



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

**COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL  
PRIMO, SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL  
CONTAINER DI MONTESYNDIAL**



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale  
Porti di Venezia e Chioggia**



[ID\_VIP 8345]

**PIATTAFORMA D'ALTURA AL PORTO DI VENEZIA  
TERMINAL CONTAINER MONTESYNDIAL  
(PROVV. VIA N. 1320/2013 - AGGIORNAMENTO GIUDIZIO DI  
COMPATIBILITÀ AMBIENTALE)**

**Integrazione documentale da parte del Proponente  
(rif. nota CTVA 10179 del 22/12/2022)**

**Venezia, 6 marzo 2023**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale  
Porti di Venezia e Chioggia



Presidenza del Consiglio dei Ministri

**COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL  
PRIMO, SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL  
CONTAINER DI MONTESYNDIAL**

## Premesse

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) ha presentato al MiTE (oggi MASE) nell'aprile 2022 - perfezionando e integrando la richiesta nel successivo mese di ottobre 2022 - un'istanza volta all'aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale (favorevole con prescrizioni) VIAS n. 1320/2013, relativo al progetto "*Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e Terminal Container MonteSyndial*".

Successivamente, con DPCM 9 maggio 2022, l'intervento infrastrutturale - ridefinito come "*Realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio di Terminal Container MonteSyndial*" - è stato affidato alla gestione commissariale, individuando il Commissario nella persona del Presidente della medesima AdSP MAS, Dott. Fulvio Lino Di Blasio.

Nel corso del mese di dicembre 2022, si è svolta un'interlocuzione diretta tra AdSP MAS / Struttura Commissariale e il gruppo istruttore della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA E VAS (CTVA), a seguito della quale tale Organo ha formulato una richiesta di integrazione documentale (nota CTVA 10179 del 22/12/2022), precisando dettagliatamente gli elementi necessari ai fini del proseguimento delle attività istruttorie di propria competenza.

L'AdSP MAS e la Struttura Commissariale si sono pertanto attivate per la raccolta degli elementi richiesti e per la produzione degli elaborati specialistici necessari, nonché per l'avvio delle procedure di acquisizione dei pareri di competenza di altri Soggetti (segnatamente, la Regione del Veneto in qualità di ente gestore dei siti Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti dall'opera in esame).

La presente relazione, unitamente agli allegati costituiti dagli elaborati tecnici e dai documenti riguardanti i precedenti passaggi dell'*iter* procedimentale e autorizzativo, sono perciò rivolti a riscontrare l'indicata nota della CTVA e a fornire, a tale Organo, gli elementi integrativi e i chiarimenti richiesti.

Nel seguito del documento, ai fini della massima chiarezza di esposizione, si presenteranno i riscontri puntuali ai temi evidenziati nell'elenco puntato a pag. 3 della citata nota della CTVA, suddivisi in singoli paragrafi, peraltro rinviando, ove necessario, agli elaborati specialistici all'uopo predisposti o agli altri allegati acclusi alla presente integrazione documentale.



## 1. RISCONTRO PUNTUALE ALLE RICHIESTE DELLA CTVA

### 1.1 Efficacia temporale delle valutazioni ambientali

#### Proposta termine di efficacia temporale

La CTVA ha richiesto al Proponente di fornire "una proposta sull'efficacia temporale delle valutazioni ambientali (comunque non inferiore a cinque anni) in considerazione dei tempi previsti per la realizzazione del progetto e dei procedimenti approvativi necessari".

In merito, si ritiene necessario considerare due aspetti:

- il quadro programmatico e amministrativo relativo alla realizzazione del progetto in esame (Macrofase 1: *Terminal Container di MonteSyndial*), specialmente a seguito del commissariamento dell'opera,
- e
- la significatività scientifica e tecnica delle valutazioni sviluppate dagli esperti che hanno esaminato gli impatti e l'incidenza ambientale del progetto.

Riguardo al primo aspetto, si precisa che la scadenza temporale dei finanziamenti concessi per la realizzazione dell'opera è variamente articolata nel tempo, ma in particolare prevede il vincolo, per una parte significativa delle risorse assentite, che le opere siano completate entro il 31/12/2026. Considerando inoltre i tempi necessari per il successivo completamento dell'infrastrutturazione dell'area e per l'avvio delle attività ivi previste, si può ritenere che gli effetti ambientali (compresi quelli relativi alla fase di esercizio dell'opera) si manifesteranno pienamente a partire da un orizzonte temporale di almeno 5 anni dalla data odierna.

Per quanto attiene, invece, all'attendibilità delle valutazioni ambientali, il Consulente specialista che ha redatto la Relazione tecnica di screening di VInCA nel paragrafo 3.2 (valutazione degli scenari) ha segnalato quanto segue:

*«Riguardo all'orizzonte temporale di riferimento viene di seguito riportato un estratto delle Linee Guida sulla Vinca 2019 (G.U. Serie Generale n.303 del 28-12-2019).*

*“Validità temporale del parere di screening*



*Il parere di screening ha validità di 5 anni, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, valutata in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia nei casi nei quali il parere sia riferito a Piani pluriennali.*

...

*In ogni caso, al termine dei cinque anni è necessario ripetere la procedura di screening.*

*L'orizzonte temporale è identico per la valutazione appropriata».*

Pertanto, in considerazione di entrambi gli aspetti sopra richiamati, la **proposta di efficacia temporale delle valutazioni ambientali** - a parere dello scrivente Proponente - deve essere commisurata nel termine di **cinque anni**.

## 1.2 Nuova relazione relativa alla valutazione di incidenza

Per poter corrispondere alla richiesta della CTVA, l'AdSP MAS e la Struttura Commissariale hanno conferito al consulente specialista *IMQ eAmbiente* l'incarico di redigere uno studio di aggiornamento della valutazione di incidenza per il progetto in parola.

Gli esiti dello studio, presentati in particolare per mezzo della **Relazione tecnica di screening di VIncA** e del relativo **Allegato 1** (Format di supporto screening di V.Inc.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività), **sono inclusi nella presente integrazione documentale** e a essi si rinvia per ogni necessario approfondimento e valutazione.

### Avviso al pubblico

Contestualmente all'invio della presente integrazione documentale, il Proponente ha predisposto l'avviso al pubblico relativo alla procedura, con specifico riferimento alla valutazione di incidenza, secondo la modulistica all'uopo predisposta e pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali.



### Informativa agli enti gestori dei siti Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti

I siti della Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti dal progetto in esame, per quanto riguarda la Macrofase 1, sono:

- ZPS IT3250046 Laguna di Venezia
- ZSC IT3250030 Laguna medio-inferiore di Venezia
- ZSC/ZPS IT3250023 Lido di Venezia: biotopi litoranei

Tutti i siti indicati ricadono nella responsabilità della Regione del Veneto quale ente gestore. A tale ente, pertanto, è stata dapprima rimessa tutta la documentazione di inquadramento, consistente nello screening di VIA (inclusa VIncA) sviluppato per il progetto originario, nonché le integrazioni prodotte nell'ambito della presente fase di riesame tecnico (Relazioni Tecniche per rinnovo provvedimento di VIA 1320/2013 già predisposte e presentate al MiTE/MASE nell'aprile 2022 e nel settembre 2022).

Inoltre, essendo adesso disponibili i già indicati studi di aggiornamento della valutazione di incidenza (Relazione tecnica di screening di VIncA e relativo Allegato 1 - Format di supporto screening di V.Inc.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività), anche questi documenti sono stati da ultimo sottoposti all'attenzione dell'ente gestore, affinché quest'ultimo possa emettere il previsto parere (o "sentito") di competenza.

Attualmente, lo scrivente è pertanto in attesa delle comunicazioni e delle determinazioni del suddetto ente gestore.

Per quanto attiene alle opere appartenenti alla Macrofase 2 del programma infrastrutturale (Terminal *Offshore* - Piattaforma d'altura), la loro realizzazione è prevista in un orizzonte temporale che si colloca oltre il termine di efficacia temporale delle valutazioni ambientali attualmente sviluppate. Ciò, in ragione delle circostanze già diffusamente esposte nella documentazione rimessa all'esame della Commissione (previsione legislativa di indizione di un concorso di idee in due fasi, ricorso amministrativo attualmente pendente presso il TAR del Veneto, complessità dell'iter procedurale e autorizzativo previsto).

Pertanto, per tali opere, nel corso del futuro processo amministrativo sarà prodotta una nuova Valutazione di Incidenza Ambientale, nell'ambito di una nuova procedura di VIA o comunque dell'iter autorizzativo che si dovrà seguire in attuazione delle indicazioni normative applicabili.



### 1.3 Motivazioni alla base della richiesta di approvazione per fasi del progetto

La necessità di realizzare per fasi il progetto integrato della "Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e Terminal Container MonteSyndial" nasce dal cambiamento di indirizzo strategico deliberato dal Decisore politico, al massimo livello istituzionale, poiché l'art. 3 del Decreto Legge 1° Aprile 2021, n. 45 (convertito nella Legge 17 maggio 2021, n. 75), ha stabilito che la componente *Offshore* del sistema integrato sia destinata a funzioni in parte diverse da quelle originariamente previste e che per essa sia adottata una più complessa procedura ideativa e approvativa.

La norma indicata recita infatti:

*«Art. 3: 1. Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, procede all'esperimento di un **concorso di idee articolato in due fasi**, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto **l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici**, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti».*

Pertanto, la previsione di realizzare un sistema integrato *Offshore-Onshore* (c.d. sistema VOOPS - *Venice Offshore Onshore Port System*), destinato al solo traffico di container, è stata superata in favore di altre esigenze ed emergenze.

Tale cambiamento, però, non inficia la funzionalità e la sostenibilità del Terminal Container di *MonteSyndial*, poiché sin dall'origine il progetto integrato VOOPS era stato concepito come costituito da due parti distinte e autonome, sia rispetto alla realizzazione sia per quanto attiene al loro funzionamento.

Tale impostazione era chiaramente rappresentata, nel progetto, mediante la previsione di due Macrofasce indipendenti.

In particolare, per quanto attiene alla Macrofase 1 (Terminal container *Onshore* di *MonteSyndial*), occorre evidenziare che la sua costruzione e messa in esercizio



potrà avvenire anticipatamente rispetto alla realizzazione della piattaforma d'altura e, in prospettiva, potrà anche rimanerne funzionalmente autonoma, senza alcun pregiudizio rispetto alla sostenibilità e all'efficienza tecnico-economica dell'infrastruttura e del sistema logistico.

D'altronde, proprio riconoscendo tale circostanza, la realizzazione del Terminal *Montesyndial* è stata da ultimo affidata alla gestione commissariale (cfr. DPCM 9 maggio 2022 e relativo All. 1), con l'obiettivo di sviluppare un distinto iter approvativo e di velocizzarne così la realizzazione.

Pertanto, conclusivamente, in riscontro alla richiesta di chiarimenti da parte della CTVA, si può evidenziare che **la richiesta di approvazione per fasi del progetto nasce dal mutato indirizzo politico-strategico** che motiva e informa l'intervento, e che tale esigenza è **emersa nell'ambito del progetto preliminare** poiché **il suddetto mutamento è intervenuto** - temporalmente e proceduralmente - **nelle more della definizione dell'iter approvativo** relativo a tale fase della progettazione (la quale, trattandosi di progetto di Legge Obiettivo, segue la disciplina speciale per la quale trovano applicazione le norme del Capo IV del D.Lgs. 163/2006).

#### 1.4 Elementi utili per il superamento della prescrizione n. 2

Considerato il novellato quadro legislativo, regolamentare e programmatico, con specifico riferimento a quanto richiamato nel punto precedente (previsioni della Legge 75/2021 e DPCM di nomina del Commissario straordinario per il Terminal *MonteSyndial*) si evidenzia la necessità di superare la Prescrizione n. 2 del Parere di compatibilità ambientale (VIAS) 1320/2013, che stabilisce:

*«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».*

In merito a questa esigenza, si possono evidenziare - quali **elementi utili per motivare la riconsiderazione e il superamento** della sopra richiamata prescrizione - le argomentazioni e le considerazioni contenute nei seguenti documenti:

- 1) la nota del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (nota MIMS del 15 luglio 2021, n. prot. 27137), con la quale il Dipartimento per la mobilità sostenibile ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento



della politica Economica (DIPE) - Ufficio investimenti infrastrutturali, elementi integrativi della relazione istruttoria n. 41524 del 7 novembre 2016, con **richiesta di sottoporre al CIPESS la proposta di approvazione della sola "Fase A (1° lotto)" del progetto Hub Portuale di Venezia, relativa al Terminal Onshore (c.d. Terminal MonteSyndial), e ad esclusione del Terminal Offshore;**

2) la nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica Economica (DIPE) - Ufficio investimenti infrastrutturali (nota DIPE del 4 agosto 2021, n. prot. 4435), ove si conferma che il Parere VIA n. 1320/2013 «**non preclude di procedere per lotti funzionali**», richiamando in tal senso il **parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia;**

3) La nota del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (nota MIMS dell'8 settembre 2021, n. prot. 26028), con la quale il Dipartimento per la mobilità sostenibile richiede all'AdSP MAS di fornire gli elementi informativi in risposta alla nota DIPE 4435 del 4 agosto 2021, nella quale si precisa che il Ministero della Transizione Ecologica, in relazione alla «**necessità di superare la prescrizione n. 2 riportata nel parere VIA n. 1320/2013**» rappresenta la **necessità di operare «attraverso il procedimento di riesame tecnico da parte della Commissione VIA».**

Relativamente alla richiesta di prospettare il «*riscontro delle valutazioni precedentemente compiute con il parere CTVA n.1320/2013 che hanno permesso l'impostazione di tale prescrizione*», si osserva che il suddetto parere non rappresenta valutazioni specifiche, riguardanti aspetti di merito e/o la necessità di mantenere la gestione unitaria delle due Macrofasì del progetto ai fini della sostenibilità degli impatti e il mantenimento degli equilibri ambientali, ma esprime e motiva tale esigenza in relazione alle ricadute socio-economiche dell'intervento sia alla scala locale sia alla scala regionale e nazionale.

Tali considerazioni, però, devono potersi considerare superate a seguito della nomina del Commissario Straordinario per la realizzazione del solo *Terminal MonteSyndial*, poiché mediante tale atto il **progetto**, pur se riconosciuto appartenente al novero degli «*interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un **rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale**...* » (cfr. art. 4 del D.L. 18 aprile 2019, n. 32), viene ridefinito e circoscritto





alla **sola Macrofase1** (infatti il compito del Commissario consiste nella "realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio del *Terminal Container di MonteSyndial*").

Deve essere osservato inoltre, a riguardo, che come previsto dalla normativa vigente (comma 1 del già citato art. 4 del D.L. 18 aprile 2019, n. 32), ai fini della predisposizione della suddetta nomina del Commissario Straordinario, era comunque stata acquisita l'**intesa della Regione del Veneto** (nota del 27 gennaio 2022, n. 38330), **come prescritto per gli interventi aventi rilevanza (esclusiva) locale o regionale.**

Dunque si ritiene che, le motivazioni alla base dell'impostazione della prescrizione n. 2 del parere VIA 1320/2013, non riguardando specifici aspetti relativi alle tematiche ambientali, si debbano considerare superate alla luce delle mutate prospettive riguardanti gli effetti e le ricadute del progetto, alla scala locale, regionale e nazionale.

## 2. DOCUMENTAZIONE ALLEGATA E CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

### 2.1 Relazioni istruttorie e/o documentazione ulteriore richiesta

Nella richiesta di integrazione documentale da parte della CTVA si richiede di fornire:

- le relazioni istruttorie del MiT e del DIPE;
- il parere dell'Avvocatura distrettuale dello Stato di Venezia;
- il parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici;
- eventuale altra documentazione utile per l'esame dell'istanza.

A riguardo, in allegato alla presente relazione si presentano i richiesti documenti, precisando in particolare che, per quanto riguarda la relazione istruttoria del MiT, la versione in possesso dello scrivente Proponente è costituita da una bozza non firmata, datata e protocollata, ma che, per quanto a conoscenza di questa AdSP e del Commissario, tale documento rappresenta la versione più aggiornata dell'atto istruttorio.

\*\*\*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale  
Porti di Venezia e Chioggia



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

**COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL  
PRIMO, SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL  
CONTAINER DI MONTESYNDIAL**

Conclusivamente, ritenendo di aver corrisposto a quanto richiesto dalla CTVA con la nota n. 10179 del 22/12/2022, si rimette a tale Organo la presente relazione, unitamente agli allegati, rimanendo doverosamente a disposizione per ogni altra eventuale necessità.

Venezia, 6/3/2023

per l'Autorità  
di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale

(il Presidente)  
*Dott. Fulvio Lino Di Blasio*

per il Commissario Straordinario  
per la realizzazione del Terminal Container  
MonteSyndial

(il Sub-Commissario)  
*Prof. Ing. Giuseppe Cantisani*