



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI,
LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

(L. 443/2001 e s.m.i.)

**“PIATTAFORMA D’ALTURA AL PORTO DI VENEZIA E
TERMINAL CONTAINER MONTESYNDIAL”
CUP: F74H15000690001**

PROGETTO PRELIMINARE

**ELEMENTI INTEGRATIVI ALLA RELAZIONE ISTRUTTORIA
N.41524 DEL 7/11/2016**

In data 4 agosto 2010 è stato sottoscritto un Accordo di programma tra il Magistrato alle Acque di Venezia e il Presidente dell’Autorità portuale di Venezia avente ad oggetto *“la progettazione di un terminal d’altura – con funzioni anche di “porto rifugio” che in attuazione di quanto previsto all’art. 3 della Legge Speciale 798 del 1984 consenta comunque l’estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia”*. Tale Accordo prevede, tra l’altro, la realizzazione e/o adeguamento di: interventi di grande infrastrutturazione necessari (dighe foranee) e la realizzazione/adeguamento dei terminal e delle pipeline di raccordo tra il Terminal d’altura e agli impianti di stoccaggio e raffinazione già presenti in ambito lagunare e attualmente serviti dal Terminal portuale di S. Leonardo.

In data 5 maggio 2011, con delibera n. 6 (G.U. n. 232 del 2011), il CIPE ha preso atto dell’Accordo di Programma del 4 agosto 2010 tra il Magistrato alle Acque di Venezia e l’Autorità Portuale di Venezia *“per la realizzazione della piattaforma portuale d’altura al largo di Malamocco e l’estromissione dei petroli dalla laguna di Venezia”* invitando *“il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a informare questo Comitato in merito alla stipula dell’aggiornamento dell’Intesa generale quadro con la Regione Veneto e alla definizione dell’iter di inserimento dell’opera in esame nel Programma delle infrastrutture strategiche secondo le procedure previste dalla Legge n. 443/2001”*.

Detto progetto, oltre ad inquadrarsi in una serie di interventi volti ad ampliare ed adeguare le infrastrutture portuali rispetto alle nuove esigenze, tiene conto dei limiti alla navigazione che deriveranno dalla messa in esercizio del sistema Mo.S.E. (Modulo Sperimentale Elettromeccanico) per il controllo delle maree e delle prescrizioni di cui alla Legge 29 novembre 1984, n. 798 (cd. Legge Speciale per Venezia) per la salvaguardia della laguna di Venezia ed è concepito dall’Accordo di Programma del 4 agosto 2010 sottoscritto dall’Autorità Portuale di Venezia e dal Magistrato alle Acque di Venezia come infrastruttura strategica alternativa alle *“opere di adeguamento dimensionale della conca di navigazione”* di cui al precedente Accordo di Programma del 16 settembre 2009 sottoscritto dalle stesse parti.

In data 2 agosto 2013 il progetto preliminare ha ottenuto il parere positivo dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale del Ministero dell’Ambiente (parere n. 1320) rilasciato il ex art. 183 D.Lgs. 163 del 2006.

Con Decreto 21 marzo 2014 (G.U. 83 del 2014) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ampliato la circoscrizione territoriale del Porto di Venezia *“costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi tra la bocca di Malamocco e la bocca di Lido, inclusi i canali di grande navigazione, nonché dalla superficie destinata alla Piattaforma d’Altura (localizzata alle coordinate Lat. 45° 17,3’ N - Long. 12° 30,4’ E WGS84), dai relativi bacini di evoluzione, dagli specchi acquei e dalla rada ad essa complementari, dal canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e dalle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio di impianti ed infrastrutture di collegamento”*.

Con delibera del 1 agosto 2014 n. 26 (G.U. n. 3 del 2015) il CIPE ha espresso parere favorevole, ai sensi dell’art. 1 della Legge n. 443 del 2001, sul Programma delle infrastrutture strategiche di cui all’Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include in Tabella 0 «Programma Infrastrutture Strategiche» l’intervento in esame alla voce «Hub Portuale di Venezia: porto di altura ed allacci».

Con nota n. 14340 del 24 settembre 2014, l’Autorità Portuale di Venezia ha trasmesso il *progetto preliminare* al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell’Ambiente, del territorio e della tutela del mare, al Ministero dello Sviluppo economico e al Ministero per i Beni e le

attività culturali, nonché alla Regione, al Comune e a tutti gli enti competenti al fine del rilascio di permessi e autorizzazioni ed agli enti gestori di interferenze ai fini della conferenza dei servizi ex art. 165 D.Lgs. 163 del 2006.

Il 27 ottobre 2014 si è tenuta la Conferenza di servizi, nella quale sono state acquisite le valutazioni e i pareri positivi delle amministrazioni interessate e degli enti gestori di interferenze.

Con Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164, all'art. 3, comma 9-bis, si è disposto che le opere elencate nell'XI° allegato infrastrutture - approvato, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, dal CIPE nella seduta del 1° agosto 2014 - che fossero state precedentemente già qualificate come opere strategiche da avviare nel rispetto dell'art. 41 della Legge n. 214 del 2011 e per le quali alla data di entrata in vigore della Legge di conversione fosse stata indetta la conferenza di servizi di cui all'art. 165 del D.Lgs. n. 163 del 2006, e successive modificazioni, fossero trasmesse in via prioritaria al CIPE, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della Legge di conversione, ai fini dell'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie per la loro realizzazione, previa verifica dell'effettiva sussistenza delle risorse stesse.

Come previsto dall'art. 165, comma 4 del D.Lgs. 163 del 2006, il progetto preliminare è stato trasmesso il 31 dicembre 2014 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In data 19 novembre 2015 la Regione Veneto ha formalizzato, con delibera della Giunta regionale n. 1678, il Decreto di localizzazione e il parere favorevole ai sensi dell'art. 165 del Codice degli appalti ai fini della delibera di approvazione del CIPE.

Con nota n.18061 del 3 dicembre 2015 l'Autorità Portuale di Venezia trasmetteva al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici una nota di chiarimenti in merito all'iter delineato per l'approvazione dei progetti, preliminare, prima, e definitivo, poi, assieme alla relazione del RUP circa l'appaltabilità dell'opera suddivisa in tre lotti.

Il 18 dicembre 2015, con Voto n.3/2015, il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici ha espresso il parere di competenza.

Con successiva nota dell'Ufficio di Gabinetto dello scrivente Ministero, n. 41545 del 7/11/2016, si è provveduto a richiedere alla Segreteria del CIPE di valutare la possibilità di iscrivere all'Ordine del Giorno del primo Comitato utile il progetto di che trattasi.

In relazione alla predetta istanza, con nota in data 18/11/2016, n.5402 di prot., il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica Economica, ha segnalato, a completamento dell'istruttoria del progetto in questione, la necessità di acquisire chiarimenti e documentazione in merito a taluni elementi di criticità emersi nel corso della istruttoria in questione.

Pertanto, anche sulla base degli elementi informativi forniti dalla competente AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (subentrata, ai sensi del d.lgs. 4 agosto 2016, n.169, all'Autorità portuale di Venezia) con le note n. 15746 del 23 novembre 2016, n. 17706 del 23 dicembre 2016, n.10477 del 4 agosto 2017 e n.12385 del 27 settembre 2017, che ad ogni buon conto e per pronta consultazione si allegano alla presente relazione (Allegati dal n. 1 al n.4), si riferisce puntualmente quanto segue:

1. Relazione con l'individuazione puntuale e la descrizione dettagliata delle opere incluse nel progetto preliminare del lotto da approvare, della superficie da utilizzare e degli eventuali impianti.

Il progetto preliminare della Fase A – 1° Lotto relativo al terminal container Montesyndial, in argomento, non ha subito variazioni o modifiche rispetto a quanto presentato in fase di Conferenza dei Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 24 ottobre 2014 (ex D.Lgs. 163 del 2006).

Come evidenziato nell'atto conclusivo della Conferenza dei servizi in questione, datato 8 settembre 2017 (Allegato 5), si sono espressi con "parere favorevole", con prescrizioni e osservazioni, i seguenti soggetti: Comune di Venezia, Edison, Italgas, MiBact, SNAM Rete Gas, SIFA, SpM, Syndial, Terna Rete Italia, Veritas, Versalis (Allegati dal n. 6 al n.16bis).

Il progetto preliminare del terminal onshore di Montesyndial, redatto nel corso degli anni 2013/2014, era stato, infatti, sviluppato con l'intento di realizzare nel terminal due aree con funzioni differenti:

- un'area, relativa ai primi 600 m di banchina e relativo piazzale retrostante, dedicata ai servizi feeder (traffico tradizionale), in grado di gestire fino a 600.000 TEU/anno;
- un'area, di 800 m di banchina e relativo piazzale retrostante, destinata a ricevere i container provenienti dal terminal offshore e in grado di gestire fino a 800.000 TEU/anno.

Nel complesso, il progetto relativo al terminal container Montesyndial, in argomento, prevede:

- i. Demolizione degli edifici esistenti e bonifica delle aree dove necessario;
- ii. Costruzione di una banchina di accosto su diaframmi in c.a. impermeabili, completa di parabordi e doppie bitte a interasse di 25 metri, per navi di dimensione compatibili con l'accesso a Porto Marghera, per un fronte canale di 1.500 metri, con quota di sommità a + 2,80m s.l.m.m. e portata di 5 ton/mq, batimetria a quota massima di PRP, cordolo di collegamento in sommità e arretramento del filo sponda;
- iii. Vie di corsa per le gru a cavalletto del tipo "STS" con scartamento di 30,48m con distanza del binario lato mare da filo banchina, pari a 4m;
- iv. Fondazioni adeguate a gru tipo "RTG" per la movimentazione nelle baie dei contenitori;
- v. Scavi e dragaggi e arretramento del filo sponda per garantire la quota batimetrica di fondo canale a quota "PRP";
- vi. Scarifica e livellazione di un'area complessiva di 80ha circa da destinare principalmente a un piazzale con portata di 5 ton/mq e quota di imposta a + 2,80m s.l.m.m. (con colmo a quota + 3.10m s.l.m.m.), comprensivo di precarica di consolidamento dei terreni di fondazione, dei sottoservizi per la raccolta delle acque meteoriche e scarichi a norma da convogliare in laguna, una parte delle baie predisposte per container refrigerati;
- vii. Impianti elettrici, cabine elettriche e torri faro;
- viii. Mantenimento in funzione dell'impianto "TAF" e di estrazione "MPE" nell'area di bonifica collocata a Sud-Ovest dell'area;
- ix. Servizi correlati;
- x. Non è prevista alcuna dotazione di gru transtainer per la movimentazione dei container, in quanto trattandosi di attrezzature mobili le stesse devono essere approvvigionate dal concessionario che utilizzerà la banchina e i piazzali e ne deterrà la proprietà. La definizione del layout funzionale di un terminal container, infatti, è

esclusiva competenza del concessionario in base alla superficie disponibile e alle sue esigenze commerciali e operative. A titolo esemplificativo la posizione di scanner, dei parcheggi, etc., può essere collocata nelle aree che il concessionario riterrà più adeguate in relazione alla disponibilità.

- xi. Non sono previsti nuovi raccordi viabilistici e ferroviari; per collegare il fascio ferroviario di 400 m del 2° stralcio. Si prevede di adeguare il raccordo ferroviario esistente che rientra nell'ordinario adeguamento delle reti ferroviarie svolto dall'Autorità di Sistema Portuale.

In ragione della morfologia di un terminal container, il progetto è stato suddiviso in tre stralci ognuno funzionale: la ripetitività del modello infrastrutturale (un piazzale a baie per contenitori con una banchina parallela) ne consente la realizzazione in più step in ragione della disponibilità economica.

2. Indicazione delle motivazioni a sostegno della funzionalità del lotto in esame.

Il lotto in esame costituisce, in parte, la parte di terra del "terminal d'altura", e, per la restante parte, un terminal tradizionale container. Nell'ambito del redigendo piano regolatore portuale si è valutato di separare i terminal contenitori dagli altri terminal portuali, per ragioni di funzionalità operativa, in maniera da garantire maggiore efficienza e capacità a tutti i terminal in ragione della diversa merceologia movimentata. Per tale ragione il lotto identificato è in grado di essere autonomo e di sostituire progressivamente gli attuali due terminal contenitori garantendo maggiore efficienza e capacità al sistema porto.

La costruzione e fruibilità immediata ed autonoma del terminal container di Montesyndial, è giustificata dalla:

- costante crescita dei traffici container registrata nel Porto di Venezia negli ultimi anni che, al netto del 2019, ha fatto registrare, tra il 2009 ed il 2018, un tasso di crescita annuo composto (CAGR) del 5,5%.
- previsione di crescita dei traffici al 2030 (+4,7% annuo per i porti del Nord Adriatico) stimata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;
- necessità di adeguamento infrastrutturale delle banchine esistenti dedicate ai container attraverso la realizzazione di un terminal all'avanguardia anche dal punto di vista tecnologico;
- necessità di ottimizzazione delle aree dedicate alle diverse funzioni portuali.

La disponibilità di usufruire di un'ampia superficie consente, da un lato, di mantenere e sviluppare ulteriormente l'attuale traffico container, sia intramed che intercontinentale, e dall'altro di ipotizzare la localizzazione, nel retro banchina, di funzioni logistiche (attività per altro introdotta dalla recente legge di riforma portuale), nonché di trasformazione leggera nelle aree limitrofe.

Il terminal di Montesyndial, dotato di una propria accessibilità stradale e ferroviaria, ha un'estensione e una conformazione tale che, rispetto agli attuali terminal container del Porto di Venezia, lo rendono un terminal efficiente grazie alle sue corrette proporzioni tra lunghezza di banchina e piazzali disponibili. Lo sviluppo del traffico che si genererà a seguito della realizzazione

della fase onshore consentirà, infatti, di avere un'adeguata massa critica indispensabile all'avvio della seconda fase (offshore).

La realizzazione del terminal Montesyndial, permetterà, inoltre, la ridefinizione delle funzioni portuali in essere, consentendo di sviluppare a Marghera anche la funzione passeggeri senza andare in sovrapposizione alle aree destinate alle funzioni commerciali ed allontanando queste ultime dalle aree più antropizzate.

Pertanto, gli effetti sul sistema logistico attesi dalla realizzazione del nuovo terminal contenitori possono essere così sintetizzati:

- il nuovo terminal consentirà di incrementare l'efficienza della gestione dei contenitori nel porto di Venezia, aumentando la produttività e riducendo i costi di movimentazione, nonché di sviluppare potenzialmente nuove attività e funzioni logistiche nell'area, contribuendo a ridurre i costi di trasporto door-to-door delle merci unitizzate attraverso il porto;
- il layout migliorato dell'infrastruttura ferroviaria del terminal, nonché la concentrazione dei carichi in un unico terminal, contribuirà a raggiungere il volume critico necessario ad incrementare la quota di trasporto ferroviario nell'hinterland, con effetti positivi di riduzione dei costi di trasporto e di riduzione dei costi esterni (ambientali e di sicurezza);
- la migliorata competitività del terminal e della connettività all'hinterland permetterà inoltre di incrementare gradualmente i volumi di traffico serviti dal terminal contenitori di Venezia, consentendo agli operatori logistici di ottimizzare le catene logistiche rispetto all'instradamento via porti alternativi, meno accessibili dell'hinterland di riferimento, riducendo così i costi di trasporto ed i costi esterni;
- la destinazione delle aree attualmente dedicate alla movimentazione di contenitori a traffico non unitizzato permetterà nel lungo periodo di incrementare la movimentazione di merci rinfuse ed in colli (prevalentemente per i settori agroalimentare e siderurgico) nel porto, con effetti di riduzione dei costi di trasporto a cari-co delle industrie lombardo-venete e dei costi esterni.

Il terminal Montesyndial appare quindi strategico per lo sviluppo complessivo del porto indipendentemente dalla realizzazione della Piattaforma d'Altura. Pertanto la costruzione del terminal *on-shore* può essere autonomamente ed immediatamente attivata.

3. Alla luce di quanto riportato nell'XI° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, di cui alla delibera n. 26 del 2014, che per l'infrastruttura Hub portuale di Venezia individua l'intervento "Porto di altura ed allacci" e indica quali soggetti aggiudicatori l'AP, il MAV, l'ANAS e la RFI, vorrà codesto Ministero precisare gli ambiti di competenza di ciascuno di tali soggetti in relazione all'articolazione del suddetto intervento.

Il soggetto aggiudicatore dell'intervento *de quo* è esclusivamente l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, già Autorità portuale di Venezia (APV), in quanto con Decreto 21 marzo 2014 (G.U. 83 del 2014) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad ampliare la circoscrizione territoriale del Porto di Venezia che "è costituita dalle aree

demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi tra la bocca di Malamocco e la bocca di Lido, inclusi i canali di grande navigazione, nonché dalla superficie destinata alla Piatta-forma d'Altura (localizzata alle coordinate Lat. 45° 17,3' N - Long. 12° 30,4' E WGS84), dai relativi bacini di evoluzione, dagli specchi acquei e dalla rada ad essa complementari, dal canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e dalle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio di impianti ed infrastrutture di collegamento". In conseguenza della qualificazione del nuovo terminal in termini di opera portuale, sottoposta alla giurisdizione dell'Autorità Portuale di Venezia, ora AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, questa ha assunto la qualifica di soggetto aggiudicatore dell'Opera, ai fini di cui agli artt. 161 e ss. del D. Lgs. n. 163 del 2006.

- 4. Il progetto risulta essere stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare sia nel 2012, ai fini della verifica dell'impatto ambientale, sia nel settembre 2014. Al riguardo, è opportuno che siano indicate le ragioni di tale duplice invio e sia confermato che la struttura del progetto del lotto in esame è rimasta invariata.**

Il progetto è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (in seguito MATTM) nel 2012 per acquisire la valutazione di impatto ambientale del progetto. A seguito del parere favorevole n. 1320 del 2 agosto 2013 (Allegato n. 17) il progetto è stato inoltrato una seconda volta al MATTM (settembre 2014) in occasione del suo invio a tutte le amministrazioni/enti ed imprese interessate, al fine di acquisire il loro parere di competenza in sede di Conferenza di servizi ex art. 165 del D.Lgs. 163 del 2016.

Pertanto, la prima trasmissione del progetto nel 2012 al MATTM è avvenuta per l'approvazione VIA, mentre la seconda trasmissione (con annessa convocazione di inizio del procedimento ex art. 165 del D.Lgs. 163 del 2016) ai soli fini di informazione dell'avvio della procedura per l'approvazione delle infrastrutture strategiche ai sensi del Codice degli appalti.

- 5. Occorre motivare dettagliatamente le ragioni che consentono di proporre l'approvazione del progetto del lotto in esame del terminal Montesyndial senza prima aver provveduto alle modifiche e integrazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (C.S.LL.PP.), che avrebbe espresso un "avviso non favorevole restituendo il progetto affinché venisse modificato ed integrato secondo le prescrizioni, le raccomandazioni e osservazioni dallo stesso evidenziate".**

Il parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Allegato n. 18) è suddividibile in due parti: una attinente alle opere relative al "porto d'altura" e l'altra le opere a terra (Montesyndial). Le prescrizioni abbinate alla parte in questione appaiono di minor rilievo, rispetto a quanto osservato per la parte off-shore e superabili, con gli opportuni adeguamenti ed integrazioni, nella fase di redazione del progetto definitivo (come previsto dallo stesso parere del CSLPP).

Più nel dettaglio, a supporto di quanto detto sopra, si formulano le seguenti considerazioni:

-Aspetto economico: non comportano maggiori oneri a carico degli interventi, ma, comunque, qualora ci fossero marginali aumenti di costi, questi sono sopportabili all'interno dei prezzi

parametrici utilizzati per computare il progetto preliminare, i quali contengono un'alea aggiuntiva per sopperire alle indeterminazioni intrinseche del progetto preliminare.

-aspetti geotecnici: si rappresenta che l'Ente ha precisato di aver effettuato, nel corso del 2016, indagini integrative, che, secondo quanto comunicato, hanno confermato quanto previsto nel progetto preliminare, senza aumento dei costi relativi.

-aspetti strutturali: è prevista la realizzazione di una nuova banchina di accosto su diaframmi in c.a. ed edifici prefabbricati. La tipologia di questi ultimi è quella tipica di capannoni o edifici a destinazione direzionale, prefabbricati di dimensioni e altezza variabili in base alle funzioni alle quali sono adibiti. In questa fase è stata elaborata una prima ipotesi progettuale sulla base delle attività e dei controlli che generalmente vengono svolti all'interno di aree di questo tipo. L'effettiva localizzazione e gli effettivi dimensionamenti strutturali saranno sviluppati nella successiva fase progettuale.

-collegamenti ferroviari: al fine della sostenibilità dell'accessibilità ferroviaria, è emerso dai chiarimenti integrativi forniti in fase istruttoria, che sono in corso di progettazione con finanziamento del Ministero per lo Sviluppo Economico all'interno dell'Accordo di Programma "per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera" dell'8 gennaio 2015 interventi di potenziamento della linea ferroviaria di collegamento tra Marghera Scalo e la linea sud. Tale intervento prevede il raddoppio parziale del binario di collegamento e il collegamento diretto con Marghera Scalo senza dover passare per il nodo di Mestre.

-Collegamenti stradali: è stato condotto uno studio dell'Università di Padova sull'accessibilità stradale al porto di Venezia in considerazione degli sviluppi dei traffici e degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione.

- Ulteriori prescrizioni riguardano la completezza formale, la progettazione degli impianti elettrici e gli aspetti della sicurezza antincendio e al rischio di incidente rilevante che dovranno essere oggetto di apposite integrazioni ed elaborati specialistici nelle successive fasi progettuali, in accordo con quanto in parte indicato anche nel parere in parola.

6. La delibera di Giunta regionale n. 1678 del 2015 sembra dar conto del solo parere favorevole della Regione in merito all'intesa sulla localizzazione" dell'intervento. Risulta non trasmessa la delibera con cui la stessa Regione si è espressa favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, sull'intervento in oggetto.

Si ritiene che la delibera di Giunta Regionale n.1678/DGR del 19 novembre 2015 (Allegato n. 19) con la quale si esprime parere favorevole, ai sensi di quanto previsto dall'art. 165, comma 5, D.Lgs. 163 del 2006, ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento denominato "Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e terminal container Montesyndial", avendo fatto puntuale richiamo alla propria precedente delibera n.2262 del 10/12/2013, con la quale la Giunta ha ratificato (senza segnalare alcuna modifica) il parere della Commissione VIA regionale del 31 luglio 2013 - precedentemente trasmesso dalla Regione Veneto, con nota prot. n. 326827, del 1° agosto 2013, alla Commissione VIA nazionale (cfr. parere VIA n. 12320 del 2 agosto 2013, pag. 7 facente parte integrante del medesimo parere) e dalla stessa tenuto in conto ai fini dell'emanazione del proprio parere - riporti,

implicitamente, il parere favorevole sul progetto in questione (cfr pag. 4 e 5 della delibera regionale n. 1678/DGR del 19.11.2015).

In particolare, si evidenzia che con la Delibera di Giunta n. 2262 del 10 dicembre 2013, richiamata nella Delibera n. 1678/2015, la Regione Veneto ha fatto proprio il parere n. 430 del 31 luglio 2013 della Commissione VIA Regionale (allegato A alla DGR n. 2262 del 2013) e ha espresso un giudizio favorevole di compatibilità con le prescrizioni di cui al parere stesso e la raccomandazione che *“venga editato per il Progetto Definitivo uno SIA coordinato, in modo da integrare in un unico documento tutte le precisazioni ed i chiarimenti introdotti con le risposte alla richiesta di integrazione della Commissione VIA nazionale e regionale”*.

7. **Tutte le prescrizioni e le raccomandazioni formulate dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati al progetto dovranno essere esposte, limitatamente al progetto preliminare in esame del terminal Montesyndial Fase A 1° lotto, secondo il formato di cui al facsimile che si allega. Si richiede, tra l'altro, di motivare puntualmente le ragioni che consentono di superare la prescrizione n. 2 del provvedimento di valutazione ambientale, che prevede che *“le parti che compongono il progetto non dovranno essere oggetto di trattazione separata nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva in quanto facenti parte integrante del medesimo programma con ricadute alla scala non solo locale ma anche regionale e nazionale”*.**

Come evidenziato nell'atto conclusivo della Conferenza dei Servizi tenutasi in data 24 ottobre 2014, si sono espressi con “parere favorevole”, con prescrizioni e osservazioni, i seguenti soggetti: Comune di Venezia, Edison, ENI, Italgas, MiBact, SNAM rete gas, SIFA, SpM, Syndial, Terna Rete Italia, Veritas, Versalis (cfr. Allegati dal n.6 al n.16bis).

Il responsabile del procedimento ha controdedotto in merito alle osservazioni e prescrizioni contenute nel predetto atto con apposita relazione in data 14 settembre 2017 (Allegato n.20).

Le prescrizioni e raccomandazioni in questione, con le relative valutazioni, sono riportate nei due prospetti allegati alla presente relazione (Allegati n.21 e n.22).

Per ciò che attiene la prescrizione n.2 formulata dal MATTM, la medesima non verrà disattesa in quanto l'Ente ha provveduto ad aggiudicare il monitoraggio *ante operam* e gli approfondimenti ambientali di tutto il progetto sottoposto a VIA, le cui risultanze saranno fornite al MATTM; lo stesso parere VIA, peraltro, non preclude la possibilità di realizzare l'opera per stralci funzionali.

8. **L'istruttoria non fa riferimento i) alle aree da espropriare e/o occupare, ii) alla documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze, e iii) alle modalità di valutazione dell'aliquota forfetaria per l'attuazione delle misure di prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa, modalità che devono essere esposte nella relazione illustrativa del progetto preliminare (v. delibera n. 58 del 2011).**

i) Le aree oggetto dell'intervento sono già nella piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

ii) La risoluzione delle interferenze è compresa nello stesso progetto preliminare; al riguardo si allega la planimetria predisposta dalla predetta AdSP con riportata la risoluzione (Allegato n. 23).

iii) Il soggetto aggiudicatore, l'AdSP, indicherà nel bando di gara il minimo dell'aliquota forfettaria, non sottoposta al ribasso d'asta, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento, secondo valutazioni preliminari che il contraente sarà tenuto a recepire nell'offerta formulata in sede di gara, da destinare all'attuazione di misure idonee volte al perseguimento delle finalità di prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa, ai sensi dell'art. 194 del D.lgs. 50 del 2016.

9. Relativamente al quadro economico del terminal Montesyndial, lo stesso dovrà i) essere riferito al progetto preliminare da approvare, ii) essere rimodulato tenendo conto di eventuali osservazioni del C.S.LL.PP. sul quadro economico del lotto in esame, iii) essere riprodotto secondo il facsimile di cui all'allegato alla presente nota, comprendendo l'indicazione dell'importo forfettario per l'attuazione di misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa di cui alla suddetta delibera n. 58 del 2011.

Si allega il quadro economico dell'opera in esame, in conformità al fac-simile trasmesso (Allegato n. 24). Dopo l'approvazione del progetto definitivo, l'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di soggetto aggiudicatore, indicherà nel bando di gara le misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e ai tentativi di infiltrazione mafiosa ai sensi dell'art. 194, comma 3, lett. d) del D.Lgs. 50 del 2016.

10. Occorre attestare, con la relativa documentazione di supporto, l'attuale disponibilità delle risorse destinate al finanziamento del lotto in approvazione.

Alla luce dei finanziamenti ottenuti e della possibilità di realizzare un terminal strategico per lo sviluppo del porto, anche indipendente dalla realizzazione della Piattaforma d'Altura, l'intera area Montesyndial è stata ridefinita in un unico lotto di euro 184.453.567,00 (FASE A – 1° LOTTO), da realizzarsi in tre stralci funzionali, individuati sulla base dei finanziamenti ottenuti. Tali stralci potranno essere realizzati anche separatamente sulla base delle esigenze tecnico-portuali.

La copertura del fabbisogno finanziario della Fase A (1° Lotto), al netto dei 12 milioni di euro già assunti a carico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e spesi per la prima fase delle opere di bonifica della falda e dei terreni, è articolata come di seguito:

- Euro 55,405 milioni - di cui euro 51,405 milioni assegnati dal Ministero dello Sviluppo Economico attraverso l'Accordo di programma sottoscritto in data 8 gennaio 2015 tra detto Ministero, la Regione Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia «per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera» e relativo *addendum*, del 27 gennaio 2017, di *rimodulazione delle risorse finanziarie rese disponibili in favore di interventi di maggiore e immediata ricaduta per la riconversione dell'Area Industriale di Porto Marghera e di effettiva cantierabilità in linea con gli obiettivi dell'AdP Porto Marghera*, e i restanti euro 4.000.000 a carico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

- Euro 87,112 milioni, stanziati dall'art. 1, comma 186, della Legge 24 dicembre 2012, n. 228, come successivamente confermati e rimodulati dall'art.1, comma 729, della Legge 23 dicembre 2014, n.90.

- Euro 31 milioni, ancora da reperire attraverso il ricorso a fonti nazionali e comunitarie ovvero private, fermo restando che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, per garantire il completamento della realizzazione dell'opera in esame, si è impegnata, comunque, ad assumere a suo carico questo importo.

11. Dovranno essere trasmessi il cronoprogramma dell'intervento, riferito alla realizzazione del lotto in esame, e il cronoprogramma stimato della relativa spesa, secondo facsimile allegato.

Il cronoprogramma dell'intervento è riportato in allegato (Allegato n.25).

Il cronoprogramma dei flussi di casse è riportato in allegato (Allegato n. 26)

12. Il CUP indicato nell'istruttoria (F71H11000090001) si riferisce a "interventi propedeutici alla realizzazione" dell'intera infrastruttura. Considerato che l'attuale oggetto di esame è l'approvazione del progetto preliminare della Fase A 1° lotto terminal Montesyndial, dovrà essere richiesto il CUP per la specifica opera.

Il CUP dell'opera in parola è il seguente: F74H15000690001

13. Dovranno inoltre essere resi disponibili tutti i documenti richiamati nell'istruttoria (compresi il parere VIA, quello del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e quelli delle Amministrazioni e degli Enti interessati al progetto), tenuto anche conto che in caso di acquisizione parziale degli stessi la Corte dei conti restituisce le relative delibere per "carenza di documentazione istruttoria" e l'acquisizione successiva di tale documentazione comporta il dilatarsi dei tempi di registrazione delle delibere stesse.

Si allegano i documenti richiesti.

Si rappresenta, inoltre che il progetto denominato "Piattaforma d'altura al porto di Venezia e terminal container Montesyndial", riferito alla sola realizzazione della piattaforma "onshore" ricavata nell'area cosiddetta "Montesyndial" a Porto Marghera è stato oggetto di specifica valutazione da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP il quale si è espresso con il Voto n. 54 reso nel corso dell'adunanza del 22 maggio 2019 (Allegato 27).

In ossequio all'avviso espresso dal predetto Consesso l'Ente ha quindi fatto pervenire una nuova versione del progetto in questione che dà riscontro alle osservazioni formulate dal predetto organo consultivo (Allegato n. 28) nonché l'analisi costi-benefici (Allegato n.29).

Tutto ciò premesso, alla luce dei chiarimenti di cui sopra, della documentazione allegata alla presente e di quella già inviata a corredo della precedente istanza del 7 novembre 2016 e tenuto conto delle procedure delineate dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia con nota assunta al protocollo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale n. 11026 del 30/08/2018 (Allegato n. 30), si rinnova, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del Decreto legislativo n.

163 del 2006 e successive modifiche e integrazioni, nonché ai sensi dell'art. 10 del Decreto del Presidente della Repubblica dell'8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., la proposta di approvazione della Fase A (1° lotto) del progetto preliminare «Hub Portuale di Venezia: Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial» con le prescrizioni e le raccomandazioni delle amministrazioni competenti, degli enti gestori delle interferenze e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e l'autorizzazione all'avvio dei lavori della Fase A (1° lotto).

La Fase A (1° lotto, 1°-2°-3° stralcio) del progetto prevede la progettazione definitiva ed esecutiva ed i lavori di realizzazione del «Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial e sistemazione piazzali», opera da considerarsi invariante in relazione alle necessità di adeguamento e razionalizzazione della capacità dei terminal container a terra del porto di Venezia, a prescindere dalla realizzazione della piattaforma d'altura.

Pertanto si raccomanda che l'approvazione della Fase A (1° lotto) del progetto preliminare «Hub Portuale di Venezia: Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial» avvenga tenendo conto della possibile (solo parzialmente) diversa modalità funzionale della stessa opera, ma sempre per finalità connesse alle attività portuali.

IL DIRETTORE GENERALE
M. Coletta