

# AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE Porto di Venezia

## Riscontro richieste integrazioni (Nota MITE 8444/2022) nell'ambito del procedimento di VIA Nazionale n° 8081 Terminal Autostrade del Mare, Piattaforma Logistica Fusina

### Proponente



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

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale  
Porto di Venezia**

### Sede legale

Santa Marta,  
Fabbricato 13  
30123 Venezia, VE

tel. (+39) 041.5334254  
adspmas@port.venice.it  
<https://www.port.venice.it/it>

### Redatto



**IMQ EAMBIENTE S.r.l.**  
SOGGETTA AD ATTIVITÀ DI DIREZIONE  
E COORDINAMENTO DI IMQ GROUP S.R.L.

### Sede legale

Italia | 30175 Venezia  
via delle Industrie 5  
frazione Marghera

tel. (+39) 041 5093820  
info@eambientegroup.com  
[www.eambientegroup.com/it](http://www.eambientegroup.com/it)

### Titolo Elaborato:

Riscontro Richieste di Integrazioni Nota MITE n. 8444/2022

### Codice Commessa:

C23-010004

**Business Unit:** Ingegneria Ambientale

### Direttore Tecnico

Arch Giulia Moraschi

### Project Manager:

Dott. Michele Cagliani



### Team Work:

Ing. Mauro Gallo  
Dott.ssa Eleonora Franzo  
Dott. Michele Cagliani  
Ing. Alessio Andriotto  
Dott. Filippo Tonion  
Dott. Federico Grillo  
Dott.ssa Veronica Mattiazzi

Rev.	Data	Oggetto	File	Redatto	Verificato	Approvato
00	31/03/2023	Prima Emissione	_RISPOSTE_RICHIESTE_INTEGRAZIONI.docx	F.Tonion	M.Gallo	G. Moraschi

## SOMMARIO

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>2. RISCONTRO RICHIESTE INTEGRAZIONI NOTA MITE N.8444 DEL 04/11/2022 .....</b>	<b>5</b>
2.1 EFFETTI CUMULATIVI .....	5
2.2 RUMORE .....	5
2.2.1 Area di studio .....	5
2.2.2 Censimento ricettori completo .....	6
2.2.3 Analisi della compatibilità dell'opera.....	6
2.2.4 Mitigazioni e compensazioni .....	7
2.2.5 Progetto di monitoraggio ambientale .....	8
2.3 RUMORE SOTTOMARINO .....	8
2.4 ATMOSFERA: ARIA E CLIMA .....	9
2.4.1 Analisi dello stato dell'ambiente (scenario di base).....	9
2.4.1.1 Caratterizzazione della qualità dell'aria. ....	9
2.4.1.2 Principali fonti di inquinanti presenti sul territorio .....	10
2.4.1.3 Caratterizzazione meteorologica.....	10
2.4.2 Analisi della compatibilità dell'opera.....	11
2.4.2.1 Stima degli impatti in fase di cantiere .....	11
2.4.2.2 Stima degli impatti in fase di esercizio .....	11
2.4.3 Mitigazioni e compensazioni .....	12
2.5 SUOLO E SOTTOSUOLO .....	13
2.6 CANTIERIZZAZIONE: SCAVI E APPROVVIGIONAMENTO DI MATERIALI .....	14
2.7 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA).....	15
2.8 SALUTE UMANA .....	15
2.9 MONITORAGGIO AMBIENTALE.....	16
2.10 PRESCRIZIONI IN MERITO A MITIGAZIONI E MONITORAGGIO E RACCOMANDAZIONI IMPARTITE CON LA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 2524 DEL 11/12/2012. ....	17
2.11 CONTRODEDUZIONI.....	17
<b>3. RISCONTRO RICHIESTA INTEGRAZIONI PROT. N. 501566 REGIONE VENETO .....</b>	<b>19</b>
3.1 PUNTO 1 .....	19
3.2 PUNTO 2 .....	19

3.3 PUNTO 3 .....	20
3.4 PUNTO 4 .....	21
3.5 PUNTO 5 .....	22
3.6 PUNTO 6 .....	22
3.7 PUNTO 7 .....	22
3.8 PUNTO 8 .....	23
3.9 PUNTO 9 .....	24
3.10 PUNTO 10 .....	24
<b>4. RISCONTRO OSSERVAZIONI COMUNE DI VENEZIA (COD. COMUNE VE: ID 2022/03)</b> .....	<b>26</b>
4.1 OSSERVAZIONE N.1 .....	26
4.2 OSSERVAZIONE N.2 .....	26
4.3 OSSERVAZIONE N.3 .....	27
<b>5. RISCONTRO OSSERVAZIONI SIG. MARCO ZANETTI .....</b>	<b>28</b>
5.1 OSSERVAZIONE N.1 .....	28
5.2 OSSERVAZIONE N.2 .....	28
5.3 OSSERVAZIONE N.3 .....	29
5.4 OSSERVAZIONE N.4 .....	29
5.5 OSSERVAZIONE N.5 .....	30
5.6 OSSERVAZIONE N.6 .....	30

## 1. PREMESSA

In data 31/05/2022 l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS) Porto di Venezia, ha avviato presso il Ministero della Transizione Ecologica la procedura di VIA che comprendeva l'istanza di VIA postuma per quanto attiene alle opere realizzate al di fuori del periodo di validità del provvedimento di compatibilità ambientale (cfr. Deliberazione della Giunta Regionale n. 2524 del 11 dicembre 2012 pubblicata sul Bur n. 107 del 24/12/2012), nonché l'istanza di riesame del parere per quanto riguarda le lavorazioni residuali a completamento del progetto de Terminal che ancora devono essere realizzate.

In data 04/11/2022 la Commissione Tecnica Di Verifica Dell'impatto Ambientale – VIA e VAS ha formalizzato, con nota n.8444, la richiesta di integrazioni relativamente all'istanza presentata, concedendo 30 giorni di tempo per fornire adeguata risposta alle richieste di integrazioni.

Data la complessità delle richieste ricevute il Proponente ha richiesto una sospensione dei termini per la risposta. In data 06/12/2022 la Divisione V – Procedure di Valutazione di Via e Vas del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota n. 0153090, ha concesso la proroga di 120 giorni alle tempistiche fissate per la risposta alle integrazioni con nota n. 8444 del 04/11/2022.

In tale contesto il presente documento fornisce un riscontro puntuale alle richieste di integrazioni ricevute con nota MITE n.8444/2022, rispondendo inoltre alle richieste di integrazioni ricevute dalla Regione Veneto e alle osservazioni ricevute dal Comune di Venezia e dal Sig. Zanetti.

Tutta la documentazione integrativa prodotta a supporto delle risposte alle richieste ricevute viene trasmessa a mezzo CD (Prot. n. 6539 del 31/03/2023 AdSPMAS) e si aggiunge a quanto già pubblicato nel sito del ministero nell'ambito della presente procedura.

## 2. RISCONTRO RICHIESTE INTEGRAZIONI NOTA MITE N.8444 DEL 04/11/2022

### 2.1 EFFETTI CUMULATIVI

#### **RICHIESTA:**

*"Il Proponente deve illustrare le iniziative in corso nell'area vasta, da definire a cura dello stesso in ragione dei possibili impatti sulle componenti ambientali e sui possibili recettori, o che possano essere realizzate contemporanee ai lavori del progetto e valutare il cumulo degli effetti sulle componenti ambientali in corso d'opera e in fase di esercizio. Detta illustrazione deve anche riguardare le opere eseguite al di fuori del periodo di validità della VIA (2017-2021)."*

#### **RISCONTRO:**

Lo Studio di Impatto Ambientale (documento Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf) è stato aggiornato con una valutazione di tutti i progetti nell'area vasta, che possono avere effetti cumulativi con il progetto in esame, considerando nello specifico anche le opere eseguite al di fuori del periodo di validità della VIA (2017-2021).

Si rimanda nello specifico al paragrafo alle considerazioni sviluppate per gli effetti cumulativi nel capitolo 7.3.11 dello Studio di Impatto Ambientale (documento allegato "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf").

### 2.2 RUMORE

#### 2.2.1 AREA DI STUDIO

#### **RICHIESTA:**

*"È necessario che l'area di studio comprenda le rotte in laguna dalle bocche di porto al terminal, la viabilità fino alla viabilità principale, tutti i ricettori potenzialmente impattati, tutte le sorgenti che possono influenzare il clima acustico dell'area. Si ritiene necessario fornire una cartografia riportante il perimetro dell'area di studio e una relazione che dimostra che la dimensione dell'area di studio considerata è tale da poter considerare esaurito al suo interno qualsiasi fenomeno acustico rilevante."*

#### **RISCONTRO:**

Il documento denominato "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf", trasmesso in allegato, che costituisce la Valutazione previsionale di impatto acustico, include una descrizione completa dell'area di analisi e di tutti i ricettori coinvolti. Nel documento è contenuta inoltre una descrizione approfondita dei rilievi di breve e lungo periodo svolti in diversi punti dell'area di indagine, al fine di caratterizzare il clima acustico attuale.

Il tutto è stato inquadrato anche a livello grafico nella cartografia allegata alla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico.

### 2.2.2 CENSIMENTO RICETTORI COMPLETO

#### **RICHIESTA:**

*"Si ritiene necessario integrare il censimento ricettori in tutte le zone potenzialmente impattate completando con una relazione contenente cartografia e schede caratterizzanti il ricettore. È necessario verificare l'uso effettivo di ogni edificio o gruppo di edifici tenendo presente che sono da considerarsi ricettori anche gli edifici a scopo agricolo."*

#### **RISCONTRO:**

La Valutazione Previsionale di Impatto Acustico (documento "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf" allegato), contiene una valutazione completa dei ricettori sensibili, potenzialmente interessati dalle emissioni rumorose, su cui è stato verificato l'aggravio introdotto riconducibile alle previsioni progettuali.

Lo studio contiene poi un'analisi del clima acustico allo stato attuale e a seguito dell'attuazione delle previsioni progettuali per tutta l'area di analisi, corredata dalla completa analisi cartografica dei risultati simulati.

### 2.2.3 ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL'OPERA

#### **RICHIESTA:**

*"Rumorosità indotta dai mezzi trasportati, per lo meno fino alla viabilità principale."*

Cantierizzazione. *Si ritiene necessario che lo studio sia corredato di una o più simulazioni acustiche che considerino la fasizzazione residua, l'utilizzo di macchinari, il traffico indotto sulla viabilità dai mezzi d'opera, gli orari di lavorazione.*

Esercizio. *Si ritiene necessario che lo studio sia corredato di:*

- una simulazione acustica che consideri anche il traffico indotto dal trasporto navale di mezzi leggeri e pesanti, valutando anche gli effetti della quantizzazione delle emissioni sonore dovute alle operazioni di sbarco;
- nuove simulazioni riportanti oltre al transito delle navi anche quello dei mezzi sbarcati e quelli destinati all'imbarco, producendo tavole di dettaglio delle aree di Bocca di porto di Malamocco e del terminal che permettano di valutare l'impatto sui ricettori sensibili e abitativi."

**RISCONTRO:**

La Valutazione previsionale di Impatto Acustico trasmessa (documento "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf" allegato), contiene una valutazione degli impatti associati alla fase di cantiere delle opere rimanenti, considerando l'operatività dei mezzi di cantiere necessari all'ultimazione dei lavori.

Lo studio ha inoltre incluso nelle valutazioni la fase di esercizio, stimando l'impatto acustico associato al traffico navale di progetto, alla conseguente operatività portuale e al traffico indotto.

Per entrambe le fasi sono state svolte analisi di dettaglio riguardanti il rispetto dei criteri definiti dalla normativa vigente (criterio di immissione assoluta e criterio differenziale); detti elaborati sono stati trasmessi in allegato al documento di Valutazione Previsionale di Impatto Acustico.

Come riscontrabile dalla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico allegata (documento "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf") non sono emerse criticità rispetto ai limiti di riferimento normativi.

**2.2.4 MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI****RICHIESTA:**

*"Si ritiene necessario produrre a valle delle simulazioni per l'esercizio una modellizzazione dei livelli dopo l'inserimento di barriere acustiche e/o dune per separare il campeggio dal terminal."*

**RISCONTRO:**

La Valutazione Previsionale di Impatto Acustico condotta (documento "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf") ha permesso di riscontrare l'assenza di criticità presso il camping Fusina (Ricettore R3) sia dal punto di vista dei limiti assoluti di immissione che dal punto di vista dei valori differenziali.

Non sono risultate necessarie quindi modellazioni che considerassero la previsione di sistemi di abbattimento per ridurre disturbo rumoroso a carico del campeggio, stante il rispetto dei limiti normativi vigenti.

### 2.2.5 PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

#### **RICHIESTA:**

*“Si ritiene necessario prevedere un PMA, specificamente, per la componente rumore con punti di misura presso i ricettori, in particolare quelli sensibili, che saranno individuati dal nuovo censimento ricettori.”*

#### **RISCONTRO:**

Il documento denominato “Rel.02\_AdSPMAS\_PMA\_rev00.pdf” trasmesso in allegato costituisce il Progetto di Monitoraggio Ambientale sviluppato considerando le previsioni progettuali, gli effetti attesi ed il contesto territoriale in cui l'opera è inserita.

Nello specifico sono stati previsti i seguenti monitoraggi a carico delle componenti ambientali maggiormente interessate dal progetto, ovvero: Atmosfera, vegetazione, rumore e traffico.

Per ciascuna delle componenti ambientali è stato definito un monitoraggio ante, in corso e post operam; si rimanda nello specifico alla trattazione di cui all'allegato “Rel.02\_AdSPMAS\_PMA\_rev00.pdf”

## 2.3 RUMORE SOTTOMARINO

#### **RICHIESTA:**

*“La tematica rumore subacqueo avrebbe dovuto essere affrontata in considerazione delle opere svolte dal 2012 al 2021. Queste hanno previsto infissione di palancole e dragaggi per la realizzazione delle due darsene. Si ritiene necessario che il Proponente confermi che il rumore subacqueo non è oggetto di attenzione per le opere rimaste a completamento del progetto e, con riferimento a quanto già espresso al Punto 1, relazioni sulla componente, al pari delle altre, relativamente alla valutazione ex-post degli impatti di cantiere per le opere eseguite al di fuori del periodo di validità della VIA (2017-2021).”*

#### **RISCONTRO:**



Lo Studio di Impatto Ambientale (documento "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf" allegato) è stato aggiornato con una trattazione specifica della tematica rumore subacqueo, che ha compreso le analisi modellistiche con il software dBSea riguardanti specificamente le opere progettuali eseguite la di fuori del periodo di validità della VIA (scavo della darsena SUD, 2017-2021) e la fase di esercizio dell'opera di progetto.

Si rimanda poi alle considerazioni specifiche fatte al riguardo nel documento della Valutazione di Incidenza Ambientale (documento "Rel.06\_AdSPMAS\_VINCA\_rev00.pdf" allegato), sulla cui base è stato possibile escludere qualsiasi incidenza significativa a carico delle specie e habitat della Rete Natura 2000.

Con riferimento infine alle previsioni delle opere che rimangono da realizzare si conferma che il tema del rumore subacqueo non è oggetto di attenzione, considerando appunto che le lavorazioni avvengono fuori terra e a grande distanza dai punti di attracco.

## 2.4 ATMOSFERA: ARIA E CLIMA

### 2.4.1 ANALISI DELLO STATO DELL'AMBIENTE (SCENARIO DI BASE)

#### 2.4.1.1 CARATTERIZZAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA.

##### **RICHIESTA:**

*"Per la caratterizzazione della qualità dell'aria si ritiene necessario:*

- *localizzare su mappa tutte le centraline di qualità dell'aria identificandole nel dominio di calcolo utilizzato per le simulazioni modellistiche;*
- *riportare i dati di concentrazione, aggiornati all'ultimo anno di dati disponibili, in formato tabellare con il relativo confronto dei limiti di legge previsti dal D. Lgs. n. 155/2020, evidenziando situazioni di criticità, quali superamenti dei limiti di legge, che scaturiscono dal confronto tra i valori misurati e osservati per tutti gli inquinanti considerati;*
- *per le stazioni più vicine all'area oggetto di studio produrre un paragrafo dedicato al fine di evidenziare eventuali criticità."*

##### **RISCONTRO:**

Il quadro di riferimento ambientale per la componente atmosfera è stato aggiornato con la precisa localizzazione delle centraline per la misurazione della qualità dell'aria più vicine all'area di analisi. Per tali centraline si è proceduto all'analisi dei dati più aggiornati in raffronto ai limiti definiti dal D.lgs. 155/2010, analizzando e valutandone le criticità ove presenti.

Per le specifiche analisi si rimanda al capitolo 6.2.2 dello Studio di Impatto Ambientale aggiornato.

#### 2.4.1.2 PRINCIPALI FONTI DI INQUINANTI PRESENTI SUL TERRITORIO

##### **RICHIESTA:**

*“Lo studio, presentato per la stima delle emissioni dello scenario di base e che presenta dati aggiornati al 2017 deve essere integrato, anche per gli anni fino ai dati più recenti disponibili, individuando e localizzando le principali sorgenti emissive (puntuali, areali e lineari) di inquinanti presenti nell'area di studio, riportando le emissioni associate a ciascuna di esse.”*

##### **RISCONTRO:**

Il quadro di riferimento per la componente atmosfera è stato aggiornato con i dati sulle emissioni più recenti disponibili. In particolare è stato analizzato l'inventario INEMAR sviluppato da ARPAV, recante i dati stimati per l'anno 2019. L'analisi di dettaglio è riportata nel paragrafo 6.1.3.1 dello Studio di Impatto Ambientale.

Quanto alle principali fonti inquinanti nel territorio si rimanda anche all'analisi degli impatti cumulativi svolta nel capitolo 7.3.11 dello Studio di Impatto Ambientale.

#### 2.4.1.3 CARATTERIZZAZIONE METEOCLIMATICA

##### **RICHIESTA:**

*“La caratterizzazione meteo climatica sulla base di dati disponibili degli ultimi due anni, deve essere integrata riportando anche la distribuzione delle frequenze annuali di direzione e velocità del vento e le classi di stabilità atmosferica, riportando per ogni classe di stabilità le frequenze congiunte di velocità e direzione del vento, specificando la percentuale di calma di vento.”*

##### **RISCONTRO:**

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato aggiornato con una valutazione specifica dei principali parametri meteorologici (precipitazioni, temperatura, vento e classi di stabilità atmosferica) relativi agli ultimi due anni di riferimento (2021 e 2022). I dati utilizzati ai fini dell'analisi sono stati ottenuti dalle due centraline meteo più vicine all'area in esame, ossia la stazione meteorologica di ARPAV Venezia – Istituto Cavanis e la centralina dell'Ente della Zona Industriale di Porto

Marghera C.E.D. Per ogni ulteriore dettaglio si rimanda alla lettura del paragrafo 6.1.1 dello Studio di Impatto Ambientale allegato (documento "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf" allegato).

## 2.4.2 ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL'OPERA

### 2.4.2.1 STIMA DEGLI IMPATTI IN FASE DI CANTIERE

#### **RICHIESTA:**

*"Il Proponente dovrà fornire una descrizione dei dati esaminati sulla base dei quali afferma che 'il quadro ambientale al 2017 non fa registrare sostanziali modifiche rispetto a quanto previsto nel 2012 con il solo Biossido di Azoto che fa segnalare alcuni valori più elevati nel 2016 per poi rientrare negli anni seguenti ai valori antecedenti al 2012 per tutte le stazioni analizzate'."*

#### **RISCONTRO:**

Come precisato nell'aggiornamento del capitolo 7.1.1 dello Studio di Impatto Ambientale (Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf) i dati consultati sono quelli disponibili dalle stazioni di misura e dalle pubblicazioni ufficiali di ARPAV; nello specifico nell'aggiornamento svolto è stato analizzato il rapporto annuale sulla qualità dell'aria del Comune di Venezia ("La qualità dell'aria nel comune di Venezia" anno 2021), che ha confermato il riscontro già riportato nel SIA.

I dati nello specifico permettono di registrare l'assenza di criticità, come specificato nel capitolo 7.1.1 dello Studio di Impatto Ambientale.

### 2.4.2.2 STIMA DEGLI IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO

#### **RICHIESTA:**

*"Si ritiene necessario integrare la documentazione presentata con una stima degli impatti in fase di esercizio, utilizzando un idoneo modello di dispersione degli inquinanti; in particolare riportare i dati utilizzati per la stima ovvero i dati meteo-diffusivi del territorio e i dati di emissione degli inquinanti di tutte le sorgenti previste dal progetto, prendendo a riferimento i fattori di emissione più aggiornati presenti in letteratura; la stima degli impatti dovrà essere riferita a tutta l'area di interesse con particolare dettaglio ai principali recettori sensibili presenti nell'area oggetto di studio; la stima dovrà fornire il confronto con i limiti normativi regolamentati dal D. Lgs. n. 155/2010."*

#### **RISCONTRO:**

Il documento "Rel.02\_AdSPMAS\_ATM\_rev00.pdf" trasmesso in allegato costituisce lo studio delle ricadute associate alle emissioni riconducibili al progetto in esame. Nello specifico l'analisi è stata sviluppata considerando i fattori emissivi disponibili più aggiornati da fonti ufficiali (European Environmental Agency report 2019). La simulazione modellistica è stata sviluppata con il modello CALPUFF, nel quale sono state implementate le emissioni rilasciate in atmosfera dalle navi transitanti presso il molo di Fusina, dal traffico veicolare indotto e dai mezzi adibiti alla movimentazione dei container, ossia i *tugmaster* (trattori portuali).

L'analisi dei risultati ha riguardato le concentrazioni localizzate presso i punti di massima ricaduta e i ricettori sensibili, presenti all'interno dell'area oggetto di della presente valutazione; è stato verificato perciò il rispetto dei limiti di concentrazione definiti dalla normativa vigente (D. lgs. 155/2010) per ciascuno degli inquinanti modellizzati. I risultati sono stati inoltre confrontati con il criterio di significatività impatti, fissato al 5% definito dalle Linee Guida nazionali di ANPA (2001), e con i valori di fondo rilevati da ARPAV presso la stazione di Fusina, nel corso dell'anno 2021.

I risultati dell'analisi modellistica permettono di riscontrare l'assenza di particolati criticità rispetto ai limiti derivanti dalla normativa vigente (D.lgs. 155/2010); per un'analisi completa della metodologia e dei risultati ottenuti si rimanda al documento allegato "Rel.02\_AdSPMAS\_ATM\_rev00.pdf".

### 2.4.3 MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

#### **RICHIESTA:**

*"Il Proponente dovrà dimostrare la validità delle misure già proposte alla luce dei risultati della stima degli impatti in fase di esercizio svolta secondo le indicazioni soprariportate."*

#### **RISCONTRO:**

Il principale intervento di mitigazione proposto per la fase di esercizio era l'elettificazione delle banchine (cold ironing), che consente alle navi da crociera in stazionamento di spegnere i generatori in stazionamento, azzerando le emissioni dirette dei generatori delle navi in sosta.

Nello Studio di Impatto Ambientale allegato viene riportata una quantificazione della riduzione di emissioni di inquinanti associate allo scenario di progetto, nell'ipotesi in cui venga attivato il cold ironing; le analisi svolte hanno permesso di stimare una riduzione del flusso di massa di inquinanti emessi che varia, in termini percentuali, tra il 40% e 80%. Per le valutazioni specifiche e per ogni dettaglio sulle elaborazioni analitiche svolte si rimanda al capitolo 7.3.2 dello studio delle ricadute allegato.

Si precisa inoltre che in base all'Accordo procedimentale registrato a protocollo AdSPMAS 16004 del 03/11/2021 è stato ottenuto un importante finanziamento nell'ambito del PNRR, relativo all'infrastrutturazione delle aree di Marghera e di Venezia per il cold ironing.

Tale accordo, infatti, prevede che, per quanto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, nell'ambito del programma infrastrutturale approvato con il decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021, in relazione alla tipologia di interventi finalizzati all' "Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)", risultano ammessi al finanziamento pubblico gli interventi infrastrutturali denominati:

- "Elettrificazione Banchine Aree di Marghera", CUP F78I21001320001, per euro 57.600.000,00;
- "Elettrificazione Banchine Aree di Venezia", CUP F79J21005960001, per euro 32.200.000,00.

Nel corso dell'anno, quindi, si sta sviluppando la progettazione delle opere, che, per quanto attiene l'attività relativa a Marghera, comprende anche l'infrastrutturazione di Fusina.

Si prevede di pubblicare il bando per l'appalto integrato e complesso entro il mese di settembre 2023 e di chiudere i lavori entro i termini previsti dal Decreto sopra citato (giugno 2026).

## 2.5 SUOLO E SOTTOSUOLO

### **RICHIESTA:**

*"Non essendo previsti interventi che interferiscano con le falde poiché non saranno realizzate ulteriori fondazioni in quanto gli edifici A – B – F – G – H sono stati stralciati, rimane la possibilità di una contaminazione del suolo. Si richiede che il Proponente relazioni sia sugli esiti analitici di classificazione dei terreni da riutilizzare sia su come il completamento delle opere consentirà altresì di evitare possibili fenomeni di contaminazione del suolo dovuti a spandimenti o perdite di sostanze inquinanti sia sui possibili impatti sulle acque sotterranee."*

### **RISCONTRO:**

L'intervento di scavo e riutilizzo dei terreni nell'area retroportuale rientra nell'ambito del progetto di bonifica approvato da parte del Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale dei Canali Portuali di Grande Navigazione della Laguna di Venezia; il Progetto era stato inserito nell'Atto integrativo all'Accordo di Programma Moranzani firmato nel 2011.

Il progetto prevedeva nello specifico il riutilizzo in area retroportuale dei terreni scavati (sopra alla quota medio mare) nel corso della realizzazione della Darsena Sud, al fine di realizzare la pavimentazione portuale della Piattaforma Logistica di Fusina.

A seguito dei sopralluoghi effettuati da ARPAV in qualità di Ufficiali di Polizia Giudiziaria, il 02 marzo 2022 è stato eseguito il sequestro preventivo dell'area disposta dal Giudice del Tribunale ordinario di Venezia, per la presenza in loco di rifiuti di varia natura (sacchi di lana di roccia, residui di cantiere, etc) e dei due cumuli di terra da scavo provenienti dallo scavo della darsena sud (circa 70000 m<sup>3</sup>). Vedasi planimetria inserita nel capitolo 6.2.3 aggiornato.

Lo smaltimento dei rifiuti 'vari', identificati nell'annotazione di servizio di ARPAV dell'08.03.2022, è stato avviato ad ottobre 2022 e completato a gennaio 2023.

Nel mese di Luglio 2022 è stata effettuata la campagna di indagine sui due cumuli di terra da scavo, i cui esiti analitici sono allegati nello specifico allegato "All.14\_AdSPMAS\_TER\_rev00.pdf" e commentati nello Studio di Impatto Ambientale. Nel complesso i 73 campioni di terreno rappresentativi dei cumuli, dalle analisi eseguite dal Laboratorio CHEMI-LAB di Mestre (VE) accreditato Accredia n. 0180 L., sono risultati conformi a C.S.C. di col. B (e in larga parte anche a col. A) tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V, D. Lgs. 152/06.

**I terreni sono risultati pertanto conformi rispetto alle previsioni del progetto di Bonifica approvato.**

Il concessionario intende pertanto riutilizzare i terreni in conformità alle previsioni del progetto di bonifica già approvato; le modalità di utilizzo dei terreni dipendono dagli esiti della vicenda legale, attualmente in corso.

Sarà comunque realizzata una pavimentazione, al posto degli edifici, secondo le specifiche tecniche approvate dal Commissario Delegato con Decreto 26 del 21/10/2011, che consentirà di evitare possibili fenomeni di contaminazione del suolo dovuti a spandimenti o perdite di sostanze inquinanti, nonché possibili impatti sulle acque sotterranee.

## 2.6 CANTIERIZZAZIONE: SCAVI E APPROVVIGIONAMENTO DI MATERIALI

### **RICHIESTA:**

*"Le lavorazioni residuali prevedono sia dragaggi e scavi previsti finalizzati principalmente alla posa di cavidotti e sottoservizi per il completamento degli impianti di videosorveglianza e illuminazione sia la movimentazione di alcune decine di migliaia di m<sup>3</sup> di terreno che il Proponente dichiara conforme alla col. B di tab. 1 allegato 5 Parte IV Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. per il loro riutilizzo in ambito retroportuale, andando a costituire il piano di posa per la sovrastante pavimentazione. Si richiede uno studio dettagliato sugli scavi da eseguire, sulle mitigazioni che si intende adottare e sulle modalità di trasporto e di movimentazione dei materiali sul sito dell'intervento, con riguardo ai possibili effetti sul traffico a breve e lunga distanza, anche in termini di localizzazione e di gestione dei depositi temporanei."*

**RISCONTRO:**

Gli interventi di scavo e interrimento dei cavidotti comporteranno la movimentazione di un quantitativo molto contenuto di terreno ad oggi sterrato. Nello specifico si rimanda al capitolo 4.4 dello Studio di Impatto Ambientale (documento "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf" allegato), che è stato aggiornato con un inquadramento specifico sui tratti mancanti.

I lavori erano comunque il Progetto era stato inserito nell'Atto integrativo all'Accordo di Programma Moranzani firmato nel 2011.

Gli interventi di movimentazione di decine di migliaia di metri cubi di terreno riguardano invece i cumuli oggetto delle valutazioni di cui al punto precedente, a cui si rimanda (cfr. § 2.5).

## 2.7 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)

**RICHIESTA:**

*"Si rileva preliminarmente che le Linee Guida per la Valutazione di incidenza (2019) stabiliscono che gli studi di incidenza e la relativa valutazione, di I o II livello, hanno una validità temporale di 5 anni, termine oltre il quale devono essere rinnovate. Pertanto, si fa presente che il Proponente dovrà integrare la documentazione fornita con lo studio di incidenza V.Inc.A. aggiornato e il relativo format di supporto screening di V.Inc.A. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività."*

**RISCONTRO:**

Il documento "Rel.06\_AdSPMAS\_VINCA\_rev00.pdf" trasmesso in allegato costituisce la valutazione di Incidenza Ambientale del progetto in esame, aggiornato rispetto alle Linee Guida ministeriali (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019) per la Valutazione di Incidenza del 2019. Il documento è stato sviluppato ad un livello di approfondimento uguale al Livello II delle Linee Guida citate.

Dalle analisi contenute nel documento di Valutazione di Incidenza aggiornato è possibile escludere il verificarsi di incidenze significative a carico delle specie e degli habitat della Rete Natura 2000, associate alle previsioni progettuali.

## 2.8 SALUTE UMANA

**RICHIESTA:**

*“È necessario che il Proponente produca dati epidemiologici del comune di Venezia, anche con riferimento alle opere eseguite al di fuori del periodo di validità della VIA (2017-2021), confrontati con i dati della Regione e, in particolare: i tassi di mortalità standardizzati per tutte le cause, per malattie cardiovascolari e respiratorie; i tassi di ricovero ospedaliero per tutte le cause, per malattie cardiovascolari, per malattie respiratorie e per asma bronchiale.”*

**RISCONTRO:**

Il documento “Rel.08\_AdSPMAS\_EPID\_rev00.pdf” trasmesso in allegato riporta un'analisi comparativa approfondita dei dati epidemiologici del Comune, ricevuti dal Servizio Epidemiologico di Azienda Zero di Regione Veneto, rispetto ai dati disponibili a livello Regionale e nazionale. Il confronto, come specificato a livello di dettaglio nel documento allegato, include un arco temporale tra il 2015 e il 2019. Detto arco temporale include quindi le fasi di ultimazione dei lavori eseguite nel corso di validità della VIA, l'esercizio della darsena Nord e i lavori di dragaggio della Darsena Sud (al di fuori della validità temporale della VIA).

Dall'analisi dei dati epidemiologici dalla presente relazione risulta che la Provincia di Venezia si discosta di poco rispetto ai dati regionali. Per quanto riguarda le malattie del sistema circolatorio e le malattie del sistema respiratorio il tasso provinciale standardizzato di mortalità risulta di un punto superiore rispetto a quello Regione Veneto.

A livello regionale si sottolinea l'andamento del tasso standardizzato di mortalità relativo alle malattie respiratorie e alle malattie circolatorie risulta sempre inferiore alla media nazionale.

Per la patologia asmatica la Provincia di Venezia ha un tasso standardizzato di mortalità leggermente inferiore rispetto al tasso standardizzato della Regione Veneto.

## 2.9 MONITORAGGIO AMBIENTALE

**RICHIESTA:**

*“Non è stato prodotto un congruo P.M.A. rispetto alla tipologia di opera soggetta a valutazione: il Proponente deve predisporre il Piano di Monitoraggio per tutte le componenti ambientali, in coerenza anche con le linee guida dell'ISPRA, con la localizzazione delle postazioni di rilievo, i periodi e le durate delle misure, la modalità di esecuzione dei monitoraggi, i possibili effetti sull'ambiente naturale e antropico, le verifiche da effettuare, nonché le azioni di natura organizzativa dei cantieri o di interventi di mitigazione, da porre in essere. Il P.M.A. dovrà essere redatto secondo le Linee Guida Nazionali (ISPRA e Ministero della Transizione Ecologica).”*

**RISCONTRO:**



Il documento "Rel.02\_AdSPMAS\_PMA\_rev00.pdf" trasmesso in allegato costituisce il Progetto di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.) del progetto in esame. Come definito specificamente nel documento allegato il PMA riguarda le componenti ambientali interessate dal progetto, per cui sono state definite le misure di monitoraggio in relazione agli impatti riconducibili al progetto in esame.

## **2.10 PRESCRIZIONI IN MERITO A MITIGAZIONI E MONITORAGGIO E RACCOMANDAZIONI IMPARTITE CON LA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 2524 DEL 11/12/2012.**

### **RICHIESTA:**

*"Il Proponente dovrà illustrare su come abbia tenuto in considerazione, nel corso di realizzazione delle opere al fuori del periodo di validità della VIA (2017-2021), delle prescrizioni eventualmente impartite in merito a mitigazioni e monitoraggi. Questo è un aspetto che rimane valido anche per le altre componenti."*

### **RISCONTRO:**

Riguardo alla fase di realizzazione delle opere al di fuori del periodo di validità della VIA il proponente ha tenuto in considerazione le prescrizioni riguardanti i monitoraggi e le mitigazioni.

In particolare viene trasmessa in allegato la documentazione già trasmessa in data 10/02/2022 prot. AdSPMAS n 2791 del 10/02/2022 al Ministero della Transizione Ecologica (documenti allegati da n. 7 a n.13 alla presente istanza). Gli allegati citati forniscono una valutazione completa sul rispetto delle prescrizioni ricevute con decreto autorizzativo (D.G.R. n. 2524 del 11 dicembre 2012), in particolare sulle tematiche del monitoraggio della torbidità e del monitoraggio archeologico nella fase di escavazione della darsena.

## **2.11 CONTRODEDUZIONI**

### **RICHIESTA:**

*"Il Proponente dovrà controdedurre in maniera esaustiva alle osservazioni pubblicate sul sito del MiTe.:"*

- Osservazioni del Sig. Marco Zanetti in data 11/08/2022;
- Osservazioni del Comune di Venezia in data 06/10/2022;

*nonché fornire le integrazioni alle richieste della Regione Veneto pervenute con nota in data 27/10/2022 acquisita con protocollo MiTE/134096 del 27/10/2022."*

**RISCONTRO:**

Nei capitoli successivi viene riportata una risposta alle richieste di integrazioni ricevute da parte della Regione Veneto, nonché opportuna controdeduzione alle osservazioni del Comune di Venezia e del Sig. Marco Zanetti.

## 3. RISCONTRO RICHIESTA INTEGRAZIONI PROT. N. 501566 REGIONE VENETO

### 3.1 PUNTO 1

#### RICHIESTA:

"1. Rilevata la non coerenza tra quanto illustrato nella documentazione allegata all'istanza di VIA presentata rispetto a quanto risultante dagli atti pubblicati, si ritiene necessario integrare il SIA con il corretto richiamo ai fatti ed atti intervenuti, inserendo nelle valutazioni gli effetti correlati a quanto stralciato ed aggiunto con atto aggiuntivo n.2 (rif. Edificio multipiano per parcheggio auto); si chiede inoltre di dare evidenza nel SIA della valutazione sugli impatti effettuata rispetto ai lavori già realizzati durante la fase di validità del provvedimento di VIA di cui alla DGR 2524/2012;"

#### RISCONTRO:

Con riferimento all'atto aggiuntivo n. 2 della al contratto di concessione Rep. 1446 del 29.10.2010 successivamente modificato con atto aggiuntivo Rep. 1563/2012, che prevedeva al punto 3 quanto segue:

*"In luogo dei predetti edifici, il Concessionario potrà realizzare un parcheggio multipiano di 50.000 mq per stoccaggio di n. 2.800 auto medie (il "Parcheggio Multipiano")..."*

Il punto della concessione sopra citato lasciava appunto al Concessionario la possibilità di realizzare un "Parcheggio Multipiano".

Si precisa tuttavia che allo stato attuale il parcheggio non è prevista la realizzazione dell'opera e non esiste alcuna progettualità per la stessa che sia valutabile all'interno di un procedimento di VIA.

Si esclude pertanto la realizzazione dello stesso entro cinque anni (termine di validità temporale della VIA).

**Non si ritiene pertanto necessario un aggiornamento delle Valutazioni degli Impatti rispetto alla previsione di realizzazione del parcheggio multipiano.**

### 3.2 PUNTO 2

#### RICHIESTA:

"2. In riferimento alle osservazioni formulate dal Comune di Venezia, acquisite al protocollo regionale con n. 482649 de 17/10/2022, ed in particolare all'ipotesi di attracco delle navi da crociera presso il terminal, si richiede di chiarire tale eventualità e, se del caso, di produrre un aggiornamento dello studio del traffico, sia veicolare che marittimo, nonché una verifica dell'adeguatezza della viabilità progettata rispetto all'ipotesi in questione; venga quindi aggiornato anche il SIA in relazione alla valutazione delle emissioni in atmosfera, in coerenza con l'eventuale aggiornamento della stima del traffico."

#### **RISCONTRO:**

In ragione del mutato contesto normativo di riferimento (previsioni della L. 16/09/2021 n. 125) che prevedono la "realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT", creando, di fatto, un sistema di accoglienza delle navi basato sul c.d. "Porto Diffuso".

Nello SIA è stata quindi quantificata la previsione degli attracchi crocieristici per l'anno 2023, che nel complesso ammontano a 53 unità presso il terminal di Fusina; tale traffico navale costituisce appunto una ricollocazione del traffico crocieristico altrimenti indirizzato verso gli attracchi del Terminal di Marittima.

Alla luce di tale circostanza è stato prodotto uno studio del traffico veicolare, marittimo e ferroviario in risposta alla mutata previsione di esercizio della Darsena Sud; lo studio (documento allegato "Rel.05\_AdSPMAS\_TRAFF\_rev00.pdf") contiene una valutazione di dettaglio degli impatti attesi. Come specificato nello studio del traffico e nello Studio di Impatto Ambientale le nuove previsioni progettuali sulla viabilità riguardano esclusivamente la viabilità interna (nuovo gate e nuovo piazzale per mezzi collettivi in ingresso per trasporto passeggeri da navi da crociera); si rimanda al capitolo aggiornato dello Studio di Impatto Ambientale (cfr. § 4.5.2 dello SIA).

In coerenza con l'aggiornamento del quadro di riferimento progettuale (previsione di attracco di navi da crociera) sono state aggiornate anche tutte le valutazioni sugli impatti ambientali a carico delle varie componenti ambientali (atmosfera, rumore, traffico...ecc.).

Si rimanda nello specifico alle valutazioni contenute nello SIA (capitolo 7).

### **3.3 PUNTO 3**

#### **RICHIESTA:**

"3. Si richiede di aggiornare il SIA, relativamente alla parte dell'analisi dei potenziali impatti sul suolo e sottosuolo, in considerazione al rilevamento di un deposito incontrollato di rifiuti, pericolosi

e non, nel sito, a causa del quale l'Autorità Giudiziaria ha disposto il sequestro preventivo delle aree interessate dai cumuli di rifiuti abbandonati. A tale proposito, si richiama quanto rappresentato da ARPAV nella nota prot. n. 59196/2022, relativamente alla mancanza, allo stato attuale, di informazioni sulle caratteristiche chimiche e di cessione dei terreni/rifiuti abbandonati e delle "aree impronta" sottostanti, da cui deriva l'impossibilità di escludere, in assenza di dati, il verificarsi di eventi di contaminazione."

**RISCONTRO:**

Lo smaltimento dei rifiuti 'vari', identificati nell'annotazione di servizio di ARPAV dell'08.03.2022, è stato avviato ad ottobre 2022 e completato a gennaio 2023.

Per quanto concerne invece i cumuli di materiale di scavo nel mese di Luglio 2022 è stata effettuata la campagna di indagine sui due cumuli di terra da scavo, i cui esiti analitici sono contenuti nell'allegato "All.14\_AdSPMAS\_TER\_rev00.pdf" .

Nel complesso i 73 campioni di terreno rappresentativi dei cumuli, dalle analisi eseguite dal Laboratorio CHEMI-LAB di Mestre (VE) accreditato Accredia n. 0180 L., sono risultati conformi a C.S.C. di col. B (e in larga parte anche a col. A) tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V, D. Lgs. 152/06.

I terreni sono risultati pertanto conformi rispetto alle previsioni del progetto di Bonifica approvato, che ne prevedeva il riutilizzo in sito. Il concessionario intende pertanto riutilizzare i terreni in conformità alle previsioni del progetto di bonifica già approvato; le modalità di utilizzo dei terreni dipendono dagli esiti della vicenda legale, attualmente in corso.

Sulla base degli esiti analitici menzionati si esclude comunque il verificarsi di eventi di contaminazione a carico delle componenti ambientali suolo e sottosuolo.

### 3.4 PUNTO 4

**RICHIESTA:**

"4. In relazione al punto precedente, si chiede di fornire un chiarimento circa il rispetto delle prescrizioni n. 16 e n. 17 della DGRV n. 2524/2012, nonché un aggiornamento circa la loro applicabilità alla luce della problematica ambientale emersa in seguito al deposito incontrollato di rifiuti nelle aree sottoposte a sequestro giudiziario. Si chiede inoltre di allegare il documento integrativo datato agosto 2012 citato nella prescrizione n.16."

**RISCONTRO:**

Si rimanda alle considerazioni già riportate in risposta ai quesiti precedenti (cfr. § 2.10, e § 3.4 del presente documento).

### 3.5 PUNTO 5

**RICHIESTA:**

*"5. Si chiede di precisare quale sia il perimetro dell'area in concessione a Venice Ro-Port Mos Scpa e se tale perimetro coincida con il sito di progetto. Infatti la Figura 4-9 del SIA riporta le zone oggetto di sequestro quali areali per il riutilizzo dei terreni di scavo in area retroportuale ed individua un'area di progetto diversa per esempio dalla Figura 4-7."*

**RISCONTRO:**

Nel capitolo 4.5.3 dello Studio di Impatto Ambientale (elaborato "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf" allegato) viene riportata la precisa individuazione planimetrica delle aree interessate dalla concessione a Venice Ro-Port Mos.

Per ogni valutazione sulle modalità di utilizzo dei cumuli in ambito retroportuale si rimanda alle considerazioni già fatte al capitolo 2.5.

### 3.6 PUNTO 6

**RICHIESTA:**

*"6. Venga fornito un aggiornamento del cronoprogramma delle attività di bonifica, sovrapponibile alle tempistiche di ultimazione delle opere di completamento del Terminal."*

**RISCONTRO:**

Nello Studio di Impatto Ambientale viene riportato un aggiornamento del cronoprogramma, che include tutte le lavorazioni da ultimare. Si rimanda nello specifico al capitolo 4.4 dello SIA e all'allegato "All.15\_AdSPMAS\_Crono\_rev00.pdf".

### 3.7 PUNTO 7

**RICHIESTA:**

"7. Per quanto attiene alla gestione delle acque meteoriche (rif. prescrizione n. 13 della DGRV n. 2524/2012), per le quali è prevista l'intercettazione e il trattamento con scarico in laguna, autorizzato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia con autorizzazione prot. n. 34792 del 23.08.2018, si evidenzia la necessità di fornire un aggiornamento sulle tempistiche di validità di tale autorizzazione."

**RISCONTRO:**

L'autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche nel canale Malamocco Marghera è stata rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 26/09/2022. La durata dell'autorizzazione è pari a 4 anni (fino al 2026).

Nello specifico si trasmette in allegato l'autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche, rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (prot. n. 33466 del 26/09/2022) (Allegati numero 1 e 2 alla presente istanza) e il protocollo di trasmissione della stessa.

### 3.8 PUNTO 8

**RICHIESTA:**

"8. Con riferimento alla prescrizione n. 8 della DGRV n. 2524/2012 si richiede di integrare il documento "Valutazione del rischio derivante da esposizione a campo elettrico e magnetico", inserendo, per le linee elettriche a MT e per le cabine di trasformazione, di nuova realizzazione e/o oggetto di modifica, le seguenti informazioni:

- a. la localizzazione e/o il tracciato;
- b. le specifiche tecniche;
- c. il calcolo delle fasce di rispetto/distanze di prima approssimazione (DPA) ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003 e del D.M. 29 maggio 2008 con i relativi dati d'ingresso.

Il proponente dovrà inoltre dimostrare che all'interno delle suddette fasce di rispetto/DPA si possa escludere la permanenza prolungata di persone (con esclusione eventualmente del personale professionalmente esposto ai campi elettromagnetici)."

**RISCONTRO:**

In allegato viene trasmessa la Valutazione del rischio derivante da esposizione a campo elettrico e magnetico aggiornata (documento All.03\_AdSPMAS\_DVR\_rev00.pdf). Il documento contiene una valutazione delle modifiche nel frattempo intercorse alla rete di connessione. La configurazione del tracciato delle opere di connessione è rappresentata nella planimetria trasmessa in allegato (All.04\_AdSPMAS\_PLAN\_DVR\_rev00.pdf).

Le specifiche tecniche delle opere di connessione sono descritte nella relazione tecnica trasmessa in allegato (All.05\_AdSPMAS\_REL\_CE\_rev00.pdf).

Infine per quanto concerne il calcolo della distanza di Prima Approssimazione ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003 e del D.M. 29 maggio 2008, si rimanda al calcolo incluso nel documento allegato (All.04\_AdSPMAS\_PLAN\_DVR\_rev00.pdf); le analisi effettuate hanno permesso di riscontrare che la DPA risulta  $\leq 2.0\text{m}$  per le linee in Media Tensione (MT).

### 3.9 PUNTO 9

#### **RICHIESTA:**

*"9 In riferimento alla prescrizione n. 9 del Parere della Commissione VIA n. 375 del 24/10/2012, che recita "con il progetto definitivo dovrà essere redatto un progetto illuminotecnico conforme ai criteri stabiliti dalla LR 17/09", dovrà quindi essere presentato il progetto illuminotecnico, redatto nel rispetto LR n. 17/09 e al momento della sua redazione dovrà tenere conto delle migliori tecnologie disponibili al fine di massimizzare il contenimento dei consumi energetici e la riduzione dell'inquinamento luminoso. Il progetto dovrà rispondere alla normativa tecnica ad oggi vigente, in particolare le norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464- 2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016, e le linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-1>"*

#### **RISCONTRO:**

Si rimanda ai documenti "Rel09\_AdSPMAS\_ILL\_rev00.pdf" e "Rel10\_AdSPMAS\_ILL\_CERT\_rev00.pdf" che costituiscono il progetto illuminotecnico redatto nel rispetto della normativa regionale (L.R. 17/09).

### 3.10 PUNTO 10

#### **RICHIESTA:**

*"10 Relativamente alla componente acque, il proponente integri il SIA prevedendo di valutare la possibilità che le analisi chimiche in colonna d'acqua, già svolte durante i monitoraggi in fase di cantiere, vengano effettuate anche nella fase di chiusura dei lavori, evitando per quanto possibile la concomitanza con altre operazioni di scavo nella zona."*



**RISCONTRO:**

Come precisato nello Studio di Impatto Ambientale tra le opere da completare non sono previsti scavi nei canali o nei pressi delle banchine che possano generare torbidità o aumentare la concentrazione dei solidi sospesi.

Con riferimento ai principali impatti attesi nelle diverse fasi progettuali è stato redatto un Progetto di Monitoraggio Ambientale (documento allegato "Rel.02\_AdSPMAS\_PMA\_rev00.pdf") trasmesso in allegato.

Essendo il canale di accesso al terminal di tipo industriale e già interessato dall'attività di transito di navi merci (Canali Industriali Nord, Ovest e Sud), non essendo previsti nuovi lavori di scavo o dragaggio, non è stato previsto alcun monitoraggio della torbidità.

Il passaggio delle navi infatti genera si elevata torbidità, che tuttavia si deposita in tempi molto contenuti, date le caratteristiche granulometriche dei sedimenti. Come specificato nella Valutazione di Incidenza Ambientale (documento allegato "Rel.06\_AdSPMAS\_VINCA\_rev00.pdf") l'effetto si esaurisce nell'intorno dell'area del passaggio (500m), venendo tuttavia fortemente attutito dalle strutture di marginamento del canale presenti in corrispondenza del Terminal Autostrada del Mare.

## 4. RISCONTRO OSSERVAZIONI COMUNE DI VENEZIA (COD. COMUNE VE: ID 2022/03)

### 4.1 OSSERVAZIONE N.1

**OSSERVAZIONE:**

*"Il Servizio Sportello Rumore, Igiene E Animali, sulla base delle misurazioni e delle stime presentate, rilascia parere favorevole per quanto di competenza, a condizione che venga effettuato un monitoraggio post operam per verificare la bontà delle analisi e previsioni effettuate."*

**RISCONTRO:**

In allegato viene trasmesso il Progetto di Monitoraggio Ambientale (documento allegato "Rel.02\_AdSPMAS\_PMA\_rev00.pdf"). Si rimanda nello specifico alle previsioni di monitoraggio contenute nel documento citato.

### 4.2 OSSERVAZIONE N.2

**OSSERVAZIONE:**

*"In riferimento alla sistemazione delle opere a verde, il proponente afferma che le opere di mitigazione saranno oggetto di apposita progettazione esecutiva.*

*Si ritiene quindi come buona prassi, preliminarmente alla progettazione esecutiva, produrre una relazione tecnica, a firma di un professionista abilitato (quale un dottore agronomo o un dottore forestale o un perito agrario o agrotecnico), come previsto dal Regolamento Comunale per la tutela e la promozione del verde in città, in cui si dovranno indicare le specie da utilizzare.*

*Si ritiene inoltre opportuno che nelle fasi progettuali successive vengano esplicitate le specie, privilegiando quelle autoctone, e di valutare tra queste quelle più adatte in relazione alla tipologia dei terreni, alle pressioni ambientali topiche, alle necessità manutentive delle piante stesse, alla esposizione e/o predisposizione ad eventuali patologie."*

**RISCONTRO:**

In allegato viene trasmessa una relazione tecnica sulle mitigazioni ambientali proposte firmata da tecnico abilitato iscritto all'albo (documento "Rel.07\_AdSPMAS\_MITIG\_rev00.pdf"). Nella relazione allegata vengono definite le specie e le modalità di realizzazione della siepe arborata di schermatura prevista. Il documento è sviluppato considerando i riferimenti normativi in materia

(sussidi operativi al PALAV e Regolamento del Verde Comune di Venezia) oltre che all'esperienza e alle prassi consolidate nel settore.

Per la trattazione di dettaglio degli aspetti di dettaglio si rimanda alla relazione allegata.

### 4.3 OSSERVAZIONE N.3

#### OSSERVAZIONE:

*"In riferimento al traffico indotto navale, terrestre e ferroviario, sono stati valutati gli impatti sulle componenti atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, rumore, aspetti naturalistici, paesaggio e patrimonio culturale.*

*Stante le mutate esigenze portuali di agevolare l'attracco di navi da crociera, e vista l'individuazione del terminal in oggetto quale sito adeguato alla risoluzione di tale necessità, si ritiene che nel progetto valutato, tale esigenza non sia stata adeguatamente descritta, così come il conseguente traffico veicolare e marittimo, nonché la viabilità progettata.*

*In particolare non è chiaro se la viabilità progettata sia effettivamente adeguata anche al carico di trasporto pubblico e privato di collegamento con il centro storico di Venezia. Per tale ragione non è stato possibile valutare concretamente la pressione di tale fattore. Sia valutata pertanto l'esigenza di uno studio più approfondito relativo alla gestione del traffico veicolare con mitigazioni o compensazioni da attuare anche in fase ex ante o di monitoraggio."*

#### RISCONTRO:

In ragione delle mutate esigenze trasportistiche, dovute al mutato contesto programmatico (Decreto Legge 1 Aprile 2021 poi convertito in legge con Legge 17 maggio 2021 n. 75.L. previsione di porto diffuso per navi con stazza >25000Gt), è stato valutato il duplice utilizzo del Terminal Autostrada del Mare, considerando la previsione di utilizzo della Darsena Nord per attracco di navi RoRo e RoPax e l'utilizzo della Darsena Sud per l'accosto di navi da crociera.

Sulla base di tale considerazione sono state aggiornate tutte le valutazioni sugli impatti ambientali, comprendendo anche un aggiornamento degli studi specialistici allegati, ovvero lo studio del traffico (Documento allegato "Rel.05\_AdSPMAS\_TRAFF\_rev00.pdf"), Valutazione Previsionale di Impatto Acustico (documento allegato "Rel.04\_AdSPMAS\_VPIA\_rev00.pdf"), Studio delle Ricadute Emissive (documento allegato "Rel.02\_AdSPMAS\_ATM\_rev00.pdf") e Valutazione di Incidenza Ambientale (documento allegato "Rel.06\_AdSPMAS\_VINCA\_rev00.pdf").

Si rimanda inoltre a tutte le valutazioni incluse nello Studio di Impatto Ambientale aggiornato (documento allegato "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf").

## 5. RISCONTRO OSSERVAZIONI SIG. MARCO ZANETTI

### 5.1 OSSERVAZIONE N.1

**OSSERVAZIONE:**

*"nello studio di impatto ambientale, al paragrafo 2.4 (pag. 48/258) viene richiamato il vigente piano regolatore portuale approvato nel 1965, senza tuttavia che esso sia fornito almeno per estratto per quanto riguarda il progetto in esame (si aggiunge che detto piano non pare pubblicato neppure nel sito web della competente Autorità di Sistema Portuale);"*

**RISCONTRO:**

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato aggiornato considerando il Piano Regolatore Portuale approvato nel 1965, di cui è stato riportato un estratto con individuata l'area di progetto. L'esame cartografico permette di riscontrare che l'area rientra in una zona definita "industriale"; si rimanda nello specifico alla trattazione di cui al paragrafo 2.4 dello Studio di Impatto Ambientale (documento allegato "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf").

### 5.2 OSSERVAZIONE N.2

**OSSERVAZIONE:**

*"ancora ivi (pag. 48/258) si attesta essere in fase di redazione un nuovo piano portuale ad aggiornamento del precedente, senza tuttavia indicazioni sul relativo avanzamento, tempistica e sulle strategie per esso assegnate; informazioni al riguardo appaiono necessarie;"*

**RISCONTRO:**

L'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale è in fase di programmazione. Tempistiche sicure per il termine delle attività dipendono dall'esito di procedure amministrative in corso e dalla programmazione strategica delle attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Un orizzonte temporale definito non pare al momento definibile con precisione.

Si esclude comunque (fonte perimetrazione AdSPMAS) l'esclusione dell'area dagli ambiti portuali a scapito di un'interazione con la città circostante.

### 5.3 OSSERVAZIONE N.3

**OSSERVAZIONE:**

*"nello studio di impatto ambientale, al paragrafo 2.5, si cita il Piano di Recupero Morfologico della Laguna - in sostanza l'aggiornamento di quello vigente approvato nel 1993 - che viene dato a pago 113/258 come in attesa di approvazione mentre è ben noto oggi che la Commissione VAS Nazionale non lo ha ritenuto approvabile ma bensì sostanzialmente da reimpostare; risulta dunque omessa la considerazione e pubblicazione del tuttora vigente piano del 1993 (si aggiunge che detto piano non pare pubblicato neppure nel sito web della competente autorità, già Magistrato alle Acque di Venezia, ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Triveneto);"*

**RISCONTRO:**

Le previsioni progettuali riguardano l'area a terra del Terminal Montesyndial. La disamina svolta nello Studio di Impatto Ambientale del Piano di Recupero Morfologico e del relativo aggiornamento era finalizzata ad evidenziare gli effetti positivi derivanti dalla realizzazione delle strutture di marginamento in termini di protezione dall'erosione indotta dal passaggio delle navi.

Si segnala inoltre che sono attualmente in fase di gara le "OPERE DI MANUTENZIONE E RIPRISTINO PER LA PROTEZIONE E LA CONSERVAZIONE NELLE AREE DI BORDO DEL CANALE MALAMOCCO MARGHERA TRATTO CURVA SAN LEONARDO E FUSINA - INTERVENTI DI PROTEZIONE DALL'EROSIONE MARINA DELLE CASSE DI COLMATA A, B, D-E, LATO LAGUNA VIVA (VENEZIA) CIG 9549349416 CUP F72E18000190005 ID SINTEL 162828804".

Il tutto consentirà di ridurre le perturbazioni indotte dalle navi in transito nel canale industriale Malamocco Marghera.

### 5.4 OSSERVAZIONE N.4

**OSSERVAZIONE:**

*"nel medesimo paragrafo, non è poi chiaro se le "barriere in pietrame e barene" a lato del canale marittimo che adduce alla piattaforma logistica di che tratta si siano previste nel progetto ora in esame ovvero in altri complementari piani, programmi o interventi;"*

**RISCONTRO:**

Le barriere in pietrame a cui si fa riferimento sono le barriere esistenti e quelle previste in altri progetti attualmente a bando di gara (vedasi risposta al punto precedente).

## 5.5 OSSERVAZIONE N.5

### OSSERVAZIONE:

*"appaiono inoltre del tutto trascurati - e omessi - i seguenti livelli di pianificazione:*

- *Piano di gestione delle Acque 2022-2027 (Autorità di Bacino);*
- *RISP - rapporto di sicurezza in ambito portuale (ARPAV);*
- *RIR - rischio incidenti rilevanti (ARPAV)."*

### RISCONTRO:

Il Piano di Gestione delle Acque risulta attualmente in fase di Valutazione Ambientale Strategica. Le previsioni progettuali comunque non prevedono ulteriori elementi di interferenza riconducibili agli scarichi. Si rimanda quindi all'autorizzazione allo scarico vigente trasmessa in allegato (cfr. documento allegato "All.02\_AdSPMAS\_AUT\_PROT\_rev00.pdf"). Si ritengono pertanto le previsioni coerenti con la salvaguardia della risorsa idrica.

Per quanto concerne il RISP di ARPAV sul Porto di Venezia il nuovo Piano Regolatore Portuale sarà redatto comprendendo un Rapporto di Sicurezza.

Coerentemente con l'analisi vincolistica fatta non sono state riscontrate interferenze con gli areali del rischio di incidenti rilevanti (RIR).

## 5.6 OSSERVAZIONE N.6

*"Con l'occasione, si segnala che non appare chiaro cosa si preveda a sostituzione degli edifici A, B, F, G e H per i quali si annuncia (pag. 89/258) la rinuncia alla realizzazione; forse (come pare indicato a pago 94/258) la mera pavimentazione delle relative aree?"*

### RISCONTRO:

Si conferma che nello Studio di Impatto Ambientale è stato previsto lo stralcio degli edifici A, B, F, G e H rispetto al progetto originario. Le opere che ancora rimangono da completare includono la

pavimentazione nella parte originariamente destinata inizialmente ad ospitare tali edifici. Si rimanda nello specifico al quadro progettuale aggiornato dello Studio di Impatto Ambientale (documento allegato "Rel.01\_AdSPMAS\_SIA\_rev01.pdf").