



Coordinamento
generale



Consorzio
Venezia
Nuova

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

Esecutore



PROGETTO PRELIMINARE

CUP: D73B11000150001

RELAZIONE DI INTEGRAZIONE
DELLE ANALISI DEL TERMINAL PLURIMODALE
OFFSHORE CON RIFERIMENTO AGLI IMPATTI
DEL NUOVO SISTEMA DI MOVIMENTAZIONE A TERRA
(TERMINAL ONSHORE IN AREA MONTESYNDIAL)

Cod.Elab.

I3-REL-001

elaborato

controllato

approvato

Settembre 2012

revisione	descrizione	elab.	contr.	appr.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

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

**RELAZIONE DI INTEGRAZIONE
DELLE ANALISI DEL TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE
CON RIFERIMENTO AGLI IMPATTI DEL NUOVO SISTEMA DI
MOVIMENTAZIONE A TERRA
(TERMINAL ONSHORE IN AREA MONTESYNDIAL)**

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
1.1	INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO E DELL'ITER DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	3
1.1.1	Gli elementi costituenti il progetto in esame	3
1.1.2	Inquadramento geografico del progetto	4
1.1.3	L'iter procedurale e la documentazione presentata.....	8
1.2	SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO	10
2	INQUADRAMENTO DELL'AREA VASTA.....	11
3	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	14
4	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	19
4.1	L'ANALISI DELLE ALTERNATIVE	19
4.2	GLI ELEMENTI DEL PROGETTO.....	20
5	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	23
5.1	ANALISI DELLE INTERFERENZE	23
5.2	QUADRO RIASSUNTIVO DEGLI IMPATTI	25

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la sintesi complessiva ed integrata degli elaborati consegnati nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare riguardante la realizzazione al largo dei Lidi Veneziani di un Terminal Plurimodale Offshore, atto a consentire l'estromissione dei traffici petroliferi dalla Laguna di Venezia e a permettere lo sviluppo delle attività del Porto di Venezia.

In particolare, il presente elaborato viene redatto in relazione alla trasmissione delle integrazioni volontarie elaborate dall'Autorità Portuale di Venezia, che trattano nello specifico le esternalità prodotte dalla piattaforma d'altura sul sistema di movimentazione a terra dei container, in risposta alle richieste formulate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rif. lettera Ministero prot. n. 0029476 del 9 agosto 2012).

1.1 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO E DELL'ITER DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

1.1.1 Gli elementi costituenti il progetto in esame

Il progetto del Terminal Plurimodale Offshore 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;
- il terminal a terra presso l'area ex Montefibre – Syndial AS, ribattezzata MonteSyndial a Porto Marghera (Venezia);
- la piattaforma servizi comprensiva di edifici servizi e di impianti per la gestione del terminal petrolifero, con la predisposizione per gli impianti della banchina container.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

1.1.2 Inquadramento geografico del progetto

Il Terminal Offshore 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 figura successiva.

Il fascio tubiero che connette il Terminal petrolifero all'isola dei Serbatoi di Porto Marghera 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. 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, MonteSyndial, di proprietà dell'Autorità Portuale di Venezia attraverso la società controllata Venice Newport Container and Logistics, 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.

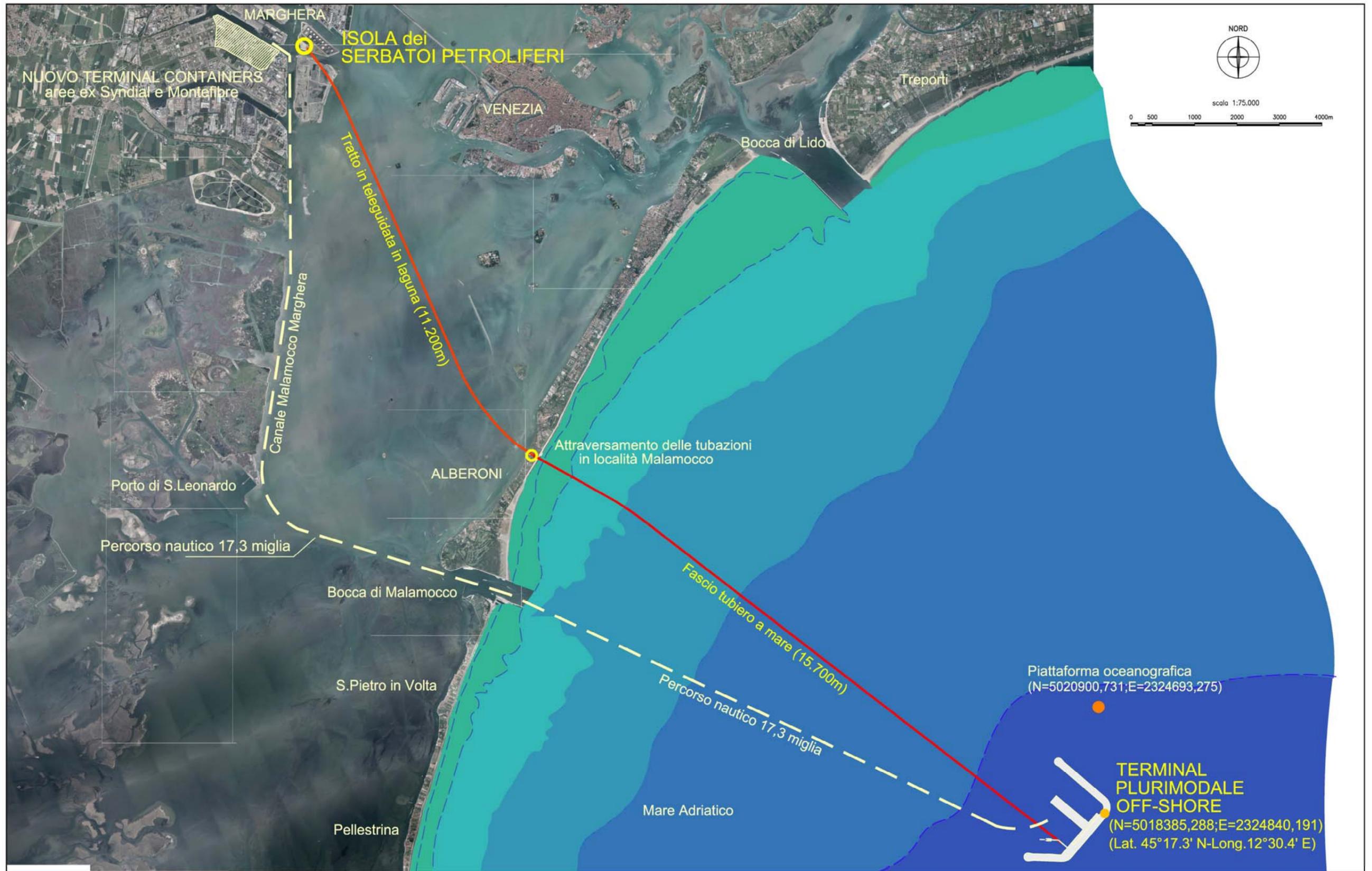


Figura 1-1 Corografia dell'intervento.

I percorsi stradali di maggiore interesse sono rappresentati dall'autostrada A4 Torino - Trieste, dall'autostrada A13 Padova - Bologna e dall'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 1-2 Percorsi marittimi da e per il Terminal.



Figura 1-3 Percorsi ferroviari nell'area vasta afferente il Terminal.



Figura 1-4 Percorsi stradali e fluviali nell'area vasta afferente il Terminal.

L'area MonteSyndial vanta già oggi un alto livello di infrastrutturazione con importanti connessioni che la collegano ai principali nodi della rete stradale e ferroviaria; sono inoltre già in avanzata fase di progettazione importanti interventi come il nuovo collegamento ferroviario con la linea AV/AC e il fascio binari che funzionerà come cuscinetto per la formazione dei convogli ferroviari.

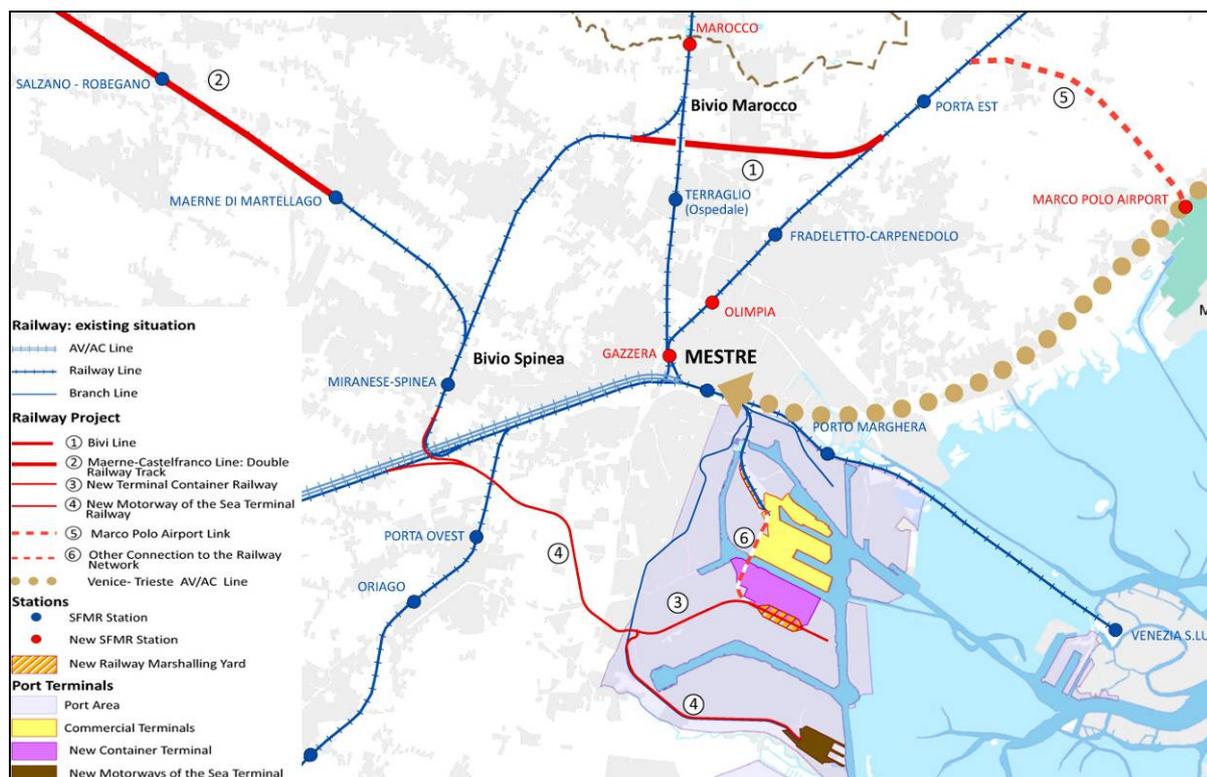


Figura 1-5 Connessioni e infrastrutture per i trasporti (Fonte: Università di Padova, Studio di accessibilità terminal offshore).

Tale collegamento dedicato consentirà alle merci di essere inserite direttamente sulla linea, per essere poi instradate nelle diverse direttrici evitando il passaggio per il nodo di Mestre, caratterizzato da forte congestione e utilizzabile per le merci solo in orario notturno.

1.1.3 L'iter procedurale e la documentazione presentata

Il progetto appartiene alla tipologia di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale" alla Parte Seconda del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., in particolare per quanto attiene alla tipologia di cui al punto 11 del suddetto allegato "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”.

Nel caso in esame, cioè di opera inclusa nel Programma di Infrastrutture Strategiche nazionali, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) si effettua sul Progetto preliminare (art. 165 Capo IV del D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii.) e la pronuncia di compatibilità ambientale è in capo al CIPE contestualmente all'approvazione del progetto.

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale cui si riferisce il progetto in esame è stata avviata ufficialmente il giorno 1 settembre 2012 con l'avviso a mezzo stampa.

Il soggetto Proponente nell'ambito della procedura è il Magistrato alle Acque di Venezia.

La documentazione di riferimento consegnata è costituita dai seguenti elaborati:

Elaborati di Progetto	Progettista
“Terminal Plurimodale offshore al largo della costa di Venezia – Diga Foranea e Terminal Petrolifero – Progetto Preliminare” approvato con voto n. 165 dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque di Venezia in data 27 ottobre 2011 e successive integrazioni a seguito delle osservazioni del Comitato Tecnico di Magistratura, datate novembre 2011	Consorzio Venezia Nuova
“Terminal Plurimodale offshore al largo della costa di Venezia – Progetto Preliminare Terminal Containers” approvato con voto n. 40 dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque di Venezia in data 29 marzo 2012	Consorzio Venezia Nuova
“Terminal Container d’Altura di Venezia” – Progetto dell’Autorità Portuale di Venezia – Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, 22 marzo 2012	Autorità Portuale di Venezia
Elaborati di Studio di Impatto Ambientale	Estensore
Terminal plurimodale offshore al largo della Costa Veneta <ul style="list-style-type: none"> • Studio di Impatto Ambientale e Sintesi non tecnica • Valutazione di incidenza 	Thetis S.p.A
Integrazioni relative all’area MonteSyndial: <ul style="list-style-type: none"> • Studio di Impatto Ambientale e Sintesi non tecnica • Verifica previsionale di Impatto Acustico ai sensi dell’art. 8 comma 4 della L. 447/95 • Valutazione di incidenza • Relazione paesaggistica 	E-Ambiente s.r.l.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

1.2 SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO

Sulla base di quanto premesso ai paragrafi precedenti, il presente documento raccorda, nell'ambito della medesima procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la documentazione trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e a tutte le Autorità diversamente competenti.

In tal senso il documento fornisce una sintesi unitaria degli aspetti salienti degli elaborati di Studio di Impatto Ambientale trasmessi. Esso contiene pertanto:

- un inquadramento dell'area vasta di analisi (cap. 2);
- un riepilogo dei contenuti integrati dello Studio di Impatto Ambientale, suddivisi per Quadri di riferimento (ex D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii. allegato VII "Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22" e DPCM 27.12.1988 "Norme tecniche per la redazione degli Studi di impatto ambientale"):
 - Quadro di riferimento programmatico (cap. 3);
 - Quadro di riferimento progettuale (cap. 4);
 - Quadro di riferimento ambientale (cap. 5).

2 INQUADRAMENTO DELL'AREA VASTA

L'intervento per la parte lagunare e terrestre si sviluppa in Regione del Veneto, in Provincia di Venezia e in Comune di Venezia.

L'ambito territoriale di riferimento del progetto è molto eterogeneo in quanto interessa ambienti con caratteri di transizione molto spiccati, comprendendo:

- terraferma;
- laguna;
- sistema dei cordoni litoranei;
- mare aperto.

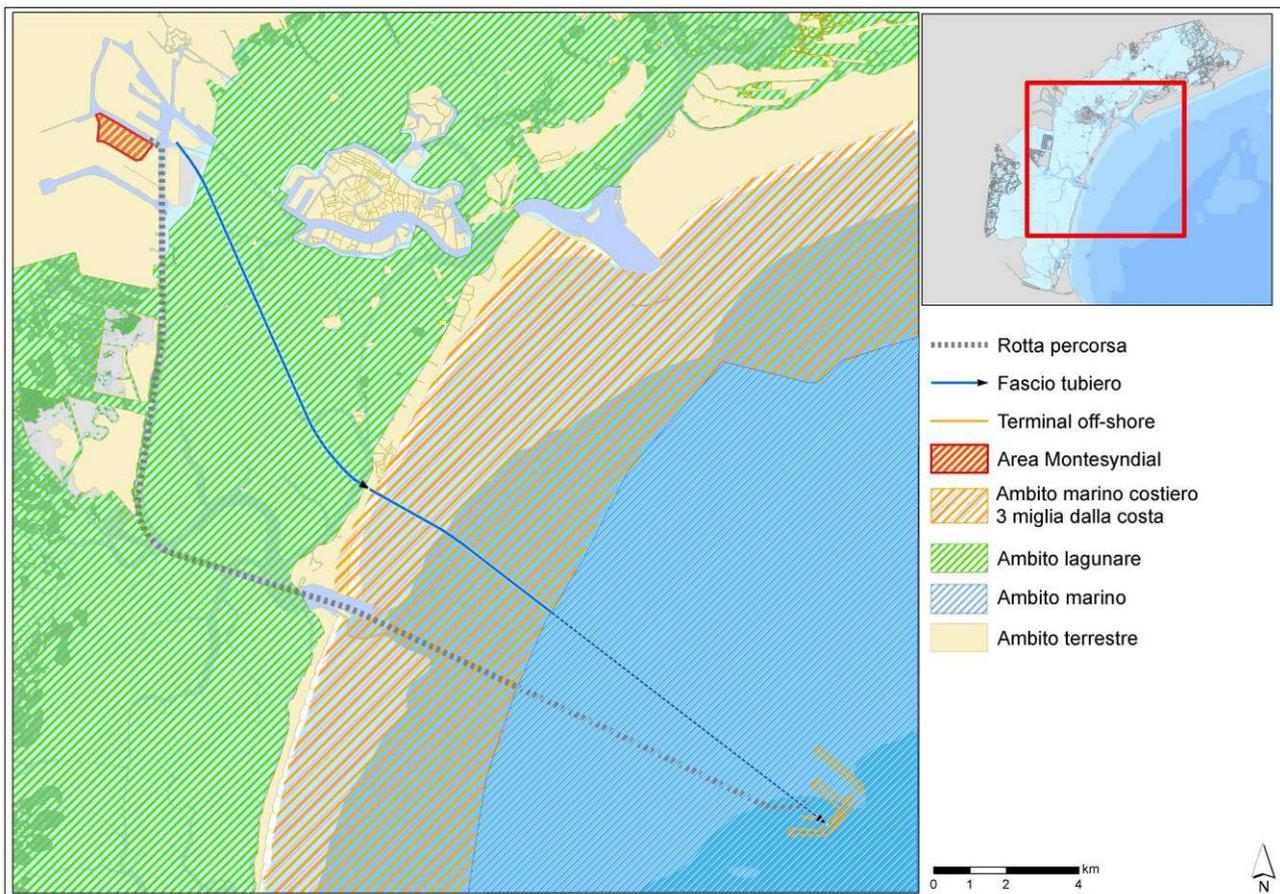


Figura 2-1 Ambiti territoriali di riferimento interessati dal progetto.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

L'ambito territoriale di riferimento (area vasta) utilizzato non è stato definito rigidamente; sono state invece determinate, per le diverse componenti analizzate, diverse aree soggette all'influenza potenziale derivante dalla realizzazione del progetto. Per ogni componente è stata individuata l'estensione territoriale all'interno della quale si sviluppa e si esaurisce la sensibilità dei diversi parametri ambientali agli impulsi prodotti dalla realizzazione ed esercizio dell'intervento.

Nella sua accezione più ampia l'area vasta comprende (cfr. figura successiva):

- l'ambito della laguna di Venezia, che si estende per una superficie di circa 550 km² tra i fiumi Brenta a Sud e Sile a Nord ed è collegata al mare dalle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. Tale ambito è comprensivo anche dei canali industriali della zona di Porto Marghera, in quanto:
 - la stazione di recapito dei prodotti petroliferi è stata progettata nell'isola dei Serbatoi, situata tra il Canale Vittorio Emanuele III e il Canale delle Tresse, a valle degli sbocchi del Canale Industriale Nord e Ovest;
 - il terminal container per il carico/scarico delle chiatte è stato progettato nell'area MonteSyndial prospiciente il Canale Industriale Ovest che si collega, tramite un bacino di evoluzione, al canale Malamocco-Marghera;
- l'ambito delle acque marine e marino - costiere prospicienti la laguna di Venezia con estensione, verso sud, fino al delta del fiume Po;
- l'ambito terrestre (terre emerse), ove si situa la stazione di recapito dei prodotti petroliferi (isola dei Serbatoi) e il terminal onshore MonteSyndial.

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

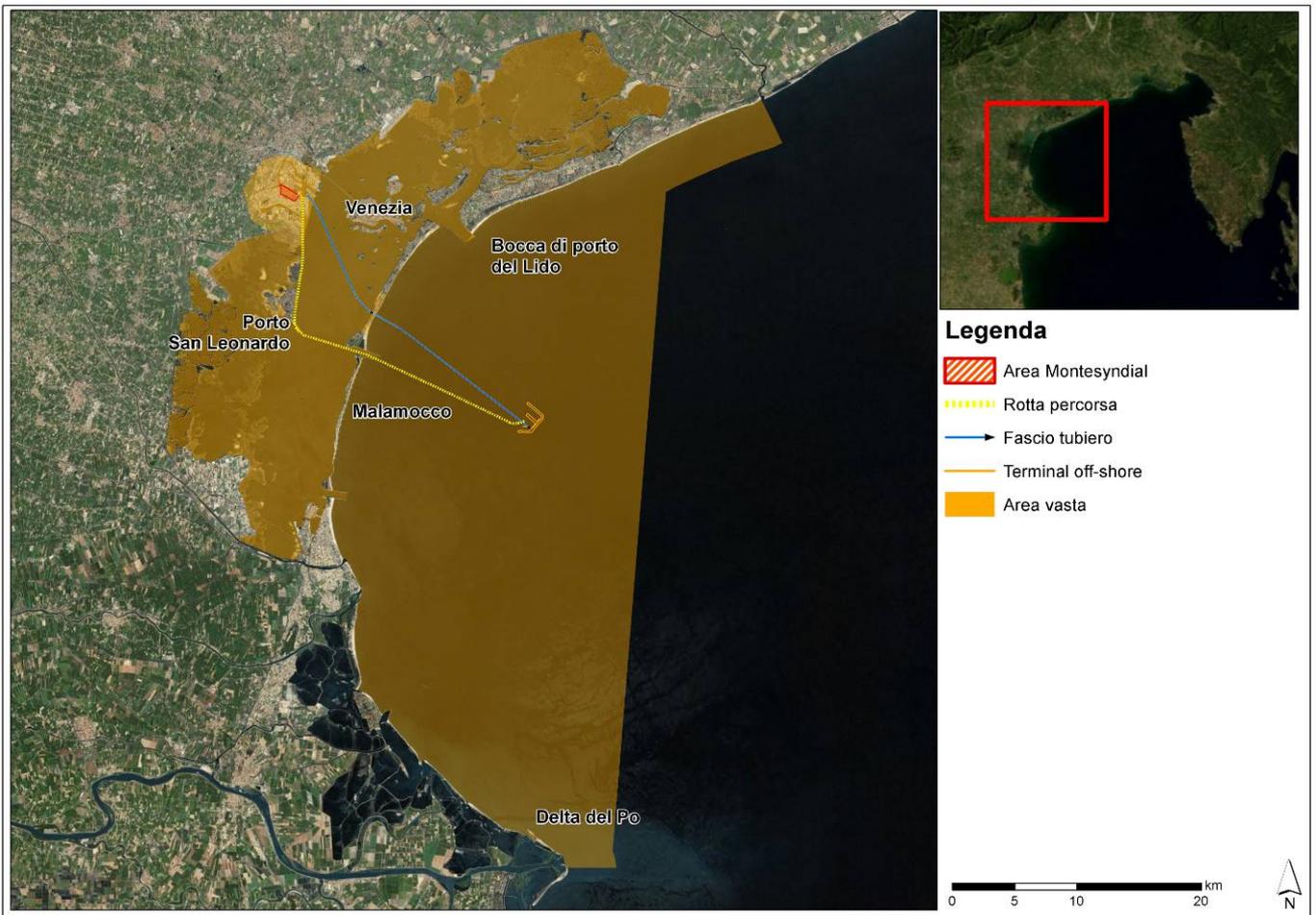


Figura 2-2 Area vasta.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel presente capitolo verranno richiamati gli atti di programmazione e di pianificazione di settore e di area considerati nella documentazione complessiva.

In base a quanto disposto dalla normativa di riferimento, gli atti di programmazione e di pianificazione di settore e di area considerati nella documentazione attinente il Quadro di riferimento programmatico 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, è stata 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.

In sintesi, i macrosettori analizzati e i relativi strumenti pianificatori e/o normativi di riferimento sono di seguito elencati:

- Legislazione speciale per Venezia;
- Trasporti:
 - Pianificazione dei trasporti nell'Unione Europea;

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

- 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:
 - Codice della Navigazione;
 - Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna di Venezia;
 - atti vari riguardanti il trasporto via mare di merci pericolose;
- Emergenza ambientale, disinquinamento e risanamento:
 - 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:
 - 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;

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

- Pianificazione paesistica e territoriale:
 - 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:
 - 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).

Le integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale riguardanti le esternalità prodotte dalla piattaforma d'altura sul sistema di movimentazione a terra in area MonteSyndial (Porto Marghera – Venezia) hanno interessato la sola parte a terra del terminal merci, approfondendo nello specifico, per gli aspetti strettamente correlati all'area, i contenuti dei piani e dei programmi già valutati. Gli approfondimenti hanno riguardato:

- Piano d'Area della laguna e dell'Area Veneziana;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia;
- Piano Regolatore Generale del Comune (PRG) di Venezia e la Variante per Porto Marghera;
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Venezia;
- Piano Regolatore Portuale (PRP);
- Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera ed Accordo di programma ed atto integrativo sulla chimica a Porto Marghera.

Inoltre per gli aspetti ambientali sono stati analizzati, sempre per l'area MonteSyndial (Porto Marghera – Venezia):

- il Piano di classificazione acustica comunale di Venezia;
- il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera;

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

L'ulteriore approfondimento fornito per l'area MonteSyndial ha confermato la coerenza del progetto proposto, che nel suo insieme:

- 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;
- la relazione paesaggistica integrativa, trasmessa per l'area a terra, dimostra la coerenza morfologica dell'intervento con il contesto industriale e portuale che caratterizza l'ambito e la sua vocazione;
- 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

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

di Venezia“ (IT3250030), come trattato in dettaglio nella Valutazione di Incidenza Ambientale allegata al progetto e l’integrazione specifica per la parte a terra, e in generale la tutela della laguna di Venezia, zona umida vincolata ai sensi all’articolo 142, D.Lvo 42/2004.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 L'ANALISI DELLE ALTERNATIVE

La soluzione progettuale che è stata esaminata deriva da una articolata analisi delle alternative sviluppata dal Magistrato alle Acque, per quanto concerne l'estromissione del traffico petrolifero, e dall'Autorità Portale di Venezia, per quanto riguarda le soluzioni logistiche relative al traffico container.

Le alternative sviluppate ed analizzate nella documentazione di Studio di Impatto Ambientale riguardano diversi temi:

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

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

4.2 GLI ELEMENTI DEL PROGETTO

Il progetto in esame riguarda la realizzazione al largo dei Lidi Veneziani di un Terminal Offshore con funzione petrolifera e con funzione commerciale.

Il **Terminal** per la parte avente **funzione petrolifera** è dimensionato per essere in grado di gestire un traffico annuo di:

- circa 6.3 milioni di milioni di tonnellate di petrolio greggio;
- circa 770'000 tonnellate di benzina;
- circa 2.3 milioni di tonnellate di gasolio.

Nel Terminal è attualmente prevista la possibilità di tre ormeggi contemporanei che potranno caricare/scaricare direttamente verso le destinazioni finali, attraverso pipeline sottomarine.

Per quanto riguarda la **funzione commerciale**, nel Terminal saranno ospitate le **funzioni afferenti alla movimentazione di container**, che garantiranno la possibilità di un attracco contemporaneo di due grandi navi porta container da 18'000 TEU¹ ciascuna, per la **movimentazioni annua complessiva di 1.0 milioni di TEU**.

800'000 TEU saranno movimentati da e per il terminal offshore attraverso un **terminal container onshore**, operativamente connesso al terminal offshore, la cui ubicazione è stata individuata presso Porto Marghera, nell'area denominata **MonteSyndial**, che verrà opportunamente infrastrutturata.

I rimanenti **200'000 TEU** saranno oggetto di transhipment quindi o movimentati verso altri porti o verso i porti fluviali di Chioggia, Porto Levante e Mantova, pertanto gli impatti a terra legati a tale quota di traffico non sono conteggiati e non sono oggetto del SIA.

Per il trasferimento dei container tra il terminal offshore e il terminal onshore, sarà utilizzato un sistema combinato di mezzi nautici costituito da chiatte e navi lash (Mama-vessel).

Sia nel terminal offshore che nel terminal onshore, inoltre, è prevista un'infrastrutturazione in termini di mezzi, gru e sistemi per la movimentazione dei container, tale da ottimizzare l'efficienza logistica delle operazioni.

¹ L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura standard di volume nel trasporto dei container.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

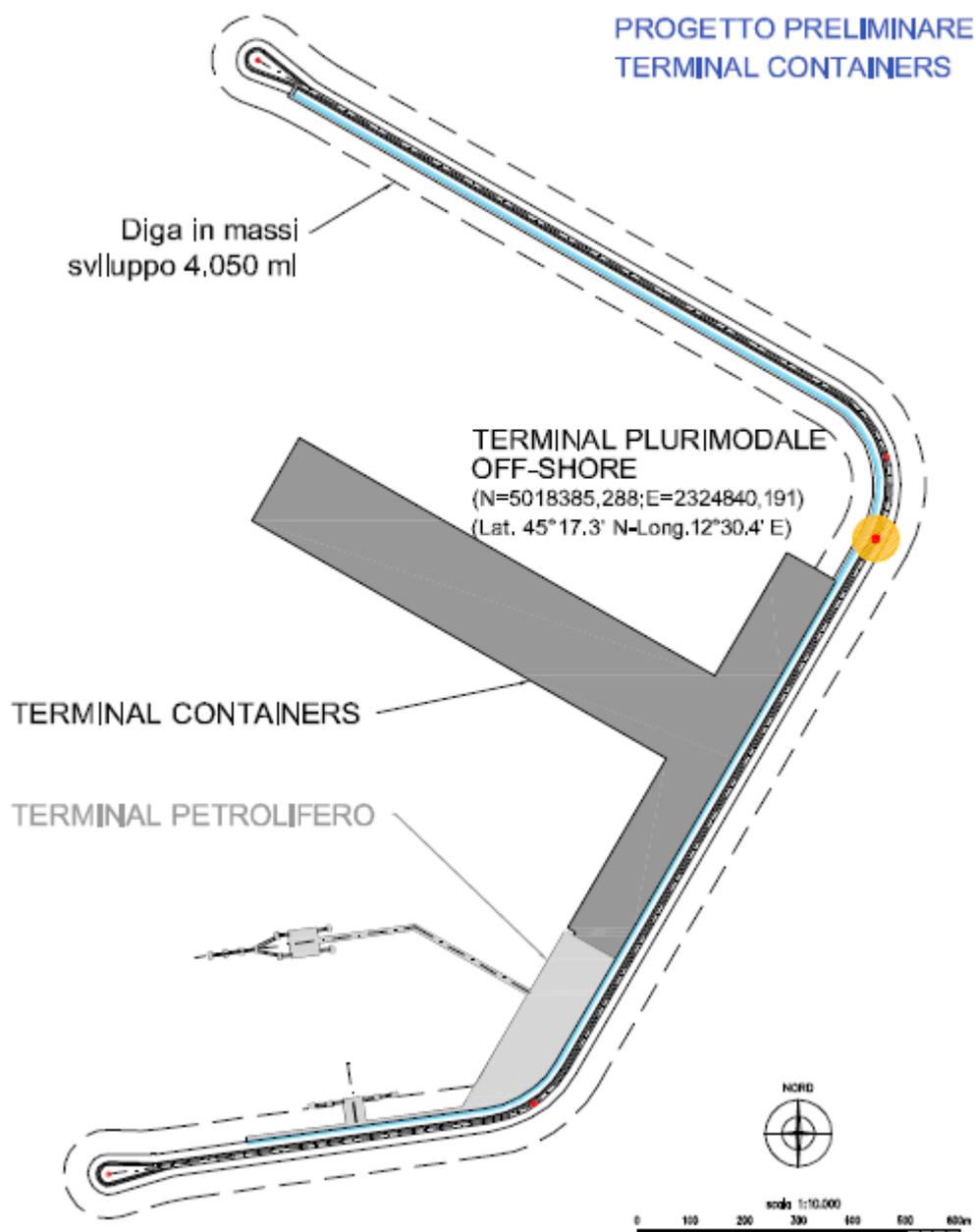


Figura 4-1 Aree funzionali del Terminal offshore.

Le integrazioni relative all'area MonteSyndial dettagliano maggiormente il progetto per quanto concerne le infrastrutture a terra previste dall'Autorità Portuale di Venezia.

Per quanto attinente al progetto in esame, dell'intera area MonteSyndial sono di pertinenza le infrastrutture e le operazioni che si svolgeranno:

- nell'“Area A”:
- per quanto attiene le attività connesse ai servizi comuni (aree di gate in/gate out, uffici, zone di ricovero mezzi movimentazione, aree di manutenzione e parco ferroviario)

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

- nella “Area B”, per quanto attiene alla completa operatività del terminal ad elevata automazione al servizio del terminal offshore (cfr. figura successiva).

Le attività della parte B non sono subordinate all’eventuale effettuazione di operazioni portuali di sbarco/imbarco e movimentazione generata dalla parte A del complesso.

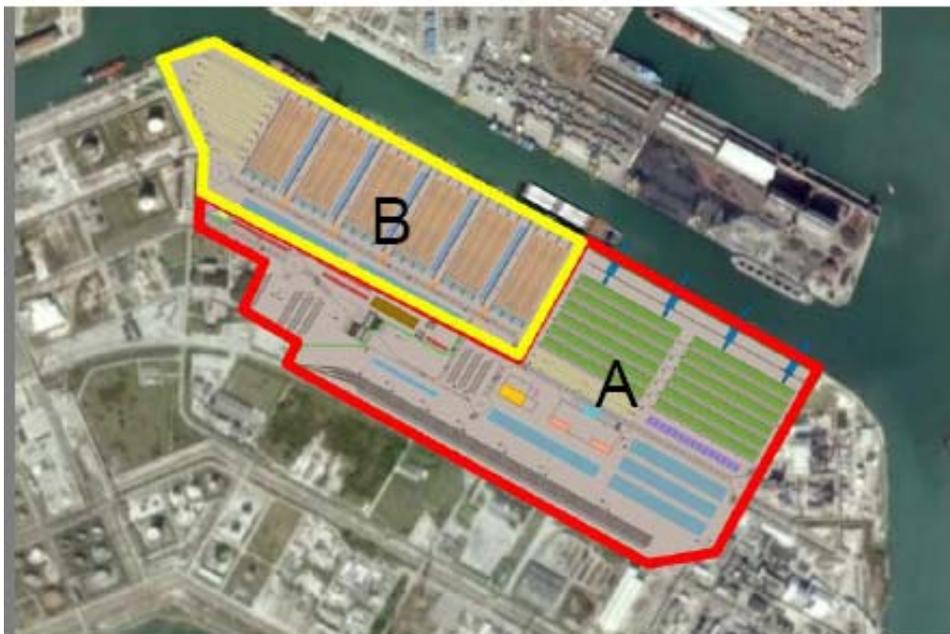


Figura 4-2 Suddivisione dell’area di intervento del Terminal onshore in area MonteSyndial: l’Area B è l’area dedicata al terminal container ad elevata automazione al servizio del terminal offshore.

In particolare il dettaglio oggetto delle integrazioni riguarda, per il progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale:

- le tecnologie di movimentazione dei container a terra;
- l’operatività del parco ferroviario;
- le attività di gate in/gate out connesse in particolare al traffico su gomma;
- le aree di servizio e di manutenzione;
- il sistema di gestione delle acque di pioggia;
- l’approvvigionamento e la distribuzione dell’energia.

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

5 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Quanto riportato nel presente capitolo si riferisce complessivamente agli aspetti ambientali interessati dalle opere in progetto, comprendendo sia le valutazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale del Terminal plurimodale offshore (Magistrato alle Acque di Venezia), sia quanto riportato nelle integrazioni relative all'area MonteSyndial (Autorità Portuale di Venezia).

5.1 ANALISI DELLE INTERFERENZE

L'analisi sviluppata nella documentazione di Studio di Impatto Ambientale si articola in due passaggi fondamentali:

- l'identificazione delle interferenze delle azioni di progetto con le diverse componenti dell'ambiente, sulla base delle caratteristiche essenziali delle opere e dell'ambiente stesso;
- l'analisi e la previsione degli impatti determinati dalle suddette interferenze.

Per la definizione degli effetti dell'opera sull'ambiente sono stati analizzati:

- **Azioni di Progetto**, derivanti dall'analisi e scomposizione del progetto in esame secondo fasi operative ben distinguibili tra loro rispetto al tipo di impatto che possono produrre.

Le azioni specifiche associate alla fase di costruzione (o fase di cantiere) considerate sono:

- movimentazione dei mezzi di cantiere;
- approvvigionamento materiali e componenti;
- esecuzione di scavi e rinterri;
- realizzazione manufatti in calcestruzzo;
- smaltimento dello smarino;
- realizzazione della sovrastruttura del Terminal;
- posa delle condotte;
- ripristini ambientali delle aree.

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

Le azioni specifiche associate alla fase di esercizio sono:

- attività di gestione operativa e manutenzioni;
- traffico marittimo e terrestre;
- presenza fisica delle strutture.
- **Fattori Causali di Impatto**, cioè le azioni fisiche, chimico-fisiche o socio-economiche che possono essere originate da una o più delle attività proposte e che sono individuabili come fattori che possono causare oggettivi e specifici impatti.
- **Componenti Ambientali** influenzate, con riferimento sia alle componenti fisiche che a quelle socio-economiche in cui è opportuno che il complesso sistema dell'ambiente venga disaggregato per evidenziare ed analizzare a che livello dello stesso agiscano i fattori causali sopra definiti. Con riferimento a quanto indicato dalla normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e alla luce di quanto evidenziato dall'analisi dei fattori causali di impatto e dai relativi impatti potenziali, le “componenti ambientali” potenzialmente interessate dalla realizzazione del Terminal sono:
 - Atmosfera;
 - Ambiente Idrico;
 - Suolo e Sottosuolo;
 - Rumore;
 - Vegetazione; Flora e Fauna;
 - Ecosistemi;
 - Paesaggio;
 - Salute Pubblica;
 - Economia e Sociale.

Non sono state considerate le Componenti “Vibrazioni” e “Radiazioni Ionizzanti e non Ionizzanti” in quanto non rilevanti per la tipologia di opera in esame.

- **Impatti Potenziali**, cioè le possibili variazioni delle attuali condizioni ambientali che possono prodursi come conseguenza diretta delle attività proposte e dei relativi fattori causali, oppure come conseguenza del verificarsi di azioni combinate o di effetti sinergici. A partire dai fattori causali di

TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE al largo della Costa Veneta		
Relazione di integrazione		
Settembre 2012	I3-REL-001	Rev.0

impatto definiti come in precedenza descritto si è proceduto alla identificazione degli impatti potenziali con riferimento ai quali effettuare la stima dell'entità di tali impatti.

Le integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale riguardanti le esternalità prodotte dalla piattaforma d'altura sul sistema di movimentazione a terra in area MonteSyndial (Porto Marghera – Venezia) hanno approfondito in particolare gli impatti sulla componente rumore derivanti dalle attività operative del Terminal onshore (movimentazione container) attraverso una specifica Valutazione previsionale dell'impatto acustico a scala locale. Sono stati altresì approfonditi i temi del paesaggio (cfr. Relazione paesaggistica) e le potenziali interferenze con i siti della Rete Natura 2000, peraltro esterni rispetto all'area MonteSyndial, per le quali è stata redatta una specifica Valutazione di incidenza. Inoltre il maggior dettaglio progettuale presentato nelle integrazioni suddette ha permesso di analizzare gli aspetti relativi ai consumi idrici e ai reflui derivanti dall'operatività del terminal a terra.

5.2 QUADRO RIASSUNTIVO DEGLI IMPATTI

Nella successiva figura è riportata una sintesi complessiva degli impatti evidenziati dall'insieme della documentazione di Studio di Impatto Ambientale presentata (Studio di Impatto Ambientale del Terminal plurimodale offshore - Magistrato alle Acque di Venezia; Integrazioni relative all'area MonteSyndial - Autorità Portuale di Venezia). La figura rappresenta una griglia in cui ciascuna cella corrisponde ad un'interferenza “intervento/componente ambientale”. Il colore di ciascuna cella esprime il valore dell'impatto stimato per ciascuna delle interferenze individuate fra azioni progettuali e componenti ambientali. La scala di colore utilizzata è la seguente:

	impatto positivo
	impatto nullo
	impatto trascurabile
	Impatto negativo basso

MATRICE DI SINTESI DEGLI IMPATTI

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Atmosfera	Emissioni di prodotti di combustione (NOx, SO ₂ , polveri, CO, incombusti) dovuti ai motori dei mezzi impegnati per attività di costruzione	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Incremento temporaneo delle concentrazioni di prodotti della combustione di carburanti (usati dai mezzi) e conseguente variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria	Idonea gestione delle accensioni di mezzi e macchinari; cura della manutenzione dei medesimi
	Emissioni di polveri dovute alle movimentazioni terra, a scavi e riporti, alla circolazione dei mezzi	Costruzione	Fascio tubiero Terminal onshore	marino costiero lagunare terrestre	Incremento temporaneo della concentrazione di polveri in atmosfera e conseguente variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria	Adozioni di idonee prassi di cantiere (bagnatura delle gomme degli automezzi; umidificazione del terreno nelle aree di cantiere; riduzione della velocità di transito dei mezzi)
	Emissioni di inquinanti atmosferici da traffico veicolare (scala locale)	Esercizio	Terminal	terrestre	Incremento a scala locale delle emissioni di gas combustivi derivanti dall'incremento di traffico veicolare	<i>Il contenimento di questi effetti sarà possibile anche grazie agli incentivi e alle normative relative al parco veicolare merci ammesso a circolare. Una quota dell'incremento del traffico è comunque sostituita dal traffico relativo alle attività portuali – industriali.</i>
	Emissioni di inquinanti atmosferici da traffico veicolare (scala macroregionale)	Esercizio	Terminal	terrestre	Variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria a scala macroregionale Variazione delle emissioni di CO ₂ a scala macroregionale	
	Emissioni di inquinanti atmosferici da traffico marittimo	Esercizio	Terminal	marino costiero lagunare	Variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria, in relazione ai mutati scenari di traffico (traffico petrolifero e traffico container)	
	Emissioni di inquinanti atmosferici da impianti e mezzi presenti nel Terminal	Esercizio	Terminal Terminal onshore	marino terrestre	Variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria	
Ambiente Idrico	Prelievi idrici per le necessità del cantiere	Costruzione	Terminal Fascio Tubiero	marino costiero lagunare	Consumo temporaneo di risorse idriche	
	Scarico reflui di cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare	Contaminazione delle acque	
	Spillamenti/spandimenti da mezzi e macchinari di cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Variazione temporanea delle caratteristiche di qualità delle acque lagunari e marine	
	Interazione con il fondale e conseguente risospensione dei sedimenti fini	Costruzione	Terminal Fascio Tubiero	marino marino costiero lagunare	Variazione temporanea delle caratteristiche di qualità delle acque marine (incremento della torbidità)	Utilizzo di benne di tipo chiuso e di barriere filtranti in grado di conterminare l'area di lavoro
	Ingombro della struttura del terminal	Esercizio	Terminal	marino	Modifiche al moto ondoso e alle correnti marine	
	Prelievi idrici per usi civili ed industriali	Esercizio	Terminal Terminal onshore	marino terrestre	Consumo di risorse idriche	
	Scarico reflui di origine civile, industriale ed acque meteoriche	Esercizio	Terminal Terminal onshore	marino lagunare	Variazione delle caratteristiche di qualità delle acque	
	Scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo	Esercizio	Terminal	marino	Contaminazione delle acque a seguito degli scarichi dalle navi in accosto al Terminal	
		Esercizio	Terminal	lagunare	Effetti sull'ambiente lagunare in relazione alla variazione di traffico indotta dal terminal container, all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna e alla riduzione dei rischi di incidente	
Fuoriuscite di prodotti durante le operazioni di carico/scarico di prodotti petroliferi	Esercizio	Terminal	marino	Contaminazione delle acque marine	Fuoriuscite di prodotti durante le operazioni di carico/scarico di prodotti petroliferi	

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Ambiente idrico	Moto ondoso da traffico marittimo	Esercizio	Terminal	lagunare	Fenomeni erosivi dei bassifondali lungo il canale Malamocco-Marghera	La valutazione potrà essere mutata in trascurabile nell'ipotesi di completamento delle strutture morfologiche di protezione dei bassi fondali lungo tutto il percorso del canale Malamocco-Marghera, come previsto da specifico Accordo di Programma (20 settembre 2011) tra Autorità Portuale e Magistrato alle Acque
	Scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo	In caso di eventi accidentali	Terminal	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico)	Contaminazione delle acque marine in relazione all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna e alla riduzione dei rischi di incidente	Impianto di contenimento e raccolta spanti e convogliamento mediante tubazione ad un sistema di trattamento, situato sulla testata dei pontili al Terminal Offshore e all'isola dei petroli
	Fuoriuscite di prodotti durante le operazioni di carico/scarico di prodotti petroliferi	In caso di eventi accidentali	Terminal	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico)	Contaminazione delle acque marine ed effetti sull'ambiente lagunare in relazione all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna e alla riduzione dei rischi di incidente	Misure preventive di gestione Impianto di contenimento e raccolta spanti e convogliamento mediante tubazione ad un sistema di trattamento, situato sulla testata dei pontili al Terminal Offshore e all'isola dei petroli Installazione di valvole a chiusura automatica lungo tutte le linee, in grado di isolare con tempi di reazione brevi i singoli tratti di linea o le apparecchiature più esposte a rischio di sversamenti (ad esempio bracci di carico)
	Fuoriuscita di prodotti petroliferi da apparecchiature e impianti di servizio al Terminal	In caso di eventi accidentali	Terminal	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico)	Contaminazione delle acque marine ed effetti sull'ambiente lagunare in relazione all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna e alla riduzione dei rischi di incidente	Misure preventive di gestione installazione di valvole a chiusura automatica lungo tutte le linee, in grado di isolare con tempi di reazione brevi i singoli tratti di linea o le apparecchiature più esposte a rischio di sversamenti (ad esempio bracci di carico)
	Fuoriuscita di prodotti petroliferi da pipelines	In caso di eventi accidentali	Fascio Tubiero	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico)	Contaminazione delle acque marine ed effetti sull'ambiente lagunare	Sistemi di contenimento e raccolta spanti Passaggio frequente di pig

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Suolo e sottosuolo	Spillamenti/spandimenti da macchinari e mezzi di cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Contaminazione del suolo, dei sedimenti marini e lagunari	
	Realizzazione strutture per fascio tubiero	Costruzione	Terminal Fascio tubiero	marino marino costiero lagunare	Interferenze con l'assetto idrogeologico	
	Produzioni di rifiuti	Costruzione Esercizio	Tutti Terminal Terminal onshore	marino marino costiero lagunare terrestre	Contaminazione del suolo, dei sedimenti marini e lagunari	
	Smaltimento smarino/terreni di scavo	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Contaminazione di suolo e fondale	
	Occupazione di suolo da parte delle strutture del cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Modifiche temporanee all'uso del suolo	Ripristino dei luoghi al termine delle attività
	Presenza delle nuove strutture	Esercizio	Tutti	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico petrolifero e per il traffico container) terrestre	Modifiche all'uso del suolo Modifiche all'assetto morfologico dei fondali marini	
	Scarico reflui da traffico marittimo	Esercizio	Terminal	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico petrolifero e per il traffico container)	Contaminazione dei sedimenti marini ed effetti sui sedimenti lagunari	
	Operazioni di movimentazione e stoccaggio container	Esercizio	Terminal onshore	terrestre	Riduzione della contaminazione delle acque sotterranee	
	Spandimenti accidentali	In caso di eventi accidentali	Terminal e fascio tubiero Fascio tubiero	marino marino costiero lagunare	Contaminazione delle acque, dei fondali marini e dei litorali in relazione all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna Riduzione del rischio di inquinamento dei fondali lagunari in relazione all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna	Sistemi di contenimento e raccolta spanti e misure preventive di gestione

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Occupazione di suolo per l'installazione del cantiere e per l'insediamento/operatività delle strutture	Costruzione Esercizio	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Consumi di habitat per specie vegetali ed animali terrestri	Ripristino dei luoghi al termine delle attività
	Emissioni di polveri e inquinanti gassosi	Costruzione Esercizio	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Potenziati disturbi alla fauna, alla vegetazione e agli habitat	
	Emissioni di rumore	Costruzione	Terminal	marino	Potenziati disturbi alla fauna marina	
		Costruzione Esercizio	Tutti	lagunare marino-costiero terrestre	Potenziati disturbi alla fauna ed avifauna	Sistemi di mitigazione (barriere anti rumore, limitazione degli orari di operatività del cantiere, ecc.) del rumore generato
	Movimentazione dei sedimenti e di materiale lapideo	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Impatti temporanei sulla fauna interstiziale, sulle comunità bentoniche e sulla colonna d'acqua	Utilizzo di benne di tipo chiuso e di barriere filtranti in grado di conterminare l'area di lavoro
	Inquinamento luminoso	Esercizio	Terminal	marino	Potenziato disturbo all'avifauna migratoria e alla fauna marina	Utilizzo di tecnologie in grado di limitare le emissioni luminose
	Scarichi idrici e spandimento di idrocarburi	Costruzione Esercizio e in caso di eventi accidentali	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Potenziati effetti su fauna, flora ed ecosistemi dell'area di interesse	Sistemi di contenimento e raccolta spanti e misure preventive di gestione
	Moto ondoso da traffico marittimo	Esercizio	Terminal	lagunare	Effetti sugli habitat lagunari connessi ai fenomeni erosivi dei bassofondi e delle barene lungo il canale Malamocco-Marghera	La valutazione potrà essere mutata in trascurabile nell'ipotesi di completamento delle strutture morfologiche di protezione dei bassi fondali lungo tutto il percorso del canale Malamocco-Marghera, come previsto da specifico Accordo di Programma (20 settembre 2011) tra Autorità Portuale e Magistrato alle Acque
Rumore	Introduzione di specie alloctone invasive	Esercizio	Terminal	marino marino costiero lagunare	Effetti sulle specie marine, marino-costiere e lagunari a seguito dell'introduzione di specie alloctone invasive	
	Emissioni sonore da macchinari e mezzi di cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Variazioni temporanee della rumorosità ambientale	Sistemi di mitigazione (barriere anti rumore, limitazione degli orari di operatività del cantiere, ecc.) del rumore generato durante la costruzione delle isole artificiali in prossimità delle zone abitate di Malamocco
	Emissioni sonore durante l'operatività del terminal	Esercizio	Terminal	marino (marino costiero e lagunare per gli effetti di estromissione traffico petrolifero e per il traffico container)	Variazioni della rumorosità ambientale	
	Emissioni sonore durante l'operatività del terminal	Esercizio	Terminal onshore	terrestre	Variazioni della rumorosità ambientale	

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Salute pubblica	Emissioni gassose dal terminal e da traffico marittimo	Esercizio	Tutti	marino costiero lagunare terrestre	Esposizione della popolazione a sostanze nocive alla salute umana, in relazione ai mutati scenari di traffico (estromissione del traffico petrolifero e aumento del traffico container)	Valgono a favore della componente tutte le mitigazioni adottate
		Costruzione		marino	Esposizione della popolazione a sostanze nocive in relazione all'esercizio del Terminal e alla riduzione dei rischi di incidente	
	Emissioni sonore da attività di cantiere, dal terminal e da traffico marittimo e terrestre	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Esposizione della popolazione a livelli sonori non compatibili con la protezione della salute umana	
		Esercizio		marino marino costiero lagunare	Interferenze temporanee con la balneabilità delle acque	
	Risospensione di sedimenti per attività di dragaggio e posa condotte	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare	Interferenze con la pesca e /o la balneabilità in relazione ai mutati scenari di traffico (estromissione del traffico petrolifero e aumento del traffico container)	
Paesaggio	Presenza fisica (visibilità) delle strutture del cantiere, sollevamento di polveri da attività di cantiere	Costruzione	Tutti	marino marino costiero lagunare terrestre	Interferenza temporanea con il paesaggio	
		Esercizio		Terminal	marino marino costiero	Interferenza nei confronti del paesaggio e della sua fruizione
	Strutture all'Isola dei Serbatoi e nell'area MonteSyndial		terrestre	Interferenza nei confronti del paesaggio e della sua fruizione		

Relazione di integrazione

Settembre 2012

I3-REL-001

Rev.0

COMPONENTE	FATTORE CAUSALE	FASE	ELEMENTO PROGETTUALE	AMBITO	EFFETTO POTENZIALE	MITIGAZIONI/ COMPENSAZIONI/Note
Socioeconomia	Sviluppo economico derivante dalla costruzione ed esercizio del terminal	Costruzione Esercizio	Tutti	terrestre marino	Incremento della competitività del Nord-est Italia a seguito del collegamento marittimo della stessa ai flussi trans-oceanici; conseguente sviluppo del sistema economico Riconversione ai fini logistici e portuali di un'ampia area dismessa di Porto Marghera Mantenimento dell'approvvigionamento di prodotti petroliferi e delle attività ad esso collegate	
	Opportunità di lavoro connesse alle attività di costruzione ed esercizio	Costruzione Esercizio	Tutti	terrestre marino	Incremento occupazionale diretto, indiretto e indotto	
	Delocalizzazione del traffico petrolifero	Esercizio	Terminal Fascio tubiero	lagunare	Aumento della sicurezza della navigazione e significativa diminuzione del rischio di sversamenti accidentali di prodotti petroliferi e altre sostanze inquinanti	
	Consumi energetici o di combustibili	Esercizio	Terminal onshore	terrestre	Aumento dei consumi energetici o di combustibili	Utilizzo di motori ibridi per la movimentazione dei container. Sistemi di recupero energetico durante la discesa dei container. Illuminazione a basso consumo (Torri Faro LED)
	Incremento traffico terrestre	Costruzione Esercizio	Terminal onshore	terrestre	Congestione reti (viaria e ferroviaria) di trasporto terrestre	<i>Gli incrementi di traffico sulle reti di trasporto terrestri sono assorbibili dalla capacità delle stesse anche in considerazione dei progetti in corso di completamento.</i>
	Incremento traffico marittimo	Costruzione Esercizio	Terminal – terminal onshore	lagunare	Incremento del traffico marittimo e conseguenti effetti sulla rete di navigazione	
	Interferenza con attività di pesca	Costruzione Esercizio	Terminal Fascio tubiero	marino	Interferenza fisica con attività di pesca	Nella fasi successive della progettazione verranno valutati e quantificati, in accordo con i soggetti interessati e con gli enti di gestione competenti, gli stock di risorse ittiche effettivamente sottratti all'attività di pesca, a seguito della realizzazione del terminal e del connesso fascio tubiero. Verrà parallelamente analizzata la disponibilità di risorsa nell'area vasta onde valutare l'effettiva incidenza (valutata bassa in questa fase) dell'interferenza del terminal. In tal senso potrà essere verificata la disponibilità di altre aree, oggi non utilizzabili ai fini del prelievo ittico, in sostituzione delle superfici perse. Nel caso tale strada risultasse non praticabile saranno concordate opportune compensazioni di tipo economico.
	Interferenza con attività di mitilicoltura	Costruzione Esercizio	Terminal Fascio tubiero	marino	Interferenza fisica con attività di mitilicoltura in mare	
	Interferenza con turismo balneare	Costruzione Esercizio	Terminal	marino	Perdita di presenza turistiche conseguente ad impatto visivo	