quali principali invarianti e valori di interesse ambientali il Piano riporta, oltre alle aree SIC e ZPS, i fondali della laguna viva, fondamentali contro l'erosione dei sedimenti e la vita della laguna.

Tra gli obiettivi specifici il Piano indica l'individuazione di condizioni per una nuova stabilità, un nuovo equilibrio sostenibile, in grado di coniugare riqualificazione ambientale, attività umane e

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

funzioni economiche e sociali compatibili e rispettose dei valori storici-culturali–ambientali, delle loro interazioni e delle forme della loro riproducibilità.

Come direttive per il PI il Piano prevede l'individuazione degli strumenti per la gestione delle aree SIC, ZPS e gli altri ambiti di valenza ambientale in coerenza con gli obiettivi e le scelte del piano attuativo del Parco della Laguna Nord.

A specificazione di quanto disposto dagli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione e fino all'entrata in vigore del PI il Piano definisce che vengano applicate, ai sensi dell'art. 29 della L.R. 11/2004, misure di salvaguardia tra cui il divieto di danneggiare la flora spontanea sottomarina, di realizzare nuove infrastrutture aeree o che in qualche modo emergano con strutture proprie in laguna.

Rispetto all'ATO 11 "Isola del Lido", il Piano riconosce quale elemento rilevante è il sistema litoraneo delle spiagge e dei Murazzi sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista storico e funzionale, che si caratterizza come strutturale ed identitario. Tra i valori di interesse ambientale viene inoltre indicata l'area SIC degli Alberoni ed il relativo geosito delle dune senili.

Il Piano degli Interventi individuerà le destinazioni d'uso compatibili con la funzione prevalentemente residenziale dell'Isola del Lido e con la rinnovata vocazione culturale, turistico-ricettiva e congressuale.

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.

9.2 PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)

Il Porto di Venezia si estende su una superficie di circa 20,000,000 m² ed è dislocato su due siti:

- Marittima;
- Marghera.

La Marittima costituisce il vecchio nucleo portuale sorto agli inizi del secolo ed è destinata allo sviluppo del traffico passeggeri, mentre l'area di Marghera, sulla quale è programmato il totale trasferimento del traffico merci, è organizzata in tre aree portuali:

- Commerciale;
- Industriale;
- Petroli.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

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 Piano Regolatore Portuale fu approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto No. 319 del 15 Maggio 1965.

9.2.1 Contenuti del Piano Regolatore Portuale

Il porto di Venezia comprende due aree portuali ben distinte:

- l'area portuale di Venezia centro storico;
- l'area portuale di porto Marghera.

Per quanto riguarda la specificità delle due aree portuali costituenti il porto di Venezia è da osservare che mentre l'area di porto Marghera è dedicata esclusivamente al traffico di tipo industriale e al movimento di merci, nell'area portuale di Venezia centro storico si concentra tutto il traffico passeggeri, con navi da crociera e traghetti di linea per la Grecia e la Turchia, ed una piccola parte di traffico merci (rinfuse e metalli) nel bacino di Marittima.

L'ambito portuale comprende, oltre a queste due aree, adibite propriamente all'accosto delle navi e alle operazioni di carico e scarico, i canali di grande navigazione compresi fra le bocche di Lido e di Malamocco.

Altre aree minori, che sono comprese nell'area portuale, sono costituite da:

- l'accosto di San Leonardo, attrezzato per i prodotti petroliferi, situato in posizione isolata nella laguna Sud;
- la Torre piloti e il punto di attracco delle "pilotine", situato alla bocca di porto di Malamocco.

L'area portuale di Venezia centro storico si estende tra l'isola del Tronchetto e San Basilio, e confina per un tratto con la zona residenziale di Santa Marta. Sono comprese inoltre nell'area portuale le Rive San Biagio, Ca' di Dio e Sette Martiri, situate nel bacino di San Marco in corrispondenza del Sestiere di Castello che, pur essendo parte integrante del centro storico della città, rientrano nell'area di competenza portuale in quanto sono utilizzate per l'accosto di navi passeggeri (navi da crociera o private) e di navi militari.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

L'area è strettamente interconnessa con l'ambito urbano: l'area portuale è dislocata a ridosso di zone densamente abitate (quartiere Santa Marta e Sestiere di Castello); i canali portuali e gli spazi acquei antistanti i moli di attracco sono percorsi da un intenso traffico acqueo di tipo urbano, correlato alla vita cittadina e non riferibile alle attività portuali.

A Venezia centro storico attraccano prevalentemente navi passeggeri e traghetti; nella zona del bacino di Marittima attraccano navi da carico (rinfuse e metalli).

In particolare sono da evidenziare le seguenti zone:

- aree portuali riservate al traffico passeggeri (San Basilio, Riva Sette Martiri) situate a ridosso di zone densamente abitate, nelle quali le abitazioni in alcuni casi distano dalla nave ormeggiata non più di qualche decina di metri;
- un'area portuale riservata ai traghetti, situata a ridosso del quartiere Santa Marta, densamente abitato, e nella quale i percorsi di transito degli autocarri in salita e discesa dal traghetto distano pochi metri dalle abitazioni più vicine;
- un'area portuale destinata al traffico merci del tipo rinfuse varie, rottami, metalli situata in vicinanza dello stesso quartiere Santa Marta.

Per quel che riguarda la zona commerciale e la zona petroli dell'area portuale di Marghera, il Piano redatto dal Genio Civile Opere Marittime prevedeva essenzialmente la sistemazione (allargamento ed approfondimento) dei canali ed il completamento del banchinamento delle aree del porto commerciale.

Il Piano Regolatore relativo alla zona petroli riveste attualmente interesse solo per:

- Terminal S. Leonardo, opera realizzata in conformità con il Piano;
- Cassa di Colmata A, che è un'area utilizzabile ai fini portuali.

9.2.2 Relazione con il progetto

Non si prevedono interferenze fra il progetto e le previsioni del datato Piano.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

10 CONCLUSIONI

L'esame degli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale condotta nel presente volume ha evidenziato la sostanziale coerenza del progetto proposto, che in particolare:

- attua quanto espressamente previsto dalla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della laguna e quanto espressamente richiesto dell'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 consente di 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;

Inoltre, in particolare è opportuno evidenziare che:

- 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.Lvo 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 presente progetto, e in generale la tutela della laguna di Venezia, zona umida vincolata ai sensi all'articolo 142, D.Lvo 42/2004.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

11 BIBLIOGRAFIA

Albrizio, F., “Relazione Riassuntiva sui Risultati Analitici dei Sondaggi Eseguiti nell’Area dell’Ex Stabilimento Alumix di Fusina”;

Comune di Venezia, 2003a, Direzione Centrale Ambiente e Sicurezza del Territorio, <http://www.ambiente.venezia.it>;

Comune di Venezia, 2003b, Documentazione consegnata dall’Ufficio Pianificazione Ambientale a D’Appolonia il 26 Giugno 2003;

Consorzio Venezia Nuova, 2002a, “Opere Necessarie ad Evitare il Trasporto nella laguna di Petroli e Derivati, Terminal Petrolifero al Largo dei Lidi Veneziani”, Progetto Preliminare, Relazione Tecnica (Elaborato A2), Novembre 2002;

Consorzio Venezia Nuova, 2002b, “Opere Necessarie ad Evitare il Trasporto nella laguna di Petroli e Derivati, Terminal Petrolifero al Largo dei Lidi Veneziani”, Progetto Preliminare, Relazione Archeologica (Elaborato A1.1), Novembre 2002;

Ecochem S.r.l., 1999, Risultati Analitici su Campioni di Carote, 10 Settembre 1999;

Magistrato alle Acque di Venezia, 2010. Avanzamento Interventi Porto Marghera 31.12.2010.

Provincia di Venezia, 2003, Sistema Informativo Territoriale Ambientale, <http://www.ambiente.provincia.venezia.it>

Senato della Repubblica, 2003, <http://www.senato.it/>, Resoconto Sommario della Seduta No. 221 della 13 ^ Commissione Territorio, Ambiente, Beni Ambientali, Martedì 3 Giugno 2003;

Technital, 2001, “Studio della Propagazione di uno Sversamento Accidentale in laguna di Prodotti Petroliferi mediante l’Utilizzo di un Modello Matematico”, Novembre 2001;

Ispira, Stato di attuazione delle attività di bonifica e utilizzo di tecnologie innovative nei siti di interesse nazionale: casi studio, 2008;

Ministero dei Trasporti, Piano Generale Nazionale dei Trasporti e della Logistica, 2001;

Ministero dei Trasporti, Piano della Logistica, 2006;

Ministero dei Trasporti, Piano Nazionale della Logistica, 2010;

Regione Veneto, Piano Regionale dei Trasporti, 2005;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

Regione Veneto, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), 2009;

Regione Veneto, Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell' Atmosfera, 2004;

Regione Veneto, Piano Tutela delle Acque, 2010;

Regione Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale, 2007;

Regione Veneto, Piano Direttore 2000; 2000;

Regione Veneto, Master Plan Porto Marghera, 2004;

Regione Veneto, Piano d' Area della Laguna e dell' Area Veneziana (PALAV), 1991;

Regione Veneto, Piano Tutela delle Acque, 2009;

Regione Veneto, Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi orientali, 2010;

Provincia di Venezia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), 2010;

Provincia di Venezia, Piano Faunistico Venatorio Provinciale, 2007;

Comune di Venezia, Piano Generale del Traffico Urbano e Piano Urbano della Mobilità, 2002;

Comune di Venezia, Variante al Piano Regolatore Generale per l' Isola del Lido, 2000;

Comune di Venezia, Variante normativa parziale al Piano Regolatore Generale per l' Isola del Lido, 2002;

Comune di Venezia, Variante al PRG della Laguna e delle isole minori, 2010;

Comune di Venezia, Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera, 1999;

Comune di Venezia, Piano di Assetto Territoriale (PAT), 2010;

Autorità Portuale di Venezia, Piano Regolatore Portuale, 1964.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE		
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di riferimento programmatico		
Maggio 2012	II-REL-001	Rev.01

ALLEGATO

TAVOLE

- C6-DIS-1821 Corografia intervento
- C6-DIS-220 Destinazione finale prodotti petroliferi
- I3-DIS-102 Zone SIC e ZPS più prossime all'intervento progettuale
- I3-DIS-103 Regione Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007-2012, Estratto della Tavola Allegato B – Cartografia
- I3-DIS-104a Regione Veneto, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, Estratto delle Tavole di progetto n. 33 (Venezia Ovest) e n. 40 (Malamocco)
- I3-DIS-104b Regione Veneto, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, Estratto delle Tavole di progetto n. 33 (Venezia Ovest) e n. 40 (Malamocco) - Legenda
- I3-DIS-105 Provincia di Venezia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Estratto della Tavola 3.2 “Sistema ambientale”