

Area Tecnica e Gestionale

Unità Organizzativa Valutazioni VIA, VAS, Grandi Opere, Ambiente e Salute

Prot. vedi file segnature xml allegato

Class. 10.0.0

Spett.le Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

va@pec.mite.gov.it

Spett.le Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
sostenibili

Dipartimento Mobilità Sostenibile

Direzione Generale per la Vigilanza sulle

Autorità di Sistema Portuale, il Trasporto

Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne

dg.tm@pec.mit.gov.it

**Oggetto: ID_VIP: 7953 Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano di Gestione dello Spazio
Marittimo Italiano – Area marittima “Adriatico” - Comunicazione di avvio della consultazione ai
sensi degli artt.13 comma 5 e 14 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. Trasmissione osservazioni.**

Con riferimento alla richiesta in oggetto, prot. n. 0030180 del 27/09/2022 del Ministero delle
Infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la Mobilità Sostenibile, si trasmettono le
osservazioni in allegato.

Distinti saluti.

Restaino
Vincenzo
14.11.2022
Il Direttore Tecnica e Gestionale f.f.
UTC
Restaino

Allegato: RA_PGSM

Responsabile del procedimento: Ing. Vincenzo Restaino

Responsabile dell'istruttoria: dott.ssa Sara Gasparini, dott.ssa Claudia Visentin

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

Area Tecnica e Gestionale

Unità Organizzativa Valutazioni VIA, VAS, Grandi Opere, Ambiente e Salute

Oggetto: ID_VIP 7953 Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano – Area marittima “Adriatico”

Premessa

In riferimento alla richiesta di parere sul Rapporto Ambientale (RA) del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano – Area marittima “Adriatico” (PGSM) ed alla documentazione esaminata al link: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/8338/12277> si espongono le seguenti considerazioni.

Sostenibilità del Piano

Si ricorda, come peraltro evidenziato dallo stesso RA (par. 1.2.1) che l’Agenda 2030 definisce tutti gli obiettivi di sviluppo sostenibile a cui tendere a livello globale (Area Persona, Area Pianeta, Area Prosperità), che sono rappresentati da scelte e obiettivi declinati a livello nazionale dalla SNSvS (2017). Tale Strategia definisce il Quadro di riferimento per le Valutazioni Ambientali (art. 34 - comma 5 D.Lgs 152/2006 ss.mm.ii); le LL.GG ISPRA citate al par. 3.1 (Manuali e linee guida 124/2015), essendo un documento antecedente alla pubblicazione della SNSvS, non contemplano tali successivi aggiornamenti.

Rispetto al riscontro del recepimento fornito all’osservazione 23.10 dell’Allegato 1 al RA, non si evince nel testo del Rapporto il percorso che porta ad identificare univocamente i goals dell’Agenda 2030 e gli obiettivi della SNSvS di interesse per la pianificazione dello spazio marittimo. Vengono infatti citati al paragrafo 1.2.1 i goals 12, 13 e 14, riportati anche tra gli Obiettivi trasversali OS_SS/02, mentre nella Tabelle 1.1 esplicativa vengono riportate le scelte della SNSvS (non i Goals dell’Agenda 2030), ed i relativi obiettivi. Rispetto ai contenuti espressi al paragrafo 2.1 “La visione del Piano di Gestione dello Spazio marittimo italiano”, inoltre, sembra direttamente perseguito anche il goal 8 “Lavoro e crescita economica” afferente all’area Prosperità della SNSvS.

Sarebbe opportuno individuare tra gli obiettivi di sostenibilità solo quelli a cui il Piano contribuisce direttamente con le misure nazionali e regionali, al fine di garantirne il monitoraggio.

Le Strategie ed i Piani settoriali saranno pertanto gli strumenti per definire i target di riferimento per ciascun obiettivo individuato, in coerenza e sinergia con le altre forme di Pianificazione attinenti (PNRR, Green Deal, etc).

Altra e diversa funzione del Piano di Monitoraggio è verificare che le mitigazioni messe in atto risultino efficaci per ridurre i potenziali effetti negativi sull’ambiente.

Allegato I - Riscontro alle osservazioni e raccomandazioni dei soggetti competenti in materia ambientale (n.23)

L’Allegato I fornisce il riscontro alle osservazioni pervenute dagli SCA durante la fase di consultazione. Non sempre sono presenti, in caso di recepimento dell’osservazione, i riferimenti al RA che sono stati integrati.

In base a quanto osservato al Rapporto Ambientale Preliminare (nota ARPAV n. 0022059 del 08/03/2022) si riportano le seguenti considerazioni:

n. 7: In relazione alle opportunità si rileva che nel contesto territoriale regionale di più ampia scala, lo sviluppo del

traffico marittimo in un'ottica di multi modalità, può rappresentare un'opportunità con il possibile spostamento di parte del trasporto merci da gomma a mare ed una riduzione delle emissioni di NOx e PM derivanti dal traffico stradale di mezzi commerciali. In quest'ottica si ritiene di grande interesse che il Piano sviluppi un'analisi di scenario di possibile evoluzione di questa modalità alternativa di trasporto delle merci.

La risposta di recepimento è "SI, parzialmente": Tale elemento è stato considerato nella redazione delle misure di livello nazionale del PGSM, valide per l'intero spazio marittimo italiano.

Si osserva come continua a rimanere non stimata la quota merci su gomma potenzialmente trasferibile su mare.

n. 10: Per quanto riguarda la selezione degli obiettivi ambientali (paragrafo 3.2) si osserva che: a) come esplicitato al paragrafo 3.1.1 del RAP, il quadro di riferimento generale per lo sviluppo sostenibile a livello internazionale è fornito dall'Agenda 2030 e dai relativi goals. La Strategia Marina essendo settoriale non permette la comprensione di tutti i fenomeni, economici e sociali, rischiando di tralasciare importanti contributi a cui il presente Piano di Gestione contribuisce come ad esempio in relazione ai goals 7 - Energia, 13 - Cambiamento climatico, 8 - Lavoro e crescita economica e che invece andrebbero valutati per assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. Si suggerisce pertanto di utilizzare gli obiettivi selezionati in tabella 3.1. a cui collegare non solo gli indicatori della Strategia Marina sicuramente pertinenti, ma anche indicatori afferenti ad altri campi di intervento (economici e sociali) anche in relazione al monitoraggio ambientale.

La risposta di recepimento è "SI".

Si veda quanto osservato in merito nella sezione precedente "Sostenibilità del Piano".

n. 15: Il tema dell'inquinamento luminoso è una minaccia significativa per le specie migratrici, causando disorientamento, disturbando i ritmi circadiani e interferendo con la capacità di intraprendere migrazioni di lunga distanza (Convenzione di Bonn). Anche il paesaggio notturno e la percezione del cielo stellato vengono coinvolti. Pertanto le scelte del piano che conducono a usi quali energia, turismo, trasporti dovrebbero trattare anche l'effetto di tale pressione che dovrebbe essere considerata ai fini della procedura di valutazione ambientale.

La risposta di recepimento è "SI": Il RA ha approfondito ed integrato gli aspetti rilevati dall'osservazione

Non si sono reperite nel testo del RA le integrazioni in merito, a parte il riferimento all'illuminazione artificiale delle spiagge citata tra i fattori di pressione rilevanti a carico del Settore "Turismo costiero e marittimo". Si rileva che tale impatto si ritiene afferente anche ai Settori Trasporto marittimo e portualità, Energia e altri usi (Usi militari).

n. 18: In relazione alle criticità il processo di subsidenza può comportare ulteriori pressioni indirette quali l'ingressione del cuneo salino con conseguente salinizzazione da cui deriva una perdita di fertilità agronomica e di qualità biologica del suolo, innalzamento della falda rispetto al piano di campagna con conseguenti limitazioni nella scelta delle colture agricole e riduzione delle rese.

La risposta di recepimento è "SI": Si prende atto dell'osservazione

Si evidenzia che il fenomeno della subsidenza interessa la Laguna di Venezia e gli ambiti limitrofi, oltre alle aree del delta del Po, alcuni già in passato oggetto di estrazione di gas naturale che ne ha aggravato le conseguenze. Oltre agli effetti "diretti" della subsidenza, sarebbe utile approfondire gli effetti "indiretti" sul suolo quali l'erosione delle zone litoranee con conseguente perdita di suolo, l'ingressione del cuneo salino con conseguente salinizzazione del suolo da

cui deriva una perdita di fertilità agronomica e di qualità biologica, innalzamento della falda rispetto al piano di campagna con conseguenti limitazioni nella scelta delle colture agricole/riduzione delle rese.

n. 23: Matrice Aria: indicatori di contesto (rif. Paragrafo 4.9, Tabella 4.8), si segnala che le concentrazioni in aria di SO₂ sono monitorate da ARPAV solo nei contesti urbani (ad es. la stazione di monitoraggio della rete regionale della qualità dell'aria di Venezia-Sacca Fisola) dove tuttavia sono presenti anche altre fonti emmissive urbane ed industriali. Oltre ad SO₂, si suggerisce comunque di utilizzare quali indicatori di contesto le concentrazioni di PM₁₀ ed NO₂ nelle stazioni ritenute più significative rispetto agli obiettivi del Piano.

Non è data evidenza se e come sia stata recepita l'osservazione nel RA.

n. 29: In riferimento al paragrafo 5.2.2 per quanto riguarda i contenuti della tabella 5.2 non risulta analizzato l'uso antropico relativo alla "Difesa costiera". Si ritiene abbia interazioni con i fattori: "Incremento della protezione di habitat e specie e di misure di gestione", "Prelievo di materiale utile al contrasto dell'erosione costiera", "Regolamentazione degli usi dello spazio marittimo", "Sigillatura del fondale, dragaggio", "Alterazione tassi sedimentari, cambiamento condizioni idrografiche", "Degrado dell'habitat legato a cambiamenti climatici", "Ingestione di rifiuti e/o intrappolamento".

Non è data evidenza se e come sia stata recepita l'osservazione nel RA.

n. 31: In merito alle carte di sensibilità ambientale (rif. Paragrafo 5.2.3), si suggerisce di tenere conto anche di criteri di esposizione della popolazione alle emissioni inquinanti derivanti dalle attività di trasporto marittimo e nautica, conseguenti alle politiche del Piano, con particolare riguardo agli ambiti portuali locali.

La risposta di recepimento è "SI, parzialmente": Si prende atto di quanto suggerito. La difficoltà nell'inserire i riferimenti indicati è legata all'indisponibilità di dati georiferiti legati all'esposizione della popolazione alle emissioni inquinanti derivanti dalle attività di trasporto marittimo e nautica.

Il RA, stante quanto riportato nel commento al recepimento dell'osservazione, non è stato integrato con quanto richiesto; dovrà pertanto essere posta particolare attenzione alle misure di mitigazione dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sulle aree portuali urbane.

n. 32: Nelle valutazioni deve essere posta attenzione non solo ai volumi di traffico marittimo aggiuntivi che si potrebbero generare ma anche ai carburanti ed ai tipi di motori adottati, che a fini di mitigazione dovrebbero essere a basso impatto emissivo.

La risposta di recepimento è "SI, parzialmente".

Si segnala la necessità di tale valutazione di scenario basso emissivo in coerenza con gli obiettivi dichiarati nel Piano OS_TM|02 "e OS_E|04.

Quadro ambientale

Per quanto attiene alla componente "Acqua":

In riferimento al Par. 4.2.6.1 Acque marino-costiere - Elemento di Qualità Biologica CLOROFILLA "A" (pag. 366) si

riporta nel testo del RA “...La composizione e l’abbondanza del fitoplancton sono elementi di valutazione previsti dalla Direttiva 2000/60/CE, ma nonostante gli sforzi profusi a livello comunitario, per l’Elemento di Qualità Biologica (EQB) “Fitoplancton” viene ad oggi utilizzata solo il parametro “clorofilla” (indicatore di 338/478 biomassa fitoplanctonica) e non viene utilizzata la composizione ed abbondanza del fitoplancton ai fini valutativi.” Si osserva che andrebbe meglio esplicitato il motivo per il quale si usa solo come parametro la clorofilla “a” ossia che non tutti gli Stati Membri effettuano l’analisi quali-quantitativa delle popolazioni fitoplanctoniche.

In riferimento ai Par. 4.2.6.3 Acque di transizione – Macroinvertebrati bentonici (pag 379) e Par. 4.2.6.3 Acque di transizione – Macrofite (pg 380), nelle Tabb. 4.31 e 4.32 non sono presenti rispettivamente le 77 stazioni di Macroinvertebrati bentonici e le 88 di Macrofite della laguna di Venezia, il cui esito per corpo idrico è invece correttamente riportato in Figg. 4.80 e 4.82. Si riporta pertanto la distribuzione nelle cinque classi di qualità di tutte le stazioni monitorate in acque di transizione, come risulta dalle schede WISE2 (ex EIONET) trasmesse, al fine di dare coerenza tra la rappresentazione grafica e il dato numerico delle tabelle.

Macroinvertebrati bentonici	N. stazioni con valore Elevato	N. stazioni con valore Buono	N. stazioni con valore Sufficiente	N. stazioni con valore Scarso	N. stazioni con valore Cattivo
TOTALE STAZIONI ACQUE DI TRANSIZIONE	4	30	27	23	13

Macrofite	N. stazioni con valore Elevato	N. stazioni con valore Buono	N. stazioni con valore Sufficiente	N. stazioni con valore Scarso	N. stazioni con valore Cattivo
TOTALE STAZIONI ACQUE DI TRANSIZIONE	32	13	17	43	2

Per quanto attiene alla componente “Aria e inquinamento atmosferico”:

Al paragrafo 4.2.7.2.3 “I settori della navigazione e della pesca” si segnala la mancanza della regione Veneto nella Tabella 4.38 - Emissioni inquinanti e climalteranti del settore della navigazione domestica per Regione nel 2019 [fonte: ISPRA, Inventario Nazionale delle Emissioni in Atmosfera 1990-2019, 2021]

Nel paragrafo 4.4.2.2 “Aria e inquinamento atmosferico” si cita la previsione che ISPRA sviluppi lo scenario energetico e lo scenario delle attività produttive nazionali mentre ENEA, sulla base di questi scenari, calcoli le proiezioni relative alle emissioni inquinanti utilizzando la metodologia sviluppata a tal fine al livello europeo, utilizzando in particolare il modello cosiddetto GAINS-Italia. Il modello GAINS-Italia elabora scenari di emissione di inquinanti atmosferici e gas serra dal 1990 al 2050 ad intervalli di 5 anni, e valuta strategie di controllo delle emissioni multi-inquinanti economicamente vantaggiose per raggiungere gli obiettivi ambientali relativi al miglioramento della qualità dell’aria. Gli scenari emissivi riportati nel RA sono relativi allo scenario “Baseline” (anche chiamato “con misure”, WM_NECP) e lo scenario di “Policy” (con “misure aggiuntive”, WAM_NECP) elaborati per il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) trasmesso alla Commissione europea ad inizio 2020.

I risultati degli scenari emissivi riportano per gli ossidi di zolfo una forte diminuzione delle emissioni di SO2 trainata dal settore energetico e marittimo per gli anni 2020 e 2030, mentre il settore industriale (1A2) rappresenta il principale

settore emettitore. La pesca manterrà un ruolo marginale in termini di emissioni di SO₂ complessive. Anche per gli ossidi di azoto (NO_x) si stima un forte decremento negli scenari al 2030 dovuto principalmente alla diffusione dei veicoli diesel Euro 6 e dei veicoli elettrici. Anche in futuro, si prevede che il settore del trasporto su strada rappresenterà ancora la principale fonte di NO_x. Per quanto riguarda le polveri (PM_{2.5}), gli scenari al 2030 prevedono un certo calo, sebbene il settore civile (1A4) continuerà a rappresentare il contributo principale. Nel caso delle emissioni di COVNM [...] il settore dei solventi rimarrà il settore emittente principale. Per l'ammoniaca (NH₃) si prevedono le variazioni minori ed è originato per lo più dal settore agricolo.

Sulla riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici (NECD) gli obiettivi di riduzione negli anni 2020 e 2030 rispetto all'anno base 2005, per le emissioni antropiche di SO₂, NO_x, PM_{2.5}, NMVOC e NH₃ riportano il raggiungimento per ciascuno degli scenari considerati ("WM_NECP" e "WAM_NECP") secondo le attuali proiezioni delle emissioni, tutti gli obiettivi dovrebbero essere raggiunti nel 2020 già nello scenario "WM_NECP", mentre per i target al 2030 dovrebbero essere adottate misure aggiuntive.

Si chiede di esplicitare quali sono le misure aggiuntive che consentiranno il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni al 2030.

Possibili effetti significativi del PGSM sull'ambiente

Premesso che non risulta chiaramente esplicitato il percorso valutativo effettuato e in particolare la valenza attribuita ai singoli effetti, nella tabella dell'Al VI al RA vengono dichiarati effetti anche molto negativi, soprattutto se la matrice di indagine viene letta in relazione alla specifica matrici ambientali (Acque, Ambiente marino costiero, Biodiversità); Settori quali il Turismo costiero, il Trasporto Marittimo e portualità, l'Energia, la Pesca e l'Acquacoltura sembrano determinare impatti definiti "Potenzialmente molto negativi" per sopperire ai quali il Piano sembra rispondere tramite le misure nazionali (Cap.6). Le misure nazionali di Piano sembrano voler orientare la gestione verso la sostenibilità rispondendo agli obiettivi ambientali individuati.

Inoltre al Capitolo 5 si riporta la mappa dei valori di ICA attribuiti alle UP dell'Area Adriatico e in tabella successiva si riportano le sole Unità di Pianificazione (UP) a cui è attribuito un valore di ICA <-50. Non è data evidenza di quale sia la motivazione della scelta dei range ICA, né quale sia il motivo per cui la sola classe con valore ICA <-50 sia stata rappresentata nel RA, peraltro senza ulteriori commenti. Sarebbe stato opportuno dare evidenza nel RA della valutazione degli effetti per tutte le singole misure delle UP.

Aria e cambiamenti climatici

Per i "possibili effetti significativi delle misure del PGSM sull'aria e cambiamenti climatici" (par. 5.1.5) sono esposti gli effetti sull'aria e cambiamenti climatici legati alla produzione di energia da fonti rinnovabili e quelli legati alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi.

Nel RA si riporta che la realizzazione di impianti per la produzione di energia alimentati da fonti rinnovabili offshore, con particolare riferimento a quelli eolici, avrà un impatto sulla componente aria e cambiamenti climatici tipicamente positivo. [...] La produzione di energia da fonti rinnovabili, infatti, consente un risparmio di emissioni di composti inquinanti e climalteranti che si avrebbero nel caso di una produzione di energia attraverso fonti fossili tradizionali [...]. Il raggiungimento dell'obiettivo del PNIEC al 2030 relativo alla potenza eolica offshore (900 MW), consentirebbe un risparmio di emissioni di circa 450 mila tonnellate annue di CO₂, 370 tonnellate annue di NO_x e 4 tonnellate annue di polveri.

Le attività connesse all'estrazione di idrocarburi (prospezione, ricerca, coltivazione e dismissione) sulla componente

ambientale aria derivano in particolare dalle emissioni in atmosfera convogliate (camini delle caldaie, turbocompressori, generatori) e non convogliate (emissioni fuggitive). Particolare attenzione va riservata alla presenza di torce. [...] Nel corso delle operazioni di gas flaring e gas venting durante le fasi di esercizio del pozzo, i gas emessi possono includere composti organici volatili (Volatile Organic Compounds, VOCs), ossidi di azoto (NOx), diossido di zolfo (SO2), solfuro di idrogeno (H2S), monossido di carbonio (CO) e anidride carbonica (CO2). [...]

Stante quanto sopra riportato si osserva che mentre si rileva un effetto positivo per la componente produzione di energia alimentati da fonti rinnovabili offshore, per quanto riguarda l'attività di estrazione di idrocarburi si rimanda alle valutazioni che dovranno essere effettuate, per approfondire le emissioni per le fasi di costruzione ed esercizio dei singoli impianti.

Suolo

In relazione al par. 2.5.3. "Pianificazione sub area A/2 (Acque territoriali Veneto)" (pag. 141), il Rapporto afferma che gli obiettivi specifici di pianificazione riguardano vari settori e usi del mare/della costa tra cui il 1 Trasporto marittimo e portualità con particolare riferimento alle infrastrutture portuali e il 7 Turismo costiero e marittimo (balneare, nautico, crocieristica). Per questi settori ed usi si evidenziano gli obiettivi specifici: - 1: garantire le condizioni infrastrutturali di accessibilità nautica per il potenziamento dei traffici commerciali marittimi e - 7: sviluppare il turismo slow... in sinergia con la navigazione interna... e la diportistica, favorendo la riqualificazione dei piccoli porti. Inoltre al cap. 3 "Obiettivi di sostenibilità ambientale" (pag. 247) l'obiettivo di sostenibilità riportato per la matrice "Suolo" riguarda il "Preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future".

Al par. 5.1.4. "Possibili interazioni tra il PGSM (Settore, Usi, Misure) e la componente ambientale Suolo" (pg 515) dovrebbe venire considerato l'impatto legato alla realizzazione di infrastrutture sul suolo.

Nella trattazione non si considera tra gli impatti quelli direttamente esercitati dalla nuova edificazione (darsene, porti, nuova viabilità accessoria, parcheggi e strutture ricettive) sulla matrice suolo.

In termini di sviluppo sostenibile va data la precedenza, nella realizzazione di nuove strutture turistiche, diportistiche e costiere al recupero-riutilizzo-riconversione di strutture già realizzate ed inutilizzate, anche con procedure di bonifica ambientale. Tale approccio permette di preservare il territorio afferente al PGSM da un ulteriore consumo di suolo nel rispetto della nuova Strategia per il suolo approvata il 17/11/2021 dalla Commissione europea il cui obiettivo è garantire entro il 2050 che tutti gli ecosistemi terrestri siano in buona salute attraverso misure concrete per la protezione, il ripristino e l'uso sostenibile del suolo. Va inoltre tenuto presente l'obiettivo da raggiungere entro il 2050 di consumo zero di suolo nelle aree agricole e naturali.

In merito alle considerazioni su "Gli effetti sul Suolo legati alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi" si rimanda a quanto riportato alla sezione "Allegato I - Riscontro alle osservazioni e raccomandazioni dei soggetti competenti in materia ambientale (n.23)" nella osservazione n.18.

Alternative di Piano considerate

Al par. 5.6.1 (Scenario "0") del RA, viene indicato come l'assenza del Piano implichi una gestione non sostenibile dello spazio marittimo.

Si osserva che per quanto concerne l'inquinamento atmosferico non è chiaro quanto affermato: "Per l'inquinamento atmosferico i trend attuali e quelli previsti dimostrano come il settore marino rappresenterà il settore trainante per la diminuzione delle emissioni relative agli ossidi di zolfo e agli ossidi di azoto, la cui maggiore emissione è legata ai trasporti su strada [...]"

Ulteriori misure di integrazione, mitigazione e monitoraggio ambientale in fase di attuazione

In riferimento al par. 6.1 “Indicazioni su possibili misure di mitigazione degli effetti” il RA riporta che il traffico marittimo e la portualità, la pesca, l’acquacoltura, la difesa costiera, il turismo costiero e marittimo e l’energia rappresentano gli usi previsti dal PGSM che possono determinare gli effetti ambientali di maggior rilievo (sia in chiave negativa che positiva).

Le misure di mitigazione che possono contribuire a ridurre i potenziali effetti negativi sull’ambiente marino legati a “Traffico marittimo e portualità” vanno dalle interazioni con la pesca costiera all’emergere di grandi progetti di infrastrutture energetiche offshore.

Se da un lato la strategia di Piano mira ad uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo, dall’altro il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica prevede un potenziamento dei traffici. Si sottolinea l’importanza che gli impatti di tali incrementi siano adeguatamente valutati e compensati da azioni di mitigazione.

In riferimento al Cap 7 del Documento di Piano, al par. 7.3.2.7 “Settori ed usi - Trasporto marittimo e portualità”, si riporta l’indicatore n. 7.13 “Qualità dell’aria area portuale”, espresso dal numero di sforamenti. Si propone di aggiungere un ulteriore indicatore riguardante la stima delle emissioni da traffico marittimo in ambito portuale.

Sede legale

Via Ospedale Civile 24, 35121 Padova Italia
codice fiscale 92111430283 partita IVA 03382700288
urp@arpa.veneto.it PEC: protocollo@pec.arpav.it
www.arpa.veneto.it

