



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\* \* \*

**Parere n. 452 del 5 maggio 2023**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p><b>Procedimento di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, n. 1320 del 2 agosto 2013 relativo al progetto di “<i>Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta</i>”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 8375</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale</b></p>

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

### I. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- l'art. 5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

**RICHIAMATA** la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, in particolare, gli artt.23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell'art. 5, recante '*definizioni*', comma 1, lettera b come "*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*"; la procedura si conclude con l'inteso ai sensi dell'art. 5, recante '*definizioni*', comma 1, lettera o come "*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante "*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante "*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*";

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";

- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;

## II. SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO

**DATTO ATTO** che:

- l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia (d'ora innanzi Proponente) con nota prot. n. 7638 del 22/04/2022 ha presentato domanda ai fini dell'avvio della procedura di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale (parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013) relativamente al progetto "Piattaforma d'altura al Porto di Venezia - Terminal container di Montesyndial";

- con il parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013 reso ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto preliminare di "Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta", con prescrizioni da osservare nella redazione del progetto definitivo ed esecutivo;

- il Proponente con la citata domanda fa presente che "Il Ministero per la Transizione Ecologica con nota in data 02/09/2021 ha rappresentato la necessità, dato il tempo trascorso di circa otto anni dal Parere di compatibilità ambientale di cui all'oggetto espresso dal MATTM con Dec. 1320/2013, di operare la conferma di quanto all'epoca espresso dal Ministero medesimo, attraverso il procedimento di riesame tecnico da parte della Commissione VIA, e ha comunicato che, a tal fine, il soggetto proponente (AdSP MAS) fornisca elementi conoscitivi, anche tramite una relazione tecnica appositamente predisposta, nonché la documentazione attestante il pagamento dell'avvenuto versamento del contributo istruttorio previsto. Tale richiesta, rappresentata dal MiTE al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica – Ufficio investimenti infrastrutturali della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è quindi giunta alla Scrivente per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) con nota 26028 del 08/09/2021 acquisita con prot. AdSP MAS n. 13496 del 09/09/2021. Per quanto sopra esposto, e a seguito di contatto con gli uffici di Codesto Spettabile Ministero, è emersa l'esigenza di procedere tramite presentazione della presente istanza di aggiornamento di giudizio di compatibilità ambientale che si compone, a seguire, di una serie di premesse che ne inquadrano la cronistoria e di una serie di elementi, anche sottoforma di allegati (fra cui la relazione tecnica, nonché la documentazione attestante il pagamento dell'avvenuto versamento del contributo istruttorio richiesti dal MiTE), che ne permettono di analizzare sia la cronistoria stessa che gli aggiornamenti sul piano progettuale, programmatico e ambientale intervenuti sino ad ora e che, in estrema sintesi, hanno portato ad un aggiornamento del progetto preliminare sviluppato per il "Terminal Container Montesyndial" presentato nel 2018, in raffronto al progetto preliminare valutato positivamente dalla Commissione VIA con parere positivo e prescrizioni n. 1320/2013. Si precisa che l'aggiornamento del 2018 è stato redatto in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel

parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) prot. 3/2015 Adunanza del 18/12/2015. Alla trasmissione del progetto è seguito il parere positivo CSLLPP prot. 54/2018 di cui alle adunanze del 19/04/2019 e 22/05/2019 con ulteriori prescrizioni a cui si è dato seguito con la Revisione 3 del Febbraio 2020.”; pertanto, il Proponente ha trasmesso il progetto preliminare n. 3 del Febbraio 2020 e l'aggiornamento della documentazione ai fini della conferma della compatibilità ambientale dell'intervento mediante Relazione Tecnica di riscontro alla richiesta del MITE del 02/09/2021; il Proponente precisava che “La presente istanza riguarda esclusivamente il terminal container MonteSyndial (Onshore)”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MiTE/49637 del 22/04/2022;

- la domanda è stata successivamente perfezionata in data 05/10/2022 con nota del Proponente acquisita con prot. n. MiTE/122620 del 05/10/2022;

- con tale successiva nota, il Proponente, affermando che “In seguito alle successive interlocuzioni con codesto spettabile Ministero, è emersa la necessità di aggiornare la relazione tecnica già predisposta per l'ambito del Montesyndial, con estensione della disamina anche al progetto del porto Offshore, nell'ambito del complesso sistema VOOPS.”, riformula istanza per l'aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale di cui al parere della CTVA, n. 1320 del 2 agosto 2013, relativo al progetto “TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA”; la documentazione allegata alla nota sostituisce quanto già trasmesso 7638 del 22/04/2022;

- la Divisione con nota prot. n. MiTE/129198 del 18/10/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/7782 del 18/10/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza di aggiornamento del parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013; l'oggetto della procedibilità riporta “Procedimento di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, n. 1320 del 2 agosto 2013, ai sensi degli artt. 166, 183 e 185, D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.. Piattaforma d'altura al Porto di Venezia - Terminal container di Montesyndial”;

- con la stessa nota la Divisione riporta quanto segue:

*“Per memoria, si ricorda che il progetto preliminare “Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta” presentato dal Magistrato delle Acque di Venezia, è stato oggetto del parere della Commissione tecnica VIA-VAS n. 1320 del 02/08/2013, reso ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs 163/2006, su istanza presentata dal Magistrato delle Acque di Venezia, di compatibilità ambientale positivo, nel rispetto di prescrizioni da osservare nella redazione del progetto definitivo ed esecutivo, ai fini dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE. Alla redazione del parere di compatibilità ambientale non è altresì seguita da parte del CIPE la deliberazione di approvazione del progetto preliminare e del relativo accertamento del giudizio di compatibilità ambientale.*

*Successivamente, con nota acquisita al prot. DVA-11763 del 22/06/2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia ha presentato istanza di proroga, ai sensi dell'art. 26, c. 6 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, del termine di validità del richiamato parere n. 1320/2013, rappresentando che il termine quinquennale di validità del parere di compatibilità ambientale “[...] non ha potuto iniziare a decorrere non essendo ancora intervenuta l'approvazione del progetto da parte del CIPE [...]” e che “[...] la mancata realizzazione dell'opera è dipesa da ragioni, non imputabili all'Autorità medesima, che non hanno condotto alla valutazione ed approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE [...]”.*

*In riscontro alla richiesta di proroga del termine di validità del parere n. 1320/2013, questa Direzione Generale con nota prot. DVA-16266 del 13/07/2018, pur non rilevando, in linea di*

*principio motivi ostativi all'accoglimento di detta proroga, ha comunicato la necessità di acquisire preliminarmente formali e documentate assicurazioni da parte del Soggetto proponente, anche tramite la redazione di una apposita relazione tecnica, che attestino la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento delle valutazioni, ad esito delle quali è stato reso il parere di compatibilità ambientale n. 1320.*

*Con nota prot. MATTM-93817 del 03/09/2021, in considerazione del tempo di 8 anni trascorso dal parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013, la scrivente confermava quanto già riportato nella richiamata nota del 13/07/2018, in merito alla necessità di operare l'eventuale conferma di quanto all'epoca espresso da questo Ministero attraverso il procedimento di riesame tecnico da parte della Commissione tecnica VIA-VAS previa la presentazione da parte del Soggetto proponente di elementi conoscitivi, anche tramite una relazione tecnica appositamente predisposta.*

*(...)*”;

- inoltre la Divisione riporta che *“l’Autorità di Sistema Portuale ha presentato istanza di aggiornamento del parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013, relativamente al solo terminal onshore, allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale comprensiva di: – Relazione tecnica di riesame del parere di compatibilità ambientale n.1320/2013; (...)*”;

- successivamente, in seguito all’esame della documentazione amministrativa agli atti, la Commissione con nota prot. n. CTVA/10179 del 22/12/2022, avente oggetto *“Precisioni in merito alla procedibilità (rif. nota prot. n. MiTE/129198 del 18/10/2022) e richiesta di integrazioni alla documentazione”*, ha rilevato e precisato quanto segue:

*1. Relativamente alla procedibilità: oltre a precisare che le necessarie valutazioni saranno fatte sempre nell’ambito del progetto preliminare la Commissione ha ritenuto di poter e dover procedere all’esame della documentazione fornita dal Proponente con la nota del 05/10/2022 ai fini dell’aggiornamento del parere di compatibilità ambientale CTVA n. 1320/2013 con particolare riferimento all’intero progetto (parte offshore e parte onshore);*

*2. Relativamente alla richiesta di revisione della prescrizione n. 2 del parere CTVA n.1320/2013: la Commissione, anche se non è stato specificamente richiesto dalla Divisione, ha ritenuto di esprimersi con il proprio parere anche in merito all’approvazione per fasi e di conseguenza in merito al superamento della prescrizione n. 2 del parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013. Infatti, a partire dal 2018 è emersa la necessità (da parte del Proponente, del MiT e del DIPE) di approvazione per fasi del progetto anche nell’ottica della validità del parere VIA nel caso in cui, in questa fase, sia approvato dal CIPESS il solo terminal onshore Montesyndial, a esclusione della piattaforma offshore.*

La Commissione, in conclusione, affermando che:

- l’aggiornamento del parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013 riguarderà anche la parte offshore e non solo onshore come riportato nell’oggetto e nel testo della nota di procedibilità;

- ogni ulteriore valutazione sarà compiuta sempre nell’ambito del progetto preliminare (art.165 e successivi);

- l’aggiornamento è assimilabile, in sostanza, ai procedimenti di proroga della validità del parere di compatibilità ambientale previsti dalla disciplina sopravvenuta al D. Lgs. n. 163/06, ovvero dall’art. 25 del D. Lgs. n. 152/2006 e pertanto il dispositivo del parere CTVA includerà i tempi di durata della validità delle conclusioni raggiunte con il proprio parere e terrà in considerazione quanto specificato dall’art. 25: *“Fatto salvo il caso di mutamento del contesto ambientale di riferimento, il*

*provvedimento con cui è disposta la proroga ai sensi del secondo periodo non contiene prescrizioni diverse e ulteriori rispetto a quelle già previste nel provvedimento di VIA originario*"; saranno inoltre tenute in considerazione nello stesso senso anche le modifiche introdotte al progetto preliminare parte Montesyndial in seguito al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

- con il proprio parere la CTVA si esprimerà anche in merito all'approvazione per fasi e di conseguenza in merito al superamento della prescrizione n. 2 del parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013; e ciò sarà possibile, come affermato dal Proponente, grazie alla prospettazione di entrambi gli interventi al fine dell'apprezzamento degli impatti cumulativi;

e, in attesa di condivisione della Divisione di quanto sopra riportato, richiedeva al Proponente di fornire:

1. 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;
2. una nuova relazione relativa alla valutazione di incidenza comprensiva di un avviso al pubblico e di un'informativa agli enti gestori dei siti Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti, secondo la modulistica pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali;
3. le motivazioni sulla base della richiesta di approvazione per fasi del progetto specificando perché tale necessità è emersa già nell'ambito del progetto preliminare;
4. tutti gli elementi necessari per il superamento della prescrizione n. 2, compreso il riscontro delle valutazioni precedentemente compiute con il parere CTVA n. 1320/2013 che hanno permesso l'impostazione di tale prescrizione;
5. 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 ecc.;
6. ogni ulteriore elemento a sostegno delle affermazioni del Proponente.

Infine, la Commissione specificava che per proseguire nelle attività istruttorie di competenza rimaneva nell'attesa delle decisioni della Divisione e della documentazione richiesta;

- il Proponente con nota del 10/03/2023 acquisita con prot. n. CTVA/2911 e CTVA/2912 del 13/03/2023 nonché con prot. n. MiTE/37700 e prot. n. MiTE/39810 del 13/03/2023 ha fornito la documentazione richiesta; la nota è stata indirizzata anche agli enti interessati nell'ambito della valutazione di incidenza;

- la Divisione con nota prot. n. MASE/45241 del 24/03/2023, acquisita con prot. n. CTVA/3433 del 24/03/2023, ha comunicato alla Commissione la pubblicazione sul sito internet istituzione della documentazione integrativa e dell'avviso al pubblico per la consultazione;

- prendendo atto della nota prot. n. MASE/45241 del 24/03/2023, la Commissione considera come acquisita la condivisione da parte della Divisione del percorso delineato con la nota prot. n. CTVA/10179 del 22/12/2022;

**RILEVATO** che con riferimento all'iter pregresso del progetto dall'esame della documentazione del Proponente e della documentazione amministrativa presente agli atti emerge quanto segue:

- con il parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013 reso ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto preliminare di "Terminal

*plurimodale offshore al largo della costa veneta*", con prescrizioni da osservare nella redazione del progetto definitivo ed esecutivo;

- il parere è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture in data 30/08/2013 al fine della successiva approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE ai sensi dell'art. 165 e ss. del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. e adozione del provvedimento di compatibilità ambientale contestualmente all'approvazione del progetto preliminare ai sensi dell'art. 183, comma 6 del citato D. Lgs. n. 163/2006;

- a oggi non risulta emanata la Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare in questione e del relativo accertamento del giudizio di compatibilità ambientale;

- con D.M. n. 101 del 21/03/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la circoscrizione portuale dell'Autorità portuale di Venezia è ampliata alla superficie destinata alla Piattaforma d'Altura (Lat. 45° 17,3' N - Long. 12° 30,4' E WGS84), ai relativi bacini di evoluzione, agli specchi acquei e alla rada complementari nonché al canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e alle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio di impianti e infrastrutture di collegamento;

- nel mese di settembre 2014 il Proponente ha trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MiT) il progetto preliminare denominato "*Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e terminal container MonteSyndial*";

- nel mese di ottobre 2014 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso parere favorevole con prescrizioni sia sul "*Terminal plurimodale offshore al largo della costa di Venezia*" (nota prot. 25820 del 17 ottobre 2014) sia sul "*Terminal container MonteSyndial*" (nota prot. n. 26569 del 27 ottobre 2014);

- nel novembre 2014 si è conclusa positivamente la Conferenza dei servizi ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006, art. 165 e ss., avviata il 27/10/2014, presso la Struttura Tecnica di Missione per l'approvazione del progetto preliminare "*Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial*";

- nel mese di gennaio 2015 è stato sottoscritto l' "*Accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera*" e il 17/01/2017 l'atto aggiuntivo con il finanziamento complessivo di 152 milioni di Euro per opere a supporto dello sviluppo industriale, logistico e portuale dell'area di cui 51.404.503,14 € quale contributo del MISE a favore dell'ADSP per la realizzazione del I e II stralcio del terminal *onshore* "*Montesyndial*";

- nel mese di novembre 2015 la Regione Veneto ha adottato con delibera della Giunta regionale n. 1678 il decreto di localizzazione e il parere favorevole ai sensi dell'art. 165 del D. Lgs. 163/2006;

- nel mese di dicembre 2015 si è tenuta l'adunanza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che con parere n. 3/2015 reso ai sensi dell'art. 165 del D. Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 5 comma 9 della Legge n. 84/1994 pubblicato in data 11/02/2016, ha restituito il progetto all'Autorità Portuale "*con avviso non favorevole affinché sia modificato ed integrato secondo le prescrizioni e le raccomandazioni*" riportate nel medesimo;

- nel mese di novembre 2016 il progetto preliminare aggiornato è sottoposto al CIPRESS per la proposta di approvazione della sole "*Fase A (1° lotto)*" del progetto, relativa al terminal *onshore*;

- con la relazione del MiT, prot. n. 41545 del 7/11/2016, si è provveduto a richiedere al CIPE di valutare la possibilità di iscrivere all'Ordine del Giorno del primo Comitato utile il progetto di che trattasi;

- con nota prot. n. 5402 in data 18/11/2016, il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica Economica, ha segnalato, a completamento dell'istruttoria del progetto, la necessità di acquisire

chiarimenti e documentazione in merito a taluni elementi di criticità emersi nel corso della istruttoria in questione.;

- successivamente il MiT ha fornito elementi integrativi alla relazione del 07/11/2016;

- il MiT con nota prot. n. 4370 del 15/02/2018, acquisita con prot. n. CTVA/669 del 15/02/2018, ha fatto presente che con apposita "Relazione istruttoria" ha formulato al CIPE la proposta di approvazione della Fase A (1° lotto) del progetto preliminare in questione *"tenendo conto della diversa utilizzazione della stessa opera, ma sempre per finalità connesse alle attività portuali, ed indipendentemente dalla realizzazione o meno della piattaforma d'Altura"*. Il MiT prosegue *"nonostante appaia evidente che la proposta di realizzazione della Fase A del progetto in questione avrà comunque impatti inferiori rispetto a quelli valutati positivamente in sede di VIA, relativi al progetto complessivo, in occasione di un recente incontro istruttorio tenuto presso il Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento della Politica Economica, è emersa la necessità di acquisire formale assicurazione circa la possibilità di procedere all'approvazione per "Fasi" del progetto di che trattasi, alla luce di quanto contenuto al punto n. 2 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA VAS n.1320, del 2 agosto 2013, secondo cui "Le parti che compongono il progetto non dovranno essere oggetto di trattazione separata nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione in quanto facenti parte integrante del medesimo programma con ricadute alla scala non solo locale ma anche regionale e nazionale"*. Per quanto sopra il MiT rimaneva in attesa di conoscere l'avviso della Commissione in merito;

- la Commissione con nota prot. n. CTVA/671 del 15/02/2018 (prot. n. DVA/3885 del 15/02/2018) ha trasmesso alla Direzione, per le azioni di competenza, la nota MiT soprariportata;

- la Divisione con nota prot. n. DVA/5478 del 06/03/2018, acquisita con prot. n. CTVA/953 del 07/03/2018, comunicava al MiT che la richiesta presentata si configurava come istanza di modifica e/o revisione del parere n. 1320/2013 della Commissione VIA-VAS e, in particolare, della prescrizione n. 2, e pertanto rimaneva nell'attesa dell'invio da parte del soggetto proponente di specifica istanza per la revisione del parere della Commissione VIA-VAS n. 1320/2013;

- nel maggio 2018 l'Autorità di Sistema Portuale ha riproposto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il progetto preliminare relativo alla *"Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e terminal containers MonteSyndial"*, modificato e integrato secondo le prescrizioni formulate nel parere dello stesso Consiglio del 11/02/2016;

- l'Autorità di Sistema Portuale con nota prot. n. 8650 del 22/06/2018 acquisita con prot. n. DVA/14803 del 26/06/2018 e con prot. n. CTVA/2413 del 27/06/2023, ha ritenuto opportuno presentare domanda di proroga, ai sensi dell'art. 26, comma 6 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i, del termine di validità del parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013; infatti, con riferimento al termine quinquennale di validità del parere citato il Proponente rappresentava che detto termine *"[...] non ha potuto iniziare a decorrere non essendo ancora intervenuta l'approvazione del progetto da parte del CIPE che, contestualmente adotta il parere VIAS emesso, accertando la compatibilità ambientale dell'opera [...]"*, e, che *"[...] la mancata realizzazione dell'opera è dipesa da ragioni, non imputabili all'Autorità medesima, che non hanno ad oggi condotto alla valutazione ed approvazione del progetto preliminare da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica [...]"*; l'Autorità richiedeva di tenere conto del cronoprogramma dell'opera: 6 anni per la parte *onshore* e 7 anni per quella *offshore*; il Proponente rappresentava che non erano state rinvenute interpretazioni autentiche o provvedimenti formali in merito alla piena inapplicabilità del detto termine nel caso di opere assoggettate alla procedura di VIA Speciale;

- la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali con nota prot. n. DVA/16266 del 13/07/2018, acquisita con prot. n. CTVA/2632 del 13/07/2018, avanzava una richiesta di perfezionamento della domanda ai fini dell'avvio dell'istruttoria nella quale specificava in particolare che *"Questa Direzione Generale, pur non rilevando, in linea di principio, motivi ostativi ad assentire tale proroga, rappresenta"*



tuttavia che ogni determinazione sull'argomento potrà essere assunta solo a valle di formali e documentate assicurazioni, da parte di codesta Autorità Portuale, da fornire anche tramite una relazione tecnica appositamente predisposta, circa la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento delle valutazioni, ad esito delle quali a suo tempo è stato reso il parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1320 sopra richiamato";

- successivamente, il Proponente con nota acquisita con prot. n. DVA/17647 del 30/07/2018 riscontrava la richiesta di perfezionamento della domanda e specificava che "ritiene anzitutto opportuno evidenziare nuovamente le perplessità già espresse con la precedente comunicazione del 22 giugno 2018 (prot. AdSP 8650, che si allega per pronta visione, all. 1) circa l'applicabilità del termine quinquennale di cui all'art. 26 comma 6 del D. Lgs. n. 152/2006 alle opere di grande infrastrutturazione strategica assoggettate alla procedura di VIA cd. speciale. Fermo quanto sopra e rimanendo in attesa di un intervento chiarificatore sul punto che, considerate le competenze, non potrà non interessare anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale soggetto che sta curando l'istruttoria ai fini delle deliberazioni del CIPE quest'Amministrazione riscontra con la presente la richiesta formulata da codesta spettabile Direzione Generale ..."; infatti, il Proponente chiedeva quanto segue: "che venga confermata la tesi della scrivente circa la decorrenza del termine quinquennale a partire dall'approvazione del progetto da parte del CIPE, trattandosi di opera inserita nell'elenco delle opere di grande infrastrutturazione strategica di interesse nazionale (Legge Obiettivo) o, in subordine, di assentire alla richiesta di proroga del termine di validità del citato parere della Commissione Tecnica VIAS, evidenziando come l'istanza formulata da quest'Ente con nota del 22 giugno u.s. non comporti un riesame del provvedimento già emesso, essendo la richiesta unicamente limitata ad una mera estensione temporale del suo termine di validità ...";

- la Direzione, con nota prot. n. DVA/18671 del 09/08/2018, acquisita con prot. n. CTVA/3034 del 10/08/2018, ha ribadito quanto precedentemente rappresentato con la nota sopracitata prot. n. DVA/16266 del 13/07/2018;

- il 30 ottobre 2018 la Regione del Veneto, con deliberazione n. 1602 della Giunta Regionale, ha deliberato "...1) di prendere atto degli esiti istruttori relativi all'approvazione del progetto denominato "Adeguamento tecnico-funzionale della sponda in Canale Industriale Ovest fronte banchina Liguria e banchina Emilia, in corrispondenza dell'ex Area Montesyndial"; 2) di approvare, ai sensi dall'art. 5 c. 5 del D. Lgs. 13.12.2017, n. 232, l'adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale comprensivo dell'intervento esplicitato al precedente punto ...";

- nel dicembre 2018 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha approvato, con decreto prot. 538 del 03/12/2018 la variante al progetto di bonifica per l'intera area Montesyndial;

- in data 22/05/2019 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il parere positivo n. 54/2018 a corredo del quale è stato richiesto al Proponente di provvedere alla redazione di un'apposita Analisi Costi Benefici del solo terminal onshore Montesyndial da trasmettere al CIPE per i successivi provvedimenti di competenza, funzionali all'approvazione dell'opera; il suddetto parere è relativo al progetto preliminare della sola realizzazione della piattaforma "onshore" ricavata nell'area cosiddetta "Montesyndial" a Porto Marghera; infatti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che "il "procedimento tecnico – amministrativo relativo al progetto preliminare denominato "Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e terminal container MonteSyndial – progetto preliminare (parte "onshore")" possa proseguire, nel rispetto delle prescrizioni (a cui dare adempimento nelle pertinenti fasi progettuali), raccomandazioni, suggerimenti ed osservazioni di cui ai considerati soprariportati";

- nel febbraio 2020 il Proponente ha fornito riscontro al sopra citato parere n. 54/2018 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

- con il Decreto Legge n. 45 del 01/04/2021 recante "Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia",

convertito con modificazioni dalla Legge n. 75 del 17 maggio 2021 si prevede all'articolo 3 recante "Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia" che "... l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, 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 ...";

- il DIPE con nota del 04/08/2021, acquisita con prot. n. MATTM/87556 del 09/08/2021, nel rappresentare che "A fronte di una recente [...] richiesta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili [...] inerente la necessità di provvedere [...] all'approvazione per fasi del progetto Montesyndial, avviando inizialmente la fase A relativa alla realizzazione del solo terminal container on-shore [...], l'allora Direzione Generale per le valutazioni ambientali [...] aveva ritenuto che la predetta richiesta si configurasse come "istanza di modifica e/o revisione del parere n. 1320/2013 della Commissione VIA-VAS" [...]", chiedeva alla Direzione Generale "[...] di precisare se permanga la validità del parere VIA anche nel caso in cui in questa fase venga approvato dal CIPESS il solo terminal on-shore Montesyndial, ad esclusione della piattaforma off-shore";

- la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo con nota prot. n. MATTM/93817 del 03/09/2021, nel riscontrare la nota del 04/08/2021 del DIPE, affermando in particolare che "In considerazione del tempo trascorso di 8 anni e della esigenza di superare la prescrizione n. 2 dettata nel citato parere che disponeva "(...)", si rende necessario operare l'eventuale conferma di quanto all'epoca espresso da questo Ministero attraverso il procedimento di riesame tecnico da parte della Commissione VIA.", chiariva che "è indispensabile che il soggetto proponente fornisca elementi conoscitivi, anche tramite una relazione tecnica appositamente predisposta, nonché la documentazione attestante il pagamento dell'avvenuto versamento del contributo istruttorio previsto" così come peraltro richiesto con le note prot. n. DVA/5478 del 06/03/2018 e n. DVA/16266 del 13/07/2018;

- successivamente, così come si evince dalla nota prot. n. MATTM/101909 del 23/09/2021 di resoconto della riunione del 16/09/2021, su richiesta dell'Ufficio del MIMS – DG per la vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, per il trasporto marittimo e per le acque interne, si è tenuto un incontro con la Direzione Generale e con il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e con l'Autorità di Sistema Portuale di Venezia. La finalità della riunione era di confrontarsi sul tema delle tempistiche e sulla validità del parere della CTVIA del 2013 e, in particolare di comprendere con chiarezza il percorso indicato dal MiTE nella nota della prot. n. MATTM/93817 del 03/09/2021, con la quale si è dato riscontro alla richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del 04/08/2021, di precisare se permanga la validità del parere VIA (espresso nel 2013) anche nel caso in cui in questa fase sia approvato dal CIPESS il solo terminal onshore Montesyndial, a esclusione della piattaforma offshore. Nella conclusione del resoconto è riportato che "Questa DG CRESS ha inoltre evidenziato come negli 8 anni trascorsi dall'iniziale parere VIA, siano avvenute molte modificazioni ambientali in termini negativi nella Laguna, che presenta quindi un contesto ambientale più delicato e fragile. Ha altresì ricordato come non siano stati approvati il cd. "Regolamento fanghi" e il Piano Morfologico Ambientale (PMLV) della Laguna, che costituirà il parametro di riferimento per le valutazioni ambientali. Infine, ha richiamato come le attività da realizzare in laguna siano da anni oggetto di specifica attenzione da parte dall'UNESCO che più volte ha espresso le sue preoccupazioni in merito alla conservazione della Laguna di Venezia.

Per tutti i motivi esposti, questa DG CRESS ha confermato la necessità giuridica e di tutela ambientale di valutare l'aggiornamento della VIA. La procedura di VIA è peraltro prevista dal PNRR, che ne prevede esplicitamente la sua realizzazione, sia pure con procedura dedicata. Sotto il profilo procedimentale, si quindi è peraltro chiarito che la necessaria revisione del parere della Commissione VIA rientra tra le

*priorità e potrà essere svolta con adeguata tempestività. Questo, in considerazione del fatto che si tratta di una revisione di un parere positivo e non di una nuova procedura di VIA e che il processo di revisione prevede tempistiche più contenute rispetto al processo di VIA in senso stretto. Sotto l'aspetto valutativo, sarà prioritario il verificare l'attuale contesto ambientale di riferimento e le modifiche rispetto al contesto precedentemente posto a base del parere VIA del 2013 e che, a tal fine, è indispensabile che il soggetto proponente fornisca aggiornati elementi conoscitivi, anche tramite una relazione tecnica appositamente predisposta.*";

- il Proponente ad aprile e a ottobre 2022 ha presentato domanda per l'aggiornamento del giudizio ambientale di cui al parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013;

- la Divisione con nota prot. n. MiTE/129198 del 18/10/2022, acquisita con prot. n. CTVA/7782 del 18/10/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza di aggiornamento del parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013;

**PRESO ATTO** che con la nota acquisita dal Proponente con prot. n. AdSP/11026 del 30/08/2018 l'Avvocatura Generale dello Stato ha osservato che la procedura di approvazione del progetto preliminare del "terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta – progetto preliminare terminal containers" resta disciplinata dall'art. 183, comma 3 del D. Lgs. n. 163/2006 a norma dell'art. 216, comma 1 bis del D. Lgs. n. 50/2016. L'Avvocatura osserva inoltre che in seguito all'espressione del parere positivo a norma dell'art.165 del D. Lgs. n. 163/2006 da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovrà essere il CIPE a dover chiudere la procedura valutando anche la compatibilità ambientale "sottolineando che la valutazione finale di compatibilità ambientale sul progetto definitivo dovrà essere assunta dopo l'ulteriore fase disciplinata dall'art.185 D. lgs 163/2006, e che eventualmente in tale fase si porrà il problema se aggiornare e/o rinnovare la VIA, e solo qualora ne sopravvenga la necessità." L'Avvocatura conclude con la seguente frase: "Pare quindi che debba escludersi che l'Autorità portuale sia competente ad assumere ulteriori iniziative prima della deliberazione da parte del CIPE di cui alla prima parte del comma 6 dell'art.183 del D.lgs.n.163/2006; parimenti pare debba escludersi che in questa fase possa essere rinnovata e/o aggiornata la VIA, non essendo ancora chiuso il relativo procedimento e non avendo neppure cominciato a decorrere il termine quinquennale di cui all'art.26, comma 6 del D.Lgs.152/2006.";

**PRESO ATTO** che con DPCM del 09/05/2022, l'intervento infrastrutturale - ridefinito come "Realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio di Terminal Container MonteSyndial" - è stato affidato alla gestione commissariale;

**PRESO ATTO** che il Proponente ribadisce che, in considerazione dell'incertezza temporale sulle tempistiche e in ragione delle ragionevoli interrelazioni che la progettualità in esito al concorso di idee potrà avere con il terminal offshore e stanti le tempistiche di completamento e aggiudicazione dello stesso, appare del tutto evidente che il mutato contesto territoriale e programmatico (Decreto Legge 2021 n. 45 e successivo concorso di idee), in relazione al traffico container, porti a un procrastinarsi della cantierizzazione della piattaforma d'altura, rispetto al terminal a terra che è invece già cantierabile al netto delle necessarie autorizzazioni all'avvio dei lavori.

In tale contesto, ai fini del procedimento di riesame, è stato quindi posto in valutazione lo scenario di evoluzione temporale dell'opera ritenuto più realistico, aggiornando, se del caso, le valutazioni degli impatti già a suo tempo presentate, in riferimento alle due distinte macrofasi di effettivo sviluppo dell'opera, ovvero:

- Macrofase 1. Realizzazione e operatività esclusiva della parte *onshore* (terminal Montesyndial), come da modifiche progettuali introdotte e specificate nei capitoli dedicati;
- Macrofase 2. Realizzazione e operatività del progetto combinato *offshore* - *onshore*, considerando lo scenario di operatività già valutato positivamente con il parere CTVA n. 1320/2013.

Il Proponente ribadisce, inoltre, che al progetto preliminare il *Terminal Container* "Montesyndial" (*terminal onshore*) sono state apportate modifiche con il duplice scopo di ottemperare alle prescrizioni riportate nel parere CTVA n. 1320/2013 e di pianificare la realizzazione dell'intero progetto in più fasi, consentendo di garantire sin da subito la massima operatività dell'area a terra Montesyndial, il tutto alla luce del dilatarsi delle tempistiche di progettazione e successiva realizzazione del comparto offshore;

**RILEVATO** che costituisce oggetto del presente parere l'esame della documentazione fornita dal Proponente con la nota del 05/10/2022 nonché della documentazione integrativa fornita con la nota del 10/03/2023 ai fini dell'aggiornamento del parere di compatibilità ambientale CTVA n. 1320/2013 con riferimento all'intero progetto (parte *offshore* e parte *onshore*), tenendo in considerazione anche le modifiche introdotte al progetto preliminare parte Montesyndial in seguito al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 54/2018 e di conseguenza, del superamento della prescrizione n. 2 del parere CTVA n.1320 del 02/08/2013;

**CONSIDERATO** che la documentazione trasmessa da Proponente consiste in:

- Quadro Programmatico SIA 2012 - *Terminal offshore*;
- Quadro Progettuale SIA 2012 - *Terminal offshore*;
- Quadro Ambientale SIA 2012 - *Terminal offshore*;
- Valutazione di Incidenza 2013 - *Terminal offshore*;
- Nota di risposte Vol. I di VI 2013 - *Terminal offshore*;
- Nota di risposte Vol. IV di VI 2013 - *Terminal offshore*;
- Piano delle Mitigazioni e Compensazioni 2013 - *Terminal offshore*;
- Valutazione Previsionale di Impatto Acustico 2012 - *Terminal onshore*;
- Studio di Impatto Ambientale 2012 - *Terminal onshore*;
- Relazione Tecnica di riesame del Provvedimento di VIA 1320/2013 – settembre 2022;
- Integrazione documentale da parte del Proponente (rif. nota CTVA 10179 del 22/12/2022);
- Relazione Tecnica di *screening* di VINCA e *format* di supporto;
- Parere n. 54/2018 del 22/05/2019 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativo al progetto preliminare della sola realizzazione della piattaforma "*onshore*" ricavata nell'area cosiddetta "Montesyndial" a Porto Marghera;
- Parere dell'Avvocatura Generale dello Stato acquisito dal Proponente con prot. n. AdSP/11026 del 30/08/2018;
- Elementi integrativi del MiT alla Relazione Istruttoria n. 41524 del 07/11/2016;
- Elaborati del progetto preliminare (revisionati a febbraio 2020 a seguito del parere del CSLP del 22/05/2019);

**RILEVATO** che non costituisce oggetto di esame del presente parere la documentazione originariamente presentata (SIA, Valutazione di incidenza, integrazioni del 2013 e altra documentazione del 2012-2013) in quanto già oggetto di esame nell'ambito del parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013; costituisce invece oggetto di esame soltanto la parte restante della documentazione presentata dal Proponente in data 05/10/2022 comprensiva delle integrazioni in seguito alla nota prot. n. CTVA/10179 del 22/12/2022;

**CONSIDERATO** che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

**CONSIDERATO** che la Relazione tecnica esplicativa relativa al progetto di "TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA" (settembre 2022) presentata dal Proponente fornisce un aggiornamento degli aspetti e argomenti presentati con lo SIA esaminato nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale conclusa con il parere CTVA n. 1320/2013.

Infatti, la Relazione Tecnica esplicativa è stata redatta al fine di analizzare gli eventuali aggiornamenti nel frattempo intercorsi, sul piano progettuale, programmatico e ambientale in riferimento all'ambito di progetto, aggiornando, se del caso, anche la valutazione degli impatti.

La Relazione, pertanto, comprende:

- una sintesi delle modifiche intervenute nel quadro progettuale rispetto a quanto precedentemente presentato nel SIA del 2013 (senza alcuna modifica per la parte *offshore*);
- un aggiornamento del quadro programmatico sulla base degli strumenti pianificatori eventualmente intervenuti tra il 2013 e il 2022 e attualmente vigenti, evidenziando se vi siano state variazioni successive alla redazione del SIA originario;
- un aggiornamento del quadro ambientale sulla base degli aggiornamenti delle diverse fonti considerate, confrontandolo con quello iniziale considerato nel SIA del 2013;
- un aggiornamento della valutazione degli impatti: valutazione delle eventuali conseguenze dell'aggiornamento dello stato di fatto, dal punto di vista sia programmatico sia ambientale, sugli impatti e le mitigazioni previste nel SIA analizzandone la relativa efficacia ed eventualmente proponendo opportune modifiche/integrazioni al fine di garantire pari livello di sostenibilità ambientale delle opere.

**PRESO ATTO** che sono pervenuti i seguenti osservazioni/pareri:

1. Parere della Regione Veneto, anche in qualità di ente gestore dei SIC "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto" (IT3270017), SIC "Dune residue del Bacucco" (IT3250034), SIC&ZPS "Penisola del Cavallino: biotopi litoranei" (IT3250003), ZPS "Delta del Po" (IT3270023), ZPS "Laguna di Venezia" (IT3250046), SIC "Laguna superiore di Venezia" (IT3250031), SIC "Laguna medio-inferiore di Venezia" (IT3250030) e SIC "Tegnùe di Chioggia" (IT3250047), con nota prot. n. 217718 del 21/04/2023, acquisita al prot. n. MASE/655529 del 24/04/2023;
2. Parere del Comune di Venezia (Area Servizi al Cittadino e Imprese e Qualità della Vita Settore Autorizzazioni e Servizi Ambientali Servizio Rifiuti e Polizia mortuaria) in qualità di Ente gestore del sito Rete Natura 2000 IT3250023 "Lido di Venezia: biotopi litoranei", con nota prot. n. PG/2023/0193685 del 19/04/2023, acquisita al prot. n. CTVA/4624 del 19/04/2023;

### **III. AGGIORNAMENTO DEL PARERE CTVA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE N. 1320/2013**

#### **In ordine all'aggiornamento degli aspetti progettuali**

Il Proponente fornisce una descrizione degli interventi previsti nel progetto di cui al parere CTVA n. 1320/2013 sia per la parte *offshore* e sia per quella *onshore*, una descrizione degli interventi previsti nel progetto parte *onshore* del 2018 – rev.3 febbraio 2020 nonché un quadro dell'evoluzione dei traffici del Porto di Venezia.

Il progetto del *terminal offshore* è, a oggi, completamente invariato rispetto a quello già oggetto di parere positivo nel 2013.

Per quanto riguarda il *terminal container* "Montesyndial" il Proponente ha presentato gli elaborati di progetto del 2018 (rev.3 febbraio 2020) che riscontrano peraltro quanto rilevato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con il parere n. 54/2018 del 22/05/2019. La realizzazione di tale progetto è prevista in tre diversi stralci funzionali sulla base della disponibilità economica e temporale dei finanziamenti disponibili.

Per la parte *onshore* il progetto esaminato nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale conclusa nel 2013 prevedeva la realizzazione del *terminal onshore* in due *step*. Il primo *step* comprendeva la costruzione di un *terminal container* tradizionale (indicato come banchina A) per l'accesso al porto di un totale di 600.000 TEU/anno. Il secondo *step* prevedeva la realizzazione di un terminale a elevata automazione (indicato come banchina B) per il ricevimento di *container* provenienti dal *terminal offshore*, con una capacità di 800.000 TEU/anno. La capacità massima complessiva sarebbe pertanto stata di circa 1.400.000 TEU/anno.

Il progetto del 2018 (rev. febbraio 2020) riporta che il primo stralcio è da collocarsi nella "Fase A". Inoltre, dalla Relazione generale del progetto emerge che, data l'esperienza maturata in sede di progettazione dello stralcio n. 1, lo sviluppo del progetto degli stralci 2 e 3 ha inevitabilmente obbligato il Proponente a un confronto con la Committente e questa linea di principio è stata, passo dopo passo, modificata nel corso delle riunioni di confronto tecnico, a fronte di una comune volontà di:

- adeguare il progetto preliminare alle esigenze derivanti dallo stato dei luoghi, tenuto conto anche dell'ultimo Masterplan del novembre 2014, commissionato dalla Autorità Portuale di Venezia ad altra Società specializzata, in aggiunta allo studio di fattibilità del 2011 allo scopo di meglio definire le attrezzature, i sistemi di movimentazione e i *layout* per i due *terminal (offshore ed onshore)*;
- tenere conto della individuazione dei natanti coinvolti con il sistema ipotizzato e cioè:
  - navi su approdo *offshore* di lunghezza massima 366 m tipo Newpanamax con capienza di carico fino a 12.500 TEU;
  - navi su approdo *onshore* di lunghezza massima 294 m tipo Panamax e/o tipo Maersk Marja di lunghezza massima 100 m con capienza di carico fino a 4500 TEU.
  - navi semi affondanti per il trasporti chiatte (SBBT) con capacità di carico fino a 384 TEU – Soluzione Mama Vessel;
- definire e riconfermare l'assetto di nave massimo in grado di utilizzare l'ormeggio di banchina in area Montesyndial;
- enfatizzare l'equilibrio di produttività tra l'ormeggio, il piazzale di sosta e la movimentazione e l'uscita verso le destinazioni finali;
- ottimizzare sul piazzale dietro alla banchina l'operatività dei mezzi di movimentazione in termini sia di accessibilità alle merci sia di abbattimento dei tempi di percorrenza;
- ottimizzare l'operatività delle gru di banchina tipo *Ship to Shore* (STS) e di piazzale tipo *Rubber Tired Gantry* (RTG); Le riunioni intercorse con l'Autorità Portuale di Venezia, hanno inteso definire quanto sopra brevemente illustrato, confermando l'uso di navi di dimensioni compatibili con l'accesso a Porto Marghera con carico utile fino a 4500 TEU.

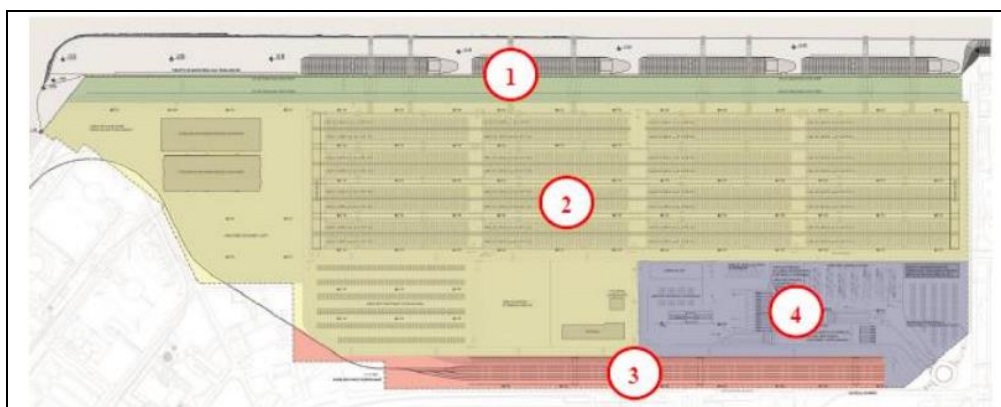
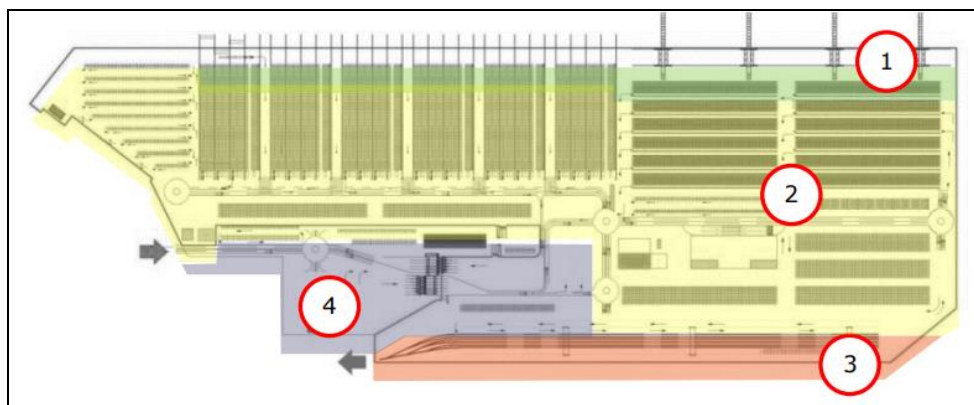
Il "nuovo" *terminal container onshore* si estende sempre su una superficie di circa 85 ettari in corrispondenza delle aree dismesse della ex Montefibre di Porto Marghera e quelle vicinali di proprietà della

Syndial, di proprietà del Porto di Venezia attraverso la Società *Venice Newport Container and Logistic*;

L'attuale *layout* di progetto del *terminal container* è stato studiato sempre suddividendo l'area nelle medesime aree funzionali connesse alle diverse attività che saranno svolte e alle diverse modalità con le quali saranno trasportati i *container*:

1. l'area di banchina, in grado di consentire l'accosto di navi Panamax;
2. le aree di stoccaggio, comprendenti *container* pieni, *container* vuoti, *container* fuori sagoma, *container* refrigerati;
3. l'area operativa di movimentazione all'interno della quale si svolgono le operazioni connesse al processo di carico dei *container* dalle aree di stoccaggio ai treni e viceversa;
4. l'area di ingresso al *terminal* per gli autotrasportatori connessa allo svolgimento di tutte le attività del *terminal* stesso.

Si riporta in seguito il *layout* del progetto del 2013 e del progetto del 2018:



In seguito alla descrizione dettagliata del progetto del 2013 e del 2018 il Proponente fornisce la seguente tabella che riporta una sintesi dell'analisi sugli aspetti progettuali modificati nell'ambito del *Terminal Onshore* "Montesyndial":

Aspetto progettuale	VIA 2013	Fase transitoria (progetto aggiornato stralci 1-2-3)
Capacità Max	600.000 TEU/anno + 800.000	1.000.000 TEU/anno

Aspetto progettuale	VIA 2013	Fase transitoria (progetto aggiornato stralci 1-2-3)
	TEU/anno = 1.400.000 TEU/anno	
Area di Banchina	Terminal elevata automazione: 6x4 gruppi gru + <i>spreader</i>	n. 8 gru di banchina STS + <i>spreader</i> a 4 funi
	Terminal tradizionale: n. 4 gru di banchina STS + <i>spreader</i> a 4 perni <i>twist lock</i>	
Area di Manutenzione	2500 m <sup>2</sup>	44.800 m <sup>2</sup>
Mezzi Area di Banchina	Trattori a ralla n. 24	Trattori a ralla n. 14
	Semirimorchi n. 20	Semirimorchi n. 14
Area di Stoccaggio	n. 16 gru RTG alimentate a gasolio	n. 19 gru RTG alimentate a energia elettrica
	zona suddivisa in 12 blocchi	zona suddivisa in 8 linee e ciascuna linea 7 file (42 <i>container</i> a fila)
	Stoccaggio fino ad altezza 5 tiri riferito ai <i>container full dry</i>	Stoccaggio fino ad altezza 5 tiri riferito ai <i>container full dry</i>
Stoccaggio <i>Container Full Dry</i>	Retrostante area di banchina	Retrostante area di banchina
Stoccaggio <i>Container Vuoti</i>	In prossimità dello scalo ferroviario e affianco area ispezione	Area adibita baia A (file 1-7) e baia B (linea1)
Stoccaggio <i>Container Reefer</i>	Alle spalle dei 12 blocchi	Baia di carico A-D, fila 8
Stoccaggio <i>Container Pericolosi (IMO)</i>	Nelle parti più esterne delle file	Area dedicata
Stoccaggio <i>Leaking Container</i>	Area dedicata	Area dedicata
Parco Ferroviario	n. 6 binari	n. 6 binari
	n. 3 gru RMG	n. 3 gru RMG
Zona di Ingresso <i>Terminal</i>	Area pre gate – 350 m <sup>2</sup>	Area pre gate – 350 m <sup>2</sup>
	<i>Gate</i> - 1750 m <sup>2</sup>	<i>Gate</i> - 1750 m <sup>2</sup>
	Palazzina 3 piani – 9000 m <sup>2</sup>	Palazzina 3 piani – 9000 m <sup>2</sup>
Gestione Acque Prima Pioggia	Trattamento di filtrazione a sabbia e carbone	Trattamento di sedimentazione, disoleazione e filtrazione
Gestione Acque di Seconda Pioggia	Scarico in Laguna	Scarico in Laguna
Gestione Acque da <i>Leaking Container</i>	Acque raccolte separatamente ed inviate a SIFA	Acque raccolte separatamente ed inviate a SIFA

Per quanto riguarda la capacità di stoccaggio si riporta in seguito la tabella riassuntiva del progetto 2013 e del progetto 2018:



Tipologia container	Numero TEU e Ubicazione	Numero TEU e Ubicazione
	VIA 2013	Fase transitoria (progetto aggiornato stralci 1-2-3)
Completamente asciutti ( <i>full dry</i> )	21.876 Retrostante l'area di banchina	47.040 Retrostante l'area di banchina
Vuoti	13.935 Prossimità scalo ferroviario	19.488 Area adibita, baia A (file 1-7), baia B (linea1)
Fuori sagoma	350 Retrostante <i>full dry</i>	1.008 Retrostante l'area n.1
<i>Reefer</i>	600 Retrostante full dry	3.200 Baie di carico A-D, fila 8
Pericolosi	840 Parti più esterne delle file	160 Area dedicata

In particolare, lo stoccaggio dei *container* pericolosi avverrà in un'area dedicata posizionata nell'angolo Nord-ovest del *terminal* ove, oltre al piazzale di stoccaggio, è prevista una vasca di raccolta dei liquidi pericolosi. Tale area ha una superficie complessiva di 17.640 m<sup>2</sup> circa.

Come affermato dal Proponente l'aggiornamento del progetto ha riguardato esclusivamente la parte *onshore*, per i seguenti aspetti:

- capacità di funzionamento a pieno regime fino alla realizzazione del *terminal offshore*;
- riduzione del numero di mezzi impiegati internamente;
- migliore *layout* interno con maggiore capacità di stoccaggio;
- riduzione della capacità massima di TEU/anno gestiti di circa il 29% con conseguente riduzione del traffico su gomma e su rotaia;
- area dedicata per lo stoccaggio dei *container* pericolosi;
- miglioramento della gestione delle acque di prima pioggia.

L'area di banchina è progettata per l'accosto sia di navi portacontainer tipo Panamax per gli accosti sono del tipo Lo-Lo (*lift on – lift off*), sia di chiatte dalle misure e forme standardizzate nel sistema di trasporto Lash (*Lighter aboard ship*).

I mezzi utilizzati per il collegamento con le aree di accumulo sono i medesimi previsti nel progetto preliminare approvato.

Lo stoccaggio dei *container* all'interno dei piazzali avviene da 5 a 7 tiri di altezza e in funzione del tipo di movimento, carico o scarico, del peso del *container*, della classe, della direzione di viaggio, del porto di destinazione, del tipo e servizio di nave da cui proviene o alla quale è destinato. Inoltre, l'intera area di

stoccaggio è stata distinta in più zone anche in funzione del tipo dei *container* che possono essere stoccati; in particolare sono previsti spazi dedicati per *reefer* (refrigerati), vuoti, fuori sagoma e contenenti merci pericolose.

Dalle conclusioni dell'Analisi trasportistica (febbraio 2019) si evince che i volumi di traffico stradale e ferroviario che saranno progressivamente generati dal nuovo *terminal container* sono sostenibili dalle infrastrutture di rete esistenti e di prossima realizzazione.

## ESITO ISTRUTTORIA

L'analisi dell'aggiornamento del quadro progettuale permette di concludere che le modifiche introdotte sono legate unicamente alle modalità di esercizio del *terminal* assicurando sin da subito la realizzazione e la massima operatività dell'area Montesyndial nell'attesa della realizzazione del progetto *terminal offshore*.

Per quanto riguarda la parte *offshore* non sono sopravvenute modifiche alla progettazione preliminare rispetto a quanto già oggetto di parere positivo nel 2013.

### In ordine all'aggiornamento degli aspetti programmatici

Il Proponente ha svolto una verifica degli aggiornamenti intervenuti negli strumenti di programmazione e pianificazione presi in considerazione nella precedente procedura di valutazione ambientale affermando in conclusione la coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale a oggi aggiornati.

Gli esiti di tale verifica sono riportati nella tabella seguente:

Vincolo o Strumento di programmazione pianificazione	Esito aggiornamento analisi	Note
Parchi Nazionali	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
Riserve Naturali	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
Parchi Naturali Regionali e Interregionali	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
Altre aree protette	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
RETE NATURA 2000	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
ZONE BOSCADE	Non interessate Nel 2020 è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
AREE DI INTERESSE STORICO ARCHEOLOGICO ED	COERENTE Parere favorevole rispetto la compatibilità urbanistica da parte del Comune di Venezia	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 una parte limitata dell'area di interesse rientra in Aree a rischio archeologico della Laguna

Vincolo o Strumento di programmazione pianificazione	Esito aggiornamento analisi	Note
	<p>con nota prot. 2014/0524576.</p> <p>Parere favorevole con prescrizioni da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota prot. n. 26569 del 27 ottobre 2014</p>	<p>di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art 157.</p>
VINCOLO IDROGEOLOGICO	<p>COERENTE</p> <p>Nel 2020 è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata</p>
PAI	<p>COERENTE</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata</p>
RISCHIO SISMICO	<p>COERENTE</p> <p>Con deliberazione n. 244 in data 9 marzo 2021 (BUR 38 del 16 marzo 2021) la Giunta Regionale ha approvato il nuovo elenco dei comuni sismici del Veneto</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 il Comune di Venezia è ora in Zona Sismica 3.</p>
PTRC	<p>COERENTE</p> <p>Nel 2020 è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata</p>
PALAV	<p>COERENTE</p> <p>sono stati introdotti nuovi valori della concentrazione soglia di contaminazione dei suoli con DGR819/2013</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata</p>
PTGM (ex PTCP)	<p>COERENTE</p> <p>Il nuovo Piano Provinciale ora denominato Piano Territoriale Generale Metropolitano è stato approvato con DCM n.3/2019</p>	<p>La situazione è invariata rispetto al SIA 2013.</p> <p>L'area ad oggi rientra nell'ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle NTA) ed è COERENTE con il nuovo PTGM.</p>
PAT Venezia	<p>COERENTE</p> <p>Il Piano di Assetto del Territorio di Venezia è stato aggiornato e approvato con DGPV n. 128/2014 e pubblicato sul BUR n.15/2014.</p> <p>Parere favorevole rispetto la</p>	<p>Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 una parte limitata dell'area di interesse rientra in Aree a rischio archeologico della Laguna di Venezia ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004, art 157.</p>

<b>Vincolo o Strumento di programmazione pianificazione</b>	<b>Esito aggiornamento analisi</b>	<b>Note</b>
	compatibilità urbanistica da parte del Comune di Venezia con nota prot. 2014/0524576.	
VPRG	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA
PIANO REGOLATORE PORTUALE	COERENTE	L'intervento di progetto è conforme e funzionale all'attuazione dell'adeguamento del Piano.
MASTER PLAN BONIFICA MARGHERA	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata
CLASSIFICAZIONE ACUSTICA	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA
PRTRA	COERENTE Il PRTRA è stato aggiornato con DGR n.1855/2020	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione NON presenta criticità.
Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia	COERENTE	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è invariata

Nello specifico per quanto riguarda i vincoli territoriali ambientali dal 2013 al 2022, in relazione ai parchi naturali regionali e interregionali, riserve naturali, aree protette e rete Natura 2000, la situazione può essere considerata invariata.

Per quanto riguarda le zone boscate dal 2013 al 2022 la situazione può essere considerata coerente con quanto precedentemente presentato e analizzato in relazione al PTRC.

Per quanto riguarda le aree di interesse storico e archeologico dal 2013 al 2022 la situazione può essere considerata coerente con quanto precedentemente esaminato in relazione al PTRC.

Per quanto riguarda il vincolo idrogeologico dal 2013 al 2022 la situazione può essere considerata coerente con quanto precedentemente esaminato in relazione al PTRC.

Per quanto riguarda il vincolo e pericolosità idraulica e il piano di bacino e piano di assetto idrogeologico (P.A.I.) dal 2013 al 2022 la pianificazione riguardante il Piano di Bacino e il Piano di Assetto del Territorio è invariata.

Per quanto riguarda il rischio sismico con deliberazione n. 244 in data 9 marzo 2021 (BUR 38 del 16 marzo 2021) la Giunta Regionale ha approvato il nuovo elenco dei comuni sismici del Veneto. Il territorio regionale veneto, già interamente classificato sismico, a partire dal 15 maggio 2021 è stato quindi incluso nelle zone 3, 2 e 1. Rispetto all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 e alla successiva Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006, che avevano classificato il Comune di Venezia in zona 4, la D.G.R. 244/2021 ha aggiornato la classificazione portandone la classificazione in zona 3.

Per quanto riguarda il piano territoriale regionale di coordinamento (P.T.R.C.) approvato nel 2020, questo risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431 di salvaguardare le zone di particolare

interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il Proponente afferma che P.T.R.C. è la rappresentazione delle scelte programmatiche regionali e si articola tra le diverse materie quali l'ambiente, i sistemi insediativo, produttivo e relazionale integrati tra loro in modo da garantire una considerazione contestuale e unitaria del campo regionale. Il Piano Territoriale di Coordinamento, in quanto strumento massimo di governo in campo ambientale e insediativo, intende costituirsi come termine di riferimento per le proposte della pianificazione locale e settoriale che si vanno predisponendo sul territorio, al fine di renderle tra di loro compatibili e di ricondurle a sintesi coerente. Per il Proponente il piano si propone pertanto di favorire lo sviluppo complessivo del sistema sociale ed economico, garantendo nel contempo la conservazione, dinamicamente intesa, dei caratteri specifici dell'insediamento, nei quali la fruizione del territorio e la presenza equilibrante del paesaggio, rappresentano componenti essenziali per raggiungere efficienza e razionalità dell'apparato produttivo e nell'uso ottimale dei sistemi di opere e manufatti già realizzati.

Dall'analisi della "Tavola 01a Uso del suolo - Terra" il Proponente dichiara che il *terminal onshore* ricade nel tessuto urbanizzato e in parte in zona agropolitana. L'articolo 9 delle NTA riguardante le Aree agropolitane riporta quanto specificato di seguito:

1. *Nelle aree agropolitane la pianificazione territoriale e urbanistica persegue le seguenti finalità:*
  - a. *assicurare la compatibilità dello sviluppo urbanistico con le attività agricole;*
  - b. *individuare modelli funzionali alla organizzazione di sistemi di gestione e trattamento dei reflui zootecnici e promuovere l'applicazione, nelle attività agro-zootecniche, delle migliori tecniche disponibili per ottenere il miglioramento degli effetti ambientali sul territorio;*
  - c. *prevedere interventi atti a garantire la sicurezza idraulica delle aree urbane, la tutela e la valorizzazione della risorsa idrica superficiale e sotterranea;*
  - d. *garantire l'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità e alle aree produttive industriali e artigianali;*
  - e. *prevedere, nelle aree sotto il livello del mare, la realizzazione di nuovi ambienti umidi e di spazi acquei e lagunari interni, funzionali al riequilibrio ecologico, alla messa in sicurezza e alla mitigazione idraulica, ai sistemi d'acqua esistenti e alle tracce del preesistente sistema idrografico naturale, nonché alle attività ricreative e turistiche, nel rispetto della struttura insediativa della bonifica integrale;*
  - f. *favorire la fruizione, a scopo ricreativo, didattico-culturale e sociale, delle aree agropolitane, individuando una rete di percorsi con carattere di continuità e prevedendo il recupero di strutture esistenti da destinare a funzioni di supporto, con eventuali congrui spazi ad uso collettivo in prossimità delle stesse.*

Al riguardo il Proponente precisa che l'opera in esame è coerente con le previsioni della pianificazione regionale in quanto:

- a. *è compatibile con lo sviluppo urbanistico in quanto non interferente o conflittuale con attività agricole, non presenti in quanto situato in un'area industriale;*
- b. *prevede interventi atti a garantire la sicurezza idraulica delle aree urbane, la tutela e la valorizzazione della risorsa idrica superficiale e sotterranea (tra i quali la realizzazione del Progetto di bonifica insistente nell'area);*
- c. *prevede il recupero di strutture esistenti, il recupero e la riconversione di aree ed edifici degradati e/o dismessi.*

Il Proponente ritiene pertanto che non emergano elementi ostativi alla realizzazione del progetto in esame.

Inoltre, dall'analisi della Tavola 01b "Uso del suolo - Acqua" del PTRC della Regione Veneto il Proponente osserva che il progetto del *terminal onshore* ricade in parte in zona vulnerabile ai nitrati e che non si rilevano incompatibilità con l'opera poiché l'area industriale è oggetto di bonifica.

Anche in relazione alle interferenze con la dorsale principale degli acquedotti il Proponente osserva che non si rilevano incompatibilità con l'opera e che la progettazione esecutiva definirà nel dettaglio il tracciato del fascio tubiero in modo da non causare interferenze con gli acquedotti. Pertanto, il Proponente esclude elementi ostativi alla realizzazione dell'opera.

Il Proponente informa che l'analisi della Tavola 02 "Biodiversità" del PTRC della Regione Veneto ha evidenziato che l'area interessata dall'attraversamento del fascio tubiero all'interno della laguna risulta classificata come Area Nucleo. A tal riguardo, il Proponente precisa che all'interno della laguna il fascio tubiero sarà installato in *micro tunnelling*, mediante trivellazione orizzontale teleguidata che consentirà di ridurre notevolmente gli impatti connessi alle attività di scavo del fondale.

Alla luce della Valutazione di Incidenza Ambientale (V.Inc.A.), secondo le disposizioni di cui all'Articolo 6, comma 3, della Direttiva Habitat 92/43/EEC, riportata all'interno della relazione di SIA, che ha approfondito l'incidenza sui siti della Rete Natura 2000, e delle soluzioni progettuali poste per minimizzare, mitigare e compensare l'incidenza con i siti della Rete Natura 2000 il Proponente ritiene che non emergano elementi ostativi alla realizzazione delle opere.

Successivamente, in seguito alla richiesta della Commissione, con la documentazione integrativa il Proponente ha ripresentato la V.Inc.A.

Il Proponente ha anche svolto l'analisi della Tavola 01a "Uso del suolo - Terra" del PTRC Regione Veneto dalla quale emerge che il *Terminal Onshore* ricade nel tessuto urbanizzato e in parte in zona agropolitana.

Infine, il Proponente informa di aver svolto anche l'esame della Tavola 4 "Mobilità" del PTRC della Regione Veneto che ha permesso di riscontrare che il piano individua sia il porto *offshore* sia il collegamento denominato "Autostrada del mare" e, pertanto, conclude per la totale coerenza del progetto con le previsioni del PTRC riguardanti mobilità e trasporti nell'area portuale di Venezia.

Per quanto riguarda il PIANO D'AREA DELLA LAGUNA VENEZIANA (P.A.L.A.V.) il Proponente nota che, nonostante con D.G.R. n. 819/2013 siano stati introdotti nuovi valori di fondo naturale per la determinazione delle concentrazioni soglia di contaminazione dei suoli, l'analisi della pianificazione condotta nel SIA del 2012 rimane nel suo complesso invariata.

Per quanto riguarda il PIANO TERRITORIALE GENERALE METROPOLITANO (P.T.G.M. ex P.T.C.P.) il Proponente individua i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP), previsti dalla L.R. 11/2004, quali strumenti di pianificazione che delineano gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali. Il PTGM di Venezia è stato adottato, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 11/2004, con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 2008/14 del 5.12.2008. Successivamente, il PTCP è stato trasmesso alla Regione Veneto in data 17.04.2009 ai fini dell'approvazione. Con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia è stato approvato.

Con la legge 7 aprile 2014 n. 56 su "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni" e, in particolare, l'art.1, sono state attribuite alla Città Metropolitana:

- la funzione fondamentale di "pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni

compresi nel territorio metropolitano";

- le funzioni fondamentali delle province tra cui la pianificazione territoriale provinciale di coordinamento.

Il Proponente aggiunge che la Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019 ha approvato, in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia (P.T.G.M.) con tutti i contenuti del P.T.C.P., con il quale promuove azioni di valorizzazione del territorio indirizzate allo sviluppo durevole e sostenibile e la riqualificazione del territorio. Dall'esame della Tavola 1.2 "*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*" emerge l'interferenza con alcuni elementi di vincoli ovvero:

- Sito di interesse nazionale di Porto Marghera;
- Specchi d'Acqua del Demanio Portuale;
- Siti della Rete Natura2000;
- Area Umida;
- Vincolo Paesaggistico.

L'interazione con il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera è stata considerata dal Proponente nella progettazione, come pure è stata prevista la bonifica dell'area Montesyndial (*Terminal Onshore*). Per quanto riguarda l'attraversamento del fascio tubiero in laguna, il Proponente ha dichiarato di avere minimizzato i volumi di scavo e la movimentazione dei sedimenti e di aver gestito il materiale scavato in conformità alla vigente normativa. Per quanto riguarda l'area umida il Proponente ha precisato che l'installazione del fascio tubiero avverrà con la massima conservazione morfologica dei luoghi e in fase di realizzazione saranno poste in essere le misure di compensazione e mitigazione previste.

Infine, essendo l'Autorità Portuale il soggetto proponente del progetto è garantita la compatibilità del progetto dell'opera con la perimetrazione degli specchi d'acqua del demanio portuale.

Il Proponente conclude che dal Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia (P.T.G.M.) non emergono elementi ostativi alla realizzazione del progetto.

Dall'esame della Tavola 2.2 "*Carta delle Fragilità ambientale*" del PTGM il Proponente ha constatato che le opere includono, nell'area del *terminal* Montesyndial, uno stabilimento a rischio incidente rilevante e la relativa area caratterizzata da rischio di incidente rilevante (aree delimitate come di "sicuro impatto" e "danno"). La localizzazione dello stabilimento a rischio di incidente rilevante non è più attuale in quanto lo stabilimento Montefibre è dismesso. Per tali aree l'art. 17 delle NTA riporta che "*fino all'approvazione e/o all'adeguamento degli strumenti territoriali e urbanistici comunali alle normative in materia di sicurezza per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, trova diretta applicazione la metodologia di cui al D.M. 9 maggio 2001, con particolare riguardo al regime transitorio per l'attività edilizia, previsto dall'art. 14 del D. Lgs. 334/99 e dalle "Linee guida per la Pianificazione dell'emergenza esterna degli stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante" predisposte dal Dipartimento della Protezione Civile e approvate con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri*".

Per l'interferenza con il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera attraversato dal fascio tubiero in laguna, il Proponente, anche alla luce delle valutazioni sulla bonifica dell'area del *Terminal Onshore* ("Montesyndial"), ritiene che l'opera non sia in contrasto con l'elemento di piano esaminato.

L'esame della Tavola 3.2 "*Sistema ambientale*" ha permesso al Proponente di riscontrare che il percorso del fascio tubiero interferisce con i seguenti regimi di tutela della laguna:

- Area Nucleo;
- Biotopo;
- Zona Umida;
- Laguna.

Per il Proponente il progetto, con le misure di mitigazione e compensazione previste, garantisce la salvaguardia dello stato morfologico dei fondali e della struttura delle popolazioni di flora e fauna presenti nelle aree interessate dall'attraversamento tubi, anche nella fase di installazione del collegamento tubiero. Pertanto, il Proponente ritiene che non emergano elementi di incompatibilità tra l'opera in esame e la cartografia esaminata.

Dall'esame della Tavola 4.2 "Sistema infrastrutture" il Proponente evidenzia che l'area di progetto, per la parte del *terminal Onshore*, ricade all'interno del sistema insediativo produttivo e al suo interno è presente una linea ferroviaria esistente ma non emergono profili di vincolo.

Dalla lettura della Tavola 5.2 "Sistema del paesaggio" il Proponente nota che l'area di interesse non ricade in zone vincolate paesaggisticamente, salvo il fatto che il sito rientra nell'ambito del Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna". Al riguardo è fatto presente dal Proponente che il progetto è compatibile con la normativa di tale sito Unesco in quanto tra gli indirizzi contenuti nel Piano di Gestione del sito, riguardo alla macro-emergenza inquinamento, al punto 3.5 si legge quanto segue: "3.5. Allontanare il traffico delle petroliere in laguna per prevenire il rischio di un disastro ecologico con il terminal Offshore ora in corso di progettazione."

Per quanto riguarda il PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DI VENEZIA (P.A.T.) il Proponente informa che il tale piano è stato aggiornato, approvato con DGPV n. 128/2014 e pubblicato sul BUR n. 15/2014. La sola Tavola 5 è stata introdotta e approvata con DCC n. 6/2020. Dall'esame della Tavola 4.1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" si nota che l'area di interesse rientra nel perimetro dell'Autorità Portuale e in particolare nell'elemento "specchi acquei e Demanio Marittimo Portuale". Al suo interno sono inoltre selezionate diverse aree a rischio di incidente rilevante con le relative fasce di rispetto. Tali aree sono relative agli stabilimenti dismessi, pertanto non è presente un rischio di incidente rilevante generato dall'intervento.

Una parte dell'area di progetto ricade in Area a rischio archeologico della Laguna di Venezia, per la quale il Proponente riporta i seguenti articoli delle diverse norme tecniche applicabili:

PAT – Art. 6 – Vincoli monumentali e archeologici

*Il P.A.T., nella Tavola 1, evidenzia, a titolo ricognitivo e non esaustivo, gli immobili sottoposti a vincolo ai sensi del decreto legislativo n. 42 /2004 (già Legge 1089/39 e complessi di immobili ex lege 171/73), nonché le aree assoggettate a vincolo archeologico. La mancata indicazione nel P.A.T. di ambiti o immobili che risultino vincolati a norma di legge, ancorché non riportati nel quadro conoscitivo, non esime dalla rigorosa applicazione della specifica disciplina in materia.*

*Analogamente, l'errata indicazione di ambiti o immobili, individuati nella tav. 1 del P.A.T., che non risultino vincolati a norma di legge, non comporterà l'applicazione della disciplina di cui al Codice dei Beni Culturali (D. Lgs. n. 42/04 e s.m.i.).*

*Il P.I. specifica nel dettaglio e aggiorna l'individuazione cartografica dei manufatti (Tavola 1 del P.A.T.), di cui al presente articolo, e detta specifiche prescrizioni per la conservazione il recupero e la valorizzazione degli immobili e delle aree circostanti di pertinenza, individuando gli interventi consentiti e favorendo un uso compatibile con le loro caratteristiche.*



*Gli interventi sugli immobili sottoposti a tutela ai sensi del presente articolo devono prioritariamente:*

- *garantire la protezione e la conservazione delle caratteristiche architettoniche, tipologiche e morfologiche dell'impianto originario;*
- *prevedere il mantenimento e/o ripristino dei segni di valore storico testimoniale caratterizzanti il sito;*
- *definire la sistemazione delle aree scoperte pubbliche o private circostanti l'immobile vincolato, con particolare attenzione sia agli elementi di arredo che quelli arborei ed arbustivi.*
- *Nelle aree sottoposte a vincolo archeologico e nelle aree a rischio archeologico il P.I. definisce le cautele e le procedure da osservare in caso di scavo nel sottosuolo.*

PRG (vigente in sostituzione del PI) – Art. 70 – Zone di interesse archeologico

- *Le aree precisamente conterminate nelle tavole 13.1, individuate come zone d'interesse archeologico, sono soggette alle norme generali e particolari vigenti in materia. Per esse si applicano le prescrizioni e vincoli di cui agli artt.27 e 28 delle N.T.A. del P.T.R.C..*
- *Qualsiasi intervento nelle aree di cui al precedente comma con l'esclusione delle normali operazioni connesse con la coltura dei terreni, deve essere comunicata almeno 90 gg. prima dell'inizio dei lavori, alla competente Soprintendenza archeologica.*

PTRC 2020 (aggiornato rispetto ai riferimenti del PRG) – Art. 80 – Ricognizione degli Ambiti di tutela del PTRC 1992 – Norme transitorie

*Comma 2.a.) [...] negli ambiti privi di disciplina attuativa:*

*a) Indicati come "Ambiti di interesse archeologico":*

*a1) Sono vietati scavi, movimenti di terreno e di mezzi, suscettibili di alterare l'ambiente con esclusione di quelli necessari all'esecuzione di opere pubbliche, di difesa idrogeologica, di sistemazione idraulica e di pubblica incolumità;*

*a2) Sono consentiti interventi di tutela e valorizzazione autorizzati dalla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio; [...]"*

Il progetto preliminare del percorso del fascio tubiero è stato studiato dal Proponente al fine di evitare l'attraversamento di aree di interesse archeologico.

Infine, il Proponente precisa che:

- l'opera ha ricevuto parere favorevole di compatibilità urbanistica da parte del Comune di Venezia, rilasciato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in seguito alla Conferenza dei Servizi Ministeriale del 27.10.2014, con nota prot. 2014/0524576. Tale parere ha considerato l'aggiornamento del PAT del Comune di Venezia, già approvato il 30 settembre 2014. Il parere ha confermato la coerenza dell'opera con gli indirizzi di pianificazione ricavabili dal PAT;
- l'opera ha ricevuto il parere favorevole con prescrizioni da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, con nota prot. 26569 del 27 ottobre 2014;
- l'opera è stata inserita a settembre 2011 nel Programma delle Infrastrutture strategiche, 9° Aggiornamento ed è pertanto da considerarsi infrastruttura strategica e di preminente interesse nazionale

ai sensi dell'art. 1 della L. n. 443 del 21 dicembre 2001; non è pertanto efficace il divieto di scavo ai sensi dell'art. 80 del P.T.R.C. vigente. Il presente vincolo comporterà la comunicazione con almeno 90 gg. di anticipo dell'inizio dei lavori alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna.

Alla luce di tutte le considerazioni svolte il Proponente ritiene pertanto che non sussistano elementi di incompatibilità con il PAT, che saranno indagati anche nelle successive fasi di progettazione.

L'esame della Tavola 2.4 "Carta delle Invarianti" del PAT del Comune di Venezia ha permesso al Proponente di riscontrare l'assenza di particolari regimi di vincolo nell'area del *terminal Onshore*. Per quanto concerne invece il fascio tubiero nella porzione della laguna è stata riscontrata l'interferenza con l'ambito della Laguna viva. Al riguardo il Proponente ha riportato un estratto dell'articolo 12, lettera a, del PAT.

*"... Laguna viva Il P.A.T. persegue la conservazione, la tutela, la rivitalizzazione e la valorizzazione dell'ambiente lagunare, inteso come patrimonio naturalistico, archeologico, storico e ambientale ed economico e l'eliminazione del processo di degrado del bacino lagunare, con particolare riguardo:*

- *alla protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale ed all'unità fisica ed ecologica della laguna nel suo complessivo connotato e valore sistemico;*
- *alla mitigazione dei livelli di marea attraverso interventi di ripristino della morfologia lagunare e delle autoctone comunità vegetali fanerogame che ricostituiscano la resilienza della Laguna di Venezia all'allagamento da parte del mare;*
- *alla mitigazione dei livelli di marea attraverso interventi che rispettino gli equilibri idrogeologici, ecologici ed ambientali;*
- *al contrasto del fenomeno di erosione dei fondali, al ripristino delle batimetrie e delle autoctone comunità vegetali fanerogame e delle condizioni per la loro vita e proliferazione;*
- *al mantenimento e allo sviluppo della pesca anche tramite l'applicazione del vincolo di destinazione delle aree da assegnare a questa attività, fatte salve diverse destinazioni di aree da assegnare a specifici progetti sperimentali;*
- *al controllo e alla mitigazione del moto ondoso di superficie e all'erosione profonda derivante dal traffico acqueo."*

Per il Proponente il progetto persegue la finalità di dismettere il traffico petrolifero, con conseguente diminuzione dell'inquinamento nell'ambito lagunare, legato sia alla riduzione delle navi petroliere in transito che ai possibili eventi di sversamento accidentale. Il Proponente ritiene il progetto compatibile con il PAT in considerazione delle misure di mitigazione e compensazione previste.

Dall'esame della Tavola 3.4 "Carta delle Fragilità" del PAT di Venezia il Proponente nota che l'area del *terminal Onshore* rientra nelle aree a idonea condizione A "sito di interesse nazionale e aeroporto" e contiene il perimetro di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante ora dismesso. Al riguardo il Proponente ha riportato un estratto dell'articolo 15 delle NTA.

*"Art. 15 Fragilità e compatibilità ai fini dell'utilizzazione del territorio Il P.A.T., nella Tavola 3 di progetto, individua la compatibilità idrogeologica delle aree secondo la classificazione di idoneità sottoelencata.*

[...]

*Aree idonee a condizione A*

*Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto*

*Si tratta di aree emerse, imbonite con depositi eterogenei e di provenienza frequentemente antropica facenti parte per lo più del Sito di Interesse Nazionale "Venezia-Porto Marghera" (ex art. 1 L. 426/98 ed ex D.M. 23.02.2000) e delle piste dell'Aeroporto Marco Polo.*

*Tali aree sono caratterizzate da un ampio spessore di materiale di riporto, costituito prevalentemente da sabbie, limo ed argilla in proporzioni variabili, ed anche, come nel caso di Porto Marghera da materiali inerti (ghiaia, sabbia, laterizi ecc.) e depositi di origine industriale.*

[...]

#### *Prescrizioni*

*Nell'Allegato B alle presenti norme sono contenute le specifiche prescrizioni per le aree sopra descritte e le condizioni per l'edificabilità sulle stesse. L'Allegato contiene inoltre la puntuale descrizione delle caratteristiche geologiche e le caratteristiche tecniche per gli interventi.*

[...]

#### *Norme Tecniche – Allegato B: Compatibilità geologica ai fini urbanistici e dissesto idrogeologico*

##### *Aree Idonee a condizione A:*

[...]

*Specifiche Tecniche: In queste aree la caratterizzazione e modellazione geologica devono permettere la ricostruzione dei caratteri litologici, stratigrafici, strutturali, idrogeologici e geomorfologici del territorio, al fine di caratterizzare al meglio la natura dei materiali di riporto, definendone le caratteristiche litologiche, tessiture e geometriche, nonché le interazioni tra l'opera in progetto e le acque sotterranee, intendendo sia la falda nel riporto che la prima falda.*

[...]"

Al riguardo il Proponente precisa che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha approvato, con decreto prot. 538 del 03/12/2018, la variante al progetto di bonifica per l'intera area Montesyndial e che il progetto e i relativi aggiornamenti contengono la Relazione Geologica e Idrogeologica, la Relazione Geotecnica, la Relazione Sismica, la Relazione Idrologica e Idraulica e la Relazione sulle Indagini, che forniscono le informazioni necessarie per adempiere le prescrizioni per i progetti situati nelle "Aree a condizione A".

Per quanto riguarda invece il fascio tubiero nell'area lagunare, il Proponente riscontra un'interferenza con l'elemento "laguna" individuato nella citata Tavola 3 e al riguardo ha riportato il seguente estratto dell'articolo 17 delle NTA del PAT:

*"Il P.A.T., nella Tavola 3, individua gli elementi del territorio che si intendono valorizzare e/o riqualificare e che d'altra parte rappresentano momenti di particolare fragilità sotto il profilo paesaggistico e ambientale; questi in particolare sono:*

1. *la laguna*
2. *gli arenili*
3. *i corsi d'acqua*
4. *le aree umide minori*

5. le aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna
6. gli stabilimenti a rischio rilevante
7. i siti inquinati

Il P.I. prevede interventi atti a salvaguardare gli ambiti così individuati prevedendo adeguate modalità di attuazione che possono contemplare anche l'utilizzazione di crediti edilizi e altre forme compensative. Il P.I. completa l'individuazione di questi elementi di fragilità e ne definisce le norme di tutela, di valorizzazione e riqualificazione di dettaglio nel rispetto degli indirizzi e per il raggiungimento degli obiettivi di qualità evidenziati dal P.A.T. Il territorio della terraferma è caratterizzato dalla presenza di diversi corsi d'acqua che il P.A.T. individua e valorizza come elementi costitutivi della struttura del territorio.

Il P.I. ha il compito di delimitare le aree di protezione tra gli elementi al fine di evitarne l'alterazione e ove possibile individuare interventi tesi al recupero della loro naturalità ove questa avesse subito modifiche nel tempo.

Il P.I. inoltre deve valorizzare anche quei tratti dei corsi d'acqua interni al tessuto urbano della terraferma, recuperando ove possibile le parti attualmente tombate, anche al fine di rendere riconoscibili importanti elementi della morfologia urbana e costituire possibili percorsi pubblici alternativi all'attuale struttura viaria (percorsi pedonali, spazi di relazione, piste ciclabili, ecc.).

#### Prescrizioni

Per i piani, i progetti e gli interventi di trasformazione del territorio deve essere rispettata la procedura di valutazione di incidenza ai sensi del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. e della normativa regionale vigente in materia."

Relativamente alla citata interferenza il Proponente non riscontra elementi di incompatibilità, essendo il progetto specificamente previsto per dismettere il traffico petrolifero dalla laguna ed essendo definite apposite misure di mitigazione e compensazione, come confermato dalla Valutazione di Incidenza. Il Proponente ritiene pertanto che non sussistano elementi di incompatibilità con il PAT.

Dall'esame della Tavola 4a "Carta delle Trasformabilità" del PAT di Venezia il Proponente nota che l'area di interesse rientra nelle aree di riqualificazione e/o riconversione e che il progetto, per la previsione di bonifica dell'area, è coerente con la classificazione del piano.

Infine, nella Tavola 5.4 "Carta degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata ai sensi della L.R. 14/2017" il Proponente riscontra che l'area del *terminal Onshore* "Montesyndial" è interamente classificata come "ambito di urbanizzazione consolidata" e che il progetto è coerente con la normativa del piano in esame.

Per quanto riguarda la VARIANTE AL P.R.G. PER PORTO MARGHERA il Proponente informa che dal 2012 al 2021 la pianificazione riguardante il VPRG è invariata.

Per quanto riguarda il PIANO REGOLATORE PORTUALE (P.R.P.) il Proponente informa che con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1602 del 30 ottobre 2018, pubblicata sul BUR n. 113 del 13 novembre 2018 la Giunta regionale ha approvato ai sensi dall'art. 5, comma 5, del D. Lgs. n. 232 del 13.12.2017, l'adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale comprensivo dell'"Intervento di arretramento della sponda del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'ex area Montesyndial per garantire la sicurezza della navigazione commerciale. Approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ai sensi dell'art. 5c. 5 del D. Lgs 13.12.2017, n. 232."

L'intervento di arretramento della sponda sud del Canale Industriale in corrispondenza dell'area ex Montesyndial, facente parte del progetto in esame, è stato predisposto dal Proponente per rispondere alla necessità di garantire il transito in sicurezza alle navi portacontainer e portarinfuse solide e liquide che devono raggiungere le aree più interne alla zona industriale ovest. Le prescrizioni della Capitaneria di Porto di Venezia, poste con nota n. 35729/2009, sono state recepite dal progetto che prevede l'arretramento della sponda di 35 m e il contestuale ricavo di un profilo longitudinale del canale industriale a 190 m in corrispondenza del tratto segnalato. L'argomento denominato "Adeguamento tecnico-funzionale della sponda in Canale Industriale Ovest fronte banchina Liguria e banchina Emilia, in corrispondenza dell'ex Area Montesyndial" è stato oggetto di esame tecnico da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 3.7.2015, conclusasi con l'emissione del parere favorevole all'intervento, trasmesso formalmente con lettera n. 5719 del 23.7.2015.

Per quanto premesso il Proponente conclude che l'intervento di progetto è conforme e funzionale all'attuazione dell'adeguamento da esso operato in qualità di Autorità Portuale su indicazione della Capitaneria di Porto di Venezia al fine di garantire la sicurezza della navigazione commerciale.

Per quanto riguarda il *MASTER PLAN PER LA BONIFICA DEI SITI INQUINATI DI PORTO MARGHERA* il Proponente informa che tale piano per la bonifica delle aree contaminate di Porto Marghera è stato redatto ai sensi dell'Atto Integrativo dell'Accordo di programma per la chimica di Porto Marghera (D.P.C.M. 15 novembre 2001) e approvato dalla Conferenza di Servizi dell'Accordo del 22 aprile 2004. Il principale obiettivo del *Masterplan* è l'individuazione degli interventi di risanamento ambientale delle aree e degli interventi di trattamento dei materiali da sottoporre a bonifica con il vincolo delle esigenze di mantenimento e sviluppo delle attività produttive e di tutela ambientale e sanitaria. Il *Masterplan* individua il confinamento all'interno dell'intero Sito di Interesse Nazionale ex L. 426/1998 e la successiva perimetrazione tramite Decreto "Ridefinizione del perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera" del 24/04/2013, che ha comportato l'esclusione delle aree agricole e commerciali di Marghera oltre a molte aree di Mestre e Campalto, aree lagunari e i canali di Porto Marghera.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1732 del 03 ottobre 2013 sono stati forniti chiarimenti riguardanti la suddetta ripermimetrazione.

Successivamente, con Decreto del Ministero dell'Ambiente pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 22/12/2016 concernente la "Rettifica della perimetrazione del sito di bonifica di Interesse Nazionale «Venezia (Porto Marghera)»" sono state escluse alcune aree non di interesse per quanto riguarda il progetto.

Il *Masterplan* ha individuato per il confinamento complessivo dei suoli e delle acque di falda contaminate dell'intero Sito di Interesse Nazionale un sistema di 15 macro-isole. L'area destinata ad ospitare l'opera esaminata è ubicata nella macro isola denominata "Macro isola Nuovo Petrochimico", all'interno del perimetro del sito.

In relazione al nuovo ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA BONIFICA DI PORTO MARGHERA il Proponente informa che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture (Magistrato alle Acque di Venezia), la Regione del Veneto, il Comune e la Provincia di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia hanno sottoscritto, in data 16/4/2012, l'Accordo di Programma finalizzato a promuovere il processo di riconversione industriale e riqualificazione economica del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera, mediante procedimenti di bonifica e ripristino ambientale che consentano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive sostenibili dal punto di vista ambientale e coerenti con l'esigenza di assicurare il rilancio dell'occupazione attraverso la valorizzazione delle forze lavorative dell'area. L'accordo si compone di 12 articoli e si prefigge l'obiettivo ambizioso di aumentare l'efficienza della struttura amministrativa che sovrintende i procedimenti di bonifica e riconversione dei siti produttivi e di tutte le aree comprese all'interno del S.I.N. con la priorità di accelerare il programma di bonifica dell'intera area industriale. Le aree oggetto di intervento sono state negli anni interessate dalla

presenza di aziende insediate nel petrolchimico in particolare la Syndial e la Montefibre, le cui superfici interessate sono rispettivamente:

1. Area Syndial: 20,5 ettari + 1,5 ettari di demani marittimi;
2. Area Montefibre: 53 ettari + 15 demaniali.

Il Proponente ha riassunto l'iter di bonifica ai sensi dell'art. 242 del Titolo V "Bonifica di siti contaminati" del D. Lgs. n. 152/2006 e, precedentemente, ai sensi del D.M. 471/99, fino all'approvazione di due distinti progetti di bonifica ambientale dei suoli ("POB"), come segue:

1. per l'area ex Montefibre, il POB è stato approvato con il Decreto definitivo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) protocollo n. 4894/TRI/DI/B del 12/3/2014 (e precedente Decreto di autorizzazione all'avvio dei lavori prot. n. 523/TRI/M/DI/B del 02/08/2010) e già in parte avviato, cui hanno fatto seguito una serie di varianti in corso d'opera;
2. per l'area Syndial, il POB è stato approvato con Decreto definitivo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) protocollo n. 4755/QdV/DIB del 02/07/2008 e successivamente volturati all'Autorità Portuale di Venezia con Decreto del MATTM di cui al protocollo n. 1097/TRI/DI/B del 25/01/2011 limitatamente all'area AS. Parte degli interventi limitatamente alle coperture superficiali risultano già realizzati;
3. per entrambe le aree ex Montefibre ed ex Syndial, il progetto di bonifica delle acque sotterranee è garantito dal marginamento realizzato dal Magistrato delle Acque di Venezia e sul connesso sistema di drenaggio retrostante il marginamento stesso. Il progetto riguarda l'intera macro-isola ed è stato approvato con Decreto prot. n. 3930/QdV/DI/B del 20/09/07;
4. per quanto riguarda la variante di progetto di bonifica nel gennaio 2016 è stata presentata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la Variante del Progetto di Bonifica Ambientale relativa all'ambito del primo stralcio di circa 122.000 m<sup>2</sup>. La variante per l'intera area Montesyndial è stata approvata con decreto prot. n. 538 del 03/12/2018. La proposta di variante è stata sviluppata ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e dell'Accordo di Programma per la bonifica e il ripristino ambientale di Porto Marghera del 16 aprile 2012 e dei relativi Protocolli di attuazione del gennaio 2013. In particolare, è stato preso come riferimento il Protocollo recante "Modalità di intervento di bonifica e di Messa in Sicurezza dei suoli e delle acque di Falda. Accordo di programma 16 aprile 2012 – art. 5 comma 5" che propone una matrice delle tecnologie di bonifica e/o di messa in sicurezza dei siti. Laddove l'analisi di rischio ha verificato la permanenza di situazioni di superamento delle C.S.R., devono essere previsti idonei interventi di messa in sicurezza e/o di bonifica. Il Proponente chiarisce che tali interventi sono stati resi compatibili con il progetto di costruzione del *terminal*, in linea con quanto disposto dalla normativa applicabile recente e l'Accordo di Programma. Il Proponente chiarisce inoltre che la soluzione, da adottare come bonifica e messa in sicurezza per il sito in oggetto, ha tenuto conto del processo di valutazione dei benefici ambientali e della sostenibilità dei costi delle diverse tecniche applicabili, anche in relazione alla destinazione d'uso del sito.

In relazione al PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE DI VENEZIA secondo il Proponente dal 2013 al 2021 la pianificazione riguardante la classificazione acustica è rimasta invariata.

In relazione al PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA (P.R.T.R.A.) il Proponente informa che con deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016 il Consiglio Regionale ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, mentre in data 29 dicembre 2020 con D.G.R. n. 1855 è stata approvata la revisione della zonizzazione dell'intero territorio veneto. Pertanto, in accordo con le disposizioni del D.lgs. 155/2010 e alla luce delle analisi e delle valutazioni svolte dalla Regione del Veneto, è stata definita la nuova zonizzazione del territorio.

Il Proponente informa che l'area di interesse ricade nell'Agglomerato di Venezia (IT0517) e che, secondo le

indicazioni del D. Lgs. 155/2010, la zona Agglomerato è definita come la "zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente una popolazione superiore a 250.000 abitanti". L'agglomerato di Venezia comprende l'area urbana della città di Venezia e i comuni di Marcon, Martellago, Mira, Quarto d'Altino, Scorzè e Spinea.

Per quanto riguarda il PIANO PER IL RECUPERO MORFOLOGICO E AMBIENTALE DELLA LAGUNA DI VENEZIA per il Proponente dal 2013 al 2021 la situazione può essere considerata invariata.

Il Proponente informa che il Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Veneto – Trentino-Alto Adige – Friuli Venezia Giulia), con nota n. 13305 datata 1° dicembre 2011, ha inviato il Rapporto Preliminare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e ai soggetti competenti in materia ambientale, determinando così l'avvio della procedura di VAS. In data 15/05/2012 con nota prot. n. DVA-2012-0011708, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha trasmesso il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS n. 901/2012 sul Rapporto preliminare. Con nota prot. n. 45500 del 10/11/2016 il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha trasmesso per l'avvio della successiva fase di consultazione, prevista dagli artt. 13, comma 5 e 14, del D. Lgs. n. 152/2006, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, e agli enti competenti in materia ambientale, la documentazione aggiornata in recepimento delle osservazioni ricevute, pubblicata anche nella Gazzetta Ufficiale in data 22/11/2016.

In data 15 dicembre 2016 si è svolto un incontro pubblico mentre il Provveditorato ha provveduto ad esaminare tutte le osservazioni pervenute. Le controdeduzioni a tutte le osservazioni pervenute sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e alla Commissione VIA-VAS con nota del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. del Veneto, prot. n. 18389 del 3/5/2017.

Con nota DM-0000101 del 21/3/2018 il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare - tenuto conto del parere n. 2489 del 2/8/2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS e del parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, prot. n. 2188 del 23/1/2018, ha emesso il parere motivato con la prescrizione di una revisione complessiva del "Piano per il recupero morfologico ed ambientale della laguna di Venezia" presentato dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP.

Il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha quindi provveduto a recepire tutte le osservazioni e a consegnare al Ministero la Proposta di Piano. Infine, nel dicembre 2021, il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha approvato il Piano di Recupero Morfologico della Laguna di Venezia. Il Piano interessa l'ambito di progetto in particolare per quanto attiene alla realizzazione delle opere di mitigazione e contrasto del moto ondoso e della propagazione degli sforzi tangenziali al fondo causati dal transito delle navi nel canale Malamocco-Marghera. Detto intervento è identificato dalla sigla "*pMIDI: Costruzione di strutture morfologiche artificiali per limitare il trasporto di sedimenti verso i canali principali*" e prevede la realizzazione di strutture morfologiche artificiali a velma e a barena lungo il canale Malamocco-Marghera e di tratti del canale Fisolo e Alberoni per la salvaguardia dei bassi-fondali adiacenti i canali di maggiori dimensioni attraverso lo smorzamento del moto ondoso dovuto al traffico portuale e diportistico e il contenimento dell'erosione, limitando il trasporto del sedimento messo in sospensione dalle onde del vento verso i canali e successivamente verso il mare.

Gli interventi da realizzarsi comprendono strutture morfologiche artificiali poste a tipiche quote barenali, tra + 0.30 e + 0.40 m s.m.m., in fregio al canale Malamocco-Marghera, mentre per il tratto adiacente il canale Fisolo è prevista una struttura a quota + 0.10 m s.m.m. Le quote delle strutture morfologiche artificiali rispetto al medio mare, dovranno essere mantenute nel tempo, ovvero sarà necessario mantenere la loro posizione relativa rispetto al crescente livello medio del mare.

Le strutture artificiali lungo il canale Malamocco-Marghera sono realizzate refluyendo il materiale all'interno di una conterminazione, in modo da limitare il trasporto verso i canali principali del materiale stesso. Sulla base delle esperienze pregresse del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. del Triveneto nella realizzazione di alcune barene in fregio al canale Malamocco-Marghera, la quota iniziale, a fine refluitamento, sarà di circa 0.70-0.80 m s.m.m., così da consentire il raggiungimento della quota ottimale prevista, a medio-lungo termine, in seguito agli inevitabili processi di consolidamento del sedimento.

Per quanto riguarda le opere poste a protezione del canale Fisolo, previste a quota pari a + 0.10 m s.m.m., la conterminazione delle strutture artificiali è costituita da burghe in materiale di adeguata resistenza. Tale conterminazione in burghe consente di contenere la notevole energia delle onde incidenti e le sollecitazioni generate dal "richiamo" dell'acqua verso il canale dal passaggio del "cavo" dell'onda associata ai grandi natanti (di dimensioni confrontabili con quelle del canale). Il margine posto sul lato del basso-fondale può essere costituito da burghe in materiali di minor resistenza e con possibilità di miglior inserimento nell'ambiente, per la minor energia delle onde, dovute esclusivamente al vento.

## **ESITO ISTRUTTORIA**

Il Proponente riporta un'analisi finalizzata all'aggiornamento del quadro programmatico rispetto allo SIA del 2012.

Il Proponente conclude dichiarando che l'intervento di progetto è coerente con gli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale.

Si prende atto che il confronto effettuato dal Proponente dimostra che rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è da considerarsi invariata; pertanto, l'opera risulta coerente con gli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale.

Per quanto riguarda le aree di interesse storico e archeologico, rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 il Proponente rileva che una parte limitata dell'area di interesse rientra in Aree a rischio archeologico della Laguna di Venezia ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004, art 157. Nel ribadire la coerenza, il Proponente cita il Parere favorevole rispetto alla compatibilità urbanistica da parte del Comune di Venezia con nota prot. 2014/0524576 e il Parere favorevole con prescrizioni da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota prot. n. 26569 del 27 ottobre 2014.

### **In ordine all'aggiornamento degli aspetti ambientali – stato attuale**

Il Proponente fornisce gli aggiornamenti relativi alla descrizione dello stato delle componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione del progetto tenendo in considerazione che i dati utilizzati ed elaborati per l'inquadramento dello stato attuale delle matrici ambientali sono stati ottenuti mediante consultazione dei siti ufficiali della Regione Veneto ([www.regione.veneto.it](http://www.regione.veneto.it)) e dell'ARPAV ([www.arpa.veneto.it](http://www.arpa.veneto.it)).

Gli esiti di tale aggiornamento sono riportati nella seguente tabella:

<b>Componente ambientale</b>	<b>Aggiornamento analisi</b>	<b>Esito</b>
Copertura del suolo	L'analisi è stata basata sui dati di copertura del suolo CORINE del 2018 pubblicati dalla Regione Veneto	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA
Atmosfera	L'analisi è stata basata sul monitoraggio eseguito condotto da ARPAV per la caratterizzazione	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA, per i principali



Componente ambientale	Aggiornamento analisi	Esito
	meteo climatica e la qualità dell'aria	inquinanti considerati è stato riscontrato un andamento coerente con quanto descritto nel 2013.
Idrosfera	L'analisi è stata basata sul monitoraggio eseguito nel 2020 condotto da ARPAV e redatto nel documento "Monitoraggio delle acque di transizione della Regione Veneto"	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA, con trend coerenti con quanto già riscontrato nel SIA del 2013
Suolo e sottosuolo	Gli interventi previsti nel progetto contribuiscono significativamente a una mitigazione del rischio sanitario ed ambientale dovuto alla contaminazione dell'area	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 è stata presentata la Variante del Progetto di Bonifica Ambientale, approvata con decreto prot. 538 del 03/12/2018
Biodiversità, flora e fauna		Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è nel complesso INVARIATA, con alcuni aspetti di miglioramento per quanto riguarda avifauna e fanerogame
Rischio Sismico	L'aggiornamento del progetto include la Relazione Geologica, Geotecnica e Sismica. Il progetto recepisce le indicazioni ivi contenute	Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 è variata la zona sismica del Comune di Venezia, diventando zona 3
Paesaggio		Rispetto a quanto descritto nel SIA 2013 la situazione è INVARIATA

In particolare:

- **per quanto riguarda la copertura del suolo** il Proponente ha effettuato il confronto fra la *Banca dati della Carta della Copertura del Suolo aggiornamento 2012* (0506121\_CCS2012S) e la *Banca dati della Carta della Copertura del Suolo aggiornamento 2020* (0506151\_CCS2018) messe a disposizione dalla Regione del Veneto nel Geoportale. L'esame ha permesso di riscontrare che, sia per la parte del *terminal onshore* sia per quella *offshore*, non sono state riscontrati cambiamenti alla copertura dell'uso del suolo.

- **per quanto riguarda l'atmosfera** il Proponente informa che è stata esaminata prima di tutto la caratterizzazione meteo-climatica e che ARPA Veneto esegue dal 1993 il monitoraggio dei principali indicatori meteo-climatici e di rischio naturale. Ai fini della valutazione dell'effetto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi indotti sono state valutate le variazioni riscontrate tra gli andamenti al 2012 e quelli al 2020 e 2021 (si veda la seguente tabella riportante il confronto degli indicatori climatici), considerando i dati relativi alla stazione n. 252 (Venezia – Istituto Cavanis) di ARPAV.

Indicatore	2012	2020	2021
Precipitazione annua	555,4 mm	711,6 mm	470,60 mm
Temperatura (media annuale)	14,9° C	15,2° C	14,5° C

Secondo il Proponente ARPAV non ha più aggiornato l'analisi degli indicatori riferiti all'Indice di anomalia termica standardizzato (SAI) e allo *Standard Precipitation Index* (SPI). Rispetto al 2012 il Proponente ha riscontrato un leggero aumento dei valori relativi a tutti i principali indicatori. Il clima regionale ha quindi subito un lieve aumento delle temperature, delle precipitazioni, ma anche un aumento del deficit idrico nelle aree di pianura nel periodo estivo. Le variazioni rispetto all'anno 2012 non sono però sostanziali anche se si riscontra una conferma sulle previsioni rispetto agli effetti dei cambiamenti climatici attesi a livello globale. Nel 2021 si è verificata una diminuzione della precipitazione annua totale, rispetto al 2020, con valori che sono più vicini a quelli del 2012; analogo riscontro vale per la temperatura media annua, di quasi un grado inferiore rispetto a quella del 2020.

La tabella di seguito riporta i dati di precipitazione annua e la temperatura media della Piattaforma dell'ISMAR-CNR installata a circa 13 km al largo del litorale di Venezia con confronto degli indicatori climatici tra l'anno 2012, 2020 e 2021 (elaborazioni dati ISMAR-CNR).

Indicatore	2012	2020	2021
Precipitazione annua	-	-	424,8mm
Temperatura (media annuale)	15,6° C	15,8° C	15,4° C

Per gli anni 2012 e 2020 non è stato rilevato il dato della precipitazione, mentre il dato del 2021 è in linea con le stazioni di misura di ARPAV a terra. Negli anni considerati, l'andamento della temperatura media è pressoché invariato.

Per quanto riguarda le stazioni di rilevamento della qualità dell'aria il Proponente afferma che l'ultimo aggiornamento del documento "La qualità dell'aria nel comune di Venezia" redatto da ARPAV nel 2020 descrive la rete di rilevamento della Provincia di Venezia, realizzata secondo i criteri dettati dal D. Lgs. n. 155/2010, la quale è composta da cinque stazioni di rilevamento fisse e da due laboratori mobili.

Di questa rete sono presenti quattro stazioni fisse; inoltre, l'Amministrazione comunale ha finanziato l'attivazione della stazione di traffico urbano di Marghera – via Beccaria e, in collaborazione con AdSPMAS, il proseguimento per l'anno 2020 del monitoraggio presso la stazione di traffico lagunare di Venezia – Rio Novo, attiva dal 1° settembre 2017. I laboratori mobili sono utilizzati per compiere monitoraggi temporanei su aree del territorio non servite dalle centraline o per indagare problematiche particolari anche su indicazione della popolazione. Le stazioni di riferimento più vicine all'area in esame sono quelle di Malcontenta (industriale) e via Beccaria (traffico urbano).

Per quanto riguarda la qualità dell'aria il Proponente afferma che "... *Il precedente studio non riportava particolari condizioni critiche relativamente alle concentrazioni di SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub> e benzene nell'aria. Relativamente al biossido di azoto era stato rilevato un superamento nelle stazioni di via Tagliamento (con valori oltre i 40 µg/m<sup>3</sup>) e via F.lli Bandiera (oltre i 50 µg/m<sup>3</sup>). Con riferimento all'inquinamento da PM<sub>10</sub>, si erano riscontrati dei superamenti nel corso del 2011 nelle sole stazioni di Mira e Spinea, che si trovano a notevole distanza rispetto l'area di interesse. Dall'osservazione dell'andamento negli ultimi anni (2003-2020) dello stato di qualità dell'aria e dei trend e criticità al 2020 degli inquinanti monitorati si può notare che la situazione generale rimane pressoché stabile per la maggior parte dei contaminanti ad esclusione di biossido di azoto, ozono, benzo(a)pirene e particolato atmosferico che presentano una criticità media o alta...*".

Circa il biossido di azoto il Proponente informa che il numero di superamenti del valore limite orario di 200 µg/m<sup>3</sup> da non superare, afferma il Proponente, è a pari a 18 volte all'anno, come da D. Lgs. n. 155/10, e la situazione è perlopiù stabile fino al 2015. Nella stazione di via Beccaria a Marghera nel 2016 sono state registrate 18 ore di superamento del valore limite orario (ossia pari al numero massimo di ore di superamento consentite per anno), nel 2017 sono state registrate 8 ore di superamento e nel 2018 solo un'ora di superamento, per poi azzerarsi nell'anno seguente. Nel 2020 e nel 2021 non sono stati registrati superamenti,

situazione che non si verificava dal 2010. Il confronto tra l'andamento dei valori di media annuale del biossido di azoto rispetto al limite annuale per la protezione della salute umana, definito dal D. Lgs. n. 155/2010, pari a  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  registrati dal 2004 al 2021 rivela che presso le stazioni di traffico vi sono state concentrazioni superiori al limite annuale aumentato del margine di tolleranza dal 2008 al 2012 e nel 2016 e 2017 in via Tagliamento e dal 2013 al 2015 in via Beccaria a Marghera. Nel 2018 queste stazioni di traffico hanno misurato valori medi inferiori al valore limite annuale.

La stazione di traffico acqueo di Rio Novo a Venezia (attiva dal 1° settembre 2017) ha registrato una concentrazione media superiore al limite. In ogni caso le medie annuali del 2020 sono ovunque inferiori al valore limite annuale.

Per quanto riguarda l'ozono il Proponente afferma che i giorni di superamento della soglia di informazione oraria (fissata a  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  da D. Lgs. n. 155/10) per gli anni compresi tra il 2004 ed il 2021 sono stati monitorati da 5 stazioni di monitoraggio. A Marghera il monitoraggio dell'ozono è stato attivato dall'anno 2016 presso la stazione di via Beccaria. Dal 2004 al 2021 è stato rilevato un andamento variabile dovuto principalmente all'effetto indotto dalle stagioni estive più o meno calde e ventose. Nel Comune di Venezia nel 2020 sono stati registrati superamenti della soglia di informazione soltanto presso la stazione di Parco Bissuola.

Il Proponente informa che le stazioni che hanno registrato più superamenti negli anni sono il Parco Bissuola e Sacca Fisola mentre presso la stazione di traffico di via Beccaria il numero di giorni di superamento dal 2018 al 2021 è rimasto praticamente molto contenuto.

In merito al benzo(a)pirene il Proponente ha esaminato le medie annuali della concentrazione di benzo(a)pirene registrate dal 2003 al 2020, in riferimento al valore obiettivo di  $1.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e a tal riguardo afferma che si evince il graduale ma significativo *trend* di diminuzione della concentrazione dal 2004 al 2010, che ha portato allo stabilizzarsi delle medie annuali su valori prossimi al valore obiettivo di  $1.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$  previsto dal D. Lgs. n. 155/10. Tuttavia, nel 2011 la media annuale delle concentrazioni rilevate presso la stazione di traffico urbano di via Tagliamento è aumentata a  $1.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e nel 2012 la concentrazione media annuale di benzo(a)pirene è risultata superiore al valore obiettivo di  $1.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in entrambe le stazioni rimaste di riferimento per detto inquinante. In particolare, il Proponente fa notare che la concentrazione media annuale misurata nel 2012 per la prima volta a Malcontenta ( $2.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) è la più alta mai rilevata in provincia di Venezia e pari al doppio del valore obiettivo. L'andamento generale è altalenante, le concentrazioni di riferimento diminuiscono e aumentano nel corso degli anni dal 2012 al 2021.

Quanto al particolato atmosferico PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> il Proponente evidenzia che nel 2011 è iniziata l'analisi di PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> presso la stazione di Malcontenta previsto dal Piano di monitoraggio regionale della qualità dell'aria, in ottemperanza al D. Lgs. n. 155/10. Tale monitoraggio aggiornato all'anno 2021 ha rilevato il numero di superamenti consentiti (35) del limite giornaliero di PM<sub>10</sub> fissato a  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per tutte le stazioni di misura della Provincia di Venezia. È emerso che per le due stazioni vicine all'area del progetto, Via Malcontenta e Via Beccaria, negli anni 2020 e 2021, sono stati registrati superamenti in misura eccedente il limite normativo.

Il Proponente afferma che il numero di giorni di superamento del valore limite giornaliero di  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il PM<sub>10</sub> è in progressivo miglioramento in tutte le stazioni di monitoraggio, a eccezione di Malcontenta dal 2011 al 2014. Dal 2015 al 2018 l'andamento è stato altalenante con progressivi incrementi e diminuzioni dei giorni di superamento del valore limite giornaliero. Nel 2018 il numero massimo di giorni di superamento consentiti (35 all'anno) è stato superato in tutte le stazioni di misura, a eccezione di Rio Novo a Venezia. Nel triennio 2019-2021 si è registrato un peggioramento presso tutte le stazioni (87 giorni di superamento presso la stazione industriale di Malcontenta e 86 presso la stazione di via Beccaria).

- **per quanto riguarda l'idrosfera** il Proponente afferma che l'area di progetto rientra nel Bacino Scolante della Laguna di Venezia (BSL). Il Bacino ha un'area di circa  $2500 \text{ km}^2$  e tocca quattro province: Venezia,

Padova, Vicenza e Treviso. La rete idrica scarica le acque nella Laguna di Venezia e il regime di deflusso, può essere meccanico, naturale o misto.

Circa la qualità delle acque di transizione il Proponente afferma che il SIA del 2012 evidenziava che, in quasi tutta la laguna, la concentrazione dei microinquinanti inorganici (metalli) era al di sopra dei limiti di legge, in particolare:

1. cadmio, piombo, zinco e mercurio nella laguna nord e centrale che comprende il porto di Marghera e il centro storico di Venezia;
2. arsenico, rame, nichel nella parte centrale e meridionale della laguna.

Relativamente agli inquinanti organici era stato fatto riferimento ai contenuti dei rapporti finali dello studio DPSIR 2005 eseguito dal Consorzio Venezia Nuova per il Magistrato alle Acque di Venezia e ai monitoraggi eseguiti dal Magistrato negli anni 2006-2007. Tale studio evidenziava nelle acque prossime a Porto Marghera:

1. presenza rilevante di PCDD/F, PCB e HCB;
2. presenza di IPA;
3. presenza di diossine e furani.

Per quanto concerne la Zona Industriale e Venezia il Proponente ricorda che non erano stati registrati sostanziali miglioramenti e le concentrazioni erano ancora superiori agli obiettivi di qualità, in particolare la zona Industriale che registrava concentrazioni di circa un ordine di grandezza maggiori rispetto alle altre aree lagunari.

Secondo il rapporto "Monitoraggio delle acque di transizione della Regione Veneto – Analisi dei dati osservati nell'anno 2020" redatto da ARPAV, la Rete Regionale di Monitoraggio delle Acque di Transizione è complessivamente costituita da 97 punti di campionamento (acqua, biota, sedimento-macrozoobenthos, macrofite), suddivisi tra laguna di Caorle - Baseleghe, Laguna di Venezia e corpi idrici della provincia di Rovigo.

Nell'area considerata le attività di controllo e misura eseguite nel 2020 sono finalizzate solamente alla valutazione della conformità alla vita dei molluschi. Dalle analisi chimiche sui molluschi, fatte su un totale di 1216 campioni, il 59.9% è risultato inferiore al limite di quantificazione. In particolare, con riferimento alle stazioni 091 e 141 sono stati riscontrati valori superiori al limite di quantificazione per Arsenico, Cadmio, Cromo totale, Rame, Nichel, Piombo, Zinco, PCB mentre si è registrato il superamento di SQA-MA o SQA-CMA (Tab. 1/A del D. Lgs. 172/2015) per il Mercurio.

In merito alla qualità delle acque superficiali il Proponente ricorda che il territorio comunale di Venezia ricade all'interno del comprensorio di bonifica gestito dal Consorzio di Bonifica Acque risorgive, mentre sotto il profilo idrografico ricade nel Bacino Scolante Laguna di Venezia. Il contesto idrografico è rappresentato dal Canale Industriale Ovest sul quale si affaccia l'area di intervento; i corsi d'acqua superficiali più vicini sono costituiti dal fiume Vecchio che assieme al torrente Lusore scorrono a meno di 2 km in direzione ovest rispetto al sito; circa 3 km a sud rispetto al sito scorre il Naviglio Brenta.

Il Proponente ha riportato i riscontri analitici nelle stazioni di monitoraggio più prossime all'ambito di progetto con confronto classe LIMeco fra il quadro 2009-2010 e il quadro 2019-2021 e prendendo in considerazione le medesime stazioni analizzate nel SIA 2013, ovvero la n. 490 "Scolo Lusore" e n. 137 "Naviglio Brenta", non emergono variazioni qualitative allo stato dei luoghi. Considerando invece l'area più vasta, rappresentata dalle altre stazioni, si osserva in generale un *trend* di mantenimento – decrescita dello stato ecologico.

Nel 2010, l'Indice Biotico Esteso (IBE) è stato sostituito dagli Elementi di Qualità Biologica (EQB) previsti dal D. Lgs. n. 152/2006. Il Proponente ricorda che nel rapporto "Stato delle Acque Superficiali del Veneto" di ARPAV del 2009 era valutato l'IBE; nel 2009 la situazione era quella di un ambiente molto inquinato. Nel 2018 il monitoraggio degli Elementi di Qualità Biologica (EQB), indicatore valutato in sostituzione all'IBE, ha previsto i campionamenti biologici relativi a macro-invertebrati bentonici e diatomee. Con riferimento all'indice EQB la qualità della stazione sul Naviglio Brenta è risultata Cattiva per i Macro invertebrati e Sufficiente per le Diatomee.

Per quanto concerne la qualità delle acque sotterranee nel SIA condotto nel 2013 le stazioni più prossime all'area di indagine evidenziavano una classe di qualità "0" con criticità dovute alla presenza di ferro, arsenico, manganese, ione ammonio e cloruri. Il Proponente evidenzia che il monitoraggio qualitativo dei corpi idrici sotterranei nel 2019 ha interessato un totale di 43 pozzi, di cui 15 con captazione da falda libera (pozzo freatico) e 28 con captazione da falda confinata (pozzo artesiano). Le campagne sono state effettuate in primavera (aprile) e in autunno (ottobre – novembre). L'area di indagine ricade nel corpo idrico sotterraneo denominato Acquiferi Confinati Bassa Pianura (BPV). Secondo il Proponente l'analisi dello stato delle stazioni di monitoraggio prossime all'area di progetto evidenzia una classe di qualità scadente con criticità dovute principalmente alla presenza di Arsenico e Ione Ammonio; infatti, rispetto ai 43 pozzi complessivi nel territorio provinciale, 33 hanno una qualità scadente dovuta alla presenza di inquinanti organici e arsenico (prevalentemente di origine naturale) i quali superano i valori soglia. Nelle vicinanze dell'area di progetto la qualità è perlopiù scadente.

Il Proponente conclude in merito alle acque sotterranee che il contesto idrogeologico generale, seppur mantenendo una qualità chimica delle acque considerata complessivamente scadente, presenta un leggero miglioramento dato dalla rientrata criticità nella concentrazione di cloruri. Relativamente alla presenza di ferro e manganese, questi non rientrano fra i parametri analizzati nel 2019.

Le informazioni sullo stato chimico e sul livello di qualità ambientale degli acquiferi presenti al di sotto del sito sono poi completate dalle attività di caratterizzazione ambientale eseguite nell'ambito dei procedimenti di bonifica attivi sull'area. A tal riguardo si ricorda che il progetto oggetto di analisi prevede il completamento della bonifica dell'area consentendo pertanto di ottenere nel tempo un miglioramento dello stato delle acque.

- **per quanto riguarda suolo e sottosuolo** il Proponente afferma che non sono state riscontrate modifiche significative delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e stratigrafiche delle aree in cui saranno realizzate le opere. Sia le opere a terra (*terminal onshore*) sia le opere a mare (*terminal offshore* e fascio tubiero per il trasporto degli idrocarburi dalla diga foranea alla terraferma) saranno realizzate in aree che sono rimaste, per quanto riguarda le caratteristiche del suolo e sottosuolo, completamente invariate tra il 2013 e oggi; pertanto il Proponente conferma quanto già analizzato nel quadro ambientale del SIA già oggetto di parere positivo CTVA n. 1320/2013. Considerando nello specifico le aree del *terminal onshore*, il Proponente riporta un aggiornamento relativo agli interventi di bonifica previsti e avviati nell'area di progetto.

In entrambe le aree (ex Montefibre ed ex Syndial) sono già stati avviati alcuni degli interventi di bonifica approvati. In particolare, nell'area ex Montefibre, come da comunicazione di avvio dei lavori inoltrata alle AA.PP. in data 19/04/2012, sono stati avviati i seguenti lavori:

- SETTORE 2 (UA1 I° stralcio): palancolatura, superficiale e profonda (con relativo impianto MPE) nella porzione centrale dello stabilimento. L'intervento di estrazione tramite MPE previsto è stato avviato ed è stata inoltre realizzata la copertura provvisoria.
- SETTORE 1 e 3 (UA1 I° stralcio): scotico di due aree marginali del sito. Entrambi gli interventi di scotico superficiale sono già stati completamente realizzati e le verifiche di fondo scavo hanno attestato la rimozione dei superamenti dei limiti di CSC col. B.

Nell'area ex Syndial sono stati avviati i lavori di copertura superficiale nelle aree previste con riferimento all'interruzione dei percorsi della contaminazione riscontrata nel comparto suoli. Per il comparto acque è stato realizzato il Dreno D 7 mediante intervento di TOC. Rimarrebbero pertanto da concludersi gli interventi di scotico e copertura e l'intervento in sito nella porzione centrale del sito.

Il Proponente informa sulla variante del progetto di bonifica ambientale approvato con decreto prot. n. 538 del 03/12/2018 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e relativa all'ambito del primo stralcio di circa 122.000 m<sup>2</sup>. Per il caso specifico, una volta verificato che il livello di rischio residuale è determinato dalla possibile volatilizzazione dei vapori delle sostanze contaminanti presenti nel suolo e nelle acque sotterranee, è stato selezionato l'intervento di M.I.S., integrabile con il progetto strutturale del *terminal* dell'area, che garantisca l'interruzione della via di volatilizzazione dei vapori. La proposta di variante tiene conto delle seguenti condizioni caratteristiche dell'area in esame:

1. esiste una conterminazione in grado di impedire o limitare drasticamente la diffusione dei contaminanti verso la laguna;
2. non sono presenti sorgenti primarie di contaminazione attive;
3. le sorgenti secondarie sono situate nei riporti "storici" dell'area industriale.

Il Proponente afferma che le modifiche introdotte con la presentazione del progetto per il nuovo *terminal onshore* hanno comportato la necessità di rimodulare l'analisi di rischio in riferimento allo stato futuro dei luoghi così come previsto dal progetto. È quindi stata condotta un'Analisi di Rischio Sanitario in modalità inversa ai sensi del D. Lgs. n. 152/06 nello scenario futuro, che ha messo in evidenza le aree di influenza per le quali sono state valutate concentrazioni di sostanze volatili non conformi a CSR per inalazione di vapori. Ciò può fornire indicazioni per la tipologia di intervento più idonea alla mitigazione del rischio e per l'interruzione dei percorsi di esposizione.

La condizione iniziale di progetto assunta prevede l'innalzamento di almeno 1 m della quota attuale del piano campagna.

Il Proponente ha individuato alcune aree nel settore "Ex Montefibre" dove l'analisi di rischio ha evidenziato la necessità di interventi di progetto di bonifica. Per quanto riguarda invece il settore "AS-Syndial", l'Analisi di Rischio ha evidenziato un unico poligono di Thiessen non conforme a CSR relativamente al comparto dell'insaturo compreso però interamente all'interno del settore di arretramento della banchina. Ne consegue che in fase di realizzazione del *Terminal* lo spessore di insaturo relativo al poligono sarà interamente rimosso.

La Variante al POB prevede per tali aree un innalzamento di 1 m. Tali interventi sostituiscono gli interventi di scotico e copertura previsti dai POB approvati in quelle aree. L'innalzamento di 1 m determina i seguenti fondamentali effetti:

1. eliminazione di possibili rischi di tipo diretto, che possono solo provenire dal Suolo Superficiale (0-1 m da p.c.);
2. aumento dello spessore del suolo insaturo profondo considerato come contaminato dall'Analisi di Rischio;
3. allontanamento della potenziale sorgente di contaminazione dal terreno saturo verso il recettore uomo.

La variante di progetto individua pertanto, a valle dei nuovi risultati dell'Analisi di Rischio, la necessità di intervenire con sistemi di Messa in Sicurezza in corrispondenza delle aree ricostruite sulla base dei poligoni di Thiessen non conformi a CSR, che si sovrappongono al principale elemento di interruzione dei percorsi, rappresentato dal sopracitato innalzamento di 1 m. Appurata la persistenza di rischio sanitario in alcune aree anche in presenza della pavimentazione di progetto, la strategia di intervento prevede l'adozione di specifici interventi di interruzione di percorsi di rischio che, nel caso in oggetto, sono rappresentati esclusivamente

dall'inalazione dei vapori in ambienti aperti.

Tali interventi costituiscono l'effettivo intervento di Messa in Sicurezza, in quanto tutti gli altri interventi (pavimentazione, innalzamenti, ecc.), che comunque contribuiscono significativamente a una mitigazione del rischio, sono già previsti nel progetto strutturale del terminal onshore.

- **per quanto riguarda la biodiversità, flora e fauna** il Proponente afferma che le opere di progetto previste interesseranno il bacino centrale della laguna, nel tratto costiero del Veneto che comprende il litorale di Jesolo e Cavallino, le isole del Lido di Venezia e di Pellestrina e il litorale di Sottomarina fino alle foci dell'Adige e del Po.

Relativamente agli elementi della Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta di riferimento per l'opera in esame, il Proponente non ha riscontrato modifiche alle perimetrazioni ufficiali dei siti e, pertanto, rimangono valide le indicazioni del SIA del 2012.

I Siti della Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta individuati sono:

1. SIC "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto" (IT3270017);
2. SIC "Dune residue del Bacucco" (IT3250034);
3. SIC&ZPS "Penisola del Cavallino: biotopi litoranei" (IT3250003);
4. ZPS "Delta del Po" (IT3270023);
5. ZPS "Laguna di Venezia" (IT3250046);
6. SIC "Laguna superiore di Venezia" (IT3250031);
7. SIC&ZPS "Lido di Venezia: biotopi litoranei" (IT3250023);
8. SIC "Laguna medio-inferiore di Venezia" (IT3250030);
9. SIC "Tegnùe di Chioggia" (IT3250047).

Per il Proponente sono rimaste invariate anche le peculiarità di fauna, flora e habitat dei siti della Rete Natura 2000 menzionati; quindi, sono confermate le risultanze rispetto all'analisi del SIA del 2012.

In particolare, relativamente al *Terminal Onshore*, il Proponente segnala che l'area è di tipo industriale e non interessata dalla presenza di particolari elementi di flora e fauna. L'area in cui sarà realizzato il *terminal* è infatti classificata, secondo la Carta della Natura (redatta ai sensi della Legge Quadro sulle aree naturali protette n. 394/91) come sito industriale attivo (codice 86.3). Il Proponente conferma la destinazione d'uso del sito che è uguale a quella del 2013 ed è una zona industriale molto degradata e completamente irrilevante dal punto di vista naturalistico data la presenza di specie vegetali per lo più a carattere ruderale.

Per quanto riguarda invece il *Terminal Offshore* e il collegamento a mezzo del fascio tubiero, tali opere si inseriscono nel contesto lagunare e marino. Secondo il Proponente il contesto vegetazionale ha subito delle evoluzioni migliorative rispetto al quadro evidenziato nel SIA del 2012. In generale, il confronto con le precedenti mappature evidenzia un forte incremento dell'areale delle praterie di fanerogame, rispetto sia al riferimento storico del 1990 (+1.303 ha) sia ai rilievi più recenti del 2004 (+3.122 ha) e del 2010 (+2.988 ha).

Rispetto alla situazione del 2012 c'è stato un notevole miglioramento delle condizioni ambientali dell'area e importanti porzioni di laguna sono state ricolonizzate andando a riformare ampi tratti di prateria. Tuttavia, l'aumento non ha interessato in modo omogeneo tutto il territorio lagunare: i maggiori tassi di incremento dell'areale delle praterie di fanerogame sono infatti avvenuti nel bacino nord e sud, mentre nel bacino centrale gli incrementi sono stati minori.

A proposito della posa del fascio tubiero, che potrebbe interferire negativamente con le praterie di fanerogame, il Proponente sottolinea come il tracciato dell'oleodotto non attraverserà direttamente questo tipo di popolamenti ma li lambirà solo per un breve tratto. Inoltre, la posa delle tubazioni per tutto il tratto lagunare avverrà ricorrendo alla tecnica del *microtunnelling*, soluzione scelta per il minor impatto ambientale oltre che per la maggiore agilità costruttiva. Il fascio di tubi sarà posato al di sotto del fondale lagunare ad una profondità massima pari a -35.00 m s.l.m.m. riducendo al minimo le interferenze con gli habitat soprastanti.

Il Proponente afferma che i principali impatti negativi sui popolamenti di fanerogame marine possono avvenire durante la fase di cantiere, quindi durante lo scavo del *tunnel* per il passaggio delle tubazioni. La posa in laguna avverrà tramite la realizzazione di n. 6 isole artificiali provvisorie, nelle quali saranno installati i cantieri provvisori per la realizzazione delle teleguidate che saranno rimosse al termine dei lavori. In tal senso, al fine di limitare al minimo i disturbi e le interferenze durante la cantierizzazione per tutte le attività potenzialmente più impattanti, quali lo scavo dei canali di accesso alle isole artificiali, sarà previsto l'utilizzo di sistemi di contenimento della torbida per limitare al minimo la dispersione del sedimento in laguna e in particolare sulle praterie di fanerogame. Le operazioni di posa avranno durata limitata nel tempo e una volta terminata la cantierizzazione le isole artificiali saranno rimosse e ripristinato lo stato dei luoghi. Sulla base degli elementi sopra esposti il Proponente afferma che rimangono valide le considerazioni fatte nel quadro ambientale del SIA del 2012.

Il Proponente ha desunto lo stato dell'avifauna svernante presente nella laguna di Venezia dalla più recente pubblicazione dell'Associazione Faunisti Veneti "Censimento degli uccelli acquatici svernanti in provincia di Venezia" aggiornato al gennaio 2020. L'ultimo censimento degli uccelli acquatici svernanti in provincia di Venezia si è svolto a gennaio 2020. Inoltre, sono state visitate tutte le principali zone umide del territorio provinciale inserite nell'elenco delle zone umide italiane (Doc. Tec. I.N.F.S., n. 17, marzo 1994, e successivi aggiornamenti).

Gli uccelli acquatici svernanti hanno visto crescere le proprie popolazioni confermando il *trend* positivo degli ultimi 30 anni. Per il periodo di interesse, dal 2012 fino all'ultimo anno disponibile (2020), il numero totale di individui è cresciuto di circa del 35 %, passando dai circa 400.000 individui del 2012 agli oltre 550.000 del 2020.

Il Proponente afferma che il numero degli uccelli acquatici svernanti nella laguna di Venezia supera ampiamente ogni anno il criterio B5 della convenzione di Ramsar, secondo il quale una zona umida è considerata di importanza internazionale se ospita regolarmente almeno 20.000 esemplari. Negli ultimi cinque anni (periodo 2016-2020), ben 13 specie hanno superato il criterio B6, superando regolarmente l'1% degli individui della relativa popolazione geografica: fenicottero, oca lombardella, oca selvatica, volpoca, fischione, codone, alzavola, germano reale, marangone minore, folaga, avocetta, piovanello pancianera e gabbiano corallino.

L'esame degli andamenti dei principali gruppi di uccelli acquatici in provincia di Venezia (anni 1993- 2020) ha permesso al Proponente di riscontrare che gli anatidi sono il gruppo che ha avuto il maggior incremento come numero di individui, molto probabilmente a causa della particolare gestione faunistica operata in molte aziende faunistico-venatorie vallive. Per tutte le altre famiglie monitorate (rallidi, limicoli, laridi e sternidi) non si rilevano invece particolari modifiche tra lo stato presente nel 2012 e lo stato attuale; pertanto, è possibile confermare le considerazioni fatte nel SIA del 2012.

Complessivamente il Proponente ritiene di confermare lo scenario definito nel SIA del 2012, per quanto riguarda fauna, ittiofauna, flora ed ecosistemi marini e lagunari, individuati nell'area vasta di riferimento per la parte del *Terminal Offshore*. Tale contesto per le componenti prese in esame (praterie di fanerogame e avifauna) risulta anzi migliorato.

- **per quanto riguarda il rischio sismico** il Proponente spiega che rispetto all'Ordinanza del Presidente del



Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 e alla successiva Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006, che avevano classificato il Comune di Venezia in zona 4, la D.G.R. 244/2021 ha aggiornato la classificazione portandone la classificazione in zona 3 e per il passaggio dell'area di progetto in zona sismica 3 è richiesta, ai sensi degli art. 93 e 94 del D.P.R. 380/2001, la denuncia e l'autorizzazione del progetto da parte del competente Ufficio regionale.

A tal riguardo il Proponente informa che l'aggiornamento del progetto è stato dotato di approfondimenti tecnici presentati nella relazione geologica, geotecnica e sismica recepite dal progetto definitivo ai fini delle dovute verifiche. Inoltre, gli approfondimenti progettuali sono stati condotti utilizzando il metodo di calcolo degli stati limite e sono quindi idonei al calcolo delle verifiche strutturali come previste per la zona sismica 3.

- **per quanto riguarda il paesaggio** il Proponente afferma che l'area di intervento, con riferimento all'atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio della Regione Veneto, rientra nell'ambito "Pianura Agropolitana centrale" per la parte del *terminal Onshore* e nell'ambito della "Laguna di Venezia" per i collegamenti tubieri; l'opera comunque interessa in modo trascurabile tale sistema di paesaggio, essendo i tubi interamente sotterranei e non visibili.

L'ambito della Pianura Agropolitana centrale comprende l'area metropolitana centrale, costituita dal sistema insediativo e dai territori di connessione afferenti alle città di Padova e Mestre, fino all'*hinterland* trevigiano, inclusa tra la fascia delle risorgive e l'ambito della centuriazione a nord e l'area della riviera del Brenta a sud.

In merito agli insediamenti e alle infrastrutture il Proponente afferma che il sistema insediativo – infrastrutturale dell'area centrale risente fortemente della presenza dei nuclei urbani di Padova e Mestre, territorialmente connessi attraverso il corridoio plurimodale che interessa l'area della Riviera del Brenta. L'area di Mestre è caratterizzata anche dalla presenza del polo di Porto Marghera, dove, nell'ultimo decennio, in particolare nel nucleo del Parco scientifico e tecnologico Vega, sono state sviluppate una serie di iniziative e di attività collegate alla conoscenza e alla ricerca.

Per il Proponente il restante territorio è stato fortemente caratterizzato da dinamiche insediative che hanno portato al consolidarsi della cosiddetta "città diffusa", in cui frequente è la presenza del tipo casa-capannone, ovvero di attività di origine familiare sviluppatasi a ridosso dell'abitazione. I pochi "varchi" di una certa importanza rimasti all'interno della cosiddetta "città diffusa" sono legati alla presenza di spazi agricoli per lo più interstiziali e dei principali corsi d'acqua che attraversano il territorio.

Il Proponente nota che il territorio è caratterizzato dalla presenza di una fitta rete viaria di connessione con le importanti infrastrutture stradali, che dai centri di Mestre e Padova si dipartono a raggera verso l'esterno, e dall'asse di collegamento costituito dalla SR 11 Padana Superiore lungo la Riviera del Brenta. L'ambito è interessato longitudinalmente dal Corridoio V con l'Autostrada A4 Serenissima, da cui si dipartono la A27 d'Alemagna e la A13 Padova – Bologna, e con la linea ferroviaria Torino-Trieste. Analogamente al sistema viario anche quello ferroviario è caratterizzato da linee che si dipartono dai centri di Mestre e Padova verso l'esterno, in direzione Trieste, Udine, Castelfranco, Adria, Torino e Bologna. Infine il Proponente ricorda che nell'ambito è in corso di realizzazione il Passante di Mestre.

Circa i valori naturalistico-ambientali e storico-culturali per il Proponente la forte presenza antropica nell'area metropolitana centrale ha lasciato, nel tempo, sempre meno spazio a realtà naturalistico-ambientali, con conseguente banalizzazione del paesaggio e mancanza di habitat diversificati. Tuttavia permangono nel territorio, anche se piuttosto frammentate, alcune zone di interesse ambientale, come il sistema di parchi e giardini storici, alcuni lembi di coltivazioni agricole tradizionali, alcuni lacerti di bosco planiziale e alcune cave senili oggi ri-naturalizzate. A queste si aggiungono ambienti con vegetazioni erbose, arboree, arbustive e igrofile legate ai vari corsi d'acqua presenti sul territorio, che si pongono come elementi di connessione tra le aree di interesse naturalistico-ambientale.

Per quanto concerne la vegetazione acquatica, per il Proponente, è rappresentata da specie appartenenti al genere *Potamogeton* (macrofite sommerse che portano alla superficie dell'acqua i fiori) e da piante galleggianti tipiche delle acque tranquille, riparate dal vento (ad es. la lenticchia d'acqua, *Lemna minor*). Dal punto di vista faunistico si tratta di importanti siti per l'avifauna di passo.

Per quanto concerne il tema della integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale secondo il Proponente le aree in cui si riscontra una buona integrità naturalistica sono quasi esclusivamente quelle appartenenti alla Rete Natura 2000.

Sulla frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio il Proponente afferma che l'area è costituita da paesaggio a frammentazione alta con dominante insediativa poiché il paesaggio comprende territori comunali occupati da aree urbanizzate per frazioni comprese tra un sesto e un terzo della loro estensione, con usi del suolo ripartiti prevalentemente tra urbano e agricolo.

Per il Proponente il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o semi-naturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monoculture agricole.

Il Proponente conclude che il paesaggio registra complessivamente stati di diffusa criticità della sua articolazione spaziale, con mosaici semplificati dal punto di vista ecologico e semiologico e al tempo stesso caratterizzati da fenomeni di congestione, riferibili alla consistente frequenza di interazioni spaziali conflittuali fra diverse configurazioni o singole componenti in assenza di sistemi paesaggistici con funzioni di mediazione e inserimento. Tali situazioni sono dovute anche agli sviluppi insediativi in queste aree molto frammentati.

Sulla variazione degli impatti sul paesaggio, beni archeologici e culturali nella fase di cantiere il Proponente afferma che nel SIA del 2012 era stata sviluppata una valutazione sintetica degli impatti sul paesaggio connessi alla fase di cantiere. Nello specifico il Proponente aveva valutato che, data la natura temporanea della fase di cantiere e data la localizzazione delle aree di cantiere, gli impatti introdotti avevano un carattere trascurabile. Le motivazioni erano basate sul fatto che "le aree di cantiere verranno mantenute in condizioni di ordine e pulizia e saranno opportunamente segnalate e recintate" e che "a fine lavori si provvederà al ripristino dei luoghi e delle aree alterate. Le strutture di cantiere verranno rimosse così come gli stoccaggi di materiali."

Non essendo stata introdotta alcuna modifica alla fase di cantiere prevista nel SIA del 2013, si ritengono confermate tutte le mitigazioni introdotte nel SIA e la valutazione sulla trascurabilità degli impatti a carico del paesaggio, data la temporaneità della fase di cantiere.

Nel SIA del 2012 il Proponente aveva presentato un'analisi sui potenziali impatti sul paesaggio connessi all'esercizio del *terminal offshore*, individuando le tipologie di interferenze sul paesaggio, specialmente considerando l'effettiva percepibilità dei luoghi. Nello specifico il Proponente, considerando un'estensione planimetrica dell'opera non trascurabile, concludeva che le elevazioni sul livello del mare erano contenute poiché le gru a servizio della funzione *containers*, che sono l'elemento di maggiore visibilità, sono di pari ordine di grandezza delle navi che circolano nell'area.

Su tali basi il Proponente aveva concluso che la struttura non sarebbe risultata particolarmente visibile dalle aree a terra e che, pertanto, l'impatto a carico del paesaggio sarebbe risultato trascurabile.

Analoghe valutazioni erano state fatte anche nel SIA riguardante il *terminal onshore*; infatti, anche con l'ausilio di foto-inserimenti e modellistica 3D era stato valutato che il progetto per l'area Montesyndial avrebbe introdotto un impatto trascurabile a carico della matrice ambientale paesaggio.

Rispetto alle valutazioni citate, non essendo stata introdotta alcuna modifica rispetto al progetto valutato e

non essendo sopraggiunte modifiche all'intorno tali da generare rilevanti variazioni della fruibilità percettiva delle aree di progetto, il Proponente ritiene che le valutazioni sulla trascurabilità degli impatti sul paesaggio risultino confermate e che pertanto non emergano elementi di incongruenza rispetto a quanto già valutato.

## ESITI ISTRUTTORIA

Il Proponente ha fornito un aggiornamento dello stato attuale delle componenti interessate. In generale, non si evincono particolari criticità a parte che per il comparto idrico e atmosferico; si rileva che il parere CTVA n. 1320/2013 impartisce prescrizioni che permetteranno di definire ulteriormente lo stato delle componenti interessate e gli eventuali studi da approfondire e le misure da adottare.

### In ordine all'aggiornamento della valutazione degli impatti ambientali

Il Proponente afferma che per la parte del *terminal offshore* non si riscontra alcuna modifica o variazione rispetto al progetto già approvato nel 2013 e pertanto, sono stati valutati gli impatti ambientali, riconducibili al quadro progettuale aggiornato, distinguendo la valutazione in due successive fasi temporali di realizzazione ed esercizio dell'opera, ovvero:

- Macrofase 1 - Realizzazione e operatività esclusiva della parte *onshore* (*Terminal Montesyndial*), come da modifiche progettuali introdotte e sopra specificate;
- Macrofase 2 - Realizzazione del *terminal offshore* e operatività del progetto combinato *offshore-onshore*, considerando lo scenario di operatività già valutato positivamente nel parere CTVA n.1320/2013.

Gli impatti emersi dalle valutazioni sono stati quindi comparati con quelli riscontrati nella precedente valutazione al fine di evidenziare eventuali variazioni rispetto allo scenario già approvato.

Il Proponente ha identificato i potenziali impatti ambientali relativi alle due diverse fasi temporali, riconducibili alla realizzazione e all'esercizio del *terminal plurimodale*.

### - relativamente alla fase di cantiere

Si riporta nelle seguenti tabelle la sintesi delle analisi sulla variazione degli impatti ambientali analizzati per la fase di cantiere in confronto con quanto presentato nel SIA del 2012.

## MACROFASE 1

IMPATTO FASE CANTIERE	Valutazione VIA 2013	Confronto rispetto progetto 2018 (rev.3 del febbraio 2020)
Impatti sull'atmosfera	Sollevamento polveri da attività di costruzione. Emissioni dai motori dei mezzi.	INVARIATO
Impatti sull'ambiente idrico	Formazione di reflui raccolti e smaltiti secondo la normativa vigente.	INVARIATO
Impatti su suolo e sottosuolo	Alterazione della continuità morfologica originaria per attività di scavo. Interferenza dell'intervento e/o delle opere collegate alle attività	INVARIATO

<b>IMPATTO FASE CANTIERE</b>	<b>Valutazione VIA 2013</b>	<b>Confronto rispetto progetto 2018 (rev.3 del febbraio 2020)</b>
	logistiche sussidiarie con unità e beni di tipo geomorfologico.	
Produzione di rifiuti	I rifiuti prodotti saranno stoccati in apposita area, separati per tipologia ed in seguito riciclati o smaltiti in impianti autorizzati.	INVARIATO
Impatto acustico	Emissione sonora discontinua Lavorazioni limitate alla fascia oraria diurna	INVARIATO
Impatto viabilistico	Incremento del traffico dovuto alla movimentazione mezzi.	INVARIATO
Inquinamento Luminoso	Soluzioni a basso impatto energetico come le torri faro a LED. Comando di accensione e spegnimento degli apparecchi mediante sonda crepuscolare o dimmer.	INVARIATO
Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Produzione di torbidità per movimentazione sedimenti da interventi di scavo Emissione di gas e polveri da mezzi di cantiere Emissione di rumore dai mezzi di cantiere	INVARIATO
Impatti sulla componente paesaggio, beni culturali e archeologica	Impatti trascurabili	INVARIATO
Impatto socio-economico	Impatto globale positivo	INVARIATO

## MACROFASE 2

<b>IMPATTO FASE CANTIERE</b>	<b>Valutazione VIA 2013</b>	<b>Confronto atualizzato</b>
Impatti sull'atmosfera	Sollevamento polveri da attività di costruzione. Emissioni Inquinanti dai motori dei mezzi.	INVARIATO
Impatti sull'ambiente idrico	Consumi idrici per la fase di cantiere. Reflui da cantiere.	INVARIATO

IMPATTO FASE CANTIERE	Valutazione VIA 2013	Confronto attualizzato
	Spillamento – spandimento da mezzi emacchinari Interazione con fondali marini e sedimenti	
Impatti su suolo e sottosuolo	Spillamenti/spandimenti da macchinari e mezzi. Smaltimento marino, terreni di scavo, sedimenti dragati. Produzione di rifiuti	INVARIATO
Impatto acustico	Emissione sonora discontinua Lavorazioni limitate alla fascia oraria diurna	INVARIATO
Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Occupazione di spazio acqueo Occupazione di fondale. Emissione di rumore Emissione di gas e polveri. Scarichi idrici. Scavi e dragaggi. Movimentazione e posa di materiale lapideo.	INVARIATO
Impatti sulla componente paesaggio, beni culturali e archeologica	Ingombro mezzi Intrusione in ambiti percettivi	INVARIATO
Impatto socio-economico	Indotto positivo	INVARIATO

Per il Proponente l'esame delle tabelle dimostra che l'aggiornamento del progetto non comporta alcuna variazione peggiorativa, in termini di impatti ambientali attesi durante la fase di cantiere rispetto a quanto già valutato nel SIA del 2012.

In particolare,

- **per quanto riguarda l'atmosfera** il Proponente precisa che le variazioni progettuali, introdotte a seguito della rev3 del progetto *onshore*, non saranno tali da stravolgere la fase di cantiere, che si svolgerà comunque in un ambito già fortemente antropizzato e con gli stessi fattori di pressione sulla matrice in esame. Sono, pertanto, confermate la trascurabilità e la reversibilità degli impatti, associati a una perturbazione di tipo temporaneo. Con particolare riferimento alla Macrofase 2 il Proponente specifica che i fattori emissivi alla base delle stime del SIA del 2012 in fase di cantiere fanno riferimento al documento EMEP/CORINAIR *Emission Inventory Guidebook* terza edizione (EMEP/EEA, 2006) e si basano su mezzi operanti nel periodo 2000-2005. Il Proponente dichiara che è disponibile la versione aggiornata del *Emission Inventory Guidebook* EEA (2019), che per la medesima categoria di inquinanti individua fattori emissivi molto diversi e permette di riscontrare che per potenze comprese nel range  $56\text{kW} < P < 560\text{kW}$ , i fattori emissivi sono inferiori a quelli assunti nelle valutazioni del SIA del 2012. Data la tipologia di lavori previsti (installazione di tubi, scavi, realizzazione di isole artificiali, ecc.), per cui i mezzi d'opera saranno caratterizzati in larga parte da potenze superiori ai 56 kWh, il Proponente si attende un quadro emissivo fortemente ridotto rispetto a quello stimato nel SIA del 2012. Considerando anche l'aggiornamento del quadro di riferimento per la qualità dell'aria, da cui emerge una situazione per le  $\text{PM}_{10}$  sostanzialmente analoga a quella del 2012 e in miglioramento per gli

NO<sub>x</sub>, il Proponente conferma la trascurabilità degli impatti attesi in fase di cantiere, in continuità con le considerazioni contenute nel SIA del 2012;

- **per quanto riguarda l'ambiente idrico** il Proponente conferma la trascurabilità degli impatti riconducibili alla fase di cantiere anche sulla base di tutte le misure di mitigazione già previste e specifiche per le attività di cantiere;

- **per quanto riguarda il suolo e sottosuolo** il Proponente conferma la trascurabilità delle alterazioni dell'assetto geomorfologico in considerazione del fatto che i lavori di sbancamento e riporto previsti saranno funzionali al completamento delle attività di bonifica;

- **per quanto riguarda la produzione dei rifiuti** il Proponente afferma che i rifiuti prodotti saranno costituiti principalmente da inerti o da altre tipologie di rifiuti rientranti nelle categorie 17 e 19. Durante le lavorazioni sarà prevista un'area per il deposito temporaneo dei rifiuti prodotti che saranno separati per tipologia e in seguito riciclati o smaltiti in impianti autorizzati. Per quanto riguarda i rifiuti prodotti nelle operazioni di bonifica, si farà riferimento al piano di bonifica e alle modalità di gestione previste. Il Proponente ritiene pertanto che, con riferimento all'ultimo aggiornamento progettuale della parte *onshore* rispetto al progetto già oggetto di approvazione nel 2013, non emergano elementi di modificazione o di discontinuità circa gli impatti sulla matrice in esame;

- **per quanto riguarda l'impatto acustico** il Proponente afferma che l'emissione sonora è tipica delle attività di cantiere ed è caratterizzata da un andamento discontinuo, con picchi di rumore coincidenti con le fasi di massimo utilizzo dei macchinari impiegati. Oltre a quanto previsto dalla normativa di settore, per minimizzare le emissioni rumorose il progetto ha previsto i seguenti accorgimenti:

- utilizzo di macchinari conformi alla normativa vigente e di recente fabbricazione;
- limitazione delle velocità di movimento dei mezzi;
- impiego di macchine gommate per il movimento terra anziché macchine cingolate;
- costante manutenzione dei macchinari e dei mezzi utilizzati in cantiere (mediante controllo delle giunzioni, lubrificazione degli ingranaggi, sostituzione dei pezzi usurati);
- costante manutenzione della viabilità interna al sito di cantiere.

Considerando poi lo sviluppo tecnologico dei mezzi d'opera, rispetto allo scenario oggetto di approvazione nel 2013, ci si attende un miglioramento delle emissioni acustiche, connesso a un minor livello emissivo dei mezzi, tecnologicamente più avanzati. Il Proponente ritiene, pertanto, che le valutazioni incluse nel SIA valutato nel 2013 siano confermate e che l'impatto a carico della matrice in esame risulti trascurabile, considerandone il carattere temporaneo.

Per quanto riguarda le variazioni degli impatti sul rumore nella macrofase 2 durante la fase di cantiere, non essendo sopraggiunta alcuna variazione rispetto al progetto già valutato, la gestione operativa del cantiere non ha subito alcun aggiornamento; sono pertanto valide tutte le valutazioni circa le emissioni rumorose e confermate tutte le valutazioni fatte circa gli impatti riconducibili alle emissioni rumorose, specialmente nella zona di Malamocco, in corrispondenza dei recettori più sensibili. Nello specifico si ritiene confermata la trascurabilità delle emissioni rumorose in esame, che avranno una durata temporale pari a circa 40 giorni in corrispondenza dei ricettori sensibili a Malamocco;

- **per quanto riguarda l'impatto viabilistico** il Proponente riscontra la sostanziale adeguatezza della rete viaria a servizio dell'area. Inoltre, stante la modesta entità dei traffici indotti in fase di cantiere del *terminal* Montesyndial, si ritiene di confermare la trascurabilità degli impatti attesi;

- **per quanto riguarda l'inquinamento luminoso** il Proponente precisa che tutte le lavorazioni si svolgeranno esclusivamente nel periodo diurno, per cui non risulta prevista illuminazione di cantiere;

- **per quanto riguarda la vegetazione, flora e fauna** il Proponente, considerando l'area del *terminal* Montesyndial, esclude la possibilità di interferire direttamente con alcun habitat o tipologia vegetale di pregio; l'area poi è fortemente antropizzata (oggetto di progetto di bonifica) e la vocazionalità faunistica della stessa è pressoché nulla. Considerando dunque il contesto del cantiere e la trascurabilità attesa delle emissioni (rumore, inquinanti e polveri) a esso associate, si ritiene che gli impatti a carico della flora e della fauna siano trascurabili, come peraltro riscontrato nel SIA già oggetto di parere positivo nel 2013. Relativamente alla Macrofase 2, il Proponente, considerando che rispetto al progetto approvato nel 2012 non sono sopravvenute varianti a carico della cantierizzazione già previste, delle modalità di gestione operativa del cantiere e in generale delle previsioni progettuali per la parte del *terminal offshore* e dei collegamenti tubieri, sulla base di tutti i riscontri di cui ai punti precedenti, afferma che possono ritenersi confermate le valutazioni assunte e dunque gli impatti, i quali risultano trascurabili. Si rimanda inoltre alla Valutazione di Incidenza Ambientale già approvata nel 2013;

- **per quanto riguarda il paesaggio e i beni culturali e archeologici** il Proponente afferma che le modificazioni introdotte dagli aggiornamenti progettuali sono del tutto in continuità con le previsioni oggetto di approvazione nel 2013 e riguardano esclusivamente l'organizzazione operativa dell'area. Dal punto di vista paesaggistico si ritiene che non emergano nuovi profili di intrusione visiva né modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico dei luoghi, rimarcando inoltre lo scarsissimo pregio paesaggistico del contesto industriale e antropizzato del *terminal onshore*;

- **per quanto riguarda gli impatti socio economici** il Proponente afferma che, analogamente a quanto riscontrato nel SIA già oggetto di valutazione e parere positivo nel 2013, le attività di cantiere comporteranno un impatto socio economico positivo, considerando la manodopera impiegata e l'indotto connesso. Si ritiene pertanto che la situazione risulti invariata rispetto a quanto già oggetto di valutazione e parere positivo nel 2013.

- **relativamente alla fase di esercizio**

Si riporta seguenti nelle tabelle la sintesi delle analisi sulla variazione degli impatti ambientali analizzati per la fase di esercizio in confronto con quanto presentato nel SIA del 2012.

## MACROFASE 1

IMPATTO FASE ESERCIZIO	Valutazione VIA 2013	Confronto rispetto progetto 2018 (rev.3 del febbraio 2020)
Impatti sull'atmosfera	Traffico veicolare e ferroviario	Dato il minore apporto di TEU/anno (riduzione del 29 %) il traffico veicolare e ferroviario risulterà ridotto; pertanto, diminuirà anche il relativo impatto atteso sull'atmosfera.  MIGLIORATIVO
Impatti sull'ambiente idrico	Gestione e trattamento delle acque in conformità alla normativa vigente	INVARIATO
Impatti su suolo e sottosuolo	Impatti trascurabili legati a sversamenti accidentali	INVARIATO

IMPATTO FASE ESERCIZIO	Valutazione VIA 2013	Confronto rispetto progetto 2018 (rev.3 del febbraio 2020)
Produzione di rifiuti	Rifiuti da manutenzione, carico e scarico, attività da ufficio gestiti secondo normativa vigente.	INVARIATO
Consumo energetico	<p>Sistemi di movimentazione carichi con recupero energetico</p> <p>Realizzazione di impiantifotovoltaici</p> <p>Utilizzo caldaie a condensazione</p> <p>Uso di lampade a risparmio energetico e torri faro a LED</p> <p>Ausilio di trattori stradali elettrici o a gas per movimentazione <i>container</i></p>	<p>Dato il minore apporto di TEU/anno (riduzione del 29 %) consumo elettrico previsto per la movimentazione dei <i>container</i> è ridotto; pertanto, diminuirà anche il relativo impatto sul consumo energetico.</p> <p>MIGLIORATIVO</p>
Impatto acustico	Traffico dei mezzi pesanti per carico/scarico	<p>Dato il minore apporto di TEU/anno(riduzione del 29 %) il traffico dei mezzi pesanti sarà ridotto; pertanto, diminuirà anche il relativo impatto acustico.</p> <p>MIGLIORATIVO</p>
Impatto viabilistico	Incremento del flusso di traffico stradale e ferroviario.	<p>Il nuovo scenario di progetto prevede quindi una riduzione di circa il 29 % del traffico generato su gomma e su rotaia, con conseguente riduzione degli impatti sul sistema viabilistico e con analogo e sinergica riduzione degli impatti sulle emissioni in atmosfera e sul rumore generato dal traffico.</p> <p>MIGLIORATIVO</p>
Inquinamento Luminoso	<p>Soluzioni a basso impatto energetico come le torri faro a LED.</p> <p>Comando di accensione e spegnimento degli apparecchi mediante sonda crepuscolare o <i>dimmer</i>.</p>	INVARIATO
Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Produzione di torbidità da	Nel suo complesso il traffico marittimo subirà una riduzione



<b>IMPATTO FASE ESERCIZIO</b>	<b>Valutazione VIA 2013</b>	<b>Confronto rispetto progetto 2018 (rev.3 del febbraio 2020)</b>
	<p>trafficonavale</p> <p>Introduzione di specie acquatiche esotiche da traffico navale</p> <p>Rumore da traffico navale</p> <p>Emissione polveri da traffico terrestre e navale</p>	<p>correlata alla riduzione del numero di TEU. L'impatto delle navi portacontainer sarà minimizzato tramite limitazione della velocità delle navi e tramite la realizzazione degli interventi di mitigazione e contenimento previsti dal Piano di Recupero Morfologico della Laguna di Venezia</p> <p><b>NON SIGNIFICATIVO</b></p>
Impatti sulla componente paesaggio, beni culturali e archeologica	Impatto trascurabile	INVARIATO
Impatto socio-economico	Impatto positivo	Nonostante il minor numero di TEU/anno gestiti (riduzione del 29 %) l'impatto socio economico risulterà comunque positivo come illustrato nell'Analisi Costi-Benefici - Relazione Finale del Giugno 2020

## MACROFASE 2

<b>IMPATTO FASE ESERCIZIO</b>	<b>Valutazione VIA 2013</b>	<b>Confronto attualizzato</b>
Impatti sull'atmosfera	<p>Sollevamento polveri da attività di costruzione.</p> <p>Emissioni Inquinanti da navi</p>	INVARIATO
Impatti sull'ambiente idrico	<p>Idrodinamica e circolazione delle acque marine in relazione all'ingombro della struttura.</p> <p>Consumo di risorse idriche, in relazione ai prelievi idrici per usi civili e industriali.</p> <p>Qualità delle acque marine in relazione allo scarico di reflui di tipo civile, industriale e di acque meteoriche.</p> <p>Qualità delle acque marine, marino costiere e lagunari in relazione agli scarichi e rilasci</p>	INVARIATO

<b>IMPATTO FASE ESERCIZIO</b>	<b>Valutazione VIA 2013</b>	<b>Confronto attualizzato</b>
	<p>a mare imputabili al traffico marittimo.</p> <p>Qualità delle acque in relazione alla fuoriusciti di prodotti durante le operazioni di carico e scarico.</p> <p>Impatto sulla morfologia delle aree lagunari ai margini del canale Malamocco-Marghera in relazione all'aumento del traffico navale.</p>	
Impatti su suolo e sottosuolo	<p>Contaminazione dei fondali</p> <p>Uso del suolo.</p> <p>Variatione morfologica dei fondali.</p>	INVARIATO
Impatto acustico	Emissione sonora da mezzi transitanti	INVARIATO
Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	<p>Occupazione spazio acqueo.</p> <p>Occupazione di fondale.</p> <p>Emissione di rumore.</p> <p>Fenomeni di erosione.</p> <p>Emissione gas e polveri.</p> <p>Introduzione specie alloctone invasive.</p> <p>Inquinamento luminoso.</p> <p>Scarichi idrici.</p> <p>Eventi accidentali.</p>	INVARIATO
Impatti sulla componente paesaggio, beni culturali e archeologica	<p>Presenza mezzi e navi</p> <p>Intrusione in ambiti percettivi</p>	INVARIATO
Impatto socio-economico	Indotto positivo	INVARIATO

Per il Proponente l'esame delle tabelle dimostra che l'aggiornamento del progetto non comporta alcuna variazione peggiorativa, in termini di impatti ambientali attesi durante la fase di esercizio rispetto a quanto già valutato nel SIA del 2012.

In particolare:

- **per quanto riguarda l'impatto viabilistico** il Proponente afferma che la riduzione della capacità massima di TEU gestiti dal Terminal Montesyndial nella nuova configurazione di progetto produrrà una lineare riduzione degli impatti viabilistici. Nella configurazione dell'aggiornamento del progetto, presentata nel 2018 e successivamente revisionata nel 2020 (cfr. progetto rev.03), è previsto un traffico di 1.000.000 TEU/anno gestiti con le medesime modalità (70% su gomma e 30% su rotaia). Si riporta di seguito un confronto tra lo scenario già approvato nel 2013 e lo scenario del progetto aggiornato con il progetto del 2018:

	Modalità lato terra (TEU/anno)		Coppie treni/gg	Transiti stradali/gg
	strada	Rotaia		
Montesyndial convenzionale + <i>Offshore</i> (progetto 2013)	980.000	420.000	11	2.100
Montesyndial aggiornato (progetto 2018 – rev.03 del 2020)	700.000	300.000	8	1.500
Riduzione percentuale del traffico	- 28,6 %	- 28,6 %	- 27,2 %	- 28,6 %

Si prevede quindi una riduzione di circa il 29 % del traffico generato su gomma e su rotaia, con conseguente riduzione degli impatti sul sistema viabilistico e con analoga e sinergica riduzione degli impatti sulle emissioni in atmosfera e sul rumore generato dal traffico.

- **per quanto riguarda l'atmosfera** il Proponente ha effettuato un'analisi delle variazioni degli impatti sull'atmosfera attesi nello scenario di evoluzione dell'opera relativo alla Macrofase 1, rispetto agli impatti riscontrati nel SIA del 2012.

La valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria del SIA del 2012 si era basata sulla considerazione delle emissioni, riconducibili ai traffici indotti. Al riguardo, la seguente tabella presenta il confronto delle stime del traffico via mare generato nelle due configurazioni di progetto.

	Modalità lato mare (TEU/anno)		Transiti via mare (annuali)		
	mama vessel	porta cointainer	mama vessel	porta cointainer	Transiti totali
Montesyndial convenzionale + <i>Offshore</i> (progetto 2013)	800.000	600.000	926	300	1226
Montesyndial aggiornato (progetto 2018 – rev.03 del 2020)	0	1.000.000	0	500	500

Riduzione percentuale del traffico	- 100 %	+ 66 %	- 100 %	+ 66 %	- 59 %
------------------------------------	---------	--------	---------	--------	--------

I relativi impatti di tale configurazione, come riportato nell'elaborato I7-REL-001 "Nota dirisposte Vol. I di VI" di maggio 2013 sulla stima delle emissioni in t/anno per il trasporto via mare (progetto 2013), sono i seguenti:

	NO <sub>x</sub> (t/anno)	NM <sub>VOC</sub> (t/anno)	Polveri (t/anno)	CO (t/anno)	SO <sub>x</sub> (t/anno)
Mama vessel	18,3	-	0,4	1,1	0,2
Portacontainer ditipo panamax	145,6	7,0	11,5	17,2	31,8
<b>TOTALE</b>	<b>163,9</b>	<b>7,0</b>	<b>11,9</b>	<b>18,3</b>	<b>32,0</b>

Utilizzando la medesima metodologia calcolo di cui all'elaborato I7-REL-001 "Nota di risposte Vol. I di VI" di maggio 2013, è stata effettuata la stima delle emissioni per lo scenario di traffico del progetto 2018, come rappresentato nella tabella seguente.

	NO <sub>x</sub> (t/anno)	NM <sub>VOC</sub> (t/anno)	Polveri (t/anno)	CO (t/anno)	SO <sub>x</sub> (t/anno)
Portacontainer ditipo panamax	242,7	11,7	19,2	28,7	53
<b>TOTALE</b>	<b>242,7</b>	<b>11,7</b>	<b>19,2</b>	<b>28,7</b>	<b>53</b>

Gli impatti relativi al trasporto su strada e su rotaia, come riportato nell'elaborato I7-REL- 001 "Nota di risposte Vol. III di VI" di maggio 2013 sono i seguenti:

	NO <sub>x</sub> (t/anno)	NM <sub>VOC</sub> (t/anno)	Polveri (t/anno)	CO (t/anno)	B(a)P (t/anno)
Trasporto stradale	474,30	-	13,45	88,61	5,88E-05
Trasporto ferroviario	409,11	57,79	34,77	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>883,41</b>	<b>57,79</b>	<b>48,22</b>	<b>88,61</b>	<b>5,88E-05</b>

Le emissioni per il trasporto stradale erano state precedentemente calcolate in kg/250 km per i transiti/giorno considerati e sono state convertite in t/anno considerando sia mantenuta costante l'operatività di 365 gg/anno e le distanze percorse. Il Proponente ricorda che nell'aggiornamento del progetto del 2018 (rev.3 del 2020) è previsto un traffico di 1.000.000 TEU/anno gestiti con le medesime modalità (70 % su gomma e 30 % su rotaia).

	NO <sub>x</sub> (t/anno)	NM <sub>VOC</sub> (t/anno)	Polveri (t/anno)	CO (t/anno)	B(a)P (t/anno)
Trasporto stradale	338,79	-	9,61	63,29	4,20E-05
Trasporto ferroviario	292,22	41,28	24,84	-	-

<b>TOTALE</b>	<b>631,01</b>	<b>41,28</b>	<b>34,44</b>	<b>63,29</b>	<b>4,20E-05</b>
---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	-----------------

Per poter valutare l'effetto delle modifiche progettuali il Proponente ha calcolato i quadri emissivi complessivi delle due ipotesi progettuali e le ha confrontate evidenziando i seguenti risultati:

	<b>NO<sub>x</sub></b> (t/anno)	<b>NM<sub>VOC</sub></b> (t/anno)	<b>Polveri</b> (t/anno)	<b>CO</b> (t/anno)	<b>SO<sub>x</sub></b> (t/anno)	<b>B(a)P</b> (t/anno)
Progetto 2013	1.047,31	64,79	60,12	106,91	32,0	5,88E-05
Progetto 2018 [rev.03 del 2020]	873,71	52,98	53,64	91,99	53	4,20E-05
<b>DIFFERENZA</b>	<b>-173,60</b>	<b>-11,81</b>	<b>-6,48</b>	<b>-14,92</b>	<b>21,00</b>	<b>-1,68E-05</b>
<b>Variazione</b>	<b>-16,58 %</b>	<b>-18,23 %</b>	<b>-10,78 %</b>	<b>-13,96 %</b>	<b>65,63 %</b>	<b>-28,57 %</b>

Il confronto evidenzia una diminuzione del quadro emissivo (a eccezione del parametro SO<sub>x</sub>) e permette al Proponente di affermare che l'aggiornamento del progetto comporta una variazione non significativa sugli impatti attesi in termini di emissioni in atmosfera, anzi con un miglioramento atteso per larga parte degli inquinanti considerati.

Relativamente alla Macrofase 2 il Proponente spiega che la tipologia di esercizio dell'opera è rimasta la stessa rispetto al SIA del 2012 e che le valutazioni svolte nello studio per il riesame sono una rivisitazione di quanto già approvato con eventuale aggiornamento delle informazioni che siano risultate ad oggi disponibili a seguito dell'entrata in esercizio delle due darsene e del relativo *terminal* retro portuale.

Nello SIA del 2012 gli impatti legati alla componente atmosfera avevano riguardato le seguenti componenti emissive, differenti a seconda delle diverse configurazioni progettuali:

1. transito di navi petroliere in laguna, dalla bocca di porto di Malamocco lungo il canale dei petroli in direzione del *terminal* Montesyndial – solo stato di fatto, componente *onshore*;
2. transito di navi portacontainer in laguna, dalla bocca di porto di Malamocco lungo il canale dei petroli in direzione del *terminal* Montesyndial – incremento previsto con lo stato di progetto, componente *onshore*;
3. transito di navi portacontainer presso il *terminal* plurimodale – solo stato di progetto, componente *offshore*.

Le componenti correlate all'attività portuale consistono invece in:

1. traffico veicolare e ferroviario indotto dall'entrata in esercizio del *terminal*;
2. traffico navale a scala macroregionale.

Il Proponente ha considerato l'invarianza del progetto, della tipologia di navi che fruiranno del nuovo *terminal*, oltre che delle tratte percorse, e ha analizzato solo la variazione dei fattori di emissioni (intesi come rapporto tra kg di inquinante emesso e tonnellate di carburante consumato) stimati da EMEP/EEA con la metodologia CORINAIR e impiegati per la stima delle emissioni, come di seguito espresso:

1. EMEP/EEA *Emission inventory guidebook 2009, updated Mar 2011*, per il progetto approvato nel 2013;
2. EMEP/EEA *Air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Update Oct. 2020*, per la valutazione del progetto oggetto di riesame.

Per la quantificazione dei fattori di emissione, nel progetto approvato nel 2013, è stata adottata la metodologia definita TIER 3, che consiste in un approccio dettagliato basato su dati relativi a:

1. inquinante considerato (NO<sub>x</sub>, polveri, CO, SO<sub>x</sub>);
2. carburante;
3. classe di appartenenza della nave (es. *vessel*, ro-ro);
4. tipo di motore (es. *slow speed diesel*);
5. operazione compiuta dalla nave (ormeggio, manovra, transito).

La stima degli impatti è stata inoltre effettuata distinguendo tra l'utilizzo dei motori principali, impiegati durante il transito e le fasi di manovra, e i motori ausiliari, utilizzati invece dalle navi durante la fase di ormeggio. Confrontando i fattori di emissione riportati nelle due distinte pubblicazioni di EMEP/EEA del 2011 e del 2020, si rileva l'invarianza per il CO, il quale presenta un fattore di emissione pari a 7,4 kg inquinante/tonnellata carburante, indipendentemente che si tratti di motori principali o ausiliari oltre che da:

1. operazione effettuata dalla nave (transito, manovra, ormeggio);
2. tipologia di motore (es. *high speed diesel*);
3. tipologia di carburante (es. *MDO Marine Diesel Oil*).

Anche per le polveri e gli SO<sub>x</sub> non sono state rilevate variazioni tra le due diverse pubblicazioni assunte a riferimento, mentre una lieve riduzione è stata riscontrata per gli NO<sub>x</sub> sia per i motori principali sia per i motori ausiliari.

Per quanto riguarda il traffico veicolare e ferroviario indotto dalla realizzazione del *terminal* in oggetto il Proponente conferma che:

1. l'incremento dei flussi veicolari riguarderà soprattutto la rete stradale limitrofa al porto, mentre le infrastrutture viarie di importanza regionale non saranno particolarmente interessate in quanto si sfrutterà il trasporto su ferrovia;
2. il traffico correlato all'attività portuale riguarda per buona parte il territorio regionale Veneto; si tratta di flussi diretti al porto di Venezia e sottratti a porti alternativi o localizzati sul mar Tirreno;
3. il traffico indotto a scala locale presenta un lieve incremento dovuto alla circolazione di mezzi pesanti; come per le navi, si è osservata una riduzione dei fattori di emissione nel corso dell'ultimo decennio, in questo caso, dovuta al miglioramento delle tecnologie di contenimento delle emissioni rilasciate dai mezzi stradali (es. filtri antiparticolato).

Il Proponente conclude prevedendo un impatto negativo basso per la qualità dell'aria a livello locale ma ridotto rispetto a quanto stimato nel progetto approvato nel 2013.

A scala macro-regionale si conferma che parte del traffico stradale sarà trasferito su nave; si prevede perciò una sostanziale invarianza dello stato di qualità dell'aria.

Le emissioni di CO<sub>2</sub> da traffico navale sono invece inferiori rispetto a quanto rilasciato dal traffico navale e ferroviario. Non essendovi variazioni nelle tratte navali, anche per questo parametro si confermano perciò le conclusioni presentate nello SIA del progetto approvato nel 2013 nel quale era stato evidenziato il fatto che il transito verso i porti ubicati nel Mare Mediterraneo rilascia in quantitativo inferiore di CO<sub>2</sub> rispetto a quanto avverrebbe se le destinazioni fossero rappresentate dai porti del Nord Europa.

- per quanto riguarda **il rumore** il Proponente, circa le variazioni degli impatti sul rumore macrofase 1 riporta un'analisi delle variazioni degli impatti attesi nello scenario di evoluzione dell'opera più prossimo, coincidente con tale macrofase dello scenario posto in valutazione, rispetto agli impatti riscontrati nel SIA del 2012. Si può osservare come la riduzione del traffico veicolare e su rotaia comporterà una diretta riduzione delle emissioni acustiche associate a queste fonti.

Al fine di valutare con completezza gli impatti relativi alle modifiche indotte nel traffico navale il Proponente riporta un'analisi sviluppata con il medesimo modello previsionale di impatto illustrato nell'elaborato I7-REL-001 "Nota di risposte Vol. I di VI" di maggio 2013, risposta MATTM-18.5. Alla configurazione dell'aggiornamento del progetto, presentata nel 2018, è previsto un traffico di 1.000.000 TEU/anno gestito per la maggior parte da navi portacontainer. Il Proponente ha scelto di valutare per la stima delle emissioni alla configurazione di progetto 2018 il solo utilizzo di navi portacontainer per un totale di 500 navi tipo panamax. La citata analisi è riportata alla tabella seguente.

Tipologia di imbarcazioni			Progetto 2013			Progetto 2018 [rev.3 del 2020]		
Tipo	Tipo sonoro equivalente (°)	Rotta (da Malamocco a)	Toccate annue	Media passaggi giornalieri (*)	L'WA tot (**)	Toccate annue	Media passaggi giornalieri (*)	L'WA tot (**)
Petroliere, P. chimici, Porta rinfuse liquide e	<i>General cargoes</i> [rotta G.C.]	<i>Marghera A+B</i>	800	5,33	55,4	800	5,33	55,4
<i>General cargoes</i>								
Porta Rinfusee Porta containers	<i>Porta Rinfusee e Porta containers</i> [rotta containers]		1226	8,17	52,6	1226	8,17	52,6
Ro-Ro e Ro-Pax	<i>Ferries</i> [rotta Fusina]	<i>Fusina</i>	1800	12,00	62,0	1800	12,00	62,0
Porta-containers indotti su MonteSyndial	<i>Porta Rinfusee e Porta containers</i> [rotta M.S.]	<i>Marghera MonteSyndial</i>	<b>300</b>	<b>2,00</b>	<b>46,5</b>	<b>500</b>	<b>3,33</b>	<b>49,0</b>
Mama vessel	<i>Spintore</i> [rotta M.S.]		<b>926</b>	<b>5,10</b>	<b>56,2</b>	-	-	-

(°) Tra parentesi quadre il nome della sorgente lineare nel modello CadnaA

(\*) I dati dello scenario attuale giornalieri sono stati stimati considerando 300 gg (cioè solo giornate lavorative, in modo da valutare il picco), mentre i dati relativi alle mama vessel, come da progetto Halcrow, considerano 363 gg di esercizio. Ad ogni toccata il Proponente ha associato sempre due transiti (andata + ritorno).

(\*\*) Trattasi dei dati di rumore "pesati" per il numero di passaggi giornalieri previsti (unità dBA/m).

Dall'esame delle mappe previsionali di impatto acustico relative all'aggiornamento progettuale in esame e dai risultati delle simulazioni modellistiche il Proponente deduce che la variazione complessiva del clima acustico nelle zone prossime alle rotte rispetto alle previsioni del progetto del 2013 è in leggera riduzione e la situazione acustica riscontra una tendenza al miglioramento dei livelli di immissione sia diurni sia notturni con un beneficio per la porzione di contesto lagunare interessata dal transito delle imbarcazioni.

È stato quindi aggiornato il modello previsionale di impatto acustico per lo scenario del progetto aggiornato nel 2018, i cui risultati per i punti di immissione precedentemente valutati sono i seguenti:

Punto di immissione			Progetto 2013		Progetto 2018 [rev.3 del 2020]	
Nome	Limiti (dB(A))		LAeq,TR Giorno	LAeq,TR Notte	LAeq,TR Giorno	LAeq,TR Notte
	Giorno	Notte				
P – Punta Fusina	65	55	50,7	49,2	50,2	48,4
E – Punta Alberoni	60	50	48,1	47,2	47,7	46,7
F – S. Pietro in Volta	50	40	44,8	44,7	44,5	44,5
G – S. Pietro in Volta	50	40	45,7	45,7	45,5	45,5

I risultati delle simulazioni modellistiche indicano che la variazione complessiva del clima acustico nelle zone prossime alle rotte rispetto alle previsioni del progetto del 2013 sono in leggera riduzione. La situazione acustica riscontra quindi una tendenza al miglioramento dei livelli di immissione sia diurni sia notturni con un beneficio per la porzione di contesto lagunare interessata dal transito delle imbarcazioni.

Per quanto riguarda le variazioni degli impatti sul rumore nella macrofase 2 durante la fase di cantiere il Proponente afferma che, a seguito di situazioni particolari di criticità, è stata prevista la possibilità di implementare le seguenti misure di mitigazione:

- inserire barriere antirumore intorno ai cantieri in relazione a disturbi su bersagli sensibili;
- isolamento acustico specifico di macchinari particolarmente rumorosi, ulteriore rispetto a quanto già stabilito dalle norme.

Il Proponente informa che nel SIA del 2012 è stata svolta una valutazione previsionale di impatto acustico considerando le aree maggiormente sensibili alle emissioni rumorose riconducibili alla fase di cantiere dell'opera. L'esame dei risultati delle analisi previsionali svolte nel 2013 ha permesso di riscontrare che, in corrispondenza delle aree più vicine alle aree di lavorazione (Malamocco), erano attesi superamenti contenuti dei limiti dettati dalla vigente zonizzazione acustica e, pertanto, si rendeva necessario procedere in deroga temporanea per le attività rumorose. Nonostante quanto sopra indicato nel SIA del 2012, si riscontrava la trascurabilità degli impatti poiché il superamento dei limiti di zonizzazione acustica era molto contenuto, poiché le aree interessate da tali superamenti erano di scarsa estensione e infine poiché la fase di cantiere aveva carattere temporaneo.



Il Proponente conclude che a oggi, non essendo sopraggiunta alcuna variazione rispetto al progetto già valutato, la gestione operativa del cantiere non ha subito alcun aggiornamento e, pertanto, sono valide tutte le valutazioni circa le emissioni rumorose e confermate tutte le valutazioni fatte circa gli impatti riconducibili alle emissioni rumorose, specialmente nella zona di Malamocco, in corrispondenza dei recettori più sensibili. Nello specifico si ritiene confermata la trascurabilità delle emissioni rumorose in esame, che avranno una durata temporale pari a circa 40 giorni in corrispondenza dei ricettori sensibili a Malamocco.

Nello specifico quanto alla fase di esercizio nel SIA del 2012 il Proponente aveva valutato i possibili impatti riconducibili alle emissioni rumorose in fase di esercizio del *terminal Offshore*. Considerata la notevole distanza tra la sorgente sonora (piattaforma) e i recettori (circa 16 km), il Proponente valutava la non sussistenza di un impatto presso le aree abitate lungo il litorale del Lido, e quindi l'impatto trascurabile.

Per quanto concerne le modifiche al clima acustico lungo le rotte percorse dalle *mama vessel* erano state fatte le seguenti considerazioni:

1. l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia comporta una riduzione netta del traffico pari a una media di circa 400 navi anno (800 transiti);
2. l'introduzione del nuovo traffico containers determina un incremento netto dei transiti di circa il 13% lungo il canale Malamocco-Marghera;
3. i mezzi utilizzati per il traffico *containers*, cioè le *mama vessel*, saranno di ultima generazione e conseguentemente avranno i migliori *standard* tecnologici, adeguati alle norme più recenti anche per le emissioni sonore; in particolare per questa tipologia di mezzi si prevede un'emissione sonora modesta in considerazione della stazza limitata delle imbarcazioni, della tipologia di motori di cui si prevede l'impiego (diesel-elettrico) e delle particolari modalità di caricamento delle chiatte sulle *mama vessel* (semiaffondamento di queste ultime e trascinamento delle chiatte sulle *mama vessel*);
4. il canale Malamocco-Marghera è un canale industriale, in termini di zonizzazione acustica caratterizzato da una Classe IV (Aree di intensa attività umana) e una fascia di 200 m (verso la laguna centrale) di Classe III (Aree di tipo misto).

Sulla base di tali elementi il Proponente valutava trascurabili gli impatti attesi.

Il Proponente ricorda che in fase di risposta alle richieste di integrazioni (Prot. MATTM 22/02/2013 n.3277), e, in particolare, in risposta alle richieste n. 20, 55, 59 e 60, erano stati valutati gli impatti sul clima acustico sui recettori a terra, sull'avifauna e sulla fauna marina, conseguenti al passaggio delle *mama vessel*. Gli approfondimenti contenuti nei documenti e negli studi specialistici depositati in risposta alla richiesta di integrazioni avevano dimostrato per il Proponente la trascurabilità degli impatti attesi.

Per quanto riguarda invece la fase di esercizio del *terminal Onshore* "Montesyndial", il Proponente ricorda che era stato individuato nel SIA del 2012 che le fonti di rumorosità erano riconducibili al traffico dei mezzi pesanti all'interno del *terminal* per il carico/scarico dei *container*. Al riguardo era stato presentato uno studio previsionale, sulla cui base era stato riscontrato il rispetto dei limiti di zonizzazione acustica.

Considerando che, rispetto al progetto oggetto di parere positivo CTVA n. 1320/2013, non sono stati introdotti elementi di modificazione il Proponente ritiene di confermare le valutazioni fatte sulla trascurabilità degli impatti legati al rumore.

- **per quanto riguarda gli impatti relativi all'erosione e alla torbidità da traffico navale** e al fine di una valutazione qualitativa degli impatti relativi il Proponente ha considerato la quantità dei transiti prevista dalla nuova configurazione di progetto, in quanto il numero di passaggi delle navi ha una diretta conseguenza sui fenomeni di interesse. Dall'analisi dei transiti previsti il Proponente evince che il progetto approvato nel 2013 prevedeva un totale di 1.226 transiti (di cui 300 da navi porta *container*), mentre il progetto, aggiornato nel 2018 prima e nel 2020 poi, stima un totale di 500 transiti di sole navi portacontainer. A fronte di un aumento

di navi portacontainer, la riduzione complessiva del numero di transiti previsti sarà pari al - 59% sul totale di cui un -100% sulla sola tipologia di navi denominate *mama vessel*.

La tipologia di navi prevista dal progetto in esame è per il Proponente del tutto analoga con quanto a oggi utilizzato e già valutato positivamente all'interno del parere CTVA n. 1320/2013. Inoltre, il Proponente afferma che saranno adottate diverse misure di mitigazione atte al contenimento degli impatti relativi all'erosione e alla produzione di torbidità quali:

1. la riduzione della velocità delle navi attuata con l'adozione dell'art. 9 comma 2b dell'ordinanza n. 175/2009 della Capitaneria di Porto di Venezia che prescrive la riduzione della velocità delle navi a 6 nodi (3,08 m/s);
2. la realizzazione di nuove strutture morfologiche di delimitazione del canale di Malamocco-Marghera come previsto dal Piano per il Recupero Morfologico della Laguna di Venezia.

Per tali ragioni, e in considerazione delle misure di mitigazione già attuate e in progetto, è possibile secondo il Proponente considerare la variazione d'impatto da erosione e produzione di torbidità da traffico navale per l'aggiornamento progettuale del 2018 (rev.3 del 2020) come NON SIGNIFICATIVA.

- **per quanto riguarda l'ambiente idrico** il Proponente afferma che, considerata la previsione di gestire tutti i reflui conformemente alla vigente normativa, è stato escluso il verificarsi di impatti significativi conseguenti all'esercizio del *Terminal Montesyndial*. Considerata l'assenza di variazioni nelle previsioni progettuali, la trascurabilità degli impatti attesi in termini di variazione dell'idrodinamica nel SIA già approvato nel 2013 (in ambito *offshore* effetti limitati a aree limitrofe all'opera) e la previsione di gestire i reflui ai sensi della vigente normativa, si ritengono confermate le considerazioni circa l'entità degli impatti attesi a carico della matrice in esame;

- **per quanto riguarda il suolo e sottosuolo** il Proponente per quanto concerne la fase di esercizio del *terminal onshore*, considerando che non sono previste modifiche alla fase gestionale e operativa dell'opera in esame, stante la previsione di attuare procedure gestionali specifiche per evitare incidenti, sversamenti accidentali e per gestire eventuali emergenze, ritiene che non siano sopraggiunti elementi di variazione rispetto alle valutazioni già sviluppate su tale matrice e che, pertanto, gli impatti si confermino di carattere trascurabile;

- **per quanto riguarda la vegetazione, flora e fauna** il Proponente, considerando l'area del *terminal Montesyndial*, esclude la possibilità di interferire direttamente con alcun habitat o tipologia vegetale di pregio; l'area poi è fortemente antropizzata (oggetto di progetto di bonifica) e la vocazionalità faunistica della stessa è pressoché nulla. Considerando dunque il contesto del cantiere e la trascurabilità attesa delle emissioni (rumore, inquinanti e polveri) a esso associate, il Proponente ritiene che gli impatti a carico della flora e della fauna siano trascurabili, come peraltro riscontrato nel SIA già oggetto di parere positivo nel 2013. Per la macrofase 2 il Proponente afferma che, rispetto al progetto approvato nel 2012, non sono state introdotte alcune modifiche relative alla fase di esercizio e, pertanto, possono ritenersi confermate le valutazioni assunte e dunque gli impatti, che sono trascurabili. Il Proponente, inoltre, richiama le misure di mitigazione/compensazione come previsto nel dettaglio nel Piano di Mitigazione e Compensazione presentato nel 2013;

- **per quanto riguarda il paesaggio e i beni culturali e archeologici** il Proponente afferma che le modificazioni introdotte dagli aggiornamenti progettuali sono del tutto in continuità con le previsioni oggetto di approvazione nel 2013 e riguardano esclusivamente l'organizzazione operativa dell'area. Dal punto di vista paesaggistico il Proponente ritiene che non emergano nuovi profili di intrusione visiva né modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico dei luoghi, rimarcando inoltre lo scarsissimo pregio paesaggistico del contesto industriale e antropizzato del *terminal onshore*;

- per quanto riguarda **gli impatti socio economici** il Proponente afferma che, analogamente a quanto riscontrato nel SIA già oggetto di valutazione nel parere positivo nel 2013, le attività di cantiere comporteranno un impatto socio economico positivo, considerando la manodopera impiegata e l'indotto connesso e ritiene, pertanto, che la situazione sia invariata rispetto a quanto già oggetto di valutazione e parere positivo nel 2013;

## VINCA

In riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione di produrre "una nuova relazione relativa alla valutazione di incidenza comprensiva di un avviso al pubblico e di un'informativa agli enti gestori dei siti Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti, secondo la modulistica pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali" il Proponente ha fornito la Relazione Tecnica di Screening di Vinca allegata al modulo di Istanza di Screening di Vinca (Allegato Format di supporto per Regione e PP.AA – screening "Proponente" - Linee Guida Vinca 2019).

Nel documento che accompagna le integrazioni il Proponente riporta che, 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.

Infatti, il Proponente afferma che "le parti progettuali prese in considerazione in questo studio sono quelle legate alla realizzazione del terminal container onshore e alla sua relativa fase di esercizio. Il terminal di Montesyndial a terra dedicato alla movimentazione è situato nell'area MonteSyndial."

Nello specifico, considerando le previsioni progettuali riconducibili alla Macrofase 1, il Proponente ha individuato i fattori di pressione riportati dall'allegato B della DGR della Regione Veneto 1400/2017 pertinenti e distinti per la fase di costruzione ed esercizio che possono determinare gli effetti negativi sui seguenti siti Natura 2000:

- IT3250046 Laguna di Venezia (distanza 1.700 m);
- IT3250030 Laguna medio inferiore di Venezia (distanza 2.800 m);
- IT3250023 Lido di Venezia: biotopi litoranei (distanza 11.500 m).

Per ciascun fattore di pressione considerato poi sono state individuate le eventuali variazioni relativamente al sito oggetto del progetto e dovute agli effetti degli interventi, facendo riferimento alla loro estensione, alla loro durata e intensità, periodicità, frequenza, probabilità di accadimento.

Il progetto interessa geograficamente (causa il traffico di mezzi nautici) i soli due Siti della Rete Natura 2000, la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e la ZSC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" mentre non interessa il la ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" che è esterna all'area portuale e ai percorsi delle navi. L'area di analisi ha compreso inoltre aree perimetrali del tratto di sito ZSC/ZPS IT3250023 presente presso gli Alberoni al Lido di Venezia che può essere potenzialmente interessato alla deposizione delle emissioni gassose delle unità navali di passaggio e, in minore misura, dal rumore delle stesse.

L'area di interesse, che coincide con l'area massima entro cui si esauriscono i fattori perturbativi individuati, include il canale Malamocco – Marghera, l'area del Terminal di San Leonardo della bocca di porto di Malamocco e corrisponde a una porzione lagunare inclusa nel bacino centrale.

Nelle conclusioni della relazione tecnica di *screening* di valutazione di incidenza il Proponente riporta quanto segue:

*“Per quanto concerne la fase di cantiere della Macrofase 1, i potenziali fattori di pressione analizzati che possono incidere sui siti Natura 2000 sono da ricondurre alle emissioni inquinanti dai motori dei mezzi d'opera, all'emissione di polveri e acustiche da parte dei mezzi cantiere e al rilascio di inquinanti in laguna. Tutti i fattori identificati e analizzati avvengono ad una distanza tale da non poter prevedere interferenze con gli habitat e le specie dei siti Natura 2000.*

*Considerando l'area del terminal Montesyndial, si esclude la possibilità di interferire direttamente con alcun habitat o tipologia vegetale di pregio; l'area poi risulta fortemente antropizzata (oggetto di progetto di bonifica) e la vocazionalità faunistica della stessa risulta pressoché nulla.*

*Considerando dunque il contesto del cantiere e la trascurabilità attesa delle emissioni (rumore, inquinanti e polveri) ad esso associate, si ritiene che gli impatti a carico della flora e della fauna risultino trascurabili.*

*Per quanto concerne la fase di esercizio della Macrofase 1, le analisi comparative condotte sul presente progetto, rispetto a quanto già approvato, hanno evidenziato come vi sarà una diminuzione dei passaggi e dei transiti delle unità navali all'interno dei canali interni all'area lagunare tale da poter escludere interferenze diverse da quelle già valutate positivamente con parere MATTM n. 1320/2013 in termini di risospensione dei sedimenti, erosione dei fondali, inquinamento acustico e delle acque superficiali.*

*Per quanto concerne le emissioni di inquinanti di gas e polveri, invece, ad una diminuzione complessiva delle entità riguardanti le unità navali in transito e il traffico veicolare associato, vi è un aumento relativo delle sole emissioni delle unità in transito in ambito lagunare rispetto a quanto proposto nel precedente progetto. Tale aumento, anche in considerazione degli altri progetti di sviluppo portuale identificati che ricadono sulla medesima area di analisi e che rappresentano un ulteriore fonte di emissioni, fa sì che sia auspicabile l'applicazione di un Piano di monitoraggio ambientale che riguardi sia le possibili ricadute sugli habitat terrestri di interesse comunitario presenti nell'area di analisi sia i potenziali effetti negativi sulle specie di interesse comunitario di rettili e anfibi più sensibili a questo fattore perturbativo.”.*

Per quanto concerne la fase di costruzione, le emissioni dei mezzi di cantiere di gas e polveri e di rumore si concentreranno nell'area portuale a una distanza di ca 1.660 m dal sito Rete Natura 2000 più vicino.

Per quanto concerne la fase di esercizio, la possibilità di spanti di inquinanti dalle navi in transito è molto bassa e in ogni caso possono essere provocati effetti molto localizzati. Le imbarcazioni sono inoltre dotate di quanto previsto dalla vigente normativa di settore per la prevenzione dell'inquinamento e a bordo saranno presenti appositi *kit* di emergenza per limitare la dispersione delle sostanze sversate, il tutto in relazione alle dimensioni e alla tipologia del mezzo impiegato.

L'eventualità d'inquinamento delle acque dovuto a spanti accidentali d'inquinanti liquidi è assai remota soprattutto in funzione delle basse probabilità emerse in fase di “Valutazione dei rischi derivanti dalle fasi di carico/scarico da nave, stoccaggio e trasporto su strada e ferrovia di merci pericolose, sfuse e in *container*” (APV, 2013) eseguita nell'ambito del progetto europeo *Safeport Project* e dei rigidi protocolli e linee guida di sicurezza messi in atto durante la navigazione e le attività in banchina.

Per quanto riguarda la possibile torbidità indotta in fase di esercizio ed eventuali fenomeni erosivi, dall'analisi dei transiti previsti si evince che il progetto approvato nel 2013 prevedeva un totale di 1.226 transiti (di cui 300 da navi porta *container*), mentre il progetto aggiornato nel 2018 prima e nel 2020 poi,

stima un totale di 500 transiti di sole navi portacontainer. A fronte di un aumento di navi portacontainer, la riduzione complessiva del numero di transiti previsti sarà pari al - 59% sul totale di cui un -100% sulla sola tipologia di navi denominate *mama vessel*. La tipologia di navi prevista dal progetto in esame è del tutto analoga con quanto a oggi utilizzato e già valutato positivamente all'interno del parere CTVA n. 1320/2013.

Inoltre, a beneficio ambientale saranno adottate diverse misure di mitigazione atte al contenimento degli impatti relativi all'erosione e alla produzione di torbidità quali:

- la riduzione della velocità delle navi: tale limitazione è già attuata attraverso l'adozione dell'art. 9 comma 2b dell'ordinanza n.175/2009 della Capitaneria di Porto di Venezia che prescrive la riduzione della velocità delle navi a 6 nodi (3,08 m/s);
- la realizzazione di nuove strutture morfologiche di delimitazione del canale di Malamocco-Marghera come previsto dal Piano per il Recupero Morfologico della Laguna di Venezia.

Per tali ragioni, e in considerazione delle misure di mitigazione già attuate e in progetto, è possibile considerare la variazione d'impatto da erosione e produzione di torbidità da traffico navale per l'aggiornamento progettuale del 2018 (rev.3 del 2020) come non significativa.

## **ESITO ISTRUTTORIA**

Le componenti ambientali ritenute significative per la realizzazione del progetto, analizzate e approfondite in confronto con quanto già presentato nel SIA 2013, sono:

- Copertura del Suolo: analisi della Carta della Copertura del Suolo;
- Atmosfera: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- Rumore: emissioni;
- Idrosfera: caratteristiche delle acque superficiali e sotterranee considerate come ambienti e come risorse;
- Suolo e sottosuolo: intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e litologico;
- Progetti di bonifica dei suoli e delle acque di falda: stato dei progetti insistenti sull'area;
- Biodiversità, Flora e Fauna: formazioni vegetali, associazioni animali, emergenze significative, specie protette ed equilibri naturali;
- Rischio Sismico: caratterizzazione e rischio sismico;
- Paesaggio: aspetti morfologici e culturali del paesaggio, risorse ed assetto del territorio: riferito alle modifiche consequenziali che si ripercuotono sull'utilizzo del territorio;
- Impatto Socioeconomico.

Per quanto riguarda il *terminal* plurimodale *offshore* il progetto non ha subito aggiornamenti rispetto alla versione già approvata con il parere CTVA n.1320/2013.

Per la parte *onshore* le modifiche progettuali introdotte hanno riguardato esclusivamente i seguenti aspetti:

- capacità di funzionamento a pieno regime fino alla realizzazione del *terminal offshore*;
- riduzione del numero di mezzi impiegati internamente;
- migliore *layout* interno con maggiore capacità di stoccaggio;

- riduzione della capacità massima di TEU/anno gestiti di circa il 29 % con conseguente riduzione del traffico su gomma e su rotaia;
- area dedicata per lo stoccaggio dei *container* pericolosi;
- miglioramento della gestione delle acque di prima pioggia.

Pertanto, si può concordare con il Proponente che relativamente alla variazione degli impatti non siano sopraggiunti elementi di variazione rispetto alle valutazioni già sviluppate;

### **Considerazioni finali**

#### **CONSIDERATO e VALUTATO** che:

– il progetto di "Piattaforma d'altura al Porto di Venezia - Terminal container di Montesyndial" è stato oggetto di valutazione conclusa con il parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013 reso ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.;

– dalle valutazioni conclusive del parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013 si evince che:

*"Il progetto preliminare del "Terminal plurimodale offshore al largo delle coste venete" e lo studio di impatto ambientale sono stati sviluppati in modo sufficientemente approfondito e in conformità alle vigenti normative che regolano la materia.*

*Le caratteristiche geometriche e funzionali adottate per la progettazione preliminare dell'opera permettono di risolvere le criticità della Laguna di Venezia allontanando da essa il traffico petrolifero come previsto dalla Legge Speciale per Venezia del 1984; inoltre di poter ricevere le navi oceaniche di ultima generazione offrendo alla portualità italiana una nuova struttura con caratteristiche quantitative e qualitative confrontabili con quelle dei più grandi porti del mare del Nord.*

*Le alternative considerate risultano adeguatamente approfondite e motivate sotto il profilo localizzativo, funzionale, tecnico e sotto il profilo dell'inserimento ambientale, trovando sostegno negli studi effettuati a partire dal 1992.*

*Gli scenari considerati con particolare riferimento alle previsioni future di sviluppo dell'area vasta e di movimento dei prodotti petroliferi, giustificano e comprovano il corretto dimensionamento del terminale e delle relative pipeline.*

*Per quanto riguarda le attività di cantiere vengono compiutamente definite e descritte le fasi di costruzione delle isole artificiali e la posa delle pipelines. Vengono definiti inoltre le quantità del materiale di scavo prodotto in tutte le fasi della realizzazione dell'opera, la quantità necessaria di materiali per il completamento delle opere nonché le modalità di reperimento dei materiali.*

*A partire dalla fase di cantiere si presterà particolare attenzione ad una gestione sensibile alle problematiche ambientali, monitorando le principali interazioni con l'ambiente circostante nonché coordinando le relative azioni di prevenzione e mitigazione.*

*Per quanto riguarda il piano delle mitigazioni ambientali, considerando la necessità di proteggere tutte le componenti ambientali interessate dalle opere – lagunari, marine, marine costiere – si ritiene necessario un approfondimento e l'estensione di alcune misure mitigative da attivare al fine di consentire il corretto controllo delle condizioni critiche delle attività di cantiere (movimentazione sedimenti, torbidità ecc.).*

*Per quanto concerne il piano delle compensazioni ambientali, pur apprezzando e ritenendo valide le proposte del proponente, si ritiene necessario una revisione delle stesse in un piano generale che preveda interventi mirati e individuati prioritariamente sulla base degli impatti diretti individuati nel SIA e negli studi che dovranno essere predisposti nelle fasi successive del progetto.*

*Dal punto di vista ambientale si rileva che sono stati esaminati e valutati gli effetti sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto che nasce come risposta alla presenza del traffico petrolifero, ai rischi connessi ad esso ed agli impatti derivanti dal passaggio delle navi sulla risospensione ed il trasporto dei sedimenti dei fondali cause una delle principali del dissesto morfologico della laguna.*

*Tutte le componenti ambientali sono state analizzate in maniera adeguata con particolare attenzione alle criticità ed alle notevoli sensibilità ambientali soprattutto per quanto riguarda l'ambito lagunare unico e particolarmente pregiato, rispetto alle quali sia il piano di monitoraggio sia i piani delle mitigazioni e delle compensazioni assicureranno il controllo degli impatti attesi nonché l'attuazione di tutte le misure necessarie a rendere sostenibile dal punto di vista ambientale il progetto con il coinvolgimento di tutti i soggetti e gli enti coinvolti";*

**VALUTATO** che:

– la Relazione tecnica esplicativa relativa al progetto di "TERMINAL PLURIMODALE OFFSHORE AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA" (settembre 2022) presenta una struttura e contenuti tali da permettere la verifica degli strumenti di pianificazione, dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, l'analisi del contesto ambientale di riferimento e l'aggiornamento delle interferenze del progetto sulle varie componenti ambientali;

– l'aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale è stato reso necessario non solo per il tempo trascorso dalla data di emissione del parere CTVA n. 1320/2013, ma anche per la circostanza che a partire dal 2018 è emersa la necessità (da parte del Proponente, del MiT e del DIPE) di approvazione per fasi del progetto anche nell'ottica della validità del parere citato nel caso in cui, in questa fase, sia approvato dal CIPESS il solo *terminal onshore* Montesyndial, a esclusione della piattaforma *offshore*;

– nel periodo intercorso tra il parere CTVA n. 1320/2013 e la presentazione della domanda di aggiornamento da parte del Proponente gli aspetti ambientali di riferimento non hanno subito modifiche tali da richiedere ulteriori approfondimenti dal punto di vista di valutazione di compatibilità ambientale;

– alla luce degli approfondimenti effettuati dal Proponente, le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto "Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta" nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale conclusa con il parere CTVA n. 1320/2013 possono ritenersi confermate;

– tutte le prescrizioni contenute nel parere CTVA n. 1320/2013 sono ancora valide e da ottemperare;

– le modifiche introdotte al progetto del *terminal container* di Montesyndial in seguito al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 54/2018 del 22/05/2019 non sono tali da modificare l'impatto ambientale, già peraltro esaminato e valutato con il parere CTVA n. 1320/2013;

– il quadro complessivo delle prescrizioni del parere CTVA n. 1320/2013 permetterà, nelle fasi successive procedurali previste dal D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., di approfondire ulteriormente le ricadute sull'ambiente (atmosfera, ambiente idrico, rumore, viabilità, ecc.) del progetto *onshore* e le misure da adottare anche con riferimento alla salute pubblica;

– le motivazioni addotte dal Proponente nella richiesta di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale sono condivisibili e risiedono nella necessità di considerare l'incertezza temporale sulle tempistiche di realizzazione dell'opera in ragione delle interrelazioni che la progettualità in esito al concorso di idee avrà con il *terminal offshore*; infatti, ai sensi dell'art.3 della Legge n.75 del 17/05/2021 recante "Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia" si prevede che "... l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, 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, il contesto imposto dalla normativa citata richiede di procrastinare la cantierizzazione della piattaforma d'altura rispetto al terminal a terra che è invece già cantierabile al netto delle necessarie autorizzazioni all'avvio dei lavori; infatti come ribadito dal Proponente 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)";

– in merito alla prescrizione n. 2 si evidenzia la risposta del Proponente alla richiesta della Commissione di prospettare il "riscontro delle valutazioni precedentemente compiute con il parere CTVA n.1320/2013 che hanno permesso l'impostazione di tale prescrizione".

Infatti, il Proponente osserva che "il suddetto parere non rappresenta valutazioni specifiche, riguardanti aspetti di merito e/o la necessità di mantenere la gestione unitaria delle due Macrofasi 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 Macrofase I (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";

– accogliendo quanto soprariportato e condividendo la necessità dello sviluppo per fasi del progetto, la prescrizione n. 2 del parere CTVA n. 1320/2013, che recita: "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" è da ritenersi superata;

**VALUTATO** che in risposta alla richiesta della Commissione 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" il Proponente ha precisato 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". Inoltre, la validità temporale del parere di screening ai sensi delle Linee Guida sulla Vinca 2019 è di 5 anni;*

**RIBADENDO** che la validità dei 5 (cinque) anni va considerata a partire dalla data della delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha già riscontrato il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 54/2018 del 22/05/2019 relativo al Terminal Montesyndial con particolare riferimento alle osservazioni avanzate in merito agli aspetti geologici, geotecnici, strutturali, idrologico-idraulici, viabilità stradale e ferroviaria, sicurezza della navigazione, sicurezza antincendio e bonifica;

**RICHIAMATE** le prescrizioni impartite con il parere CTVA n. 1320/2013 come di seguito riportati:

*"il Proponente dovrà osservare nella redazione del Progetto Definitivo ed Esecutivo:*

- 1. Con la presentazione del Progetto Definitivo deve essere predisposto un documento che riassume in modo coordinato e completo tutti gli studi effettuati nell'ambito della redazione del SIA, nelle diverse trasmissioni e ripubblicazioni, e della documentazione integrativa in risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica CTVA.*
- 2. 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.*
- 3. Predisporre il piano economico dettagliato di tutte le opere previste dal progetto.*
- 4. Prima della presentazione del Progetto Definitivo, venga istituito un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, a cui parteciperanno i rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, della Regione Veneto, al fine di definire il "Piano delle compensazioni ambientali", il cui importo dovrà essere contenuto all'interno del 2% dell'intero costo dell'opera. In particolare per la parte del piano delle compensazioni ambientali attinente al comparto pesca ed acquacoltura parteciperanno al tavolo tecnico anche le Associazioni interessate dall'attività della pesca venete. Il Tavolo tecnico dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:*
  - le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dovranno affrontare le problematiche relative alle sensibilità territoriali e alle criticità ambientali indotte dall'opera con particolare attenzione rispetto agli impatti sui popolamenti ittici e sulle specie di interesse naturalistico (fanerogame);*
  - le proposte degli interventi dovranno essere finalizzate a generare benefici ambientali, paesistici e sociali che permettano di attivare processi di riqualificazione del territorio e dell'ambiente marino in senso ecosistemico, con particolare attenzione alla problematica del marine litter;*
  - per quanto riguarda la protezione delle sponde e degli argini delle barene, vengano proposti interventi di protezione e conterminazione evitando l'erosione e il rilascio dei materiali inquinanti a suo tempo depositati con adeguate protezioni e bonifiche;*
  - lo studio sui settori produttivi interferiti dalle attività di progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio dovrà essere aggiornato sulle valutazioni degli impatti sull'ambiente marino nell'area del terminal, del fascio tubiero e delle aree temporaneamente utilizzate come cantiere per la realizzazione del fascio tubiero. Lo studio dovrà affrontare prioritariamente l'analisi qualitativa e quantitativa delle biocenosi esistenti, delle comunità bentoniche e sessili, delle specie presenti*

*di molluschi crostacei e specie ittiche anche di interesse commerciale, della sottrazione di suolo marino. In base ai risultati dello studio sopra descritto, si dovrà prevedere una fase di progettazione specifica per la realizzazione di strutture artificiali di ripopolamento ittico progettate ad hoc, che dovranno favorire la colonizzazione da parte delle specie censite ed essere poi realizzate e posizionate in aree da individuare al fine della compensazione della sottrazione di suolo marino e di biomassa;*

5. *Quantificare i benefici attesi alla messa in atto degli interventi di compensazione relativi agli interventi riguardanti le strutture morfologiche di protezione del canale Malamocco-Marghera, in relazione alla variazione della propagazione dello sforzo tangenziale al fondo dovuto alla variazione del traffico con il progetto in modo tale da rendere oggettivo l'effettivo valore compensativo dell'intervento.*
6. *Redigere un progetto delle mitigazioni ambientali specifico al fine di ridurre gli impatti generati dalla torbida derivante da scavi, dragaggi, movimentazione e posa di materiale in relazione alle zoocenosi presenti, alle Tegnùe e, in generale, rispetto agli affioramenti prossimi all'area di cantiere.*
7. *Verificare, in relazione alle leggi Speciali che declinano le competenze, le autorizzazioni, gli indirizzi, le prescrizioni, le direttive e le procedure, comprese le competenze nel rilascio delle autorizzazioni all'interno della Conterminazione della Laguna di Venezia e delle relative tutele contenute nei piani sia Ambientali che Paesaggistici, dei singoli Comuni o Enti competenti alla Salvaguardia della Laguna di Venezia, in fase di rilascio delle autorizzazioni, la congruità del progetto definitivo.*
8. *Si preveda di adottare opportune misure organizzative di Governance per la regolamentazione, il controllo e la vigilanza del Traffico marittimo nelle aree di interesse marine e lagunari, tenendo conto anche, in sede di elaborazione del Progetto Definitivo, dei possibili nuovi percorsi delle navi da crociera, che allo stato attuale attraversano il Bacino di S. Marco e che potrebbero diventare invasivi aumentando il traffico previsto e intercettando la proposta attuale degli accessi tra offshore, Autostrada del Mare, Attività di Rinfuse e Navi Turistiche.*
9. *Prima di procedere a qualsiasi operazione sul fondale marino, interessato dagli scavi e dai lavori di posa delle condotte sottomarine e dei manufatti a mare, dovrà essere eseguito un accurato rilievo geofisico, al fine di caratterizzare nel dettaglio il fondale marino dal punto di vista batimetrico e morfologico, con l'uso di multibeam, side-scan sonar e sub-bottom profiler e magnetometro; in zone particolari (ad es. presenze di cavi, condotte, infrastrutture subacquee, ecc.) dovrà essere eseguita anche una ispezione visiva con mezzi subacquei tipo ROV. Dovrà inoltre essere eseguito un rilievo per l'esatta identificazione e localizzazione di preesistenti installazioni o strutture sott'acqua (cavi sottomarini, condotte, residuati bellici, relitti, emergenze archeologiche, ecc.) e procedere all'eventuale recupero di materiali o relitti esistenti e alla bonifica da ordigni bellici dell'intera area interessata dai lavori, inclusa quella occupata dal campo ancore. Tale campagna di rilievo dovrà essere pianificata ed eseguita sotto il controllo di ARPA Veneto.*
10. *In relazione ai risultati ottenuti dai precedenti rilievi, in sede di progetto definitivo dovrà essere dettagliato e, se necessario, ottimizzato il tracciato delle condotte sottomarine con garanzia del mantenimento del dichiarato grado di copertura e protezione delle condotte stesse.*
11. *In tutte le possibili aree critiche che dovessero risultare dai precedenti rilievi (i.e. aree con presenza di residuati bellici, vicinanza a dighe foranee e ad altre condotte e infrastrutture subacquee presenti sul fondo, aree di ancoraggio regolamentate, discarica di fanghi di origine costiere e dragaggi e comunque in tutte quelle aree in cui sono stati già previsti interventi preparatori sul fondale marino prima della posa delle condotte quali palancolati, posa di cassoni, ecc.), al fine di scongiurare ogni pericolo di possibile interferenza che potrebbe avere una rilevante ripercussione negativa non solo sulle infrastrutture esistenti ma anche sulle strutture morfologiche relitte (sedimentologiche o bio-costruite) e conseguentemente arrecare disturbi alle biocenosi bentoniche ed agli ecosistemi altamente vulnerabili come le praterie di fanerogame marine, formazioni organogene importanti*

come le beach-rocks e zone di bioconcrezioni, ecc., è prescritto che il progetto definitivo preveda tassativamente il cosiddetto "varo guidato" (varo assistito in continuo da ROV) con garanzia di posa delle condotte entro un corridoio massimo di 20 m di larghezza (tolleranza massima di +/-5 m). Il suddetto pericolo di interferenza dovrà essere scongiurato anche nei confronti del "campo ancore" di tutti i mezzi navali interessati alla posa e all'interramento delle condotte.

12. In relazione a tutto quanto sopra descritto in merito alle criticità ambientali è prescritto che sin dalla fase di redazione del progetto definitivo sia redatto un manuale operativo contenente, ma non in modo limitativo, almeno le seguenti principali informazioni e documentazioni:

- Logistica del cantiere e caratteristiche dei mezzi ed attrezzature di scavo e di posa in opera (pianificazione dei lavori, ubicazione delle aree di lavoro a terra e mare, attrezzature di montaggio e posa quali caratteristiche della linea di varo a mare (lay-barge) o a terra (bancali di appoggio, sistema rotabile, sistema frenante, blocchi di ancoraggio, mezzi di sollevamento e traslazione, ecc.), attrezzature ausiliarie per procedure particolari o di emergenza, sistema di aggancio dei cavi di tiro, sistema di trazione, caratteristiche dei pontoni e mezzi navali (tipo di scafo, dimensioni, pescaggio, sistema di ormeggio, limiti operativi, ecc.), tipo e caratteristiche dei verricelli, campo ancore, ecc.
- Procedure di lavoro e di posa, incluse quelle relative ad operazioni accessorie allo scavo (rinterro e ripristino delle aree, protezione delle condotte), procedure di posa (normali, particolari e/o di emergenza), procedure di ispezione e di controllo durante le operazioni di posa, ecc.

E' prescritto che il manuale operativo debba essere redatto attenendosi a tutte le procedure base già descritte nel progetto preliminare presentato senza variazioni sostanziali delle stesse. Nel manuale stesso si dovrà tenere in debito conto anche di ogni possibile ed eventuale interferenza con eventuali concomitanti cantieri più vicini.

13. Tenuto conto che nel paraggio interessato dai lavori di realizzazione delle opere a mare :

- si registra un intenso traffico mercantile;
- sono già attivi altre strutture industriali ;

si prescrive che l'analisi di rischio delle condotte sottomarine, già effettuata dal Proponente in questa fase, venga integrata, in fase di progettazione definitiva, con dettagliate analisi quantitative che tengano conto di tutti i possibili scenari accidentali causati da impatto e trascinarsi di ancore, interferenza con attrezzature di pesca, malfunzionamento delle attrezzature di ricevimento e scarico dei prodotti petroliferi, errore umano, ecc. esattamente come previsto dalle normative internazionali DnV RP-F107 "Risk Assessment of Pipeline Protection"; ciò in considerazione del fatto che le condotte sottomarine in questione sono escluse dal campo di applicazione del D.Lgs.n. 334/99 ai sensi dell'art. 4, lett. d).

E' prescritto altresì il pieno rispetto della normativa internazionale DnV-OS-F101 "Submarine Pipeline Systems" in cui è previsto che la probabilità di rottura della condotta sottomarina sia inferiore a  $1 \times 10^{-5}$ /anno.

Tale integrazione si rende necessaria al fine di prevenire conseguenze negative sull'ambiente e sull'uomo, in caso di impatto accidentale con le condotte sottomarine e perdita di prodotto in fase di esercizio.

Oltre all'integrazione dell'analisi di rischio di cui sopra dovrà essere prevista l'elaborazione di:

- un Piano di sicurezza, ovvero l'inserimento delle condotte sottomarine nel Piano di sicurezza portuale;
- un Piano di emergenza;
- un Piano dei sistemi di controllo periodico;

da far approvare alle rispettive autorità competenti. Tali Piani dovranno essere integrati da un'analisi degli effetti ambientali derivanti da eventuali malfunzionamenti e incidenti di rottura alla condotta.

14. Nelle aree marine soggette a scavo dovrà essere eseguita una campionatura degli strati dei sedimenti interessati dallo scavo, ai fini della caratterizzazione chimico-fisica e microbiologica definitiva del materiale dragato, per stabilire la sua riutilizzazione o, eventualmente se non idoneo, la sua destinazione a discarica autorizzata. La campagna di caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere preventivamente concordata con ISPRA e il giudizio di qualità dei sedimenti caratterizzati dovrà tenere conto degli Standard di Qualità Ambientali (SQA) per sedimenti marino costieri e di transizione fissati dal D.M. 56 del 14/04/2009.

15. Con riferimento alla realizzazione delle trivellazioni orizzontali teleguidate (TOT) in laguna, in relazione alla stazione di perforazione a mare (exit point), dovrà essere redatto sin dalla fase di progettazione definitiva uno studio dettagliato sulla consistenza spaziale e temporale dell'eventuale dispersione e deposizione dei fanghi bentonitici e del materiale dragato, con l'impiego di modelli numerici idrodinamici di scenario, finalizzato alla definizione delle modalità e delle condizioni meteo-marine e climatiche ottimali per l'esecuzione dei lavori, al fine di proteggere il più efficacemente gli ecosistemi marini in generale. Per la costruzione degli scenari dovranno essere utilizzati dati di maggior dettaglio sulle matrici ambientali coinvolte e pertanto dovranno essere eseguite le seguenti analisi, rilievi e monitoraggi ante-operam:

- analisi dettagliata della statistica delle correnti e del regime del modo ondoso locale, con informazioni sulla circolazione su piccola scala nella zona dell'exit point e nell'area di cantiere off-shore, con caratterizzazione stagionale;
- caratterizzazione morfologica, sedimentologica e stratigrafica dei fondali e definizione dei volumi movimentati considerando gli esiti dei rilievi geofisici sopra prescritti;
- caratterizzazione chimico-fisica dei fanghi bentonitici;
- monitoraggio ante-operam del trasporto solido e della torbidità dell'acqua in corrispondenza del foro di uscita della TOT e dell'area di scavo; le modalità e i tempi di monitoraggio dovranno essere definiti e programmati in accordo con ISPRA e ARPA Veneto;

In base agli esiti dello studio, dovrà essere applicato, in accordo con ISPRA e ARPA Veneto, un Sistema di Gestione Ambientale (EMAS/ISO) con l'indicazione analitica delle singole attività (periodo di realizzazione e durata, modalità esecutive, localizzazione delle aree di lavorazione, mezzi coinvolti) e degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento, spaziale e temporale, della dispersione e deposizione dei fanghi bentonitici e del materiale dragato.

16. In fase di progettazione definitiva dovrà essere effettuata una simulazione numerica complessiva della dispersione dei sedimenti nell'ambiente marino, con particolare riferimento all'eventuale presenza di mercurio, durante la fase di scavo e affossamento delle condotte mediante l'utilizzo di opportuni modelli tridimensionali certificati che tengano conto:

- delle caratteristiche dei mezzi navali e delle attrezzature effettivamente impiegate in termini di dimensioni, potenza, caratteristiche degli scafi e delle eliche, ecc.,

- dei parametri fisici, geologici e geotecnici dei sedimenti e delle quantità di mercurio negli stessi contenute,
- delle effettive velocità di ricaduta sul fondo marino ("Fall Velocity Susp. Current"),
- del campo idrodinamico di base dovuto al regime delle correnti e delle onde nel periodo previsto per l'esecuzione dei lavori.

Le suddette simulazioni dovranno essere eseguite lungo il tracciato di progetto delle condotte (corridoio) con scansione di almeno 5 km. In ogni punto selezionato dovranno essere fornite ed analizzate come minimo le concentrazioni areali dei sedimenti posti in sospensione e le corrispondenti percentuali di mercurio, a diversi livelli d'acqua misurati a partire dal fondale marino con i relativi tempi di risospensione. Dovranno inoltre essere definiti ed analizzati il campo di corrente e le onde anomale ("Bernoulli Wake" - generate dai mezzi navali impiegati durante l'esecuzione dei lavori) che si propagano anche verso il basso fondale dando luogo a "stress" ed alla conseguente risospensione dei sedimenti. Quanto sopra dovrà essere valutato a mezzo di opportuni software tridimensionali (i.e. "Shipflow" o equivalenti) che tengano conto delle reali caratteristiche delle navi e dei mezzi.

In funzione dei risultati ottenuti dalle suddette simulazioni contenute nel progetto definitivo, potranno essere prescritte eventuali limitazioni alle procedure operative da attuarsi durante la fase di cantiere al fine di garantire comunque che la dispersione del mercurio sia circoscritta entro una fascia contenuta in 200 m, centrata rispetto all'asse del tracciato delle condotte.

17. In fase di progettazione definitiva dovranno essere definite, in accordo con ARPA Veneto, le modalità di esecuzione del collaudo e smaltimento dell'acqua utilizzata per la pressurizzazione e pulizia delle condotte nella fase di collaudo idraulico. In particolare dovranno essere definite in dettaglio le modalità operative di pulizia, controllo e collaudo delle condotte con particolare riferimento alle :
  - modalità e i luoghi di prelievo e di smaltimento dell'acqua che sarà utilizzata per il flussaggio, pressurizzazione (spiazzamento) e pulizia delle condotte durante la fase di collaudo;
  - modalità per la caratterizzazione chimica e lo smaltimento dei rifiuti raccolti a seguito delle operazioni di controllo e pulizia interna delle condotte.
18. Il progetto definitivo dovrà essere corredato di tutte le schede di sicurezza dei materiali utilizzati per la preparazione dei fanghi di perforazione e il collaudo idraulico della condotta. Per quanto attiene la TOT in laguna dovranno preferibilmente essere utilizzati fanghi di perforazione bio-compatibili e, per l'ultimo tratto di perforazione, appositi gel biodegradabili oggi disponibili nel mercato (fluidi di perforazione "clay-free"), destinati ad applicazione in cui l'elevatissima biodegradabilità è fondamentale.
19. Nel progetto definitivo dovrà essere definita in dettaglio la composizione della lega metallica utilizzata nei sistemi di protezione anticorrosiva delle condotte a mare al fine di verificare la necessità di predisporre un programma di monitoraggio di rilascio di metalli nell'ambiente marino per tutta la durata dell'esercizio, con modalità e tempistica da concordare con ARPA Veneto.
20. Il progetto definitivo dovrà specificare quale sarà l'utilizzo della condotta da 42" per il trasporto del greggio che collega il pontile di San Leonardo con gli impianti della raffineria di Marghera; nel caso in cui sia prevista la dismissione della condotta dovranno essere forniti gli elementi utili per la valutazione degli effetti sull'ambiente derivanti dalla dismissione; nel caso contrario dovranno essere fornite le modalità di conversione per gli usi futuri della citata condotta.
21. Definire le condizioni critiche della torbidità indotta dalle attività di scavo, in termini di livello, estensione spaziale e temporale, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle panne anti torbidità definendo

- le corrette misure di tipo gestionale; definire nel dettaglio come verrà valutato il ripristino delle normali condizioni di torbidità della colonna d'acqua prima dell'apertura o spostamento delle panne antitorbidità.*
22. *Redigere un piano di cantierizzazione che valuti tutti gli impatti derivanti dalle attività di cantiere e che preveda:*
- la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del materiale di scavo;*
  - la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere;*
  - la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;*
  - i mezzi di cantiere e di mezzi di trasporto pesanti da e verso il cantiere dovranno essere omologati e rispondere alla normativa più recente, almeno Stage IIIB e Euro 4, per quanto riguarda le emissioni di rumore e gas di scarico;*
  - le rotte che verranno seguite per il trasporto dei materiali;*
  - le caratteristiche dei mezzi navali coinvolti e delle attrezzature previste (tipo di scafo, dimensioni, pescaggio, sistema di ormeggio e di ancoraggio al fondo con definizione delle dimensioni degli stessi ecc.).*
23. *Dettagliare, per tutte le aree interessate temporaneamente dalle attività di realizzazione del progetto (aree di cantiere e di deposito temporaneo del materiale di scavo, ecc.) il progetto di ripristino delle stesse al termine dei lavori nel loro stato originario.*
24. *Approfondire il progetto e le valutazioni in relazione:*
- alla realizzazione delle infrastrutture di distribuzione dei prodotti petroliferi a partire dall'Isola dei Serbatoi verso le destinazioni finali;*
  - alla prevista movimentazione oggetto di transhipment verso i Porti di Chioggia, Porto Levante e Mantova, definendone anche i quantitativi per i rispettivi porti;*
  - alla dismissione e/o recupero degli impianti esistenti di San Leonardo;*
  - alla realizzazione della tubazione da 24" per il trasferimento di benzina e gasolio dall'accosto 1 verso gli accosti 2 e 3;*
  - con ogni eventuale intervento necessario per gli accosti presso l'area Montesyndial;*
  - alle attività necessarie per garantire la navigabilità dei mezzi di cantiere e valutare l'impatto derivante da tali attività, valutando in particolare la qualità dei sedimenti movimentati.*
25. *Dovrà essere previsto il riutilizzo dei materiali di scavo in conformità alla vigente normativa in materia redigendo apposito Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 previa una dettagliata caratterizzazione dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio reimpiegati nel progetto. L'eventuale reimpiego di materiale in laguna deve essere stabilito sulla base della valutazione delle caratteristiche chimiche del sedimento in funzione del Protocollo d'Intesa 8 aprile 1993.*
26. *Acquisire l'autorizzazione regionale relativa alla movimentazione dei fondali marini ex art. 109 comma 5 del DLgs. 152/2006 s.m.i..*

27. Al fine di evitare l'introduzione di specie alloctone invasive dovuta alla presenza delle navi transoceaniche da porti esterni all'area mediterranea, prevedere il progetto di un impianto di collettazione delle acque di zavorra per le unità commerciali porta container.
28. Valutare, attraverso uno studio specifico, il potenziale peggioramento della qualità dell'acqua, dei sedimenti e del comparto biotico che le navi in passaggio, in manovra e attracco potrebbero portare, in ambito marino dall'esercizio del terminal offshore.
29. In relazione alla produzione di rifiuti in mare ed al loro smaltimento e conferimento il Proponente si dovrà attenere strettamente alla normativa nazionale vigente ed alla normativa internazionale IMO-MARPOL, e i rifiuti prodotti dovranno essere trattati a norma di legge, per il rispettivo smaltimento o recupero, in accordo con il D.Lgs 152/2006 e s.m.i..
30. Acquisire per la proposta di configurazione delle aree interdette alla navigazione previste nell'Alto Adriatico, in prossimità della costa veneta, al fine di salvaguardare le pipelines da possibili danneggiamenti accidentali, l'approvazione degli enti preposti.
31. Verificare la capacità della rete infrastrutturale esistente e prevista nel medio termine al fine di dimostrare la sostenibilità del traffico indotto dalla movimentazione dei container in arrivo a Montesyndial.
32. Al fine di poter attuare tutte le misure di mitigazione necessarie a contenere gli effetti negativi sulle componenti ambientali interessate, si prescrive di dettagliare ulteriormente gli studi sul volume di traffico lungo il canale Malamocco-Marghera indotto dal progetto del Terminal offshore anche in riferimento al nuovo terminal Ro-Pax in corso di realizzazione rispetto alle diverse tipologie dei navigli che vi transiteranno.
33. Allegare al Progetto Definitivo il progetto delle "mama vessel" oggetto di uno studio specifico da parte dell'Autorità Portuale di Venezia in relazione ai contenuti ecologici e di basso impatto ambientale che le caratterizzeranno.
34. Definire, relativamente alla funzione di dissipazione del moto ondoso, una valutazione qualitativa e/o quantitativa tra gli impatti previsti in fase di esercizio ed efficacia della mitigazione/compensazione proposta, in termini di capacità dissipativa dei moduli, di scelta della configurazione planimetrica (in gran parte i moduli sono posizionati perpendicolarmente alla direzione di navigazione), ecc., attraverso la realizzazione di una simulazione modellistica analoga a quella proposta sull'efficacia di attenuazione del moto ondoso ad opera della barena dell'Angelo lungo il canale San Leonardo. La valutazione deve riguardare anche il tratto di canale compreso tra la Bocca di Malamocco e la confluenza con il Canale Fisolo in prossimità di Porto San Leonardo.
35. Approfondire lo studio per l'individuazione di soluzioni ottimali per l'utilizzo e la produzione di energia elettrica per le attività del terminal, indicando inoltre un budget per la ricerca e per l'attuazione degli interventi proposti.
36. Valutare in maniera più restrittiva gli impatti che determinano un declassamento del grado di conservazione, che nella VINCA viene valutato come basso.
37. Esplicitare e dettagliare, in merito alle componenti ambiente idrico e aspetti naturalistici sommersi, i valori di intensità dell'impatto di perdita di superficie di habitat e di degrado dell'habitat dovuto all'incremento della torbidità e le soglie per la messa in atto delle eventuali misure di mitigazione correttive;
38. Approfondire, per la parte lagunare la possibile risospensione di sedimenti potenzialmente contaminati dal fondo dei canali industriali in seguito al traffico navale complessivo e il potenziale impatto alle specie e agli habitat.
39. Per la parte mare approfondire il possibile impatto sulle specie e gli habitat generato dal traffico marittimo presso il terminal offshore in considerazione della presenza, permanenza e transito di navi di diversa tipologia.

40. *Le lavorazioni rumorose devono essere limitate durante il periodo riproduttivo per le singole specie come misura proattiva durante la fase di costruzione, basandole su criteri specie-specifici. In tal senso deve essere presentato apposito cronoprogramma.*
41. *Utilizzare la variazione attesa nel numero di individui come indicatore, piuttosto che la sola % di superficie di SIC/ZPS interessata da un fattore perturbativo, coinvolgendo anche l'area marina, in cui non si può escludere un impatto sull'avifauna, anche se non inclusa in Rete Natura 2000.*
42. *Il monitoraggio dell'avifauna deve essere esteso a tutto l'anno al fine di verificare la presenza di impatti durante tutte le fasi fenologiche, quindi anche lo svernamento e la migrazione, estendendo il monitoraggio anche per l'avifauna migratoria.*
43. *Rivedere, attraverso la rielaborazione dei documenti afferenti, l'attribuzione del giudizio di sensibilità delle singole specie per l'avifauna.*
44. *Esplicitare meglio la modalità di classificazione in termini di disturbo antropico per le singole specie, considerando che esse possono risentire in misura differente dell'effetto dei diversi tipi di disturbo, approfondendo la valutazione degli effetti dei diversi fattori perturbativi su ogni una.*
45. *Prendere in considerazione, tra le possibili interferenze con la qualità delle acque marine, il potenziale impatto sulle specie e gli habitat delle sostanze antivegetative rilasciate dagli scafi delle imbarcazioni o di eventuali composti utilizzati per la manutenzione delle strutture del terminal e la ripercussione che queste potrebbero avere sulle specie per il fenomeno di bioaccumulo, bioconcentrazione e biomagnificazione.*
46. *Approfondire il problema della possibile erosione delle aree lagunari e delle barene nelle aree adiacenti al canale Malamocco-Marghera, considerando anche l'impatto sull'avifauna in quanto i fenomeni erosivi possono portare ad effetti significativi su diverse specie che utilizzano le barene.*
47. *Approfondire la trattazione di come un evento incidentale potrebbe incidere negativamente sui Siti della rete natura 2000.*
48. *Redigere il Piano di monitoraggio, per tutte le matrici ambientali come da normativa di riferimento, nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, concordando con ARPA Veneto e ISPRA le fasi di monitoraggio in termini di metodi di campionamento, durata, numero e ubicazione dei punti di misura, tipologia di misura e intervalli temporali e frequenza delle misurazioni, nonché la pubblicazione periodica dei risultati delle indagini, tenendo conto che le aree di intervento interessate dal progetto per quanto riguarda l'ambiente idrico comprendono l'ambiente marino, l'ambito costiero e lagunare. In particolare:*
  - *per il monitoraggio degli elementi della qualità biologica previsti dalla direttiva 2000/60 sia in mare che in laguna, considerare anche le metodologie riportate nei Protocolli ISPRA al fine di avere dati confrontabili con i monitoraggi istituzionali in corso. (esempio Monitoraggio MOVECO della Regione Veneto eseguito da ARPAV in sinergia con ISPRA);*
  - *per l'ambiente lagunare, il Piano di monitoraggio Ambientale dovrà tener conto delle risultanze, dei protocolli e dei manuali (ICRAM e ISPRA) già impiegati per il progetto del Sistema MoSe e dei progetti eventualmente attivati nelle medesime aree d'intervento;*
  - *per l'ambiente marino: nell'area marina del terminal offshore il piano di monitoraggio deve essere esteso anche ai composti zinco e alluminio, eventualmente attraverso opportuni indicatori biologici;*
  - *per il monitoraggio ecologico fare riferimento al monitoraggio MODUS eseguito in laguna dalla Regione Veneto attraverso ARPAV in sinergia con ISPRA che prevede il monitoraggio di macroalghe, fanerogame, benthos e fauna ittica iniziato nel 2011;*
  - *dettagliare il monitoraggio della componente Aspetti naturalistici, per tutte le fasi, rispetto ai metodi, alla durata, alla modalità e allo sforzo di campionamento utilizzati comprendendo tutte*



*le comunità biologiche in particolare quelle di interesse conservazionistico identificate all'interno dei Siti Natura 2000;*

- *per la parte lagunare, nel monitoraggio della fase di bianco fare riferimento alle componenti bentonica e ittica;*
  - *per la parte marina, fare riferimento alle componenti bentonica e ittica nella fase di bianco; per la fase di cantiere si prescrive di monitorare la comunità macrozoobentonica lungo il tratto della posa del fascio tubiero e nell'area del terminal prevedendo un monitoraggio specifico della fauna ittica;*
  - *per la parte a mare, effettuare un monitoraggio ecologico, per la fase di esercizio, in sinergia con i monitoraggi istituzionali in corso al fine di escludere alterazioni nel medio e lungo periodo;*
  - *il progetto di monitoraggio dovrà tener conto dalla Direttiva 2008/56/CE "Marine Strategy" (recepito in Italia con D.Lgs. 190/2010) per quanto riguarda le acque marine oltre l'area costiera;*
  - *prevedere il monitoraggio dei parametri associati al traffico navale, gli IPA e i metalli pesanti, (almeno Benzo(a)pirene, As, Ni, Cd, Pb ex D.Lgs.n. 155/2010);*
  - *attuare il monitoraggio presso quei ricettori residenziali esposti alle fasi di cantiere presso le aree del Lido/Bocca di Malamocco, al fine di aggiornare le misure effettuate e/o di evidenziare eventuali cambiamenti al fine dell'attuazione delle misure mitigative appropriate.;*
  - *Attuare monitoraggi specifici atti a valutare gli effetti del disturbo da rumore sull'avifauna, individuando idonei siti di misura presso le aree naturalistiche di pregio più prossime alle sorgenti sonore (cantiere/fase di esercizio) e intervalli temporali / frequenze di misurazione in grado di tenere conto delle specifiche risposte al disturbo da rumore da parte delle diverse specie ornitiche presenti nell'area di indagine (nidificanti e/o migratorie), della stagionalità (periodo della nidificazione, ...) e delle condizioni ambientali. Il monitoraggio potrà essere realizzato anche correlando il fenomeno acustico con eventuali altri effetti analizzati e/o misurati nell'area di influenza della sorgente in esame (ad esempio i dati di abbondanza e presenza delle specie nei siti di indagine).*
49. *Durante l'esercizio dell'opera - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAV. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Veneto, ARPA Veneto e i Gestori, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, che contenga i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e dei Gestori, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente a tutti gli ambiti territoriali interessati dal progetto, rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessario alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico dei Gestori. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPAV la quale informerà sui superamenti e avvierà le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.*
50. *Studiare, soprattutto per le aree interessate dall'opera a Porto Marghera, lo scenario ante operam, avvalendosi di un modello a scala locale per effettuare simulazioni per il calcolo della*

- concentrazione giornaliera tridimensionale degli inquinanti, utilizzando un modello langragiano a particelle (es. CALPUFF Model System) per tutti i parametri considerati, verificandone la consistenza rispetto a tutte le centraline disponibili. Utilizzare, per il monitoraggio ante operam della componente atmosfera dell'area del terminal onshore, anche le centraline dell'EZPIM.
51. Effettuare una simulazione con modello appropriato sulla propagazione in mare delle lavorazioni maggiormente rumorose, correlata al tipo di ambiente e popolamento interferito.
  52. Elaborare la modellizzazione fino a 50 km per le frequenze di emissione prodotte nella fase di cantiere definendone le frequenze con un modello adeguato alla distanza (range dependent) e al substrato (si suggerisce di utilizzare il modello RAMSGeo con i parametri di sedimento già proposti che sono caratteristici per sabbia/fango).
  53. Valutare gli impatti sull'ambiente idrico relativi ai possibili effetti derivanti dalla di risospensione di sedimenti contaminanti, prendendo come riferimento i contenuti del "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da APAT e ICRAM, nel 2006.
  54. Monitorare l'interazione con il fondale e conseguente risospensione di sedimenti per via dell'aumento del traffico che potrebbe generare un'interferenza con la componente ambiente idrico in particolar modo nell'ambiente lagunare in termini di risospensione di sedimenti, con conseguenti fenomeni erosivi, "incremento di torbidità" e "mobilizzazione e dispersione di sedimenti inquinati", anche alla luce del potenziale impatto del moto ondoso sui bassofondali circostanti, che, essendo considerato non trascurabile, ha portato all'individuazione di specifiche misure di mitigazione.
  55. Per il monitoraggio in fase di esercizio post operam valutare l'effetto dell'aumento del traffico sia in termini di impatto sulla morfologia lagunare (variazioni batimetriche per erosione dei bassofondali limitrofi), di "incremento di torbidità" e di "risospensione di sedimenti inquinati", sia in termini di variazione di qualità dell'acqua (spanti dei motori, ecc.) in punti specifici lungo i canali industriali ed il canale Malamocco-Marghera.
  56. Specificare quali siano i parametri che si intendono analizzare per le matrici acqua e sedimento, i metodi che si intendono utilizzare, la frequenza e il periodo di campionamento oltre che i valori di riferimento e confronto.
  57. Definire nel dettaglio come verrà valutato "il ripristino delle normali condizioni di torbidità della colonna d'acqua" prima dell'apertura o spostamento delle panne antitorbidità.
  58. Prevedere misure di mitigazione della torbidità, oltre che per l'attività di scavo, anche per le altre attività che prevedono movimentazione di sedimenti;
  59. Redigere una stima quantitativa dell'altezza d'onda e della risospensione di sedimenti riconducibile al passaggio delle "mama vessel" e quindi una stima dell'impatto derivante dall'incremento netto del traffico in relazione agli scenari rappresentati nel progetto.
  60. Considerare l'interferenza dell'aumento del traffico con l'ambiente marino e lagunare in termini di variazione di qualità dell'acqua (spanti dei motori, combustibili, anti-vegetativi, risospensione di sedimenti contaminati nei tratti di canale industriale non ancora dragati, ecc.), sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, lungo il canale Malamocco-Marghera e, soprattutto, nell'area del terminal offshore dove va sommato il contributo delle tre funzioni petrolifera, container e porto rifugio.
  61. Tenere conto per la scelta dei punti di monitoraggio delle aree lagunari e marine della tipologia dell'opera (puntuale per il terminal offshore e lineare per il collegamento tra la parte offshore e la parte a terra). Nello specifico si prescrive di differenziare la localizzazione delle stazioni di monitoraggio: per la parte con sviluppo lineare le stazioni dovranno essere posizionate su transetti ortogonali al tracciato, mentre per la parte puntuale le stazioni dovranno essere posizionate a distanza progressiva dall'opera lungo uno o più transetti da selezionare in base all'idrodinamica locale.

62. Aggiungere le stazioni di monitoraggio in corrispondenza degli ecosistemi sensibili presenti in prossimità dell'opera.
63. Eseguire il monitoraggio ante operam e in corso d'opera in corrispondenza di tutte le isole temporanee, chiarendo la frequenza e l'ubicazione delle stazioni di monitoraggio in cui è previsto il campionamento dell'acqua per la determinazione analitica della qualità.
64. Prevedere, per il monitoraggio della torbidità, almeno una stazione di monitoraggio in continuo nell'area di Montesyndial.
65. Predisporre le misure di mitigazione delle attività di dragaggio nel momento in cui viene superata la soglia di torbidità di 40 mg/l per 6 ore.
66. Esplicitare il metodo con il quale i dati dei monitoraggi in aree lagunari e marine saranno confrontati rispetto al bianco definito per l'ante operam.
67. Redigere uno studio specifico su tutti i biocidi che possono avere effetti negativi sull'ambiente marino, marino-costiero e lagunare, considerando che molte sostanze antivegetative utilizzano Rame, Diuron, Zinco e altri composti che hanno caratteristiche di persistenza e sono bioaccumulabili.
68. Eseguire i necessari controlli specifici nell'area della laguna centrale rispetto alla qualità dei prodotti allevati e pescati in particolare per quanto riguarda gli IPA.
69. Verificare la possibile interferenza del progetto, in fase di esercizio, con la qualità delle risorse alieutiche, prevedendo la progettazione e l'attuazione di un monitoraggio specifico per il sedimento e le specie alieutiche di interesse della salute pubblica (commerciali).
70. Predisporre, per la parte lagunare nella fase di cantiere, in considerazione della qualità dei sedimenti che in molti casi supera gli standard di qualità ambientali, un piano di monitoraggio che valuti la qualità dell'acqua attraverso l'uso di specie bioindicatrici al fine di valutare la possibile interferenza con le specie allevate o raccolte nelle aree della laguna centrale. I parametri da indagare sono sia di tipo chimico, in funzione della qualità dei sedimenti movimentati, sia di tipo igienico-sanitario.
71. Approfondire l'effettivo impatto sulla percezione del turista/visitatore che fruisce del lido o che si avvicina all'ingresso in Laguna, soprattutto per quanto riguarda la percezione statica dal lido di Malamocco, considerando all'interno delle fotosimulazioni anche la presenza di navi container che affiancate ai moli enfatizzano il carattere "industriale" della struttura alterando la percezione dei luoghi.
72. Si prescrive l'impiego delle panne antitorbidità tra le misure proattive e non come mitigazione correttiva nel caso di condizioni critiche della torbidità indotta dalle attività di cantiere. Le azioni di mitigazione vanno opportunamente considerate in funzione della qualità dei sedimenti risospesi e devono tener conto delle correnti.
73. Includere le azioni di mitigazione del fattore perturbativo illuminazione notturna anche per le mitigazioni in fase di cantiere e di estenderle alle aree lagunari e litoranee in cui gli impatti possono essere diversi e non riconducibili solo a eventi di collisione. Al fine di ridurre o eliminare l'inquinamento luminoso proiettato nello specchio acqueo, si concordi con la Soprintendenza di Venezia uno studio di fattibilità, puntuale, nelle aree sensibili, evitando il riverbero e/o la specchiatura di tali flussi luminosi in acqua.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che restano valide le prescrizioni contenute nel parere CTVA n. 1320/2013 inerente al "Terminal plurimodale offshore al largo della costa veneta" da ottemperare nelle fasi successive previste dal D. Lgs. n. 163/2006 utilizzando strumenti scientifici e normativi aggiornati;

**RIBADENDO** che, per il progetto *Terminal Montesyndial*, il Proponente dovrà considerare anche le prescrizioni che si riferiscono alla parte *offshore* ma conservano la validità anche con riferimento alle nuove modalità di esercizio del *terminal*;

**TENUTO CONTO** delle seguenti osservazioni e pareri ricevuti:

- Parere della Regione Veneto, anche in qualità di ente gestore dei SIC "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto" (IT3270017), SIC "Dune residue del Bacucco" (IT3250034), SIC&ZPS "Penisola del Cavallino: biotopi litoranei" (IT3250003), ZPS "Delta del Po" (IT3270023), ZPS "Laguna di Venezia" (IT3250046), SIC "Laguna superiore di Venezia" (IT3250031), SIC "Laguna medio-inferiore di Venezia" (IT3250030) e SIC "Tegnùe di Chioggia" (IT3250047), espresso con nota prot. n. 217718 del 21/04/2023, acquisita al prot. n. MASE/65529 del 24/04/2023, che così conclude: *"(...) Ciò premesso, fatto salvo quanto sopra riportato che si richiama integralmente ai fini dell'espressione del presente parere, il Comitato Tecnico Regionale VIA esprime, all'unanimità dei presenti, parere favorevole in relazione all'istanza di aggiornamento e riesame del parere di compatibilità ambientale n. 1320/2013, presentata dall'Autorità Portuale nella previsione della sola realizzazione del progetto del terminal onshore (Montesyndial), così come aggiornata dal programma in riscontro al parere del CSLP n. 54/2028 reso dalla Seconda Sezione nell'adunanza del 22/05/19, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla DGR n. 2262 del 10/12/2013 (così come sopra modificate, per quanto applicabili nel nuovo scenario degli interventi da realizzare previsto dal proponente)"*;
- Parere del Comune di Venezia (Area Servizi al Cittadino e Imprese e Qualità della Vita Settore Autorizzazioni e Servizi Ambientali Servizio Rifiuti e Polizia mortuaria) in qualità di Ente gestore del sito Rete Natura 2000 IT3250023 "Lido di Venezia: biotopi litoranei", espresso con nota prot. n. PG/2023/0193685 del 19/04/2023, acquisita al prot. n. CTVA/4624 del 19/04/2023, che così conclude: *"ai fini di quanto rappresentato dalle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza adottate con Intesa del 28.11.2019 (Rep. atti n. 195/CSR 28.11.2019), in qualità di ente gestore del sito IT3250023 si ritiene di accogliere le valutazioni conclusive espresse dal proponente in merito ai possibili impatti sul sito ZSC/ZPS IT3250023. Con riferimento alle Misure di Conservazione specifiche del sito, approvate con DGRV n. 786/2016 e ss.mm.ii., in particolare all'ambito di conservazione dell'avifauna nidificante, si sottolinea l'importanza di porre la massima attenzione sulla possibile alterazione del clima acustico da parte delle unità navali in entrata ed uscita dalla bocca di porto di Malamocco che potrebbe avere ripercussioni sulle specie soprattutto durante il periodo riproduttivo. A tal fine, si raccomanda la messa in atto delle misure di mitigazione e la previsione di specifiche attività di monitoraggio, da eseguirsi in fase di esercizio dell'opera, al fine di verificare l'assenza di incidenze sulle specie di interesse comunitario"*;

## IN CONCLUSIONE

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

## **MOTIVATO PARERE**

in considerazione di quanto affermato dal Proponente, sussistono le condizioni per confermare le valutazioni compiute nell'ambito della procedura conclusa con il parere CTVA n. 1320 del 02/08/2013 nel rispetto delle prescrizioni da adempiere nelle successive fasi progettuali, degli approfondimenti, dei suggerimenti, delle osservazioni e delle valutazioni sopra riportati.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**