

Firmato digitalmente da:

BARBETTA MAURO

Firmato il 09/06/2023 07:30

Seriale Certificato: 1571604

Valido dal 23/06/2022 al 23/06/2025

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

GENERAL SISTEM S.r.l.

Via della Geologia – Marghera (VE) 30176



DOMANDA DI ASSOGGETTAMENTO A V.I.A.
(L.R. n. 4 del 18/02/2016 - Art.19, D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
INTEGRAZIONI



00

Maggio 2023

Domanda di assoggettamento a VIA
Integrazioni

Rev.

Data

Descrizione

Sommario

1. INTRODUZIONE	3
1.1 RIFIUTI/BONIFICA.....	3
1.2 DOCUMENTAZIONE	4
1.2.1 Il proponente dovrà fornire un chiarimento sull'estensione dell'area di proprietà, la cui superficie (a volte indicata pari a 22.000 m ² , a volte pari a 25.000 m ²) sembra corrispondere, nelle planimetrie riportate nella documentazione, all'intero sito ex Abibes e non ai mappali indicati	4
1.2.2 Il proponente dovrà ripresentare il Quadro di riferimento Programmatico con tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale aventi attinenza con il progetto in esame.	4
1.2.4 Il proponente dovrà pertanto integrare il Quadro di riferimento Progettuale con la valutazione della compatibilità del progetto proposto rispetto alle opere esistenti nell'area di intervento. Tale elaborato dovrà inoltre comprendere quanto di seguito riportato.....	7
A) Descrizione dettagliata riguardante lo stato di fatto del sito, corredata da opportuna documentazione fotografica, ed estesa, oltre che alla banchina demaniale, anche all'area in proprietà oggetto di futura attività da parte della ditta proponente. Tale descrizione dovrà inoltre comprendere opportuni elaborati grafici di dettaglio in scala adeguata con puntuale rappresentazione dell'attuale conformazione della banchina e del Canale prospiciente la proprietà. Il proponente specifichi inoltre se allo stato di fatto è stata già avviata la ricezione via mare di cemento ed eventualmente ne descriva l'impatto sulle strutture esistenti.	7
B) Descrizione dettagliata riguardante il progetto di modifica della banchina demaniale, con particolare riferimento alle specifiche dei materiali di cui si prevede l'utilizzo, alle interferenze con le strutture esistenti, alla modalità di cantierizzazione dell'opera, al cronoprogramma degli interventi, alle valutazioni economiche. Come per il punto a), la descrizione dovrà comprendere adeguati elaborati grafici di dettaglio volti a individuare chiaramente le opere di progetto e la loro relazione con l'attuale conformazione della banchina. Si ritiene inoltre necessario che la descrizione del progetto venga estesa anche alla restante area in proprietà, con approfondimento delle opere che sono previste per lo svolgimento delle attività in capo alla ditta.	11
C) Descrizione dettagliata dell'intervento di dragaggio che porta il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m., eliminando la scarpata esistente. Il proponente descriva inoltre le operazioni di manutenzione del canale, in funzione della possibile evoluzione dello stesso, che intende porre in atto a seguito della realizzazione dell'intervento che assicurino la continua fruizione della banchina ai fini dalla ricezione di navi cementiere.	13
1.2.5. Il proponente dovrà infine indicare con esattezza quali sono le opere oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA poiché ciò non emerge con chiarezza dalla documentazione presentata.	15

ALLEGATI

- **ALLEGATO 1 – Modalità di gestione del sedimento;**
- **ALLEGATO 2 – Estratto catastale dell'area;**
- **ALLEGATO 3 – Quadro di riferimento programmatico;**
- **ALLEGATO 4 – Quadro economico generale.**

1. INTRODUZIONE

Il presente documento è redatto come risposta alla richiesta di Integrazioni ricevute da parte della Regione Veneto relativamente allo Studio Preliminare Ambientale precedentemente inoltrato come parte della Verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto proposto dall'azienda General Sistem S.r.l. sita in nell'area del petrolchimico di Porto Marghera in Via della Geologia.

Il progetto nel suo complesso prevede la realizzazione di un nuovo terminal per importazione e stoccaggio di cemento sfuso (intervento previsto nel piano operativo Triennale 2022-2024 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), in area ex Abibes ora di proprietà General Sistem Srl.

Per garantire l'accosto delle navi cementiere è necessario un intervento di rinforzo della struttura portante della banchina, che attualmente ha solo funzioni di marginamento ambientale, e un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata attualmente presente.

A tal fine è stata prodotta solo per questa attività di sbancamento della scarpata della banchina, una valutazione di assoggettabilità a VIA che ne identifichi gli impatti derivanti.

Tale intervento prevede una modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale, in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e non comporta modifiche sostanziali all'assetto plano-batimetrico del porto.

Pertanto, tale modifica inserita nel Piano Regolatore Portuale rientra nella fattispecie degli Adeguamenti Tecnico Funzionali come previsto dall'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

1.1 RIFIUTI /BONIFICA

La gestione del materiale di dragaggio avverrà come sedimento ai sensi del Protocollo d'Intesa sui fanghi dell'8 aprile 1993 tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia, recante "Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia" e integrato con il nuovo protocollo fanghi di cui il Consiglio di Stato ha espresso parere favorevole allo schema di decreto sulle disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione nella laguna di Venezia dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali proposto congiuntamente dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Ambiente.

Il sedimento sarà riutilizzato o conferito in area specifica dedicata che verrà individuata preventivamente prima dell'attività di dragaggio.

Per un maggiore informazioni si rimanda al dettaglio riportato in [Allegato 1](#).

1.2 DOCUMENTAZIONE

1.2.1 IL PROPONENTE DOVRÀ FORNIRE UN CHIARIMENTO SULL'ESTENSIONE DELL'AREA DI PROPRIETÀ, LA CUI SUPERFICIE (A VOLTE INDICATA PARI A 22.000 M², A VOLTE PARI A 25.000 M²) SEMBRA CORRISPONDERE, NELLE PLANIMETRIE RIPORTATE NELLA DOCUMENTAZIONE, ALL'INTERO SITO EX ABIBES E NON AI MAPPALI INDICATI

L'area di proprietà (ex Abibes) situata in Via della Geologia a Porto Marghera ha estensione totale di 25000 m² è censita dalla Direzione Provinciale di Venezia con i seguenti estremi:

- Foglio 193; Svi: Z; Particella 559.

Per maggior completezza di informazione è presente in [Allegato 2](#) l'estratto catastale di riferimento in cui è compresa l'area della banchina complessivamente lunga 295 m su cui è previsto il progetto relativo allo sbancamento del sedimento per l'accosto delle navi cementiere oggetto della Verifica di Assoggettabilità di VIA in corso.

1.2.2 IL PROPONENTE DOVRÀ RIPRESENTARE IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO CON TUTTI GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SETTORIALE AVENTI ATTINENZA CON IL PROGETTO IN ESAME.

L'area demaniale, avente come oggetto un intervento di rinforzo della banchina demaniale, per l'utilizzo della quale è stata presentata all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale formale istanza di concessione con Prot n. 15224 del 18.10.2021.

È opportuno ricordare che gli interventi di sistemazione della sponda sud del Canale Industriale Sud (ivi compresa la sponda ex Abibes, interessata dal progetto della General Sistem) sono già stati approvati dal Comitato Tecnico di Magistratura dell'allora Magistrato alle Acque, in attuazione dell'Accordo per la Chimica a Porto Marghera approvato con DPCM del 12.02.1999.

Nello specifico, gli interventi approvati dal Comitato Tecnico di Magistratura hanno ad oggetto la costruzione di opere di marginamento ambientale a cura del Magistrato alle Acque (oggi PIOOPP) che, nella loro realizzazione, avrebbe dovuto, secondo prescrizioni del C.T.M.:

- 1) garantire il rispetto dei riferimenti programmatici vigenti riguardo il filo sponda e batimetriche in modo da assicurare la possibilità di trasformare il marginamento in una banchina portuale;
- 2) coordinare il progetto e l'esecuzione dei lavori con le attività portuali esistenti.

Da quanto sopra emerge la destinazione strettamente portuale delle aree sopra descritte, e che i marginamenti ambientali realizzati dal PIOOPP ed autorizzati dal Comitato Tecnico di Magistratura sono stati progettati e costruiti in vista di una loro trasformazione in banchine portuali.

Questo è riferibile anche nell'ambito del progetto proposto da General Sistem.

Il quadro di riferimento programmatico è stato aggiornato al vigente PTRC approvato con delibera del Consiglio Regionale n.62 del 30/06/2020, viene inoltre valutata la compatibilità del progetto riguardante la modifica della banchina demaniale con i piani di pianificazione e programmazione territoriale aventi attinenza con il progetto in esame.

In [Allegato 3](#) si riporta tale valutazione.

MATRICE ARIA:

- In riferimento al progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto di navi cementiere si comunica che non sono in previsti punti di emissione in atmosfera né in fase di cantiere né in fase di esercizio. Di conseguenza l'impatto relativo alla matrice aria risulta inesistente.

MATRICE SUOLO

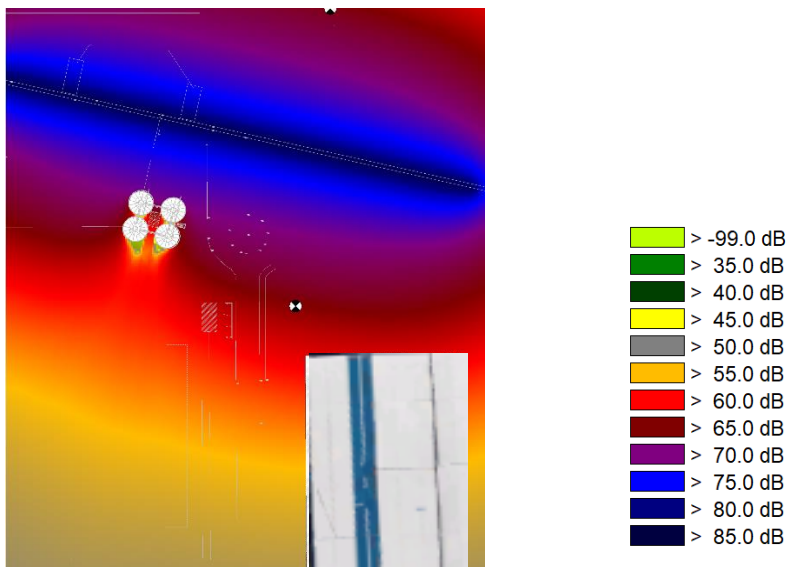
- Il progetto prevede un dragaggio che porterà il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata. così come descritto nella precedente Integrazione volontaria l'unica componente relativa alla matrice suolo è rappresentata dalla produzione di sedimenti dovuti appunto al dragaggio. In particolare, la gestione del sedimento avverrà secondo il Protocollo d'Intesa sui fanghi di prossima emanazione che sostituirà il protocollo del 1993.

Il sedimento sarà riutilizzato secondo le proprie caratteristiche in area ricettive identificate nell'ambito delle attività di qualificazione dello stesso e che sarà individuata preventivamente prima dell'attività di dragaggio.

MATRICE RUMORE:

- Il progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto di navi cementiere avrà un contributo acustico estemporaneo presente solo nella fase di cantiere la cui attività avverrà solo in fase diurna.
- L'impatto estemporaneo del contributo acustico legato all'utilizzo di mezzi di escavazione dedicati, risulta trascurabile in considerazione del clima acustico presente nell'area industriale di Porto Marghera (VE).

Come evidenziato nel disegno il contributo acustico della draga in fase di escavazione rimane al di sotto dei limiti industriali previsti dalla zonizzazione acustica >70 dB(A) a confine.



Banchina oggetto di Verifica di Assoggettamento d a VIA

General Sistem



In generale data la tipologia del progetto per la quale è richiesta la Verifica di assoggettabilità di VIA si può escludere qualsiasi impatto negativo sulle varie matrici ambientali.

1.2.4 IL PROPONENTE DOVRÀ PERTANTO INTEGRARE IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE CON LA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO PROPOSTO RISPETTO ALLE OPERE ESISTENTI NELL'AREA DI INTERVENTO. TALE ELABORATO DOVRÀ INOLTRE COMPRENDERE QUANTO DI SEGUITO RIPORTATO.

Il progetto nel suo complesso prevede la realizzazione di un nuovo terminal per importazione e stoccaggio di cemento sfuso (intervento previsto nel piano operativo Triennale 2022-2024 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), in area ex Abibes ora di proprietà General Sistem Srl.

Per garantire l'accosto delle navi cementiere è necessario un intervento di rinforzo della struttura portante della banchina, che attualmente ha solo funzioni di marginamento ambientale, e un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata attualmente presente.

Tale intervento prevede una modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale, in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e non comporta modifiche sostanziali all'assetto plano-batimetrico del porto.

Pertanto, come da indicazione riportata nella risposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale tale modifica inserita nel Piano Regolatore Portuale rientra nella fattispecie degli Adeguamenti Tecnico Funzionali come previsto dall'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

A) DESCRIZIONE DETTAGLIATA RIGUARDANTE LO STATO DI FATTO DEL SITO, CORREDATA DA OPPORTUNA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA, ED ESTESA, OLTRE CHE ALLA BANCHINA DEMANIALE, ANCHE ALL'AREA IN PROPRIETÀ OGGETTO DI FUTURA ATTIVITÀ DA PARTE DELLA DITTA PROPONENTE. TALE DESCRIZIONE DOVRÀ INOLTRE COMPRENDERE OPPORTUNI ELABORATI GRAFICI DI DETTAGLIO IN SCALA ADEGUATA CON PUNTUALE RAPPRESENTAZIONE DELL'ATTUALE CONFORMAZIONE DELLA BANCHINA E DEL CANALE PROSPICIENTE LA PROPRIETÀ. IL PROPONENTE SPECIFICHI INOLTRE SE ALLO STATO DI FATTO È STATA GIÀ AVVIATA LA RICEZIONE VIA MARE DI CEMENTO ED EVENTUALMENTE NE DESCRIVA L'IMPATTO SULLE STRUTTURE ESISTENTI.

La Sede Operativa di General Sistem S.r.l. è situata nella Località Fusina (VE) in Via della Geologia nell'area Porto Marghera. Il sito in esame occupa una superficie totale di circa 25.000 m².

L'azienda ricade all'interno dell'area industriale di Porto Marghera e dista circa 6 Km in direzione sud-est dal centro cittadino di Marghera e a circa 7 km ad ovest di Venezia.

La località di Fusina, in cui è operativa General Sistem S.r.l., è situata nella terraferma veneziana ed è compresa nella municipalità di Marghera nel comune di Venezia.

Le coordinate geografiche a cui ricondurre l'ubicazione del complesso sono di seguito riportate.

Coordinate geografiche
Latitudine 45° 26' 21" N
Longitudine 12° 14' 11" E

L'intervento interessa la banchina demaniale, della lunghezza di 295 m, posta lungo il Canale Industriale Sud afferente all'insediamento di proprietà della ditta GENERAL SISTEM.



Di seguito si riportano delle foto riguardanti la banchina oggetto dello sbancamento della banchina per l'accosto delle navi cementiere e l'area di proprietà di General Sistem.





Allo stato attuale la banchina demaniale è realizzata con uno schema costruttivo a paratia metallica combinata (travi a doppio T da 1000 mm e palancole di contenimento).

È stata costruita con la predisposizione per l'installazione di un carroponete con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario lato terra costituite da cavalletto di pali inclinati.

Non è ancora stata avviata l'attività via mare del cemento in quanto le navi cementiere non sono in grado di attraccare alla banchina data la conformazione attuale del fondale di attracco.

B) DESCRIZIONE DETTAGLIATA RIGUARDANTE IL PROGETTO DI MODIFICA DELLA BANCHINA DEMANIALE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE SPECIFICHE DEI MATERIALI DI CUI SI PREVEDE L'UTILIZZO, ALLE INTERFERENZE CON LE STRUTTURE ESISTENTI, ALLA MODALITÀ DI CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA, AL CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI, ALLE VALUTAZIONI ECONOMICHE. COME PER IL PUNTO A), LA DESCRIZIONE DOVRÀ COMPRENDERE ADEGUATI ELABORATI GRAFICI DI DETTAGLIO VOLTI A INDIVIDUARE CHIARAMENTE LE OPERE DI PROGETTO E LA LORO RELAZIONE CON L'ATTUALE CONFORMAZIONE DELLA BANCHINA. SI RITIENE INOLTRE NECESSARIO CHE LA DESCRIZIONE DEL PROGETTO VENGA ESTESA ANCHE ALLA RESTANTE AREA IN PROPRIETÀ, CON APPROFONDIMENTO DELLE OPERE CHE SONO PREVISTE PER LO SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ IN CAPO ALLA DITTA.

Progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto delle navi cementizie oggetto di verifica di assoggettabilità di VIA

La banchina demaniale è complessivamente lunga 295m, ha uno schema costruttivo a paratia metallica combinata con travi a doppio T da 1000mm e palancole di contenimento.

Allo stato attuale presenta una predisposizione per l'installazione di un carroponete con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario, lato terra, costituite da cavalletto di pali inclinati.

La nuova infrastrutturazione prevederà il rinforzo della banchina con completamento dei tiranti esistenti, ancorati a una struttura di sostegno a tergo della banchina con trave di calcestruzzo e pali trivellati da 1200mm.

Saranno eseguiti il mantenimento dei tiranti orizzontali installati nel coronamento per non danneggiare la trave e trave di contrasto tirantata su pali (con differente schema statico) che consente di non danneggiare i sottoservizi esistenti.

Sarà mantenuta la medesima stabilità strutturale per il suo l'utilizzo con un tirante d'acqua a filo banchina di -12,00m, per supportare le massime sollecitazioni prevedibili.

I tiranti saranno realizzati prolungando i monoconi delle barre doppie esistenti fino a un cordolo su pali di ancoraggio dei tiranti inclinati.

Nel cordolo verranno predisposte le tubazioni di guida per le integrazioni dei tiranti necessari ad aumentare la portata della banchina da un fondale attuale di -9 m s.l.m.m. con sovraccarichi di 3 t/m² a una profondità del fondale di -12,00 m s.l.m.m. con sovraccarichi di 5 t/m².

Il carico sismico (dimensionante per i carichi orizzontali) e la profondità di progetto a -12m s.l.m.m. imporranno una distanza di circa 38m, tra filo banchina e le fondazioni dei silos.

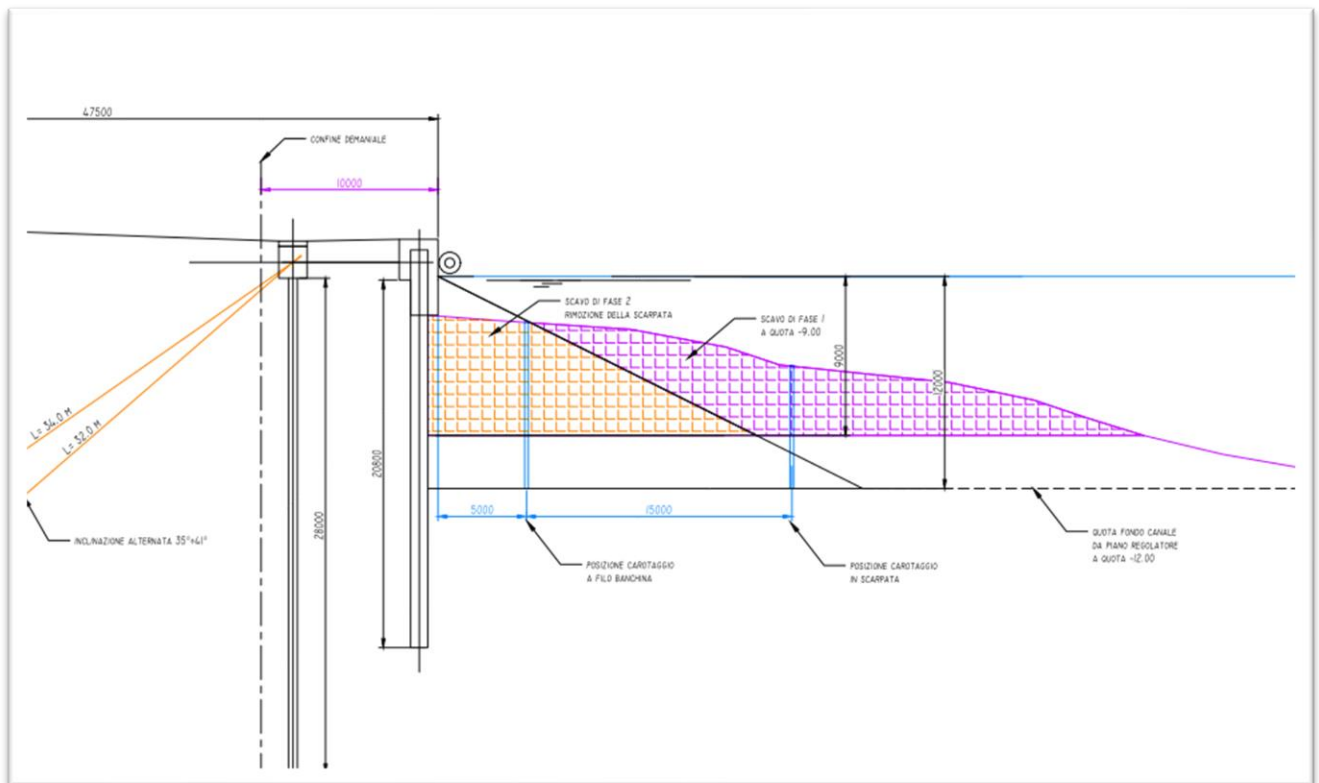
Le opere di fondazione e i tiranti utilizzeranno tipologie di costruzione compatibili con le prescrizioni di normative nazionali.

L'attività di scavo, costruzione tiranti, palificazioni e costruzione delle platee di fondazione risultano compatibili con le prescrizioni contenute nella deliberazione della Giunta Regionale n.1732 del 03 ottobre 2013 pubblicata sul BUR n.91 del 29/10/2013 "Applicazione dei Protocolli Attuativi di cui all'Accordo di Programma del 16/04/2012 sottoscritti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare il 21/01/2023 alle aree escluse dal Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera".

I lavori saranno eseguiti con draghe autocaricanti dotate di escavatori idraulici con benna bivalva; con velocità di escavo che riducano al minimo la produzione di torbidità

Il sito in oggetto di intervento è dotato di certificazione di conformità ambientale a seguito di intervento di bonifica.

Di seguito si riporta lo schema di intervento



Di seguito il cronoprogramma relativo all'attività

Leggenda:

- 1. Predisposizione attività di cantiere
- 2. Scavo Fase 1 scavo a quota -9 m
- 3 Scavo Fase 2 rimozione della scarpata
- 4 rinforzo della banchina con completamento dei tiranti esistenti

5 chiusura del cantiere

Anno: 2023	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
1° sett.							1	2	2	3	4	5
2° sett.							1	2	2	3	4	5
3° sett.							1	2	2	3	4	5
4° sett.							1	2	2	3	4	5

Anno: 2024	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

In [Allegato 5](#) viene riportato il quadro economico del progetto descritto.

Le altre opere facenti parti del progetto **ma non oggetto di Verifica di assogettabilità a VIA** che si rendono necessarie per la futura attività del Terminal riguarderanno:

1. Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento.
2. 4 silos per lo stoccaggio di cemento.
3. 3 punti di carico sfuso completi ognuno da bilancia a ponte.
4. Edificio in muratura adibito ad uffici, magazzino, spogliatoi e servizi igienici per gli operatori.

C) DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'INTERVENTO DI DRAGAGGIO CHE PORTA IL FONDALE ALLA QUOTA DI -9,00 M S.L.M.M., ELIMINANDO LA SCARPATA ESISTENTE. IL PROPONENTE DESCRIVA INOLTRE LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE DEL CANALE, IN FUNZIONE DELLA POSSIBILE EVOLUZIONE DELLO STESSO, CHE INTENDE PORRE IN ATTO A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO CHE ASSICURINO LA CONTINUA FRUIZIONE DELLA BANCHINA AI FINI DALLA RICEZIONE DI NAVI CEMENTIERE.

La banchina demaniale e complessivamente lunga 295 m, con uno schema costruttivo a paratia metallica combinata (travi a doppio T da 1000 mm e palancole di contenimento).

Allo stato attuale presenta una predisposizione per l'installazione di un carroponete con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario lato terra costituite da cavalletto di pali inclinati.

In considerazione della tipologia merceologica e dei traffici previsti nel terminal (nave di progetto

determinata sulla base del naviglio cementiero circolante nel Mar Mediterraneo), e stato redatto il calcolo e la verifica del piano di ormeggio:

- la verifica del tiro e stata condotta in conformita al codice "NAVFAC. Design: Moorings. Unified facilities criteria, US ARMY CORPS OF ENGINEERS, 2005".

- le velocità di vento sono le medesime utilizzate nel calcolo di ormeggio in zona adiacente, descritte nella relazione: "Venice ENG S.p.A. Porto Marghera, Italia / Deposito Costiero GNL a Marghera / Studio Meteomarino Preliminare. RINA CONSULTING Doc. No. P0000556-2-H4 Rev. 1 - Novembre 2017"

- per il calcolo del tiro alia bitta si e fatto riferimento alle caratteristiche della nave di progetto avente una portata massima pari a 15500 ton, lunghezza fuori tutto (LOA) 156 m, larghezza massima 20.6 m, altezza massima dello scafo fino al bordo libero 10.7 m, pescaggio (scantling) 8.5 m.

L'area di scavo predisposta per l'ormeggio garantisce le manovre di avvicinamento in sicurezza per la nave e per le manovre dei rimorchiatori, limitando al massimo i volumi di scavo.

La nuova infrastrutturazione prevede il rinforzo della banchina con il completamento dei tiranti esistenti, ancorati a una struttura di sostegno a tergo della banchina con trave in calcestruzzo e pali trivellati da 1200 mm (per non creare spinte orizzontali parassite e non interferire con le opere di drenaggio) con mantenimento delle predisposizioni dei tiranti orizzontali installati nel coronamento per non danneggiare la trave di coronamento e un differente schema statico a trave di contrasto tirantata su pali che consente di non danneggiare i sottoservizi esistenti e la medesima stabilità strutturale per l'utilizzo con le massime sollecitazioni prevedibili con un tirante d'acqua di -12.00 m a filo banchina.

I tiranti sono realizzati prolungando i monconi delle barre doppie esistenti fino a un cordolo su pali di ancoraggio dei tiranti inclinati. Nel cordolo vengono predisposte le tubazioni guida per le integrazioni dei tiranti necessari ad aumentare la portata della banchina da fondale di 9 m

Per poter mantenere operativa in forma continuativa la fruizione della banchina ai fini della ricezione di navi cementiere, General Sistem intende porre in atto, a seguito della realizzazione dell'intervento, la manutenzione del canale relativa all'area di attracco per l'intera banchina demaniale attraverso operazioni di controllo annuale sullo stato di movimentazione ed accumulo

del sedime derivante dalla movimentazione delle navi, e con la programmazione di mantenimento del fondale attraverso eventuale dragaggio di sistemazione del fondale.

1.2.5. IL PROPONENTE DOVRÀ INFINE INDICARE CON ESATTEZZA QUALI SONO LE OPERE OGGETTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA POICHÉ CIÒ NON EMERGE CON CHIAREZZA DALLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA.

La verifica di VIA riguarda **LA SOLA AZIONE DI RISISTEMAZIONE DELLA SCARPATA DELLA BANCHINA DEMANIALE**, in modo da consentire l'accosto delle navi cementiere, **ELIMINANDO LA SCARPATA ATTUALMENTE PRESENTE**, attraverso un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m., così come richiesto dalla nota del consiglio superiore dei lavori pubblici con protocollo AdSP MAS. E 0010665 del 08/06/2022

La tipologia di intervento ricade nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 11 denominata "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse." e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi (sono escluse le modifiche o estensioni di cui all'art.6 comma 7 lettera d).